



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

▶ **“ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA”.**
**Alas Chilenas en La Gran Semana de
la Aviación de Champagne - 1909**

▶ **La Base Aérea de Quintero
durante la sublevación de la Escuadra**

▶ **Alfonso Cuadrado Merino en la ejecución
de la Línea Aérea Nacional en Llanquihue,
Chiloé y Aisén**

▶ **Vicente Almandos Almonacid Castro,
"El Cóndor Riojano"**

REIMS DU 22 AU 29 AOÛT 1909

**DE LA
CHAMPAGNE**

Actividades de agosto de 2019 - N°8



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

"Todo fue en este primer vuelo a las mil maravillas. Aterrizó como un dios de los aires después de este acto de heroísmo. Así nació la aviación chilena".

(Fragmento de las palabras de José Luis Sánchez Besa, recordando el vuelo de prueba que hiciera en Reims, su compañero y amigo Emilio Edwards Bello, agosto de 1909)

Cuando este mes de agosto pasado, recordamos la señera figura del general Bernardo O'Higgins como eje principal de entrega y valor, en la construcción de una Patria que nuestra historia aeronáutica no permanece ajena, agregando al "legado patriótico" el recuerdo imborrable de hitos y personajes, que en estrecha comunión nos unen a la figura señera del patriota Libertador y otros relevantes próceres de nuestra independencia, interpretando y construyendo con su ejemplo la existencia un espíritu chileno y con ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes emulan y afianzan esta obra.

Sin lugar a equivocación, agosto nos presenta **hitos y personajes** muy válidos como lo serán el recordar el papel pionero jugado en la aviación por Emilio Edwards y José Luis Sánchez Besa, con un innegable testimonio de persistencia, valentía, laboriosidad y generosidad. Su huella fue múltiple, tanto como piloto, diseñador y constructor de aeroplanos, director de una Escuela de Aviación propia, Asesor Técnico de la naciente aeronáutica militar de Chile, testigo y protagonista de las primeras y espectaculares actividades y grandes hazañas de la aviación mundial.

Luego, se nos hace presente otro hito muy relevante, recordar y trascendental hecho ocurrido hace tan sólo un poco más de un siglo, "El primer vuelo de un avión sobre los cielos de Chile", con el que se renueva el interés por revisar viejas publicaciones, que nos regalan esa impresión de primera fuente de lo que fue y de cómo impactó a los testigos que participaron de esta memorable actividad en la historia aeronáutica nacional, que ya cumplió 109 años el 21 de agosto pasado. Para comprender la trascendencia de las mismas, el lector se enterará que ese día no sólo se llevó a cabo ese "primer vuelo de un avión", sino que además se revela según la crónica periodística reproducida, el traslado en este vuelo al "primer pasajero", gozando así don David Echeverría Valdés de los privilegios y beneficios que traía este nuevo invento para la civilización.

Es así que podemos comprender al día de hoy, que tan merecidamente celebra la Dirección General de Aeronáutica Civil, cada 21 de agosto “su Día”, pues con ello no sólo nos recuerda a todos los chilenos el inicio de las actividades del avión sobre nuestros cielos, sino que el inicio del transporte, la conectividad nacional y con el mundo, brindándonos con ello el desarrollo que solo la aeronáutica puede brindar a Chile y a su pueblo.

En referencia a otros hombres y hechos, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega en esta edición, el relato sintético y no menos relevante de las efemérides nacionales e iberoamericanas, las que junto a un recuento de actividades realizadas por la corporación y sus integrantes, registran, conmemoran, difunden nuestro acervo, y con ello nos brindan el honor, nos entregan el conocimiento, la comprensión y la virtud del beneficio que siempre trae la sabiduría en el crecimiento y desarrollo de las personas y de los pueblos.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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





▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

| | |
|---|-----|
| CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS | 6 |
| <i>Conferencia "Cambio de paradigma en el origen del poblamiento del desierto de Atacama" en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía"</i> | 6 |
| <i>Celebración del "Día de la Mujer Piloto"</i> | 7 |
| <i>Inauguración de la exposición "Inmigrantes"</i> | 10 |
| <i>Conmemoración del "Día de la Dirección General de Aeronáutica Civil"</i> | 11 |
| <i>Conferencia "La documentación militar y de la Armada como fuente para la historia social y la genealogía de la historia colonial"</i> | 14 |
| <i>Conmemoración del "Día de la Inmigración Alemana a Chile"</i> | 15 |
| <i>Conmemoración del "Primer vuelo en avión realizado en Chile"</i> | 16 |
| <i>40º Aniversario del Instituto Histórico "Carabineros de Chile"</i> | 20 |
| OBITUARIO | 22 |
| LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS | 26 |
| ALIANZAS CULTURALES Y OTROS..... | 29 |
| ELEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE..... | 33 |
| GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS..... | 44 |
| <i>"ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA". Alas Chilenas en La Gran Semana de la Aviación de Champagne – 1909</i> | 44 |
| <i>La Base Aérea de Quintero durante la sublevación de la escuadra</i> | 61 |
| <i>Alfonso Cuadrado Merino en la ejecución de la Línea Aérea Nacional en Llanquihue, Chiloé y Aisén</i> | 74 |
| <i>Vicente Almandos Almonacid Castro, "El Condor Riojano"</i> | 85 |
| AVIONES CON HISTORIA..... | 98 |
| <i>Único avión "Douglas DC-9" que operó en Chile</i> | 98 |
| ¿SABÍA USTED? | 104 |
| RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA..... | 108 |
| ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR..... | 115 |

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ Conferencia “Cambio de paradigma en el origen del poblamiento del desierto de Atacama” en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.



El presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, presenta a la Dra. Ana María Barón a los presentes

El lunes 5 de agosto, algunos integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, tuvimos el privilegio de asistir a la Sociedad Chilena de Historia y Geografía para escuchar la conferencia que dictara la Arqueóloga Ana María Barón Parra, titulada “Cambio de paradigma en el origen del poblamiento del desierto de Atacama”.

La interesante sesión dio cuenta sobre un tema que desde hace muchos años, quizás más de cincuenta, ha habido discusiones y desacuerdos respecto del origen de los primeros americanos, pero la historia oficial se ha mantenido con sólo una migración a fines del Pleistoceno, comienzos del Holoceno, de no más de 12.500 años y sólo Homo sapiens.

Durante la jornada, la doctora Barón propuso realizar un estudio genético de un hallazgo paleo antropológico en el mismo lugar del hallazgo de Gustavo Le Paige en Tambillo en 1964, lo que contribuiría a expandir el conocimiento de un antiguo humano que habría poblado el desierto de Atacama.

A tan interesante actividad, asistió nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg, quien felicitó calurosamente a la nueva integrante de esa noble corporación, como también llevó los saludos de nuestro Directorio a su presidente don Sergio Martínez Baeza, ocasión en la que nuevamente recordaron junto a otros presentes, algunos de los temas pendientes que hay respecto a la conveniencia de concretar en un plazo breve, una agrupación de institutos y academias congéneres.

❖ “Celebración del Día de la Mujer Piloto”

Especialmente invitados por la Agrupación de Mujeres Piloto de Chile “Alas Andinas”, el 8 agosto pasado, acudimos a la celebración del *Día de la Mujer Piloto*, actividad que se llevó a cabo en las dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

A la ceremonia encabezada por la Presidente y Directorio de la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”, contó con la participación de distintas autoridades del ámbito político, militar y aeronáutico, entre los cuales destacamos la presencia del Director de Aeronáutica Civil, General de Aviación Víctor Villalobos Collao; General de Brigada Aérea (TI) Hugo Salinas Valderrama, Director de Personal y Logística de la Fuerza Aérea de Chile; María Ignacia Álamos del Ministerio de Defensa Nacional; el Secretario General de la DGAC, Ricardo Gutiérrez Recabarren, el Director del Museo Aeronáutico, Ricardo Gutiérrez Alfaro; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Rafael Bravo Villarroel, presidente de la Federación Aérea de Chile; Paulina Vodanovic Rojas, ex Subsecretaria para las Fuerzas Armadas durante el gobierno pasado; entre otros.



Orietta Rodríguez Gauné, presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile, da la bienvenida

La actividad se inició con las palabras de bienvenida de la señora Orietta Rodríguez Gauné, Presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”, quien agradeció la asistencia de los presentes a esta celebración y procedió a exhibir un video con un saludo enviado por el Honorable Senador por

Valparaíso, señor Kenneth Pugh Olavarría, quien ha conducido la propuesta de Proyecto de Ley para hacer oficial la conmemoración de la fecha del 26 de julio como “Día de la Mujer Piloto”.

PUGH.CL

★

CHILE #PUGHSENADOR f t @

PROYECTO QUE ESTABLECE EL
26 DE JULIO:
DÍA NACIONAL DE
la mujer piloto

¿QUÉ SE CELEBRARÁ EN ESTE DÍA? SE RENDIRÁ TRIBUTOS A CADA UNA DE LAS MUJERES PILOTO CHILENAS QUE HAN PILOTADO EN CHILE Y EL MUNDO.

¿POR QUÉ EL 26 DE JULIO? EN HONOR A LAS PIONERAS

- 1930 - EN HONOR A GRACIELA COOPER GODOY, LA PRIMER CHILENA EN CONSEGUIR LA LICENCIA DE PILOTO EL 26 DE JULIO DE 1930
- 1938 - LA PRIMER MUJER CHILENA PILOTO DE GUERRA, MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR, QUE PARTICIPÓ EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.
- 1948 - LAS PRIMERAS CHILENAS, ADA ZERBI MARABINI Y DORA DOMÍNGUEZ QUE CRUZARON LA CORDILLERA EN AVIÓN EL 4 DE JULIO DE 1948

5% ACTUALMENTE EL 5% DE LOS PILOTOS COMERCIALES SON MUJERES

¿EN QUÉ LAS BENEFICIARÁ ESTA CELEBRACIÓN?

- VISIBILIZA LA PROFESIÓN DE NUESTRAS PILOTOS CON EL RECONOCIMIENTO ANUAL “OFICIAL” QUE SE MERECE
- FORTALECE LOS CONCEPTOS DE INCLUSIÓN E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES EN LA SOCIEDAD ACTUAL
- DISMINUYE LA BRECHA DE GÉNERO

WWW.PUGH.CL

Posteriormente, don Norberto Traub expuso a los presentes una atractiva reseña histórica sobre los inicios de la mujer en la aviación nacional, en la cual repasó algunos de los relevantes antecedentes encontrados sobre la participación de precursoras aviadoras.



El presidente del IIAHACH don Norberto Traub durante la exposición sobre las mujeres pioneras de la aviación chilena

Siguiendo con la ceremonia, se hizo entrega del “Premio al Mérito Aeronáutico Margot Duhalde Sotomayor” a las pilotos; María Artemisa Léniz, por su destacada trayectoria y también a las pilotos Madeleine Dupont y María Eliana Christen por haber realizado el proyecto “Travesía”: una aventura que fue el gran proyecto de sus vidas, cuando volaron desde Santiago a Suiza, cruzando el Atlántico y regresando a Chile por el Ártico, a bordo del monomotor cuadriplaza Beechcraft Bonanza, apodado “Juliet”, el año 1981, reconocimiento que en esta ocasión fue recibido por dos representantes de ambas aviadoras.



Fotografía derecha: Mónica Krassa junto a María Ignacia Álamos, tras haber recibido el premio para María Eliana Christen. Fotografía izquierda: El general Víctor Villalobos junto a la hija de Madeleine Dupont.



El general Víctor Villalobos junto a María Artemisa Léniz

Finalmente, los concurrentes fueron invitados a un refrigerio, donde se intercambiaron opiniones e impresiones sobre la ceremonia y la fecha conmemorada.

❖ *Inauguración de la exposición “INMIGRANTES”*

El mismo día jueves 8 de agosto, tuvimos el agrado de asistir a la inauguración de la exposición “INMIGRANTES” que se desarrolló en el Museo Histórico Militar en conjunto con la Asociación de Mujeres Artistas Visuales, Muart.

La interesante muestra expresa a través de un colectivo de artistas plásticas la visión del sentir y aporte que muchas de las colonias presentes del país, han entregado y aportado al crecimiento de la cultura nacional a lo largo de su historia de integración.



❖ *Conmemoración del “Día de la Dirección General de Aeronáutica Civil”*

El pasado viernes 17 de agosto, en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se celebró esta fecha tan especial.

En lo que fue una solemne ceremonia llevada a cabo en el hall central del recinto, se conmemoró esta importante fecha instaurada en recuerdo del primer vuelo de un avión realizado en Chile por parte de don César con la ayuda de su hermano Félix Copetta Brosio hace 109 años atrás, un 21 de agosto de 1910 en terrenos de la entonces Chacra Valparaíso, actual sector de la Plaza Ramón Cruz en la comuna de Ñuñoa, Santiago de Chile.



El Ministro de Defensa Nacional don Alberto Espina Otero; el Subsecretario para las Fuerzas Armadas don Juan Francisco Galli Basili, el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile General del Aire don Arturo Merino Núñez y el General de Aviación señor Víctor Villalobos Collao, director de la Dirección General de Aeronáutica Civil durante la conmemoración del Día de este importante servicio.

La Dirección de Aeronáutica se creó hace 89 años, mediante los D.S. N°1312-1313 de marzo de 1930, como una Unidad dependiente de la entonces naciente Subsecretaría de Aviación, asignándosele funciones ligadas a la regulación de las actividades de la aeronáutica civil. Su primer director fue el Comandante de Escuadrilla señor Federico Baraona Walton.

La actividad de conmemoración se inició temprano por la mañana y fue presidida por el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Núñez y el Director General de la DGAC, General de Aviación Sr. Víctor Villalobos Collao y contó con la presencia del Ministro de Defensa Nacional don Alberto Espina Otero y del Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Juan Francisco Galli Basili, entre otros importantes invitados del ámbito aeronáutico.



El General de Aviación señor Víctor Villalobos Collao, director de la Dirección General de Aeronáutica Civil durante el discurso de apertura en esta importante conmemoración.

Durante su discurso el General Villalobos destacó los principales hitos de este año de gestión, señalando entre ello, *“Somos los que continuamos los sueños del Comodoro Arturo Merino Benítez. Son 89 años de vida de este vuelo que continuará en el tiempo”*.

Por su parte, el Ministro de Defensa Nacional envió un afectuoso saludo a todos los funcionarios de la DGAC, en sus palabras manifestó *“Quiero comenzar por felicitar al personal de la Dirección de Aeronáutica, quienes tienen una de las tareas más relevantes que tiene un país que está avanzando a pasos agigantados: la conectividad de nuestro país. Uds. han tenido que demostrar día a día, año a año un nivel de profesionalismo muy grande y eso es lo que yo quiero destacar, por sobre todas las cosas”*. Agregó que *“La historia la conocemos, pero muchas veces no resaltamos el valor de las personas que hacen la historia. De los que se levantan temprano todos los días, los que tienen la tremenda responsabilidad – no sólo en nuestro principal aeropuerto, el aeropuerto Arturo Merino Benítez – sino, que en todos los aeropuertos del país, de estar atentos a la seguridad. De los que trabajan en meteorología, en las emergencias, etc. Eso es lo que yo quiero destacar. Nada de esto funciona en la Dirección de Aeronáutica si no es por las personas que la integran. Ese es el homenaje que yo quiero rendir, en nombre del Gobierno, a quienes integran hoy, hombres y mujeres, civiles y militares, la Dirección General de Aeronáutica Civil”*.

En tanto, el General Merino señaló que *“son 89 años de una dirección que ha ido ganando prestigio nacional e internacional. Lo prueban las estadísticas, las últimas inspecciones y el pensamiento que hay en el país que volar seguro. El trabajo de la DGAC radica en dar una seguridad a este gran mercado que ha aumentado en forma impensada”*, agregó.

Terminada su intervención, se procedió a premiar a funcionarios se han destacado por su trabajo. Este año el premio “Funcionario Distinguido”, recayó en el Jefe de Seguridad de Aviación del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Juan Francisco Guerra. También se premió como “Unidad Destacada” al aeródromo de Cochrane y a la Zona Aeroportuaria Central.

Cabe señalar que este año el MNAE cumplió 75 años, tiempo en el que se ha transformado en la huella visible de la aviación en nuestro país. Desde el año pasado, su edificio se denomina Enrique Flores Álvarez, quien fuera su principal gestor y primer Director.

Finalmente, se distinguió también a los funcionarios que cumplieron 40 años de servicio en la DGAC.



Especial mención tuvieron los funcionarios de la Unidad Destacada y quienes cumplieron 40 años de servicio en la Institución. Aquí aparecen junto al Ministro de Defensa Nacional, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y al Director de Aeronáutica

Se dio término a la celebración con un cóctel, ocasión que dio lugar a que los concurrentes pudieran apreciar las nuevas adquisiciones, conversar y disfrutar de un ambiente de cordial camaradería.

Nuestro Instituto estuvo representado por el presidente de la entidad, señor Norberto Traub

Gainsborg, el vicepresidente Sr. Oscar Avendaño Godoy; el director Sr. Mario Magliocchetti Oleaga y varios otros distinguidos socios.

❖ ***Conferencia “La documentación militar y de la Armada como fuente para la historia social y la genealogía de la historia colonial”.***

Un real acierto del presidente del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, don Jorge del Real Westphal fue la invitación que en conjunto con don Sergio Martínez Baeza, presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía formularan a los socios y amigos de la Sociedad y del referido Instituto el lunes 19 de agosto pasado, ya que tuvimos otra vez más, el privilegio de asistir a escuchar y participar de una magnífica conferencia que dictó en aquella oportunidad, el Doctor en Historia de América de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, don Juan Marchena Fernández.

El tema y el expositor, rápidamente cautivaron al público presente, el que, a pedido del Doctor Marchena, lo colmó de preguntas, mismas que fueron gentilmente respondidas a cabalidad por el notable expositor.



De izquierda a derecha: El distinguido expositor español Dr. Juan Marchena Fernández; Nayibe Gutiérrez Montoya, arquitecta y doctora en Historia; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Jorge del Real Westphal, presidente del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas y Raúl Elizalde Saavedra, Jefe de proyectos de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile

❖ *Conmemoración del “Día de la Inmigración Alemana a Chile”*

Cordialmente invitados por el presidente de la Liga Chileno-Alemana, señor René Focke y el presidente del Comité Biblioteca y Archivo Histórico Emilio Held Winkler, tuvimos el agrado de participar de las actividades de conmemoración del *Día de la Inmigración Alemana*, celebrado la tarde del viernes 23 de agosto, en las dependencias de dicha corporación.

El establecimiento de numerosos alemanes, austríacos y suizos en Chile en el siglo XIX suele resumirse bajo los términos “colonia alemana” o “colonias alemanas”. Esto tiene sus razones históricas, ya que al menos hasta el siglo XX a todas las personas de habla alemana se las consideraba pertenecientes a la nación germana. Si bien fueron muchos más los alemanes que emigraron a Argentina o Brasil, en Chile ejercieron una influencia cultural mucho más duradera. Alrededor de quinientos mil chilenos descienden de los alemanes que llegaron en diferentes olas migratorias (a partir de 1848, en 1883, en 1933 y después de 1945).

Todo comenzó con la ley de inmigración selectiva, con la que el estado chileno quiso poblar en 1845 los solitarios territorios en el llamado Sur Chico. Esta *inmigración selectiva* significaba que quienes se postulaban como pobladores debían ser católicos y poseer educación media o superior. Hacia mediados del siglo XIX, para poder reclutar pobladores en Europa el gobierno chileno tomó contacto con Bernhard Eunom Philippi, un naturalista alemán quien había viajado varias veces por Chile (en 1883, 1837 y 1841) y había visto con sus propios ojos los parajes inhabitados cercanos a la ciudad de Valdivia y el lago Llanquihue.

El establecimiento de estos primeros colonos alemanes se produjo principalmente en dos regiones, cuyas diferentes características dividieron a los inmigrantes en dos grupos. Los que se instalaron en los territorios alrededor de Valdivia y entre Osorno y La Unión se dedicaron esencialmente al comercio, contribuyendo de este modo a darle impulso a estas ciudades. En Valdivia, Carl Anwandter fundó en 1851 la primera fábrica de cerveza, en 1852 el grupo de bomberos voluntarios Germania y en 1858 la primera escuela alemana (*Deutsche Schule*).

El segundo grupo se afincó alrededor del lago Llanquihue, un territorio hasta entonces completamente inexplorado. A menudo resultó difícil o incluso imposible llegar a las tierras que el gobierno había ofrecido a los pobladores, de modo que los primeros años fueron muy duros, algo que expresan numerosos escritos de los colonos.

A diferencia del primer grupo, que se estableció en territorios ya poblados, éstos debieron crear su mundo prácticamente a partir de la nada. Sin embargo, lo hicieron con mucho éxito y en la década siguiente fundaron las ciudades de Puerto Montt (1852), Puerto Varas (1853) y Frutillar (1856).

“Seremos chilenos honrados y laboriosos como el que más lo fuere.

Unidos a las filas de nuestros nuevos compatriotas, defenderemos a nuestro país adoptivo contra toda agresión extranjera, con la decisión y la firmeza del hombre que defiende a su Patria, su familia y sus intereses”

Juramento de Carlos Anwandter, Monolito en Corral

❖ *Conmemoración del “Primer vuelo en avión realizado en Chile”*

Su historia data de 1910 cuando dos señores chilenos visitaban Francia, eran los primos hermanos Miguel Covarrubias Valdés y David Echeverría Valdés. Ahí les nació la idea de traer a Chile este nuevo invento llamado avión, el cual lo usarían para festejar y dar mayor brillo a la celebración de las fiestas del Centenario de Chile que se venían preparando por parte del Gobierno y en todos los círculos sociales de la época.

Los hermanos César y Félix Copetta se habían enterado por la prensa de que se traería a Chile este aparato volador, por lo que César se ofreció viajar a Francia y realizar con la firma Voisin un breve curso para interiorizarse en el arte de volar y de su respectiva mecánica. Salvados estos obstáculos, comparte en Chile a su hermano Félix todo lo aprendido, de modo que ellos armarían y volarían este aparato realizando la hazaña por la tarde del 21 de agosto de 1910.

Para continuar la jornada, esa histórica tarde se efectuó un segundo vuelo con don David Echeverría quien acompañó al piloto César Copetta, sentado en un estrecho espacio detrás de él. Al aterrizar estuvieron a punto de capotar a causa de una acequia que frenó las ruedas delanteras. Sin embargo, esta situación no fue impedimento para que César Copetta, tras unas reparaciones realizara un tercer vuelo, pero en el que lamentablemente al momento de aterrizar, una fuerte ventisca lo inclinó y fue a caer violentamente rompiendo buena parte del tren, del ala y hélice del Voisin, situación que definitivamente impidió realizar los vuelos que estaban ya programados para la conmemoración del Centenario de la Independencia de Chile.

Para recordar este importante capítulo de la historia de Chile, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en conjunto a la Ilustre Municipalidad de Ñuñoa, organizó una ceremonia el pasado jueves 29 de agosto, conmemorando este Primer Vuelo de un Avión en Chile, donde surcó los cielos nacionales en un sector denominado “Chacra Valparaíso”, actualmente Plaza Alcalde Ramón Cruz Montt, ubicada en la comuna de Ñuñoa.



El señor alcalde de Ñuñoa, don Andrés Zarhi Troy durante sus palabras de reconocimiento por este importante hito nacional realizado en 1910

En esta significativa actividad, estuvieron presentes entre otros, una nutrida delegación de la Fuerza Aérea de Chile; Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”; Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”; la Dirección General de Aeronáutica Civil, Federación Aérea de Chile; Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”; el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”; Instituto Histórico “José Miguel Carrera”, 4ta. Compañía de Bomberos “Pompe France”; Agregados Aeronáuticos y de Defensa de México, Paraguay y Colombia, familiares descendientes de los hermanos Copetta Brosio quienes participaron de la emotiva ceremonia, en la que se puso ofrendas florales ante el monumento que recuerda el lugar de la proeza que dio inicio a la aeronáutica chilena.



El alcalde de Ñuñoa don Andrés Zarhi Troy junto a dos distinguidos concejales de la comuna



Emotivos instantes fueron los vividos en la colocación de la ofrenda floral que nuestra corporación dejara en conjunto con integrantes de la familia Copetta ante el monumento que recuerda esta importante hazaña cumplida por los valientes hermanos Copetta en agosto de 1910

“Estoy muy emocionado porque se mantenga viva la llama de este acto que es un hito histórico nacional. Muy agradecido también de todos los que participaron hoy acá y que se esforzaron por mantener esto. A nombre de la familia Copetta quiero dar las gracias al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y a todos quienes estuvieron hoy presentes”, manifestó el comandante de aeronave de LATAM, don Ricardo Copetta Dagnino, bisnieto de Félix Copetta, uno de los hermanos que fueron artífices de realizar el primer vuelo en Chile.

Otro testimonio recogido en la ocasión, fue el de don Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quien se refirió así: *“es muy emocionante para nuestra corporación ser partícipe de la conmemoración y difusión de estas actividades de carácter nacional, ya que el 21 de agosto de 1910 no sólo se realizó el primer vuelo exitoso en Chile, sino que también en esta ocasión se trasladó al primer pasajero chileno en un avión. Entonces en este día estamos celebrando un hito, una hazaña que es tremendamente trascendente para la historia aeronáutica del país y de toda Latinoamérica”.*

Más adelante, al referirse al monumento recientemente rescatado del deterioro de los grafitis, agregó: *“esta sencilla pero noble manifestación arquitectónica es un monumento que nuestra corporación hizo realidad en la comuna de Ñuñoa, pero ella marca un hito que pertenece a la historia de todos los chilenos. Estoy muy contento y emocionado por el apoyo y participación brindados por la Ilustre Municipalidad y todas aquellas instituciones aéreas que diariamente hacen posible tareas y actividades como las que hoy hemos vivido”.*



Vista general de la ceremonia de conmemoración que tuvo lugar en la comuna de Ñuñoa



Al finalizar la ceremonia, algunos de los numerosos y distinguidos asistentes se tomaron una serie de fotografías con los familiares de los pioneros para recordar esta importante ocasión



❖ 40º Aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”

“No hay amor más grande que dar la vida por los amigos”.

Juan 15, 9-17

Diariamente nuestro país avanza confiado en el orden y la seguridad que Carabineros de Chile nos brinda ante las muchas peligrosas eventualidades que afectan la tranquilidad de todos. Cuando nos ponemos a pensar, sobre cómo se sienten aquellos que a diario nos cuidan y que cada día están dispuestos a “dar su vida por cada uno de nosotros”. La respuesta es incierta, pero sí de seguro, sabemos cuánto respeto y aprecio les debemos y sentimos por ello.

Con una Misa de Réquiem celebrada este recién pasado viernes 30 de agosto a las 11 horas de la mañana en la Iglesia institucional “San Francisco de Borja”, se iniciaron las actividades de celebración del cuadragésimo aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”, fundado un 31 de agosto de 1979.



El General Sub Director de Carabineros, don Diego Olate Pinares encabezó la colocación de Ofrendas florales depositadas en recuerdo de los mártires institucionales.

El Instituto Histórico "Carabineros de Chile" se creó por iniciativa de un grupo de oficiales en situación de retiro y su principal objetivo es el investigar los orígenes y desarrollo de la función policial en Chile, entre otros.

Tras la ceremonia religiosa, los asistentes se dirigieron hasta el Monumento a los Mártires de Carabineros de Chile, donde se izó el pabellón nacional y luego se depositaron ofrendas florales, en homenaje y recuerdo de quienes, en "*actos de servicio por la Patria*", han perdido sus vidas en defensa de todos los chilenos.

Las emotivas actividades fueron presididas por el General Sub Director de la institución, General Inspector Diego Olate Pinares y por el Presidente Subrogante del Instituto histórico, General Inspector (R) don Gustavo Lagos Robles. A continuación, los presentes fueron invitados a visitar el interior de la cripta en donde está la lista de los más de 1.260 mártires y descansan los restos mortales del teniente don Hernán Merino Correa.



Coronel de Carabineros (R) Sr. Carlos Rodríguez Valle, quien realizó un brillante discurso con motivo del 40° Aniversario del Instituto Histórico "Carabineros de Chile".

Representando a nuestro Instituto concurrieron con mucho orgullo a la importante ceremonia de aniversario, nuestro presidente y vicepresidente, señores Norberto Traub Gainsborg y Oscar Avendaño Godoy quienes agradecieron la deferente invitación cursada a nuestra corporación y el especial trato del que fueron objeto.

II. OBITUARIO



Antonio Palomo Contreras (Q.E.P.D.)

Brigadier de Ejército **Antonio Palomo Contreras** "Humana Sencillez"

El día miércoles 7 de agosto, fuimos sorprendidos con la triste noticia del fallecimiento del Brigadier de Ejército de Chile, piloto militar y ex comandante del antiguo Comando de Aviación del Ejército (actual Brigada de Aviación), don Antonio Palomo Contreras.

Ingresó en 1958 como Cadete de la Escuela Militar y luego fue ascendiendo de grado en grado hasta alcanzar el de Brigadier.

Tras su retiro en junio de 1992, continuó su meritoria y dilatada carrera en la aviación nacional, la que había iniciado en mayo de 1963 cuando tuvo la oportunidad de participar como alumno regular del curso para pilotos civiles del Club Aéreo de Cauquenes.

Testigo y partícipe de hechos trascendentes en la marcha de la aviación militar y de la nación, supo actuar siempre con la ponderación y prudencia que las circunstancias hacían aconsejable, posponiendo sus legítimos intereses personales.

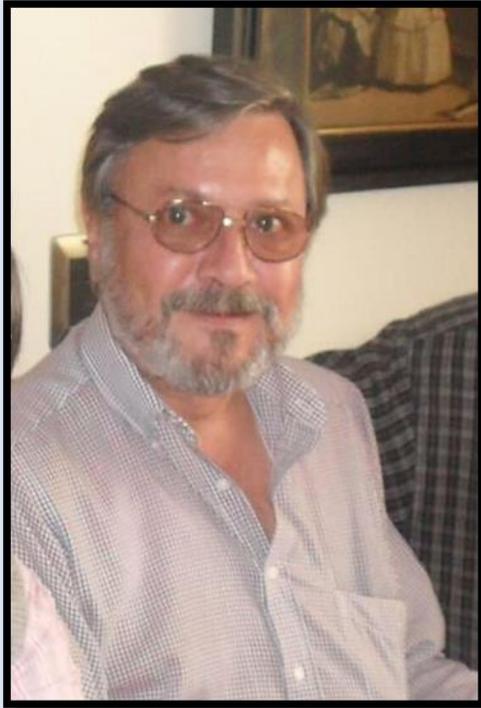
Tras su retiro, su amor por el vuelo lo llevó a obtener la licencia de Piloto comercial N° 2.415, ejerciendo privadamente las tareas de Instructor de vuelo por instrumentos, monomotores y multimotores.

Aquilatando la labor de nuestro instituto, nos prestó siempre su más amplia y entusiasta colaboración, atendiendo con gentileza nuestras diversas consultas, recordando los inicios de nuestra corporación.

Fue reconocido en diciembre del 2007, por la Federación Aérea Internacional (FAI) con el premio *Paul Tissandier* y recientemente este año por la Federación Aérea de Chile por cumplir con una actividad aérea ininterrumpida a lo largo de 55 años.

Hoy, con la madurez que otorga el paso de los años, solo nos resta aceptar con resignación su partida, manteniendo vivo el recuerdo de quien fuera un piloto ejemplar, buen y sincero amigo.





Fernando Peña Groeger (Q.E.P.D.)

Comandante de Grupo (AD) Fernando Andrés Peña Groeger

“Un caballero de azul”

Se incorporó tempranamente a la *Escuadrilla Pumas* de la Escuela de Aviación el año 1973 para estudiar Ingeniería Aeronáutica, ello en una situación excepcional dadas sus condiciones y características especiales que no le podían permitir a la Fuerza Aérea de esos años desaprovechar un talento, personalidad y otras virtudes fuera de serie que ya entonces le caracterizaban como joven ciudadano, en un momento de la historia en que nuestro país vivía una gravísima crisis social económica y moral y que nos hacían verle con admiración como un *verdadero caballero*.

Sin embargo, pronto se percató que su vocación eran realmente las Finanzas y al año siguiente, se integró a la escuadrilla *Diablos Rojos*.

Tras salir graduado como oficial Técnico Especialista en Finanzas de la Academia Politécnica Aeronáutica, donde obtuvo las más altas calificaciones, fue destinado a la Base Aérea de Cerro Moreno en Antofagasta. En dicha unidad nortina vivió los difíciles momentos de tensión por una posible guerra, mientras se desarrollaba un gobierno militar embargado internacionalmente, lo que agravaba el peligro. En todo experimentó, aprendió, se aplicó y desarrolló sus talentos para cumplir rigurosamente con los deberes profesionales y militares, ganándose sistemáticamente la buena fama y estima de sus superiores, de la oficialidad y del personal de otros rangos.

Al pasar de los años de su carrera, en todas las unidades que le fueron destinando dentro de Chile, siempre fue reconocido como líder por el personal que te tocó tener a tu cargo y fue incorporando más camaradas de entre sus propios compañeros a su ya larga lista de amigos, dentro de los cuales se destacó especialmente por no tener barreras de edad, con su capacidad especial para acceder y ganarse profesionalmente a muchos y después en la clásica vida de casino a legendarios aviadores de diversos rangos y especialidades sin complejo alguno.

Así Fernando desarrolló su carrera y cumpliendo con los tradicionales desafíos como Oficial, llegando al grado de Comandante de Grupo y acogéndose a retiro de la institución después de casi 30 años de servicios. Ya retirado, entre otras cosas y dentro de sus actividades sociales y grandes capacidades intelectuales en las que por cierto nunca pasó desapercibido, dejó grabado su recuerdo como el de un excelente y generoso compañero que ayudó con agrado y gentileza en muchas de las tareas que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas le solicitara.

Hoy día, tus numerosos amigos lloramos tu partida, con el consuelo de que algún día nos volveremos a encontrar, para volver a compartir tu inestimable calidad humana.



Eugenio Herrera Correa (Q.E.P.D.)

Eugenio Herrera Correa

"Los años van pasando..."

Cuando recibí el correo mediante el cual don Julio Matthei había tenido la gentileza de comunicarme la triste noticia de la muerte de don Eugenio, vino a mi mente lo que tantas veces escuchara decir al General Diego Barros Ortiz, en nuestras frecuentes reuniones efectuadas en aquellos largos atardeceres de invierno en su señorial caserón de Avenida Brown Sur.

Sí, el mismo donde hoy se erige un imponente edificio denominado "Don Diego". Es que el paso del tiempo todo lo cambia y la fisonomía de los barrios ya no es la misma. La vieja casona cayó bajo el peso de la picota y sobre sus cimientos se construyó un edificio.

Mi amigo, me decía el anciano general mientras revisábamos viejas fotografías; "Los años van pasando y las filas se van raleando..."

Perteneciente al Curso de Cadetes 1951-53 de la Escuela de Aviación, en 1957 cuando en nuestro país se había puesto término al monopolio, que la Línea Aérea Nacional hasta entonces ostentara sobre el cabotaje aéreo en cielos chilenos, junto a otros camaradas se acogió a retiro de la Fuerza Aérea ingresando a una de las aerolíneas que en aquel entonces se crearon y les ofreciera un esplendoroso porvenir.

Empresa que, para mala suerte de ellos, al poco tiempo quebró, debiendo por un lapso enfrentar un incierto futuro.

Sin embargo, por sus cualidades profesionales y personales, fue contratado en la Línea Aérea Nacional, en la cual cumplió una brillante carrera, debiendo tener que aceptar el dejar los aviones con el grado de Comandante de Aeronave, cuando por su edad, la reglamentación aeronáutica vigente así lo dispuso.

No obstante, la misma LAN-CHILE, nombre que había pasado a ostentar la Línea Aérea Nacional, lo contrató en labores gerenciales, cargos que ejerció con el profesionalismo que le era reconocido y que a la postre llevaron a la Dirección General de Aeronáutica Civil a integrarlo a su planta, nombrándolo Subdirector de Operaciones.

Puesto en que se ganó el aprecio de todos los aviadores civiles, deportivos y comerciales, que en él siempre encontraron la persona justa para atender sus necesidades, o ir a presentar sus descargos por faltas cometidas contra la reglamentación.

Yo que tuve en suerte trabajar bajo sus órdenes, nunca vi salir a nadie de su oficina reclamando por el trato recibido, o por una medida adoptada, lo que por cierto no era extraño sucediera en el ámbito de la autoridad aeronáutica.

Por sus labores, supo de la existencia de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y en muchas oportunidades a él recurrimos en busca de consejo o ayuda.

Fue durante la elaboración de un trabajo histórico sobre ciertos bimotores que habían prestado servicios en nuestro país, en que surgió la duda sobre el número de ellos que habían prestado servicios en una ya desaparecida aerolínea y una vez más a él recurrimos. Señalándonos con seguridad que faltaba uno arrendado a una empresa extranjera, dándonos sus características especiales y el apodo con que dicha aeronave era conocida en la compañía y para sorpresa nuestra, nos indicó que tenía dudas si habían sido dos los aviones arrendados en el extranjero.

Como en aquel entonces los arriendos no eran inscritos en el Registro Nacional de Aeronaves, aquella instancia no nos sirvió de fuente de consulta, pero a la postre en documentación extranjera pudimos dar con aquel añoso C-46 y con ello nos dimos por satisfechos.

El trabajo se concretó en un pequeño libro y con respecto a la posibilidad que hubieran sido dos los aviones arrendados, la descartamos.

Por su parte, cuando consideró que su labor en el campo de la aviación estaba cumplida, silenciosamente dijo adiós dedicándose a trabajar con ahínco en un pequeño campo que poseía. Desde entonces nuestro contacto con él se hizo un tanto esporádico, pero sin falta, para Navidad recibíamos un saludo suyo, con sus mejores deseos para el año que se iniciaba.

Cuando en cierta oportunidad, extrañados de no recibir aquella pequeña tarjeta inquirimos, detalles, nos enteramos que su salud era delicada. Cosas del destino, fue buscando otros antecedentes, que un buen día se confirmó la razonable duda que don Eugenio tuviera sobre si habían sido dos las aeronaves arrendadas, apareciendo la información que acreditaba que efectivamente habían sido dos.

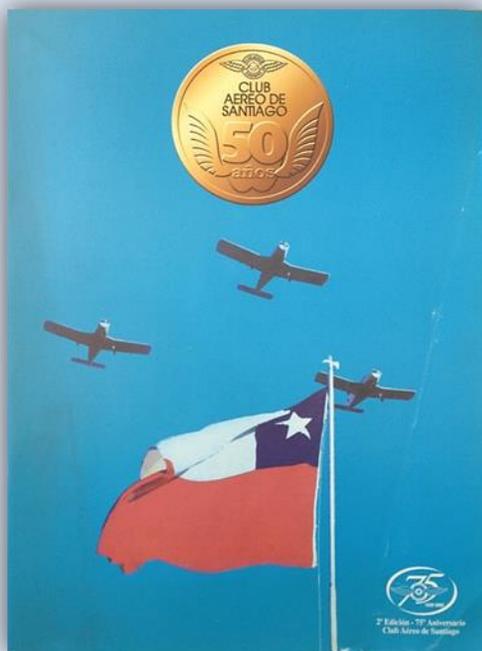
Como un gesto de cortesía hacia su persona, tratamos de hablar con él para darle a conocer en todo lo que valía para un historiador, aquel hallazgo. Con pesar debimos asumir la realidad que ya no estaba en condiciones de atender llamados.

El día de sus funerales, el templo estaba repleto de gente que lo conociera y apreciara, resaltando aviadores de todos los estratos de la aviación chilena, civil y militar. Elocuentes fueron las palabras de despedida que al término de la misa se escucharan y motivaran que silenciosamente, porfiadas lágrimas resbalaran por rostros curtidos.

Por nuestra parte, con pena cierta en el corazón nos alejamos tras ver partir el silente cortejo rumbo al camposanto, meditando aquello de *"Los años van pasando y las filas se van raleando"*.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

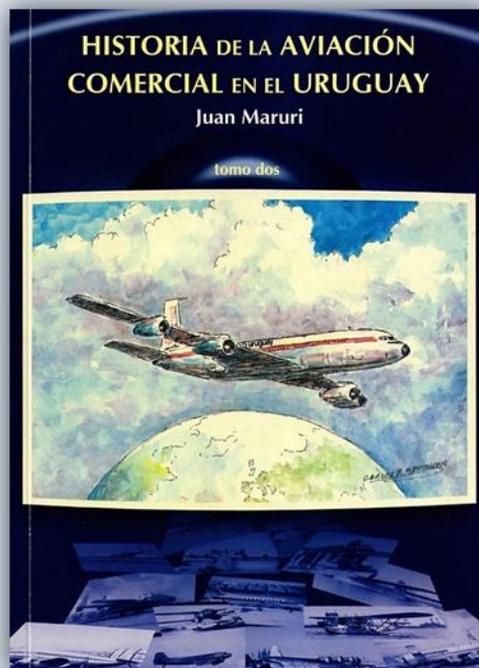
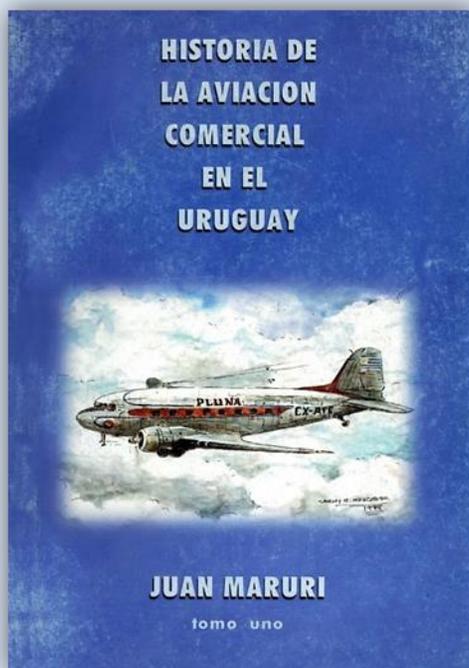


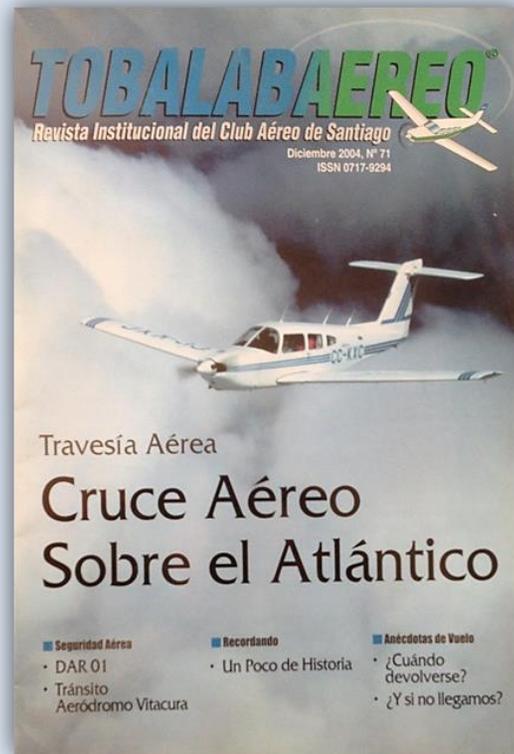
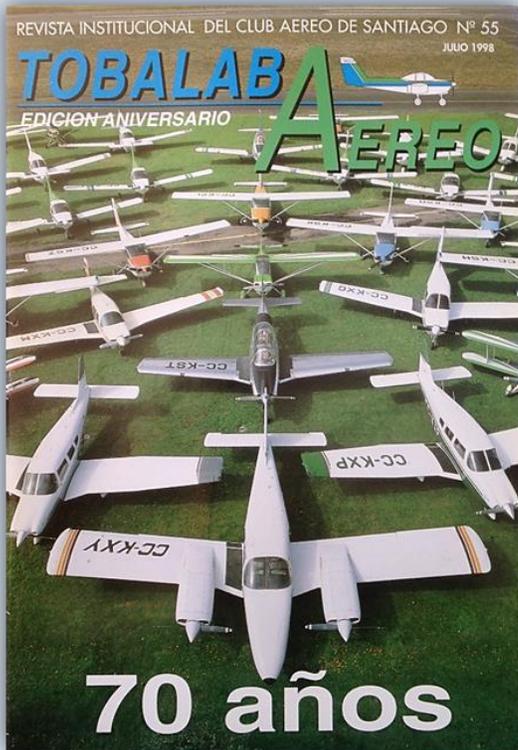
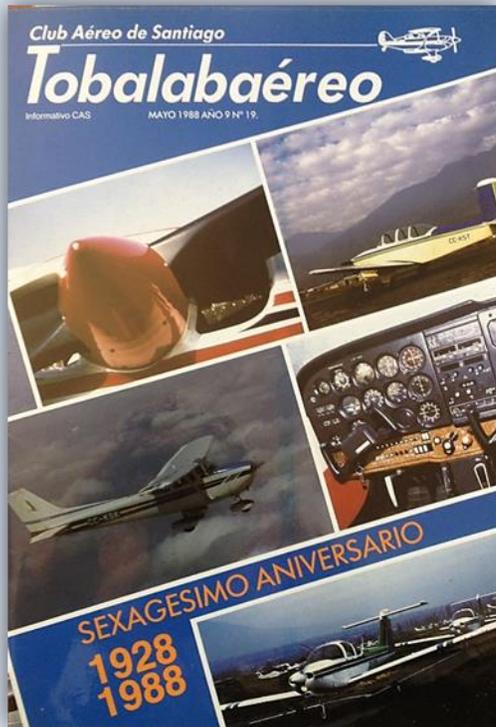
*Interesante publicación histórica
del Club Aéreo de Santiago*

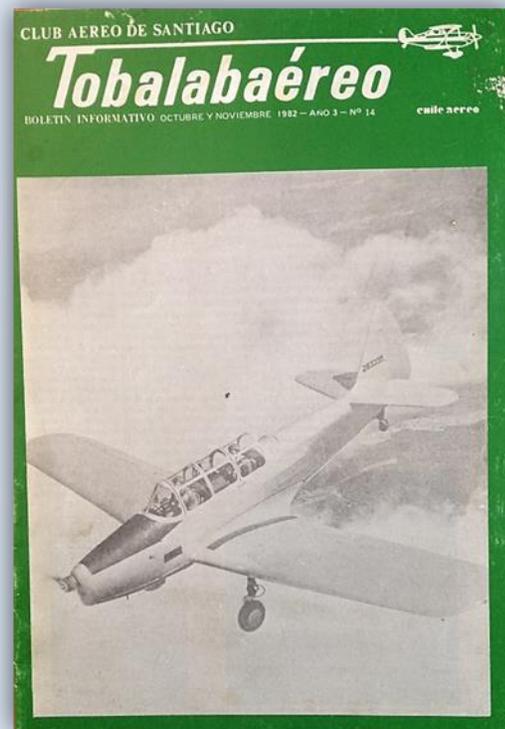
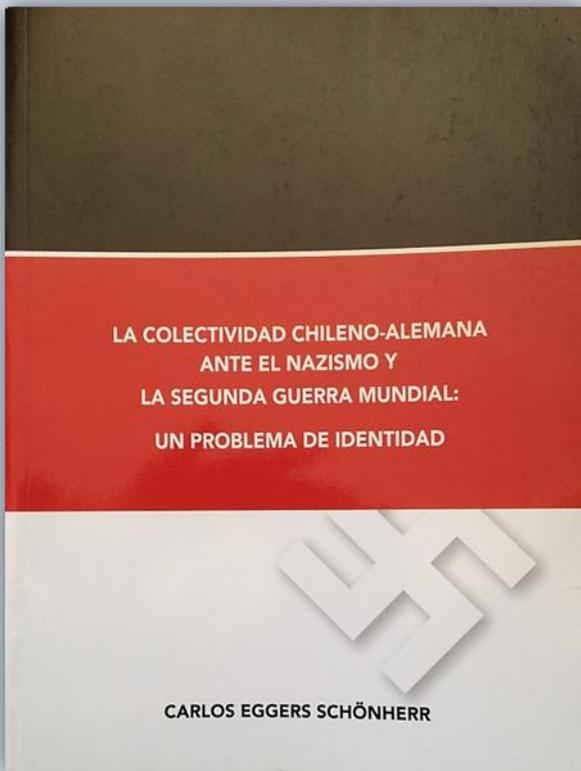
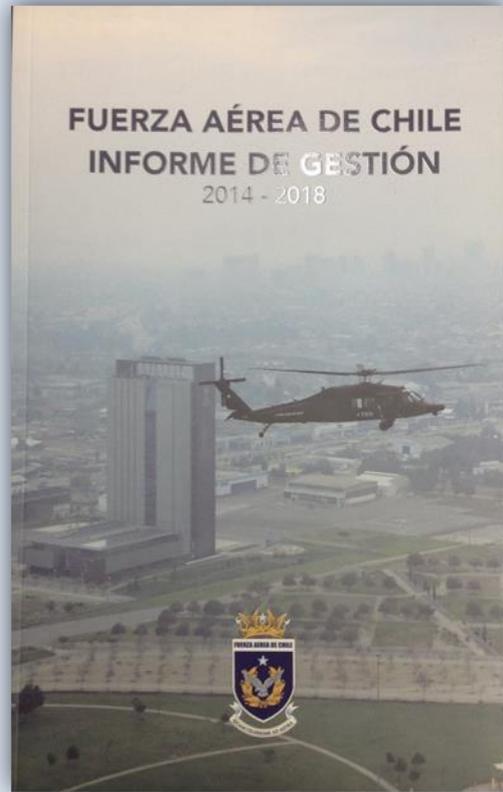
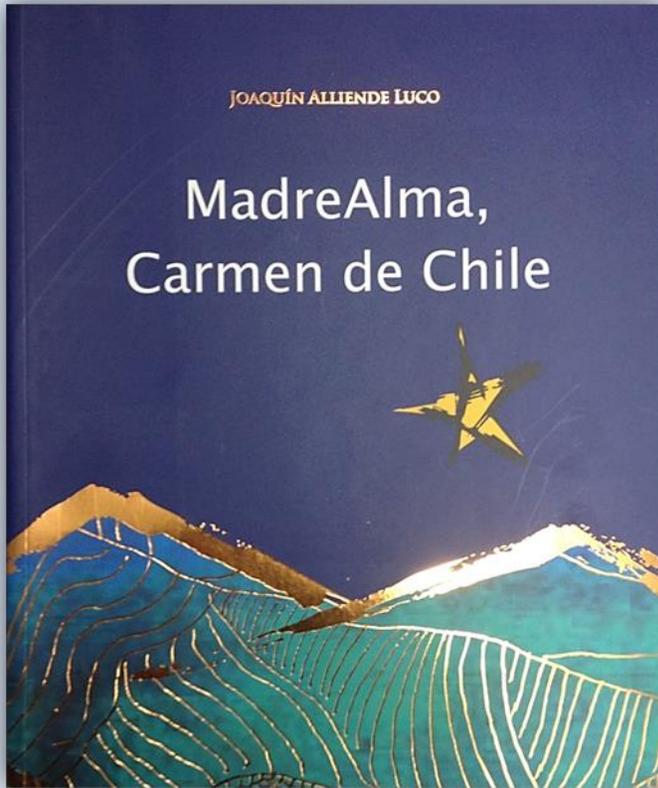
- ❖ *En agosto, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, debemos agradecer las continuas donaciones de instituciones y particulares.*

Portadas de algunas de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte del Club Aéreo de Santiago; al Miembro Correspondiente en Uruguay, don Gustavo Necco; al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile; a la señora Francisca Brisso de Jahn; a don Raúl Elizalde Saavedra y a los señores socios Claudio Cáceres y Norberto Traub.

Muchas gracias a todos ellos.







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.

❖ *Importante aporte espiritual y cultural realiza la Catedral Anglicana de Saint Paul en la ciudad de Valparaíso*



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

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



❖ *Pronto las alas de CHAE estarán presentes en el quehacer nacional, para beneficio de todos*

Con fecha 31 de agosto recién pasado, fue otorgada la Personalidad Jurídica N° 295650 para la nueva corporación. Esperamos pronto poder citarlos a la Primera Asamblea Constitutiva. **Están todos cordialmente invitados a incorporarse y ser parte de este “primer vuelo”.**



A. G. LEIGH.
AEROPLANE.
REGISTRATION FILED SEPT. 17, 1918.

**CORPORACIÓN DEL PATRIMONIO
HISTÓRICO AERONÁUTICO
Y ESPACIAL DE CHILE
(CHAE)**

1919.

**PORQUE NUESTRO PATRIMONIO
AERONÁUTICO LO REQUIERE,
NECESITAMOS EL APOYO DE TODOS**

Invitamos a unírseos en “ALEGRE BANDADA” a todos aquellos “aviadores de corazón”, que vibran con lo relativo al apasionante mundo de la aeronáutica y del espacio, y también a quienes diariamente gustan de conocer, preservar y difundir esta importante parte de la historia patria.

Próximamente llamaremos a la PRIMERA ASAMBLEA, y nos gustaría contar con tu presencia.

Más información solicítala al correo electrónico:
info@chae.cl

COMODORO DEL AIRE
ARTURO MERINO BENÍTEZ
1894-1979 - 25 ABRIL 1979

... Y CREADOR DE LA SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN Y LA FUERZA AEREA. FUNDADOR DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN Y REPLICADOR DE LA PRIMERA FABRICA DE AVIONES CHILE. FUNDADOR DE LA LINEA AEROPOSTAL Y DE LA LINEA AEREA NACIONAL.

... POR SU OBRAS Y SU VISIÓN DE FUTURO POR SU SEVERANIDAD Y LIBERACIÓN.

ROGER ...

❖ *Interesante aporte de actualidad aeronáutica sudamericana proporcionado por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea de Chile*



Fuerza Aérea de Chile
Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales

Estrategia, Aeronáutica, Espacio, Tecnología & Innovación



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 48-2019 Santiago, 12 de agosto del 2019

“Modernización de la aviación de combate en Sudamérica”

Aún en regiones con baja conflictividad como Sudamérica, en forma cíclica se producen periodos en los cuales los países actualizan o potencian sus capacidades estratégicas y en este momento nos encontramos en una de esas fases. Como la aplicación del poder aéreo se mantiene como la fórmula insustituible para disuadir, enfrentar una crisis o resolver un conflicto declarado, la actualización de la aviación de combate es un tema de alta relevancia para los Ministerios de Defensa y eso es lo que está sucediendo en estos momentos, como se muestra a continuación.

La **Aviación Militar Bolivariana**, como se denomina a la Fuerza Aérea de Venezuela, recibió hace una década 24 aviones Sukhoi SU-30 MK2. No obstante este poderoso caza polivalente se encuentra plenamente vigente, hay publicaciones que afirman que en los últimos años ha recibido actualizaciones que incluirían un nuevo radar y sistemas de guerra electrónica. Se supone que actualmente está equipado con la generación de misiles de medio alcance R-27 semiactivos y RVV-AE con buscador activo. En el rol de ataque a blancos de superficie, se ha comprobado la incorporación de misiles antiradar Kh-31P y también del misil antibuque Kh-31A, que fue probado en el Ejercicio Bicentenario de Angostura 2019. Esta información confirma que estas aeronaves se mantienen en un proceso continuo de recepción de actualizaciones para incrementar sus capacidades, las que se suman a la incorporación de modernos sistemas de defensa antiaérea, que presuntamente corresponderían al conocido S-300 ruso, al arsenal venezolano.



Imagen 1: SU-30 de la Aviación Militar Bolivariana

La **Fuerza Aérea Colombiana (FAC)**, se encuentra en pleno proceso de selección del avión de combate que reemplazará a los anticuados KFIR de origen israelí. Las consultas se han dirigido hacia Europa por el Eurofighter, sin descartar el sueco JAS-39 Gripen ni el Rafale francés. Debe tomarse nota que en caso de adquirir el Gripen, la FAC podría negociar alguna ventaja comparativa por compartir el avión que tendrá a futuro la Fuerza Aérea brasileña.

Por otra parte, desde los Estados Unidos se ha anunciado que se aprobaría la venta a Colombia del F-16 Block 70, la versión más moderna de esta aeronave.

Según la publicación Foreign Policy, el ofrecimiento obedece al interés de que Colombia “defienda su espacio aéreo” de una eventual agresión venezolana. Durante los últimos meses ha habido un constante intercambio de información respecto de la aeronave, incluyendo la visita de unidades norteamericanas como los famosos Thunderbirds acrobáticos de la USAF. Últimamente, los Estados Unidos han declarado que Colombia constituye un “Aliado importante extra OTAN”. Esta transacción, por tratarse de un asunto de interés político para los Estados Unidos, se efectuaría en condiciones muy

favorables para el comprador, por lo que aparentemente cuenta con ventajas sobre las demás ofertas.

Sea cual sea la elección, se evidencia que la FAC enfrentará los desafíos del futuro con una potente aviación de combate que la dejará a la vanguardia en la región.



Imagen 2: F-16 Block 70

La **Fuerza Aérea Brasileña (FAB)**, está preparándose para recibir 36 aviones de combate JAS-39 Gripen.

Luego de un largo periodo de selección, a veces interrumpido por razones ajenas a la Fuerza Aérea, este contrato (que incluye la fabricación de aeronaves en Brasil) está avanzando según lo programado, para comenzar las pruebas durante este año y las entregas a partir del año 2021.

En consideración a la gran cantidad de aeronaves que comprende el contrato, éste incluye una serie de transferencias de tecnología que incluyen el equipamiento con pantallas multifunción de fabricación brasileña AEL.



Imagen 3: JAS 39 Gripen

Además, compartirá información en tiempo real con los aviones de alarma temprana Embraer ERJ-145 y con el sistema de Mando y Control CINDACTA brasileño, potenciando grandemente las capacidades de defensa aérea de ese país.

El Gripen, desde el punto de vista de los sistemas que incorpora, se constituirá en el avión de combate de diseño más moderno de la región y mantendrá vigencia por décadas.

La **Fuerza Aérea del Perú (FAP)**, ya finalizó con la modernización de sus eficaces aviones de combate MIG-29. Desde el año 2014 se inició la modernización y overhaul de los aviones que estaban pendientes, que fueron llevados a la versión SMP, lo que incluye nuevas capacidades de detección, reabastecimiento en vuelo y sistemas de cabina, lo que los deja en un muy buen pie para continuar plenamente vigentes como sistema de armas de primera línea.

Durante la Feria de Tecnología y Defensa SITDEF realizada en Lima este año, el funcionario del Servicio Federal de Rusia de Cooperación y Técnica Anatoli Punchuk reveló, según la publicación Russia Beyond, que el Perú estaría interesado en adquirir un lote adicional de aviones MIG-29.

La **Fuerza Aérea de Bolivia**, luego de dar de baja sus antiguos aviones T-33 adquiridos hace décadas, incorporó a su inventario los Karakorum K-8 chinos. No obstante se trata de aeronaves de entrenamiento y ataque ligero, se caracterizan por su versatilidad y por poseer un alcance notablemente superior al de sus predecesores, por lo que constituye un salto adelante para las capacidades tácticas de esa Fuerza Aérea.

Durante el mes de Julio de este año se anunció que, finalmente, la **Fuerza Aérea Argentina** recibirá nuevas aeronaves, para recuperar las capacidades que paulatinamente había perdido al salir del servicio sus aviones de combate más significativos. Debe recordarse que durante el año 2018 hizo crisis la falta de capacidad de esa fuerza, para asumir la tarea de la defensa aérea con motivo de celebrarse la reunión del G-20 en ese país. La selección recaería en el avión coreano FA-50, que es una derivación del conocido KAI T-50. Las recientes conversaciones entre los presidentes de ambos países, dejaron esta negociación muy avanzada en tomo al acuerdo de compra de una decena de unidades iniciales.

El FA-50 es un avión de combate ligero supersónico, pensado para reemplazar a los F-5 coreanos, en cuyo diseño inicial participó Lockheed Martin, por lo que muchos de sus componentes se asemejan a los del F-16, como la disposición de la cabina, su aviónica y su tren de aterrizaje. Está equipado con un motor turbofan F404-GE-102 como el que equipa a los Gripen y los F-18.



Figura 4: Avión de combate FA-50

Para el cumplimiento de su misión primaria de combate aire-aire, se ofrece con 3 opciones de radar de procedencia norteamericana, italiana e israelita, asociados a misiles Aire-Aire AIM-120 y Derby. En su rol de ataque a superficie, tiene la posibilidad de portar un amplio

abanico de armas inteligentes de procedencia norteamericana e israelita, que incluyen los misiles Agm-65 Maverick, bombas laser tipo Paveway y otros.

Esta adquisición, la cual está prácticamente protocolizada, devuelve a la Fuerza Aérea Argentina su capacidad de enfrentar el combate aire-aire moderno, con una plataforma supersónica y sistemas actualizados.

La **Fuerza Aérea de Chile**, por su parte, ha debido enfrentar el desafío de proyectar en el tiempo su flota de F-16. Como se sabe, dos tercios de éstos son aeronaves Block 15-20, con una media de 35 años, sumados a los nuevos Block 50 que se adquirió hace 15 años. Esto obligó a un esfuerzo importante desde el punto de vista financiero, que se tradujo en la decisión de implementar un programa de modernización de sistemas que, junto con elevar su estándar a los de las versiones más recientes, le permite a la Fuerza Aérea hacer una proyección hasta bastante más allá de 2030. Para ello, deben alcanzar el estándar 6.0 o superior, según los expertos.

En suma, se trata de modernizaciones que incluyen los HUD (Head Up Display), transmisión de data Link 16, los radares APG-66 y APG-68 y el sistema de puntería asociado al casco, junto con los reemplazos de procesadores por otros de mayor capacidad, lo que se suma al trabajo de la empresa nacional aeronáutica ENAER en el área estructural, que les extendió la vida útil.

Como informó la publicación infodefensa.com, concurren las ofertas de una serie de empresas principalmente norteamericanas e israelitas, que junto con las actualizaciones ofrecen la compatibilidad con los modelos más recientes de la gama de armamentos que este avión puede emplear.



Fig.5: F-16 Block 15 en proceso de upgrade en ENAER

Se aprecia, entonces, que más allá de la aproximación hacia la defensa por parte de la ideología gobernante en un determinado momento, prevalece en la región la convicción de la necesidad de mantener las capacidades del poder aéreo ante las características del conflicto del siglo XXI. Este siglo se caracteriza por la inminencia de conflictos con múltiples actores, como asimismo por la impredecibilidad de las formas de conflicto.

El poder aéreo, por su flexibilidad y adaptabilidad, es el más idóneo para enfrentar las amenazas actuales y aquellas que surjan en el futuro. No podemos pensar que en los próximos años los conflictos serán determinados por los actores estatales tradicionales y las dinámicas ya conocidas: éstos se producen ante la aparición de elementos de poder con intereses contrapuestos y, ante ello, la capacidad de respuesta rápida y flexible del accionar aéreo sigue siendo el instrumento oportuno y eficaz.

MLL

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

1/09/1917: Tras un homérico combate aéreo sobre los cielos de Belluno en Italia, el joven aviador Chileno Italiano, Arturo Dell' Oro, estrella su avión Nieuport XI contra el Fokker que volara su adversario. De esta manera valerosa, pierde la vida este valiente piloto. El 3 de enero de 1918 se le entregó póstumamente la Medalla de Oro al Valor Militar del Gobierno Italiano. Desde el 19 de junio de 1921, el Aeródromo de Belluno y el de la Base aérea San Giusto di Pisa llevan el nombre de Arturo Dell' Oro, y al poco tiempo se hace extensivo al ahora Aeropuerto de Belluno.



1/09/1949: Es creado el Grupo de Aviación N°7, de la Fuerza Aérea de Chile. Inicialmente destinado a estar basado en Cerro Moreno, Antofagasta, su vida operativa se inició en 1953 en Los Cerrillos, siendo la primera unidad de la Fuerza Aérea de Chile en ser equipada con aviones a reacción. Su material de vuelo ha sido DH-115 "Vampire"; Lockheed T-33 y F-80, Hawker Hunter; F-5E, y actualmente F-16 en Antofagasta. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A) René Ianiszewski Courbis.

1/09/1949: Se crea el Grupo de Aviación N° 11, de la Fuerza Aérea de Chile. Constituido sobre la base del Grupo de Caza N°1, operó como Unidad de Cazabombardeo en la ciudad de Quintero, con material P-47 hasta su desactivación en 1956.

En 1969 fue reactivado como Unidad Escuela de Vuelo por Instrumentos en Quintero luego reubicado en Los Cerrillos como unidad de enlace y mantención de eficiencia de pilotos, encuadrando la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" y a los paracaidistas "Boinas Azules". Actualmente se encuentra desactivo. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A) Hugo Munita de la Vega.

2/09/1917: Primer servicio oficial de correo aéreo argentino entre Buenos Aires y Montevideo, en un aeroplano Blériot XI de la Escuela de Aviación Militar, piloteado por Pablo Teodoro Fels.





Camilo Daza, aviador colombiano

2/09/1922: Camilo Daza Álvarez vuela en Cúcuta, el avión que adquiriera en Europa, constituyéndose éste, en la primera máquina de su género conocida en Colombia.

Daza fue además el primer colombiano que en el año 1919 pilotó un avión, y hoy es considerado el precursor de la aviación colombiana, ya que es toda una historia de vicisitudes y de glorias, por la grandeza de un ideal soñado y ambicionado, *la aviación*.

2/09/1927: El vuelo más largo en México hasta ese momento: “10 horas y 48 minutos” de Ciudad de Juárez a la Ciudad de México, es realizado por el Capitán Emilio Carranza Rodríguez en un monomotor Quetzalcóatl bautizado como “Tololoche”.

3/09/1957: Un nuevo aniversario de la trágica muerte del subteniente de la Fuerza Aérea de Chile, John Wall Holcomb y el mecánico tripulante Cabo Domingo García Bustillo. Este joven oficial entregó su vida a la Patria tratando de rescatar desde el siniestrado B-26C Nº 826 a su mecánico de vuelo y camarada. Por su acción, el subteniente Wall obtuvo en forma póstuma la Condecoración Al Valor, misma que hoy luce prendida en el Estandarte de Combate del Grupo de Aviación Nº8.



Mecánico tripulante Domingo García Bustillo



Subteniente John Wall Holcomb

5/09/1922: Se lleva a cabo el primer duelo aéreo en cielo sudamericano. La acción que tuvo lugar en Paraguay durante la Revolución de dicho año. El piloto inglés Patrick Hasset, contratado por el gobierno de ese país, persiguió en su SVA-5 a un avión Ansaldo de las Fuerzas rebeldes, que observaba movimientos de tropas gobiernistas. Hasset ametralló al avión contrario, quien al percatarse de su presencia, huyó hacia su base paraguaya en Caí Puente.

5/09/1927: Se crea la Biblioteca Nacional de Aeronáutica Argentina, para promover el desarrollo de la conciencia aeronáutica del país. Organizada como un centro de consulta para facilitar al profesional, estudiantes y público en general, material bibliográfico aeronáutico y espacial como así también materias concurrentes o vinculadas al quehacer aéreo, civil y deportivo. Se encuentra ubicada en pleno centro de Buenos Aires, y alberga un patrimonio de más de 60.000 volúmenes de libros. Posee una amplia Sala de Lectura, Sala de Reuniones, Sala de Derecho Aeronáutico, Videoteca, y una Hemeroteca con revistas nacionales y extranjeras de la especialidad.

5/09/1956: Dentro del marco de las conmemoraciones del cincuentenario del primer vuelo en avión efectuado por Alberto Santos Dumont, es instituida a través del Decreto Nº39.905, la condecoración “Medalla Mérito Santos-Dumont”. Esta distinguida presea que recuerda el nombre del ilustre pionero, fue creada para homenajear a civiles y militares por sus destacados servicios a la Fuerza Aérea del Brasil.

6/09/1919: Como parte de una delegación francesa regresa a Buenos Aires, convertido en Héroe de guerra y Capitán de la Fuerza Aérea francesa, el aviador argentino, señor Vicente Almandos Almonacid. Nacido en Anguinán, La Rioja, el 24 de diciembre de 1882, fue un ingeniero, aviador y más tarde diplomático que cuando joven participó en la Primera Guerra Mundial como piloto de la Fuerza Aérea Francesa. Fue co-fundador y gerente técnico de la compañía aérea Aeroposta Argentina, filial de la francesa Aéropostale y precursora de Aerolíneas Argentinas. Fue la primera persona en cruzar los Andes por aire de noche y artífice de la mayor parte de las rutas aéreas de Aeroposta. Como diplomático, presidió el consulado argentino de Boulogne-sur-Mer desde 1938 hasta 1945.

En reconocimiento a sus logros, en Francia le fueron otorgados distintas distinciones, entre las que se destacan la Legión de Honor y la Medalla Militar, y su nombre fue tallado en el Arco del Triunfo en una corta lista de héroes franceses; mientras que en Argentina el Aeropuerto de La Rioja fue bautizado en su honor.

6/09/1919: A bordo del vapor “Belle Isle” arriba al Uruguay, la Misión Aeronáutica Francesa al mando del Mayor de Ejército Víctor Guichard; tenientes Jean Grillon y Jean Guichard; ayudantes Abel Menard, Marechal Logis y Gonett Gillet, que había enviado Francia a Sudamérica, para ofrecer organizar los servicios aéreos comerciales.



6/09/1931: Bautismo de fuego de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.). A fines de agosto de 1931, la marinería de la mayor parte de la Escuadra nacional chilena se declaró en rebeldía contra el Gobierno de aquella época, deteniendo a la oficialidad de la Armada en sus cámaras, y exigiendo una serie de mejoras salariales y modificaciones a la política económica en vigencia, dando muestras de influencia de la propaganda extremista. Mientras el grueso de la Escuadra se concentraba en Coquimbo, reparticiones navales en tierra se declaraban en rebeldía. El Gobierno, tras negociar y no lograr acuerdo, asaltó con fuerzas militares los cuarteles navales, especialmente en

Talcahuano, logrando tomarlos. Para someter a la Escuadra, el gobierno decidió encomendar la tarea a la Fuerza Aérea Nacional.

En la mañana del 6 de septiembre de 1931, aviones concentrados previamente en el Aeródromo de El Tuqui, en Ovalle, atacaron con bombas y ametralladoras a la Escuadra en la bahía de Coquimbo, causando daños menores, así como un muerto y tres heridos en la tripulación de un submarino. Un avión caza Falcon, pilotado por el Teniente 2° Julio Tapia Jiménez, debió efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa al ser averiado en el motor por fuego antiaéreo. Este único ataque encabezado por el entonces Subsecretario de Aviación, comandante Ramón Vergara Montero, desalentó a las tripulaciones, las que al cabo de pocas horas se rindieron.

6/09/1941: Es creado el Club Aéreo de Río Bueno/La Unión. El club aéreo nace con 44 hombres y 7 mujeres los que organizan formalmente esta institución, el cual en estos 76 años ha visto pasar a grandes personas entre sus filas aportando de manera significativa al desarrollo de las comunas de La Unión y Río Bueno en el sur de Chile.

8/09/1910: El aviador civil y constructor aeronáutico chileno, señor José Luis Sánchez Besa, es oficialmente reconocido como aviador al recibir del Aero Club de Francia su licencia N° 155 de piloto aviador. No obstante, de haber volado desde diciembre de 1908, rinde examen ante la comisión oficial de la Federación Aérea Internacional el 1 de septiembre y su brevet se expide con fecha 8 de septiembre, siendo igualmente con ello, uno de los primeros sudamericanos en obtener esta credencial.



José Luis Sánchez Besa arribando al campo de aterrizaje



8/09/1960: Fallece el General de Brigada Aérea don Dagoberto Godoy Fuentealba, quien con el grado de Teniente 2° realizara el primer Cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, un día 12 de diciembre de 1918, adjudicándose de esta forma, el premio establecido por los Gobiernos de Chile y Argentina para quién cumpliera esta gran hazaña.

Con fecha 11 de septiembre de 1957, fue ascendido al grado de General de Brigada Aérea, mediante la Ley especial N° 12537.



9/09/1922: La joven primera aviadora brasilera, Anésia Pinheiro Machado finaliza un vuelo de cuatro días entre San Pablo y Rio de Janeiro, utilizando un biplano Caudron G.3 bautizado “Bandeirante”, como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia de su país.

Primera aviadora brasileña que pasó el examen para la obtención de la licencia de piloto de aeronave mercante.

En 1951 fue también la primera piloto brasileña en cruzar la cordillera de los Andes en su avión monomotor a través de la ruta comercial del Paso del Aconcagua, desde Santiago de Chile a Mendoza en Argentina.

9/09/1932: Se establece en Nicaragua, la Semana del Correo Aéreo Internacional. Mediante el Decreto 16, publicado en La Gaceta N°195 del 12 de septiembre de 1932, el Presidente de la República, don José María Moncada establece que entre los días 11 y 17 de septiembre, sea celebrado este medio de transporte que con su Correo Aéreo Internacional, ha hecho desaparecer las barreras del “tiempo” y de la “distancia” que durante siglos han separado las naciones de América, contribuyendo eficazmente a la unión y solidaridad de los países americanos con lo cual está llevando a cabo una obra de verdadero Pan Americanismo.

10/09/2014: PRINCIPAL Airlines suspende indefinidamente sus operaciones, ahogada por un complejo panorama financiero. PAL Airlines, anteriormente conocida como Principal Airlines, es una pequeña aerolínea chilena dedicada a vuelos chárter que entró en operaciones regulares a mediados de 2009.



Avión Boeing 737-200 (CC-CZO) de PRINCIPAL AIRLINES (Fuente: Diario La Cuarta)

12/09/1938: Considerando lo ventajoso de facilitar a los pilotos civiles, la adquisición de aeronaves para el desarrollo de sus actividades y la necesidad de estimular las actividades privadas en beneficio del país, el gobierno brasilero a través del Decreto Ley Nº678, decide aprobar un Reglamento para la concesión de subvenciones a los Clubes Aéreos, Clubes de Planeadores y Escuelas de aviación civiles del Brasil.

13/09/1909: Volando su aeroplano "Demoiselle", Alberto Santos Dumont establece un record de velocidad de 96 Km/hr al recorrer la distancia de 8 kilómetros que unían las localidades de Buc y Saint Cyr en París, en tan sólo 5 minutos.



13/09/1943: Nace el Club Aéreo de Melipilla, situado al sur oeste de Santiago de Chile. Este acontecimiento fue significativo, puesto que la institución aeronáutica melipillana fue de las primeras de su género que se fundaron en el país. Poco tiempo después, el año 1944, se publicó en el Diario Oficial el otorgamiento de la Personalidad Jurídica aprobándose sus estatutos. El domingo 28 de mayo de 1944, se registra la inauguración y bendición de su nueva cancha de aterrizaje la que quedó instalada en el Fundo "Los Jazmines" que fuera donado por el señor Carlos Vial.

Además, en aquella ocasión se realizó la bendición del Aeronca, primer avión que tuvo esta institución. Su primer Curso de Aviación quedó fijado en diez alumnos y su Instructor fue el señor Aladino Azzari, reconocido maestro de vuelo civil.

14/09/1917: Se crea con voluntarios cubanos una escuadrilla de aviación para ofrecerla a Francia, con el nombre de “Le Escuadrille Cubaine”. El aviador cubano Santiago Campuzano es llamado a organizar esta escuadrilla y más tarde es condecorado por Francia con la Orden Legión de Honor.

15/09/1902: “Pegasus”, el primer aerostato no rígido con motor construido en los Estados Unidos de Norteamérica por Albert Leo Stevens, realiza un vuelo exitoso en Manhattan Beach, New York. Otro dirigible en esta misma fecha, pilotado por Edward Boyce también realizó una exitosa jornada.

15/09/1980: Se reactiva el Grupo de Aviación N°4 que funcionara en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Unidad volvió a la actividad contando con el nuevo material Mirage 50. Su historia data de 1928, cuando con fecha 12 de julio se crea el Grupo de Bombardeo de la Base Aérea El Bosque. Hoy el Grupo N°4 se encuentra nuevamente inactivo desde el 28 de diciembre de 2007.

15/09/1981: Se presentan oficialmente aviones fabricados y armados en Chile. En la Base Aérea de “El Bosque”, se exhiben el Pillán, Dakota y Casa 101, primeros tipos de aviones producidos por la Empresa Nacional Aeronáutica (ENAER), los que paulatinamente irán estableciendo parte importante de las bases para la actual industria aeronáutica nacional.



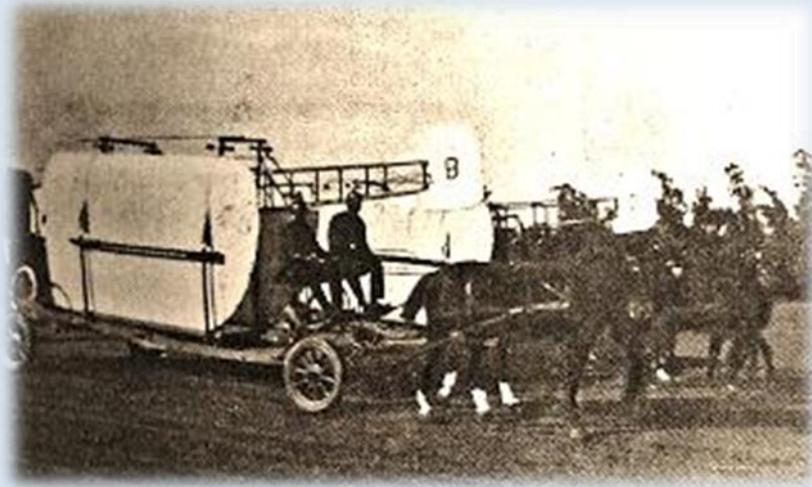
Avión T-35 Pillán, primero de la serie construido enteramente en Chile.

17/09/1965: Se emite la Ley Nº15.617, que da nombre al Aeropuerto de Lima, Perú bautizándolo como Aeropuerto “Jorge Chávez”, en recuerdo de uno de sus más importantes pioneros aeronáuticos.

18/09/1898: El precursor aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos Dumont realiza en Paris, Francia, los primeros ensayos con su Globo Dirigible Nº1.

19/09/1913: La Aviación Militar chilena participa por primera vez en el desfile del Día de las Glorias del Ejército de Chile. La Aviación Militar se presentó desfile que tradicionalmente se realiza en la elipse del Parque Cousiño (actual Parque O’Higgins), con 5 aviones monoplanos Blériot XI liderados por el Capitán señor Manuel Avalos, quién llevó como pasajero al teniente Julio León.

Los aviones llegaron a la elipse en sus carros tirados por caballos, luego fueron armados y emprendieron el vuelo ante la impresionada concurrencia. Veintiún años más tarde, en 1934 se presenta nuevamente como Fuerza Aérea independiente, llevando esta vez, 21 aviones en vuelo al mando del entonces Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo, señor Armando Castro López.



Arribo de dos de los cinco aviones Bleriot, a la elipse del Parque Cousiño en 1913.

20/09/1963: Es creada la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile. Destinada a proporcionar instrucción y entrenamiento en volovelismo a oficiales y cadetes de la institución, opera desde el aeródromo Lo Castillo, en la Comuna de Las Condes. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) René Arriagada Anento y estuvo dotada de material tipo “Sulainer” y luego con planeadores Blanik y Cirrus.

21/09/1933: Es inaugurada la Base Militar colombiana, “El Guabito” que mezclaba operaciones civiles comerciales y militares, allí operaron las compañías PANAGRA y SCADTA, la primera cubría las rutas Internacionales y la segunda los vuelos nacionales. Cabe señalar que SCADTA es la precursora de la actual AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia).

21/09/1988: Primer raid de aviones T-35 Pillán entre Santiago y Punta Arenas. Cuando transcurrían las 17.30 horas, aterrizaban en la Base Aérea de Chabunco, en Punta Arenas, cinco aviones Pillán al

mando del Coronel de Aviación (A) don Jaime Parra Santos. Este histórico vuelo se realizó en aproximadamente ocho horas de vuelo, con escalas técnicas en Puerto Montt y Balmaceda, fue considerado una de las más importantes actividades que realizara la Escuela de Aviación en el marco de los festejos de los 75 años de la creación de este plantel.

21/09/1992: Creación del Club Aéreo de Ultralivianos de Santiago, Chile.

23/09/1910: Jorge Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes en un avión, logro que lo llevó a ocupar un lugar en la historia de la aviación mundial.

Para honrar su hazaña, la fecha quedó establecida como el
“**Día de la Aviación Peruana**”.



24/09/1968: A las 18.30 horas de este día, tras una trascendente reunión de 22 vecinos fundan una corporación denominada “Club Aéreo de Cerro Sombrero”, con el propósito de fomentar y administrar el Deporte Aeronáutico en una de las zona más australes de Chile y poner al servicio del Estado y de la comunidad los recursos materiales y humanos que se deriven de esta actividad. Hoy en día, el hangar de este club se encuentra emplazado en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y alberga a las aeronaves, instalaciones de mantenimiento y la escuela de vuelo.



26/09/1919: Creación en Medellín de la primera empresa de aviación civil comercial en Colombia y en América, denominada “Compañía Colombiana de Navegación Aérea” CCNA. Se funda con cuatro

aviones monomotores Farman F-40 y un avión bimotor Farman F-60 tipo Goliat. Es nombrado como gerente don Guillermo Echavarría Misas, cofundador y gestor de la misma.

26/09/1957: Se crea la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) como arma independiente de las otras Fuerzas Armadas.

26/09/1979: A través del Decreto N°1905, es instituido el “Día de la Aviación Civil Colombiana” y además creada la Orden de la Cruz del Mérito Aeronáutico Civil, distinción prevista para premiar servicios y contribuciones al progreso de la Aviación Colombiana.



28/09/1924: En la cancha de deportes de la Escuela de Aviación se realiza el primer Concurso de Aeromodelismo en Chile.

El Ministro de Guerra y Marina Contraalmirante Luis Gómez Carreño y el General de División Luis Contreras Sotomayor y otras autoridades de Gobierno y Militares presenciaron el desarrollo del Concurso de Aviación en Miniatura.

Uno de los menores que concursaron, resultando premiado, fue el niño Enrique Flores Álvarez, posteriormente fue Coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, primer Director del Museo Aeronáutico y uno de los distinguidos miembros fundadores de nuestra corporación.





28/09/1924: Se efectúa el primer lanzamiento militar en paracaídas a nivel sudamericano desde un avión, realizado por un chileno en el país.

El Teniente de Ejército, señor Francisco Lagreze Pérez, será quien se arroje desde un avión De Havilland DH-9, pilotado por el Teniente Oscar Herreros Walker en “El Bosque”, volando a 800 metros de altura.

Para estos fines, utiliza un paracaídas del diseñador alemán Otto Heinecke, quién se encontraba por esos días demostrando su invento en Chile.

28/09/1944: Es inaugurado el Mausoleo de los Aviadores en el Cementerio de San Juan Bautista en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.



Tumba de Alberto Santos Dumont en el Cementerio Sao Joao Bautista de Río de Janeiro

29/09/1912: Se realiza el tan ansiado vuelo del aviador Frank E. Boland. Desde el Hipódromo Nacional del Paraíso se elevó un extraño biplano sin cola, ante la mirada escrutadora del Presidente Juan Vicente Gómez, funcionarios, cadetes de la Escuela Militar, y un numeroso público que se congregó para servir de testigo del histórico vuelo que duró 27 minutos. Era la primera vez que un avión surcaba los cielos de Caracas. Con motivo de este primer vuelo sobre Venezuela, cada año se celebra en el país, el “Día de la Aviación civil” según decreto 1098, del 20 de setiembre de 1972.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

“ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA”. **Alas Chilenas en La Gran Semana de la Aviación de Champagne - 1909**

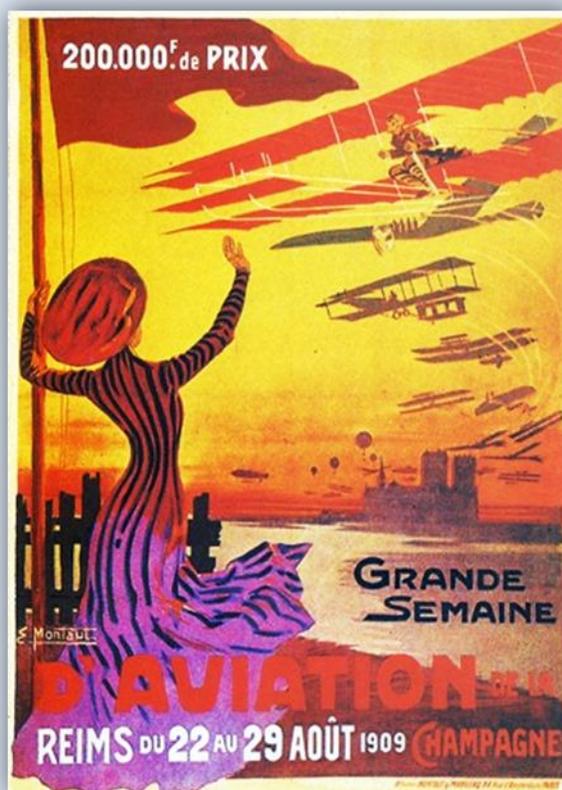
Hace 110 años atrás, un par de pioneros chilenos se embarcaron en la aventura y conquista de los cielos logrando con ello, incentivar a otros aviadores a vincularse en el derrotero que ha marcado uno de los más importantes y seguros medios de transporte que el mundo ha conocido, el avión. 1909 marcó no sólo el inicio de las alas de Chile en el mundo, sino que se establece como punto de partida a la valiosa participación de nacionales en la creación de un mejor futuro y con mayor esperanza para cada rincón de nuestra accidentada geografía nacional y sudamericana.

Fue en agosto de 1909 cuando un par de jóvenes chilenos, Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa, vecindados por esos días en Europa, asistirán como participantes a una importante cita donde intentarán dar rienda suelta a sus ansias de volar.

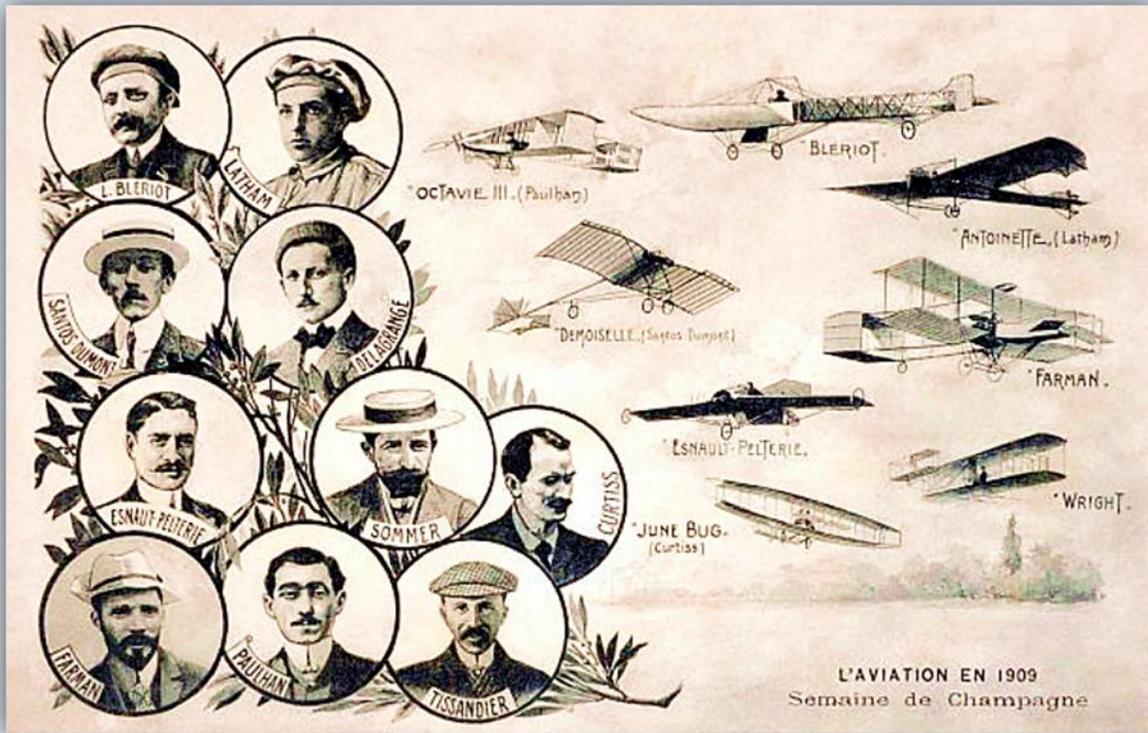
El evento celebrado desde el 22 al 29 de ese mes de agosto, y que fuera conocida como “La gran Semana de la Aviación”, se venía anunciando desde el otoño del año anterior en diferentes medios especializados, estuvo organizado por el Comité de aviación de Reims con la ayuda del Aero Club de Francia, además contó con el patrocinio de la ciudad francesa de Reims y el valioso auspicio de las viñas y grandes marcas de Champagne de la zona.

Una verdadera ciudad de “miniatura” fue la que se necesitó construir para acoger a los casi 500.000 visitantes que acudieron a este significativo encuentro en la historia de la aviación, comprendía una serie de concursos y pruebas tales como los mejores vuelos de distancia, altitud y velocidad.

En total, se registraron 36¹ aviones para el encuentro, pero sólo 23 de éstos, pudieron realizar alguna clase de vuelo. Entre los presentes al encuentro, estuvieron presentes Louis Blériot, Hubert Latham, Henry Farman, Paul Tissandier y Glenn Curtiss entre otros.



¹ Revista *Flight*. Agosto 28 de 1909



Postal publicitaria del evento de agosto de 1909

El interés y presencia de conocidos aviadores europeos, fue un incentivo más para que aviadores y entusiastas de la aviación acudieran a la cita. Entre ellos, tres sudamericanos que por aquellos días eran residentes en el viejo continente, fueron testigos presenciales del gran evento, uno de ellos de gran renombre, era el portentoso ingeniero y piloto brasileño Alberto Santos-Dumont; los otros dos, eran los entusiastas chilenos Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa, quienes inscribieron para participar, un novedoso aparato construido por los hermanos Gabriel y Charles Voisin.

La historia de éstos dos primeros, relatada en al menos tres publicaciones² y que más o menos dan cuenta de lo mismo, señala sobre la primera experiencia aeronáutica que tuvo el chileno con el mundo de los globos en 1905, con ocasión de una ascensión que hiciera junto a Jacques Ford en la ciudad de París, y de la amistad previa de Sánchez Besa con otros avezados aeronautas en la época, tales como Arnold de Contades; Henri de la Vaulx, quien más tarde fuera presidente del Aeroclub de Francia, Jacques Balsan; Alberto Mascias, luego también presidente del Aeroclub argentino y con el eminente aviador y constructor sudamericano Alberto Santos Dumont, con quien se generó *“una no desmentida simpatía, por el hecho de ser él brasileño y el otro chileno”*³ y más tarde su primera experiencia al volar un Voisin en Mourmelon el mes de diciembre de 1908.⁴

² Saladin Edmond. *Historia de la época heroica de la Aviación. Aviation Magazine* y las *Memorias de don José Luis Sánchez Besa* reproducidas por Luis Omar Page Adriaola.

³ Page Adriaola, Luis Omar. *Hazañas de un aviador chileno en Europa*. MNAE.

⁴ *Revue Aérienne*. 10 de marzo de 1912. Pág.124

En las memorias de Sánchez Besa, su autor relata que participaba con cierta frecuencia de algunas de las actividades que desarrollara Santos Dumont en Neully (cercanías de París), lugar donde se construyó el “legendario 14 Bis”, -primer avión autopropulsado que despegó y aterrizó exitosamente controlado por el Aeroclub de Francia en el campo de Bagatelle, el 23 de octubre de 1906-, memorable acontecimiento mundial, donde nuestro compatriota estuvo presente por invitación personal del propio Santos Dumont.



“14 bis” volando el 23 de octubre de 1906

Su cercanía con el mundo de los *nacientes aviones*, hizo que su juvenil mente se enfocara hacia nuevos sueños, los que compartiría junto a su amigo de la niñez, Emilio Edwards. Al respecto, en sus escritos señaló posteriormente *“...una tarde, caminando por la calle, me encontré en la “place de l’Étoile” (actual plaza Charles de Gaulle) con mi amigo Emilio Edwards Bello, y al darle cuenta de cuales eran mis anhelos, me miró fijamente y me lanzó estas palabras: -“Yo volaré contigo”-. Conservo preciosamente en mi mente el recuerdo de este feliz encuentro”*.

Poco tiempo más tarde, los dos jóvenes visitaban a Gabriel Voisin y acordaban el precio para la compra de dos aparatos de su factura, más el correspondiente *“curso de vuelo”*. Durante los días que siguieron la curiosa compra, se dio inicio al aprendizaje que les proveyó Voisin en un viejo avión, *“lleno de parches y remiendos, que poseía un motor Vinnus de 40 H.P., cuyo peso no debía ser inferior a 500 kilos por lo menos. En este aparato aprendió a volar Farman. Con el no teníamos ni la más remota posibilidad de volar, y si, únicamente cuando había viento, dar vueltas por el campo para familiarizarnos con su manejo”*, agrega Sánchez Besa en sus memorias.

Participación en el Concurso de la “Gran Semana de Aviación de la Champagne”

La “Gran Semana de la Aviación de Champagne”, fue la apertura un período que incluso para la *“Belle Époque”*, aficionada a todo lo maravilloso y singular, fue un evento excepcional. Aquí se verá el florecimiento de los próximos encuentros de aviación civil y con ello una moderada incursión de esta nueva arma para fines militares la que tendrá su apogeo con la Gran Guerra iniciada el año de 1914.

Este mismo año de 1909, encontraba a los pioneros del aire, entusiasmados con uno de los más promocionados hitos de la aeronáutica – el cruce del Canal de la Mancha- realizado por Louis Blériot el mes anterior, por ello es que todos los más "*granados aviadores*" europeos se encontraron en Bétheny para asistir a esta primera gran reunión de hombres voladores que venían a observar, competir o simplemente participar de las siguientes competencias:

- El Gran Premio de Champagne por distancia
- El Premio HEIDSIECK Monopole y Louis ROEDERER de la velocidad (sobre 30km)
- El Premio Veuve CLICQUOT-PONSARDIN de vuelo con pasajeros
- El Premio MOËT & CHANDON de altura
- El Premio POMMERY por el mejor recorrido de la pista
- El Premio MUMM a los aeronautas.
- La Copa GORDON-BENNETT ofrecida por el propietario del New York Herald y de su edición parisina (Paris Herald) el que estaba asociado a las grandes marcas de Champagne para promover su trofeo de plata por velocidad en un circuito de 20km.



Trofeo GORDON-BENNETT

Todos los más entusiastas y conocidos ingenieros y constructores franceses de la aeronáutica vinieron o estuvieron presentes en Reims:

- ❖ Wright (aviones norteamericanos instalados en Francia) con 5 Biplanos aparte de los franceses.
- ❖ Société Ariel con 2 biplanos
- ❖ Farman con 4 biplanos
- ❖ Voisin con 9 biplanos
- ❖ Blériot con 4 monoplanos
- ❖ Antoinette con 4 monoplanos
- ❖ R.E.P. (Robert Esnault-Pelterie) con 4 monoplanos

Pero también los Biplanos Curtiss, Breguet, Kluytmans y Fernández, eran los 11 fabricantes de aviones más reputados de la época en el mundo, con 29 pilotos.



Arribo del dirigible militar "Colonel Renard" (23 de agosto de 1909)

Además de los 38 registrados, asistieron técnicos y ayudantes en general. Al evento asistieron el Presidente de la República Francesa, Sr. Armand Fallières quien vino con su señora Jeanne Bresson; el Presidente del Consejo Aristide Briand; el Ministro de Guerra Jean Brun, promotor de la aeronáutica y su colega John French, Inspector General del ejército inglés. Otras personalidades presentes en esta reunión internacional, fueron también Henry Deutsch de Meurthe, Jules Gastambie, León Levavasseur, el Príncipe Alberto I de Bélgica. De los Estados Unidos, su Embajador en Francia, Henry White quien acompañó a la señora Eleanor Roosevelt para presenciar los vuelos de Glenn Curtiss.



El aviador Louis Paulhan conversa animadamente con el presidente francés, su señora y el Ministro de Guerra



Mientras se construía la locación para acoger a los visitantes, se observa una temprana prueba de vuelo

TABLEAU DES CARACTÉRISTIQUES DES 36 AÉROPLANES ENGAGÉS DANS LES ÉPREUVES DE REIMS

| MARQUES DES AÉROPLANES | PILOTES | SURFACE PORTANTE (m ²) | Poids EN KILOG (ordre de marche) | STABILISATION | NATURE DU MOTEUR | PUISSANCE INDUQUEE EN CHEVAUX | NOMBRE ET MARQUE DES HÉLICES | DIAMÈTRE EN MÈTRES | VITESSE EN TOURS PAR MINUTE | |
|------------------------|---------------------|------------------------------------|----------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------|
| R. E. P. (monoplan) | R. Esnault-Pelterie | 20 | 450 | Gauchissement | 7 cyl. en étoile R. E. P. | 35 | 1 hélice R. E. P. | 2,00 | 1400 | non sorti |
| | R. Esnault-Pelterie | 20 | 450 | --- | --- | 34 | --- | 2,00 | 1400 | non sorti |
| | M. Gullroy | 20 | 450 | --- | --- | 35 | --- | 2,00 | 1400 | |
| | E. Laureis | 20 | 450 | --- | --- | 35 | --- | 2,00 | 1400 | non sorti |
| Wright (biplan) | P. Tissandier | 50 | 470 | --- | 5 cyl. verticaux Wright | 25 | 2 hélices Wright | 2,50 | 450 | |
| | P. Tissandier | 50 | 470 | --- | --- | 25 | --- | 2,50 | 450 | |
| | de Lambert | 50 | 470 | --- | --- | 25 | --- | 2,50 | 450 | |
| | Schreck | 50 | 470 | --- | --- | 25 | --- | 2,50 | 450 | non sorti |
| Ariel (biplan) | E. Lohévre | 40 | 330 | --- | --- | 25 | --- | 2,80 | 170 | |
| | N. ... | 40 | 450 | --- | --- | 25 | --- | 2,50 | 450 | non sorti |
| Blériot (monoplan) | L. Blériot | 22 | 620 | Ailerons | 3 cyl. rayon Anzani | 30 | 1 hélice Chauvière | 2,70 | 500 | |
| | L. Blériot | 22 | 620 | --- | 8 cyl. en V E. N. V. | 50 | --- | 2,70 | 500 | |
| | L. Blériot | 14 | 340 | Gauchissement | 3 cyl. rayon Anzani | 25 | --- | 2,08 | 1400 | |
| Farman (biplan) | Delagrèze | 44 | 340 | --- | --- | 25 | --- | 2,08 | 1400 | |
| | H. Farman | 40 | 500 | Ailerons | Rotatif Gnome 7 cyl. | 50 | 1 hélice Chauvière | 2,60 | 1200 | |
| | H. Farman | 40 | 500 | --- | 4 cyl. verticaux Viximus | 50 | --- | 2,60 | 1200 | |
| | R. Sommer | 40 | 560 | --- | --- | 50 | --- | 2,60 | 1400 | |
| Antoinette (monoplan) | Cockburn | 40 | 560 | --- | Rotatif Gnome 7 cyl. | 50 | --- | 2,60 | 1400 | |
| | H. Latham | 50 | 520 | --- | 8 cyl. en V Antoinette | 50 | 1 hélice Antoinette | 2,20 | 1400 | |
| | Demanest | 50 | 520 | --- | --- | 50 | --- | 2,20 | 1400 | |
| | Rochetel | 42 | 490 | --- | --- | 50 | --- | 2,20 | 1400 | |
| Voisin (biplan) | Hadly | 50 | 520 | Gauchissement | --- | 50 | --- | 2,20 | 1400 | |
| | J. Gaborin | 50 | 560 | Automatique | 4 cyl. en X Gaborin | 35 | 1 hélice Voisin | 2,00 | 1400 | |
| | Delagrèze | 50 | 560 | --- | 8 cyl. en V Antoinette | 50 | --- | 2,00 | 1400 | |
| | de Roe | 50 | 560 | --- | --- | 50 | --- | 2,00 | 1400 | |
| Voisin (biplan) | Paulhan | 50 | 560 | --- | Rotatif Gnome 7 cyl. | 50 | --- | 2,00 | 1200 | |
| | Gunau-Vanilla | 50 | 560 | --- | 8 cyl. en V E. N. V. | 50 | --- | 2,00 | 1200 | |
| | Rougier | 50 | 560 | --- | 8 cyl. en V Renault | 55 | --- | 2,00 | 1200 | |
| | Carrière | 50 | 560 | --- | 4 cyl. en X Gaborin | 35 | --- | 2,00 | 1200 | |
| | Sánchez-Besa | 50 | 560 | --- | 8 cyl. en V Antoinette | 50 | --- | 2,00 | 1400 | |
| Carliss (biplan) | Legagnoux | 30 | 550 | --- | 4 cyl. en X Gaborin | 35 | --- | 2,00 | 1400 | |
| Bréguet (biplan) | Carliss | 24 | 320 | Ailerons | 8 cyl. en V Carliss | 30 | 1 hélice Carliss | 1,80 | 1300 | |
| Klytianos (biplan) | Bréguet | 50 | 610 | Gauchissement | 8 cyl. en V Renault | 55 | 1 hélice Bréguet | 2,50 | 1200 | |
| Fernandez (biplan) | Klytianos | | | --- | --- | | --- | | | |
| | Fernandez | 50 | 480 | Gauchissement | 8 cyl. en V Antoinette | 50 | 1 hélice Chauvière | 2,00 | 1400 | |

Lista de inscripciones en la "Grande semaine de l'aviation". (Fuente: Revue Aérienne 1909)



El avión Voisin con el N°37 de propiedad de José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello. (Nótese los apellidos de nuestros compatriotas, hermosamente pintados en los costados del avión)

“SANCHEZ BESA / EDWARDS BELLO” fueron los apellidos de los chilenos, que lucieron orgullosamente pintados en su cara superior exterior los montantes laterales de las alas del biplano Voisin N°37, que integrara el grupo de aeronaves, en este histórico primer evento de la aviación mundial. Si bien, esta primera participación no fue legendaria en cuanto a haber obtenido un record oficial, si constituye un hito para nuestra aviación, con el solo hecho de haber participado y haber puesto el nombre de Chile, tempranamente en los aires y prensa de la época.

De acuerdo con los registros consultados, nuestros compatriotas aviadores habían contratado algunos días previos, espacio armar y alojar su flamante avión. Una vez descargado el aparato, procedieron a armarlo con la asistencia de uno de los hermanos Voisin y su gente. Armado uno de los dos aeroplanos comprometidos, procedieron a probar y dar punto al motor Antoinette de 8 cilindros en V que habían adquirido. Hechas las pruebas se jugaron el hecho de volar y ser el primero en probar el avión, la suerte esta vez recayó en Emilio Edwards Bello.

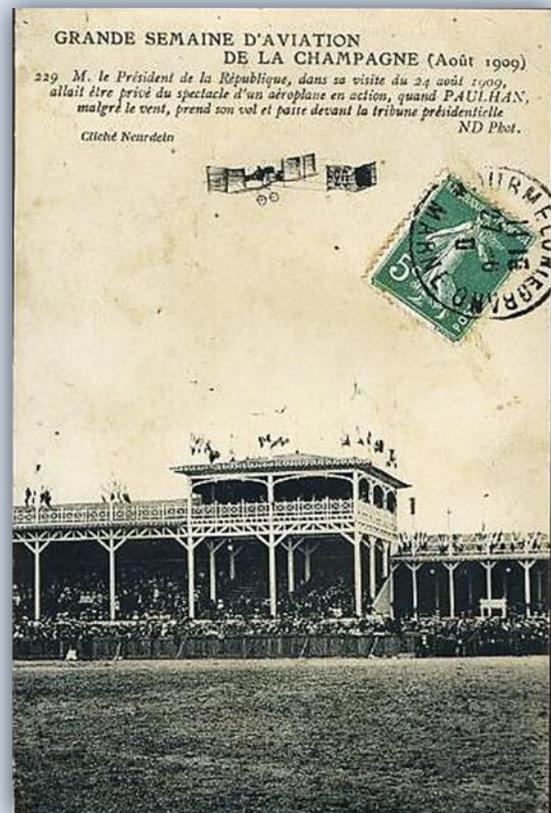
Con estas palabras registradas en las memorias de José Luis Sánchez Besa, podemos conocer algo más de su actuación en Reims, y comprender la actuación y habilidad de este joven de tan sólo veinte años:

"Todo fue en este primer vuelo a las mil maravillas. Aterrizó como un dios de los aires después de este acto de heroísmo. Así nació la aviación chilena".

En 1909, Francia era el único país en Europa que poseía una industria aeronáutica embrionaria; prueba de ello es el viaje que a esta nación, hicieran los dos célebres hermanos Wright quienes buscaban registrar y comercializar su estable avión que aún a la fecha, carecía de ruedas y seguía siendo catapultado.

Durante este encuentro, algunos de los grandes aviadores y aeroplanos tuvieron una suerte muy particular, nadie estaba libre de fallas que podían causar el éxito o la derrota en los vuelos en igual porcentaje que perder la vida.

"Delante de los hangares bullían los mecánicos, rápidos y excitados; se repetían los nombres de los primeros pilotos que surcaban los cielos de Europa. Sus nombres estaban en los frontones, nombres que después en su mayoría serían célebres constructores".⁵



⁵ Page Adriaola, Luis Omar. *Hazañas de un aviador chileno en Europa*. MNAE.



Louis Blériot hace alistar su monoplano sobre la pista. (col. Autor)



*Monoplano R.E.P remolcado por un caballo hacia la línea de partida.
Primer concursante de este gran evento mundial de aviación de 1909 en Reims*



Vista general de los Hangares que fueron habilitados. (col. Autor)

De acuerdo a los registros encontrados, para los aviadores chilenos la suerte parece no haber estado de su lado durante los días de prueba. *“Pasábamos horas y horas esperando que se realizara algún vuelo, ya que eran muy pocos y esparcidos, pero cuán grande era la emoción cuando al cabo de una desesperante espera se veía de repente, si el viento y el capricho de los motores lo permitían”* recordará tiempo más tarde el propio Sánchez Besa.

Si bien los informes preliminares prometían, la mañana del domingo 22 de agosto, primer día oficial de las pruebas, el motor del avión Voisin presentó problemas lo que imposibilitó el vuelo. Aquejados y algo desilusionados por lo sucedido, los jóvenes aviadores trataron de arreglar el motor o cambiarlo por otro nuevo durante la tarde del 22 de agosto, pero sin éxito con lo de la adquisición decidieron durante toda la noche, cambiar el motor Antoinette por otro de marca Gobron-Brillié de cuatro cilindros que traían, pero de menor potencia.

El lunes 23 de agosto, sería una fecha decisiva para los aviadores. La suerte estaba echada y sería el joven José Luis Sánchez Besa quien participaría ese día. Tras algunos nuevos inconvenientes, el motor funcionó y quedaban en espera de un turno. Durante la mañana habían sido testigos de muchas otras fallas sufridas por otros competidores, pero también de algunos accidentes, donde sin costo de vidas, los aviones se habían destruido.

Hacia las dos de tarde de ese día lunes, el turno de Sánchez Besa llegó tras los vuelos de Paulhan y Lefebvre. El avión de los chilenos pudo despegar con algo de dificultad, elevándose algunos metros y al virar a una distancia de unos cien metros, el motor se paró causando la posterior caída al suelo del aparato donde se destruyó parcialmente.

Farman eine Runde. Ein kurzer Flug gelang auch **Sánchez-Besa** mit einem Voisin-Zweidecker.

Blériots Rekord wurde bald darauf von dem Amerikaner Curtiß geschlagen. Es gelang diesem, die Bahnrunde in 8:35 $\frac{1}{2}$ zurückzulegen, was ein Tempo von 69 Kilometer 550 Meter pro Stunde ergibt.

Recorte de una revista alemana, donde se señala el "corto vuelo realizado por Sánchez Besa con el biplano Voisin (Recorte gentileza del señor Walter Foral Liebsch)

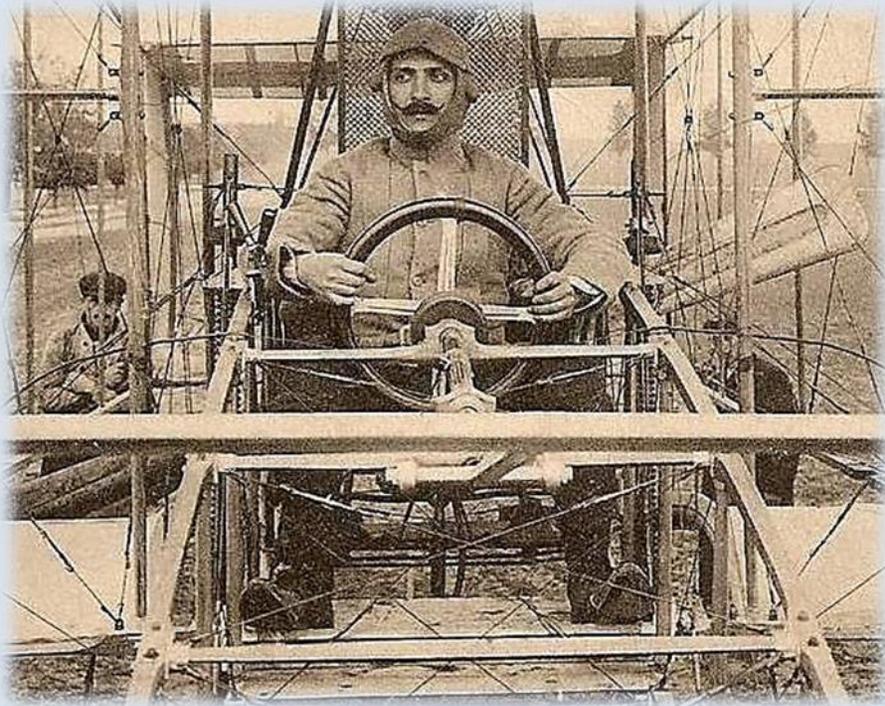
Si bien este lamentable accidente levantó el final de la participación en Reims para los entusiastas aviadores y pareció ser un obstáculo momentáneo en la senda de nuestros compatriotas, hay que declarar que la suerte de algún modo estuvo con ellos, puesto que muchas de estas aventuras involucraban ocasionalmente la muerte o incapacidad, para quienes tentaban a las alturas y por sobre todo, quedaron seleccionados y entusiasmados para continuar volando.

También es cierto que el avión se podía reparar y aún les quedaría el otro aparato que no había alcanzado a estar listo. Un breve acuerdo monetario realizado posteriormente, les procuró los arreglos del primer aparato accidentado en Reims, en reemplazo del que no se había entregado, y así poder inscribirse en lo que sería el segundo paso hacia encontrar un espacio y el respectivo reconocimiento en la aviación internacional. Este logro era la inscripción para el concurso de aviación que se efectuaría entre el 26 de septiembre y 3 de octubre en el campo de Johannisthal, en las afueras de Berlín, que el gobierno alemán estaba patrocinando con muy suculentos premios.

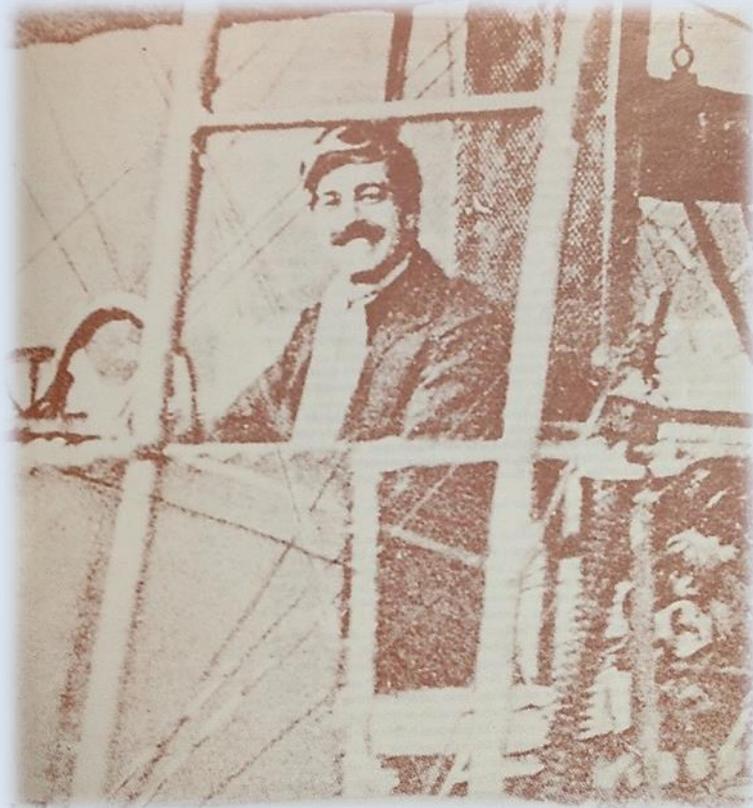
Como era predecible, hubo muchos interesados y varias celebridades del temprano mundo aeronáutico europeo decidieron participar.

Nuevamente concursarían Blériot, Latham, Farman, Leblanc y Rougier. Junto a estos grandes, nuestros compatriotas Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa, quienes, por su persistencia y recién adquirida destreza, consiguieron esta vez, despertar el interés del público, la simpatía, la atención y los elogios de la prensa por la audacia expuesta. Tanto así, que los colores de nuestra bandera flamearon durante toda esa gloriosa semana, tanto en el recientemente inaugurado Aeródromo de Johannisthal como afuera del hotel donde alojaron los aviadores.

José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, eran los únicos latinoamericanos que tomarían parte en este segundo histórico encuentro y sus fotografías eran publicadas por todas partes.

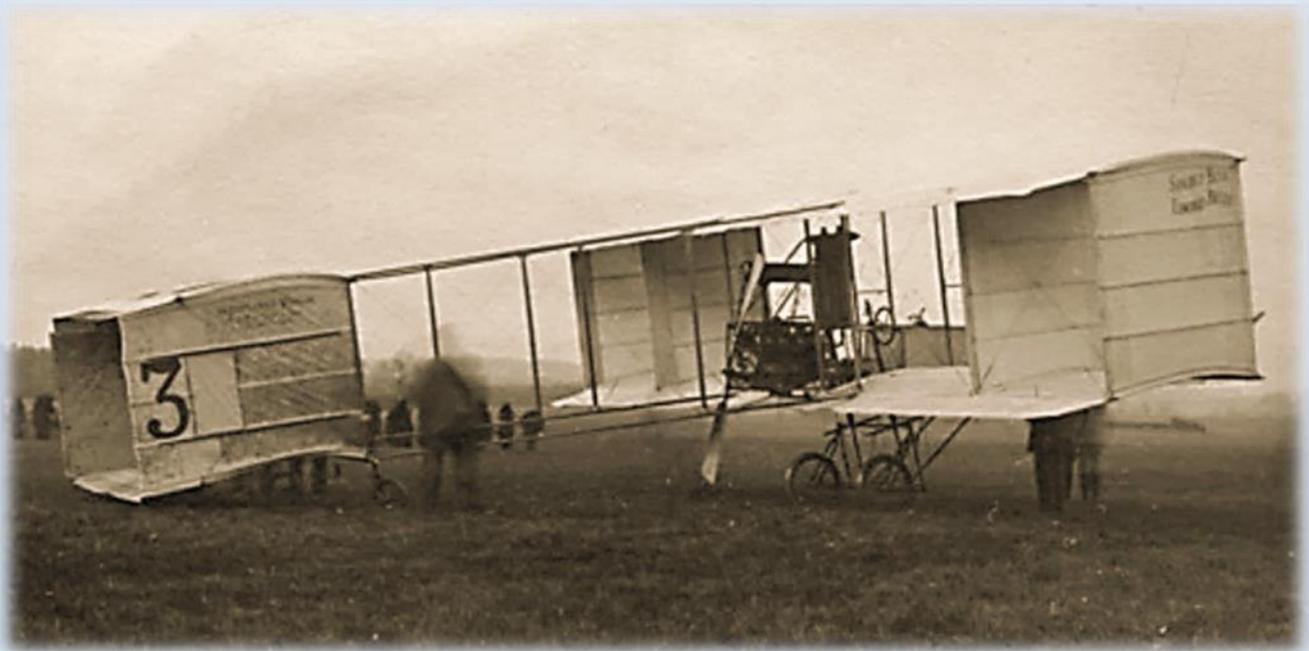


*José Luis Sánchez Besa a bordo de su aeroplano en la Gran Semana de la Aviación de Berlín
(Johannisthal, 26 de septiembre al 3 de octubre de 1909)*



*Emilio Edwards Bello a bordo del Voisin en la Gran Semana de la Aviación de Berlín
(Primer sudamericano que vuela sobre Hamburgo en 1909)*

En las memorias de José Luis Sánchez Besa, podemos encontrar datos y recuerdos frescos de aquellos hoy lejanos días en Reims y que nos entregan esa importante perspectiva contemporánea y absolutamente protagónica: *“Todos estos éxitos logrados en Francia nos valieron grandes y brillantes contactos; se nos pidió que fuéramos a volar a Berlín, para participar en el primer Meeting de la Aviación que se celebraba en Alemania. Las condiciones eran magníficas: 2.500 francos por cada dos minutos de vuelo, sin contar las cantidades correspondientes a los premios. La vida se presentaba magnífica; todo parecía tomar el color de nuestras esperanzas, es decir rosa, pero también el azul por el cielo que pretendíamos tocar con nuestras manos. El día que llegamos a Alemania parecíamos estallar en nuestra piel; sentíamos el orgullo de haber llegado a ser personajes importantes de la época. El hecho que se nos hubiese contratado al mismo tiempo que a los grandes aviadores franceses, y que se nos considerase capaces de compartir sus éxitos, era motivo suficiente para hacernos perder un poco la cabeza.”*



Biplano Voisin con motor de 60 H.P. ENV V-8 usado en Berlín por Sánchez Besa

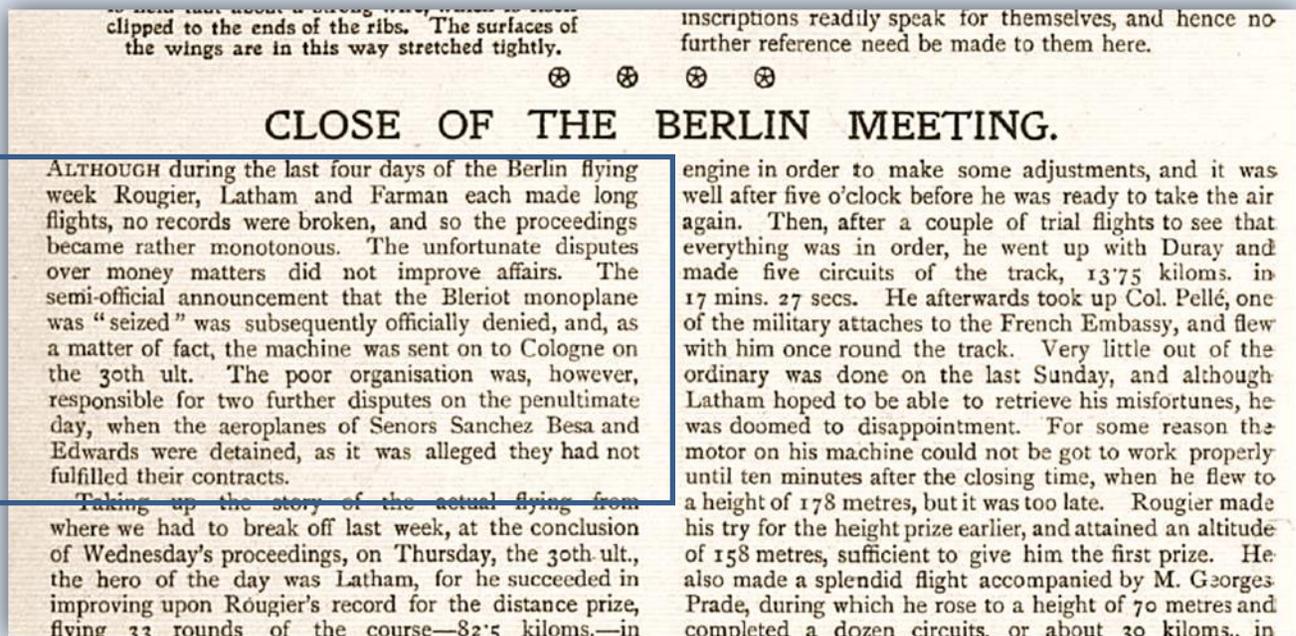
La actuación de nuestros aviadores compatriotas durante esta nueva jornada de aviación nuevamente no tan fue sustantiva en lo aéreo, pero no obstante parecen haberse ganado el favor del público y nuevas consideraciones para continuar por la senda aeronáutica internacional. Esta vez se volvieron a registrar algunos inconvenientes: el primero de ellos, fue un accidente sufrido por Emilio Edwards Bello al momento de aterrizar su avión.

Al respecto, la prestigiosa revista *Flight*, en su edición del 2 de octubre de 1909, consigna unas líneas de información como: *“Edwards, que estaba usando una máquina Voisin, tuvo una caída desagradable después de completar tres circuitos, pero afortunadamente escapó con nada peor que unos pocos cortes leves”.*

Este primer accidente sufrido por Edwards, irá acompañado por una sabrosa anécdota propia de aquellos días y que Sánchez Besa también consigna en sus memorias: *“El pobre Emilio fue una de las primeras víctimas, pues se encontró sentado en tierra teniendo a su lado su avión en un estado lamentable. Personalmente, el accidente no fue grave, sólo el labio partido, pero estaba desmoralizado por el percance; sin embargo, dispuso de toda su energía al responder al cirujano que le preguntaba gentilmente si quería que le dejara una cicatriz bien visible de su herida”*. Esto da cuenta de las costumbres alemanas de la época, cuando los jóvenes estudiantes universitarios alemanes en sus famosos duelos resultaban heridos en sus rostros, lucían posteriormente con orgullo sus cicatrices como mudos testigos de su arrojo y bravura.

Si bien Sánchez Besa realizó algunos exitosos vuelos durante la semana, también sufrió el penúltimo día, un traspie debido al fuerte viento imperante y principalmente a los montantes cubiertos que tenía su biplano Voisin. *“...el viento, penetrando por los lienzos verticales del avión en el momento de aterrizar, lo empujó hacia las tribunas atestadas de público, y puede decirse que si ese día mis reflejos no hubieran respondido admirablemente, la catástrofe hubiera sido inevitable”*.

Resulta interesante agregar alguno de los comentarios que sobre el Meeting de Berlín publicara la revista *Flight*, en su edición del 9 de octubre de 1909, y que reproduzco traducido a continuación del recorte.



“AUNQUE durante los últimos cuatro días de la Semana de vuelo de Berlín Rougier, Latham y Farman cada uno realizó largos vuelos, ningún record fue roto, y así los procedimientos llegaron a ser a ratos monótonos. Las desafortunadas disputas sobre asuntos de dinero, no mejoró los asuntos. El anuncio semioficial de que un monoplano Blériot fuera "incautado" fue posteriormente desmentido oficialmente y, de hecho, la máquina fue enviada a Colonia el 30 último. La pobre organización fue, sin embargo, responsable de otras dos disputas sobre el penúltimo día, cuando los aviones de los señores

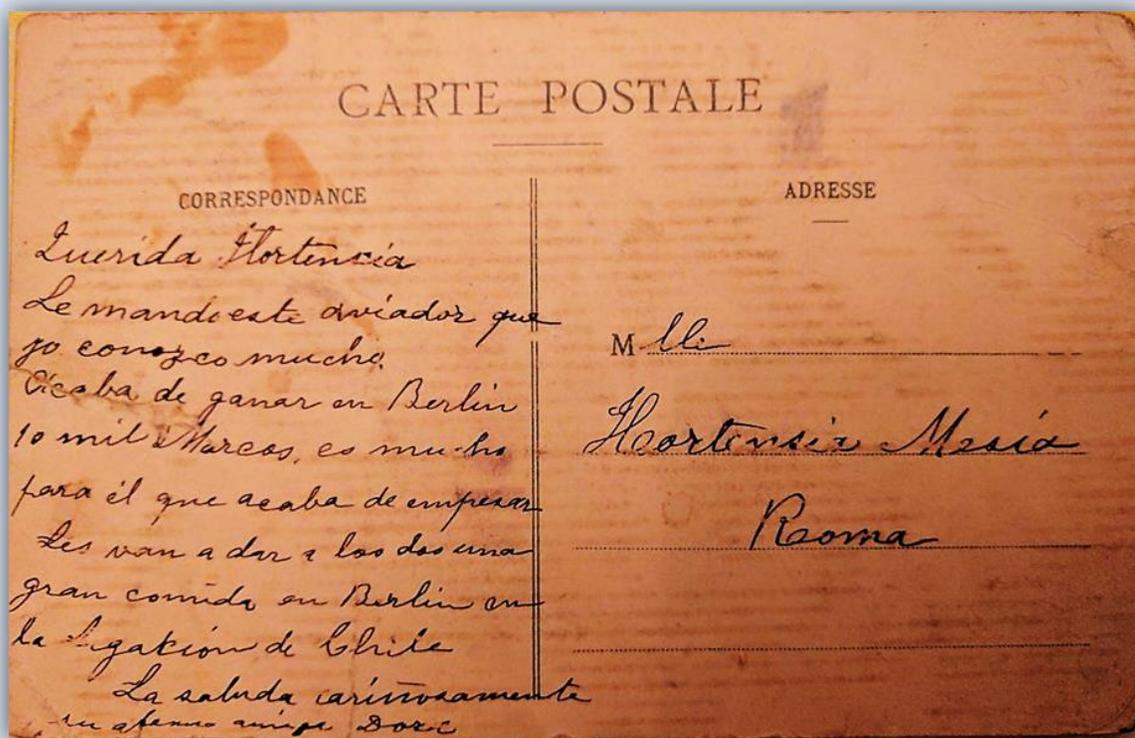
Sánchez Besa y Edwards fuera detenido, ya que se alegaba que no habían hecho total cumplimiento de sus contratos.”

De acuerdo a los antecedentes recabados, el asunto de contratos fue prontamente resuelto con un nuevo arreglo para volar durante un fin de semana sobre Hamburgo. En este histórico y tradicional puerto, habría sido Edwards de acuerdo a la información encontrada, el primero en volar.

Las condiciones ofrecidas para Hamburgo, si bien habían sido monetariamente muy tentadoras, nada hacían referencia sobre la plaza de operaciones disponible. Por lo que su experiencia final fue por decir lo menos, “nuevamente algo accidentada”, pues el día sábado, Edwards tendría un *accidente* al *quedar posado* sobre unos árboles por falta de combustible, pero sin dañar el avión.

Al día siguiente, el público entusiasmado duplicó la presencia y esta vez voló Sánchez Besa sin tropiezo alguno. No obstante, todos estos *problemas*, algunos diarios de París, revistas alemanas, belgas y españolas de la época, daban testimonio de sus *hazañas* a través de elogiosos artículos, que les valieron ser invitados a nuevos encuentros aéreos.

“Emilio Edwards, que con sólo su natural tenacidad y destreza, recibía aplausos en los concursos aeronáuticos franceses y alemanes”.



Reverso de una curiosa y anecdótica postal referida a Sánchez Besa, en donde se señala el dinero ganado en Berlín y un festejo que tendría en la Legación chilena de esa ciudad capital. (Gentileza del señor Anselmo Aguilar U.)

Berlín será determinante para el futuro de Edwards en la aviación, pues tras haber sufrido estos dos accidentes y al enterarse de ello su familia, será el motivo principal para pausar algunas de sus futuras

intervenciones aeronáuticas y volver a la patria tras su corta y experimental incursión junto a Sánchez Besa.



Retratos de Emilio Edwards y José Luis Sánchez autografiados por los aviadores (1909)

Por otro lado, José Luis Sánchez, nunca cesó de volar y su historial posterior registra que ganó más de 15 premios en concursos de aviación, fundó una Escuela de Vuelo, fue pionero en la utilización de estructuras metálicas para la construcción de aeronaves y se convirtió en un reconocido diseñador aeronáutico llegando a tener 4 fábricas donde se construyeron algo más de 3.000 aviones.

Biplano “Sánchez-Besa”

Los inteligentes y activos trabajos del conocido inventor y constructor de aeroplanos señor Sánchez Besa, han hecho alcanzar al mismo el mayor éxito con su último modelo, tipo militar, que publicamos.

Su experiencia de constructor y de aviador, le ha permitido aplicar á dicho aparato diversos dispositivos mecánicos, que, como la doble dirección, han dado maravillosos resultados, y últimamente en Reims, ante la comisión militar chilena, el excelente piloto evolucionaba con una notable seguridad, la que le valió los plácemes y felicitaciones de muchas altas personalidades.

El biplano Sánchez-Besa (fig. 1) está constituido por dos planos iguales 1'85 metros de anchura y 12 metros de envergadura; su superficie sustentadora es de 50 metros cuadrados. La di-

Recorte de la revista española Aviación N°38 – 15 de noviembre de 1911

La activa trayectoria recorrida por Sánchez Besa durante estos primeros años de la historia aeronáutica, tuvo una fructífera cosecha tanto para la aviación civil francesa como para la militar de nuestro continente, dado que su Escuela de Aviación en el Aeródromo de Bétheny acogió a algunos reconocidos aviadores latinoamericanos de aquellos días, contándose entre los alumnos a Juan Bielovucic, Eduardo Molina, Alejandro Bello, Amadeo Casarino y varios otros.



Gracias a sus conocimientos y contactos de este inventor dedicado a la aviación, fue nombrado por el gobierno de Chile como Asesor Técnico de nuestra Embajada en París, otorgando importantes consejos y dedicada ayuda en la adquisición de material para nuestra Escuela de Aeronáutica Militar.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutico de Chile

Bibliografía:

- ❖ Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*, Santiago, 1950
- ❖ Hartmann, Gérard. *La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909*
- ❖ *Bridgeport Evening Farmer*. Bridgeport, Connecticut. Lunes 27 de septiembre de 1909
- ❖ Revista *Flight* – 18 de septiembre de 1909
- ❖ Revista *Flight* – 2, 9 y 28 de octubre de 1909
- ❖ Revista *Flight* – 28 de mayo de 1910
- ❖ Revista *Flight* – 4, 11, 18 de junio de 1910
- ❖ Revista *Flight* – 16 de julio de 1910
- ❖ Revista *Flight* – 10 y 17 de septiembre de 1910
- ❖ Revista *Aviación*. Barcelona, 15 de noviembre de 1911
- ❖ *Revue Aérienne* N°82 – 10 de marzo de 1912
- ❖ Archivo del señor Alberto Fernández Donoso
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Linkeografía

<http://aviation.maisons-champagne.com/dir.php?centre=03-histoire&menu=03>
José Luis Sánchez Besa. https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Luis_S%C3%A1nchez_Besa

LA BASE AÉREA DE QUINTERO DURANTE LA SUBLEVACIÓN DE LA ESCUADRA



Diario La Unión, Valparaíso, 11 de septiembre, 1931.

I.- Sublevación de la marinería chilena

Tal como lo menciona el encabezado esta fue una insurrección militar que se inicia exactamente el día 31 de agosto culminando alrededor de una semana después el 7 de septiembre del año 1931. Esta se originó con el amotinamiento de los principales buques que por entonces conformaban la Escuadra Nacional, la cual se encontraba surta en el puerto de Coquimbo, para gradualmente extenderse a otras unidades y reparticiones de la Armada. Esta sublevación consistió en primera instancia con la toma de las unidades de la Escuadra por parte de los miembros de la marinería en donde apresaron a sus oficiales para luego ellos tomar el control absoluto de estas.

Por su parte el móvil que condujo a la marinería a maquinar dicha rebelión encuentra su motivación principal en lo económico, ya que producto de la Gran Depresión del '29 el país atravesó por profundos problemas que desencadenaron en una crisis económica y social hacia el año 1931. Por su parte la respuesta gubernamental no se hizo esperar y para aminorar esta crisis el presidente en ejercicio Manuel Trucco⁶ tomó diversas medidas, para de alguna manera restablecer el erario fiscal, siendo una de sus principales decisiones la rebaja en los salarios de los uniformados chilenos, quienes ya habían sufrido anteriormente sustanciales disminuciones⁷.

Con la sublevación ya en marcha los alzados enuncian su primer petitorio, el cual es tajantemente ignorado por el gobierno quien no cedió en ninguno de sus puntos, por su contraparte ordenan al contralmirante Edgardo von Schroeders ir a parlamentar con los marineros amotinados y así dar término definitivo a la sublevación, mediación que no prosperó dando el gobierno un ultimátum a las fuerzas rebeldes. Produciéndose así la primera batalla aeronaval del continente bautizada por la

⁶ Cauquenes, 18 de marzo de 1875 – Santiago, 25 de octubre de 1954. De profesión Ingeniero civil además de político del Partido Radical. Ejerció la Presidencia de la República entre el 20 de agosto hasta el 15 de noviembre de 1931.

⁷ También existen otras teorías respecto a la génesis de esta sublevación la cual señala que el movimiento tuvo un origen político externo, culpándose principalmente a los "comités revolucionarios" opositores al general Ibáñez que se encontraban en Europa y también al Partido Comunista de Chile.

historiografía como el “Combate aeronaval de Coquimbo” entre la Fuerza Aérea Nacional o F.A.N. (actual Fuerza Aérea de Chile) y los buques de la Armada tomados por los sublevados.

II.- El apoyo de las ramas de la defensa nacional al movimiento

Poco a casi nada se sabe al respecto del plegamiento que efectivos de tropa tanto del Ejército como de la Fuerza Aérea efectuaron en apoyo a la sublevación de la Escuadra, si bien es cierto los sucesos que revistieron mayor importancia y gravedad fueron los ocurridos en Coquimbo y Talcahuano donde unidades del Ejército se batieron contra los marineros alzados de la base naval quienes también se unieron al movimiento, se suele pasar por alto lo acontecido en la zona centro del país.

Aunque no con el mismo ímpetu y fuerza de sus camaradas del norte (Escuadra) como del sur (Base Naval de Talcahuano), algunos efectivos de unidades asentadas en la zona de Valparaíso, Viña del Mar y Quintero también organizaron a sus respectivos destacamentos en apoyo y adhesión a estas. Las unidades sublevadas fueron; el Regimiento de Infantería N°2 “Maipo”, por la Armada: Cuartel Silva Palma, la Escuela de Comunicaciones y el petrolero *Rancagua*, por su parte en la Fuerza Aérea la única unidad en adherirse al movimiento lo constituyó el Grupo de Aviación N°2 con asiento en la Base Aérea de Quintero. Siendo este último la temática principal que se abordará en el presente artículo.

III.- Sublevación del Grupo de Aviación N° 2

Antes de comenzar a describir los sucesos en específico es menester hacer un pequeño acápite de lo que era Fuerza Aérea hacia el año 1931, siendo esta la más joven de entre las demás instituciones de la defensa nacional, se creación se había llevado a cabo solo un año antes (1930) por el entonces presidente Carlos Ibáñez del Campo al fusionarse los servicios aéreos del Ejército y Armada. Al producirse la sublevación de las unidades de la Armada, la aviación se encontraba bajo el mando del Coronel Ramón Vergara Montero y estaba constituida por: 3 Grupos de Aviación, 2 Escuadrillas de Anfibios, una Escuadrilla de Bombarderos y un Grupo de Artillería Antiaérea además de su respectiva Escuela y Maestranza Central.

Cuando aconteció el movimiento de las tripulaciones en Coquimbo, este recién se vino a conocer en Quintero durante la tarde del día 2 de septiembre, en paralelo ese mismo día el comandante de la, en esa época, FAN Coronel Vergara citó a su alto mando en dependencias de la Subsecretaría de Aviación en la ciudad de Santiago, debido a los graves sucesos que se estaban desarrollando, para informarles de la posición que tomaría la Aviación frente a la contingencia nacional, haciéndoles especial hincapié de; no inmiscuirse en dicho problema ya que constituía un asunto exclusivo de la Marina.⁸ A esta reunión también asistió el Jefe de la Base Aérea de Quintero, CDE Luis Humberto Marín Manubens, quedando como comandante subrogante de la base el Capitán Sáenz este oficial al enterarse de los hechos que se estaban desarrollando en el norte ordeno a su ayudante el Teniente 1° Carlos Sothers Retamales, en forma preventiva, la distribución de armas cortas principalmente pistolas, a los oficiales de la guarnición además de guardar bajo llaves el armamento del personal de tropa, consistente mayoritariamente en yataganes y carabinas quitándoles a estos últimos los cerrojos, los que se encontraban en la sala de armas de las base, sin embargo esta orden no se cumplió a cabalidad ya que el teniente Sothers creyó que el comandante Marín no era partidario de dicha idea y que al regresar se podría molestar, finalmente solo se guardó la llave que tenía bajo su poder el pañolero de la

⁸ “Los sublevados de la base de aviación de Quintero”, *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

unidad, dejando en el llavero general de la base un duplicado de la misma.⁹ Por otra parte ese mismo día se dispuso, por orden del Alto Mando aéreo, el alistamiento de la totalidad de las aeronaves que componían el inventario de la unidad para realizar ejercicios de combate, motivo por el cual los aviadores tanto oficiales como tropa trabajaron intensivamente hasta altas horas de la noche ya que se hizo necesario realizarles a las aeronaves chequeos mecánicos completos y también se les cargo con munición.¹⁰

Al día siguiente (3 de septiembre) llegó hasta el Grupo 2 la orden de desplegarse junto con todos sus medios hasta el sector de Peñuelas¹¹, ya que se temía que la Escuadra sublevada emprendiera viaje hacia el puerto de Valparaíso y obligadamente tendría que pasar por la altura de Quintero por lo cual se temía que posiblemente esta atacaría a la base.¹²

A su vez la tropa de la Base ignoraba completamente cual era la real situación que se estaba llevando a cabo en el norte por parte de la marinería, enterándose solo por; escuetos comunicados mencionados por la prensa, rumores que la mayoría de la gente pregonaba y algunos radiogramas, interceptados por el radio de la Base, de las comunicaciones de la Escuadra.



Diario El Mercurio, Valparaíso, 6 de septiembre, 1931.

Todo esto más las ordenes que habían recibido los días anteriores; alistar los aviones para operaciones de combate y trasladarse a Peñuelas, fue interpretado por ellos como la antesala de un posible ataque en contra de la Escuadra sublevada, lo que afectó gravemente la moral del personal¹³ debido a que aproximadamente un 90% de la dotación del Grupo 2 era de origen naval, ya que como anteriormente se mencionó la Aviación en su creación se nutrió de ex – miembros de la Armada y el

⁹ Foja n° 30 y 69 del Consejo de Guerra de Valparaíso, 25 de septiembre, 1931.

¹⁰ “Los sublevados de la base”, *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

¹¹ “El lago Peñuelas está convertido desde ayer en una improvisada base de aviación”, *El Mercurio*, Valparaíso, 6 de septiembre, 1931, p. 1.

¹² Foja n° 39 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

¹³ “Los sublevados de la base”, *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

Ejército, a razón de aquello es que la tropa de la unidad se organizó, designando al Suboficial Mayor Poblete y al Sargento Jarret, como interventores frente al comandante de la base comandante Marín para exigirle la realización de una reunión informativa para anunciarles de las actividades que llevaría a cabo el Grupo 2 respecto de los sucesos que acontecían, el comandante accedió y la reunión se ejecutó¹⁴ en los comedores del personal a las 13:30 horas contando con la asistencia de la mayoría del personal de tropa, a excepción de quienes debían cubrir puestos claves de la unidad, en esta reunión el Sargento Jarret comenzó por solicitar al comandante Marín a que dejara sin efecto el traslado de la unidad hacia Peñuelas junto con el alistamiento de los aviones ya que “no deseaban atacar a sus compañeros de la Escuadra”¹⁵, a su vez, el Comandante de Escuadrilla Marín respondió que le extrañaba la actitud que el personal estaba adoptando porque el movimiento producido por la Escuadra era una situación que afectaba solo a la Armada y que a la Aviación le correspondía, mientras el gobierno no ordenara otra cosa, mantenerse al margen de los hechos,¹⁶ aun así Marín cedió a algunas peticiones de la tropa indicándoles en la reunión que el alistamiento de las aeronaves no se realizaría pero en su lugar deberían trasladarse a Peñuelas sin armamento, al término de la reunión cuando el personal comenzaba a retirarse y el comandante Marín había ya hecho abandono del lugar hizo su irrupción el teniente Gana comunicándoles que por orden de Marín los aviones finalmente no se moverían de la base aérea, provocando gran júbilo entre los aviadores.¹⁷

Sin embargo en la tarde mientras algunos miembros de la unidad salían franco, otros se quedaron a deliberar en el casino de suboficiales acerca de la situación acontecida en la Armada, fue en ese instante en que un grupo de suboficiales y sargentos deciden adherirse a la Escuadra sublevada y posteriormente enviarles un comunicado con dicha información, la escritura del mensaje estuvo a cargo del Sargento Espinoza¹⁸, en primera instancia se optó por enviarlo a través de la radio estación de la Base, opción que se desechó ya que comprometía a todo el personal de la unidad, finalmente se decidió que se transmitiría vía radio estación de Playa Ancha, se confeccionaron dos copias¹⁹ una para telégrafo y otra en máquina de escribir, los encargados de llevar dicho mensaje fueron los Suboficiales; Poblete y Meneses acompañados de los sargentos Kittsteiner y Espinoza quienes cerca de las 22:00 horas y de paisanos partieron hacia Valparaíso en automóvil. A la altura del sector de Agua Santa fueron advertidos por una patrulla de Carabineros que, debido al Estado de Sitio que reinaba en el país producto de la sublevación, no tendrían el tiempo suficiente de regresar a Quintero ya que el tránsito era permitido solo hasta las 24 horas, es por ello que deciden enviar el comunicado desde la Escuela de Telecomunicaciones de la Armada²⁰, la cual se encontraba ubicada en la ciudad de Viña del Mar, además el sargento Poblete conocía a algunos funcionarios de dicho establecimiento naval producto de las relaciones profesionales entre ambas instituciones castrenses, de esta forma logra dar con el telegrafista Mella quien le comentó que su unidad también se ha plegado al movimiento rebelde y que el comandante y los oficiales habían hecho abandono de ella.²¹

¹⁴ Fojas n° 10 y 11 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

¹⁵ “Los sublevados de la base”, *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

¹⁶ “Consejo de Guerra que juzga a los sediciosos de Quintero continuó ayer trabajando”, *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de septiembre, 1931, p. 11.

¹⁷ Foja n° 39 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

¹⁸ Foja n° 65 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

¹⁹ Foja n° 79 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

²⁰ “Los sublevados de la base”, *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

²¹ Foja n° 46 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

Mientras los cabecillas del alzamiento de la Base se encontraban fuera de esta, por las razones mencionadas, algunos miembros de la tropa principalmente los de menor graduación continuaron discutiendo sobre qué posición debían adoptar, finalmente los encargados del mensaje vuelven a Quintero aproximadamente a las 1 de la madrugada del día 4. Simultáneamente el comunicado de adhesión es enviado a la Escuadra amotinada con el siguiente mensaje:

Radio 1: *“Al “Latorre”, de la Escuela de Comunicaciones. Base Quintero adhiérese incondicionalmente al movimiento. Espera presencia buque fin proceder. Ideal separación Fuerza Aérea;*

Radio 2: *Del Estado Mayor “Latorre” a Base Quintero. Estado Mayor Tripulaciones agradecen y reciben con los brazos abiertos a sus queridos hermanos de esa Base. Agradeceríamos enviaran para Coquimbo un avión urgente con novedades. Destructor “Aldea” en sus proximidades.”²²*

Pero los aviadores amotinados no se esperaban que aquel mensaje sería interceptado por los radios del Apostadero (base) Naval de Valparaíso, que al igual que el de la Escuela de Telecomunicaciones pertenecía a la Armada, lo que puso inmediatamente en alerta al comandante de dicha repartición, Contralmirante Nieto, ante lo cual aproximadamente a las 3 de la madrugada ordeno a su ayudante, el Teniente Vio, dirigirse a la Base Aérea de Quintero para informar al comandante de dicha unidad lo que estaba ocurriendo con su personal y también para ordenarle que impidiera por todos los medios disponibles la salida de cualquier un avión en apoyo de la Escuadra,²³ posteriormente el Comandante Marín a eso de las 4:30 horas se logró comunicar con su símil del Apostadero de Valparaíso, informándole este último de las acciones llevadas a cabo por sus hombres, causándole gran extrañeza debido a que anteriormente en la reunión sostenida con su personal, en relación a la sublevación de la marinera, les había comunicado que la FAN no participaría de ninguna acción represiva.

El jefe del Grupo 2, comandante Marín, al enterarse de movimiento iniciado por su personal raudamente ordenó despertar a sus oficiales ayudantes; el capitán Sáenz y los tenientes Marsh y Vega, para sostener una pequeña reunión a fin analizar la situación en la que concluyeron:

- 1) *“De que ningún avión podría salir al norte piloteado por tropa.*
- 2) *De que en ningún caso la tropa podría tomarse la Base, porque los oficiales estaban armados, y se les había sacado los cerrojos a las carabinas, salvo que interviniera un buque de la Escuadra.”²⁴*

Esto posteriormente sería enviado como mensaje por intermedio del teniente Vio al comandante del Apostadero de Valparaíso. De esta forma transcurrió la noche hasta la mañana siguiente cuando a las 7 horas se realizó la iniciación de servicio del día, lo ocurrido durante la madrugada no fue comunicado a los demás oficiales solo Marín y sus ayudantes estaban en conocimiento por razones obvias, se cumplió la respectiva lectura de la orden para las diferentes escuadrillas retirándose estas a ejecutar sus tareas asignadas, es en ese intertanto en que, según palabras del personal de menor graduación compuesto de cabos y aviadores rasos durante los procesos, los sargentos les comunican

²² “Los sublevados de la base”, *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

²³ “En la próxima semana dará término a sus labores tribunal que juzga a los rebeldes de Quintero”, *El Mercurio*, Valparaíso, 27 de septiembre, 1931, p.

2.

²⁴ Foja n° 79 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

qué; antes de la llamada a formación general de las 8 debían concurrir hasta la sala de armas para apoderarse del armamento y posteriormente dirigirse hasta el taller de radiocomunicaciones a esperar órdenes,²⁵ a su vez el oficial de guardia de aquel día teniente Scheihing menciona, en el proceso judicial, que en sus rondas por la Base no notó ninguna situación fuera de lugar transcurriendo todo en total normalidad.²⁶

Siguiendo con lo anteriormente planificado, la tropa del Grupo 2 alrededor de las 7:50 horas se encontraba en su mayoría por las inmediaciones del parque y la maestranza de la base, lugar donde se ubicaba el taller de radiocomunicaciones y la sala de armas, destacando entre estos el grupo formado por los Suboficiales y Sargentos más antiguos de la unidad compuesto por los suboficiales; Poblete, Meneses, Letelier y los sargentos; Díaz, Marzan, Bonilla, Espinoza, Kittsteiner y Cerda quienes comenzaron a organizar el movimiento²⁷ designando como líder, a semejanza de lo ocurrido en la Escuadra, al miembro de la tropa más antiguo²⁸ cargo que recayó en el Suboficial Mayor Poblete y como segundo al mando se nombró al Suboficial Meneses.

El proceso de la sublevación siguió su curso, y tal como se mencionó anteriormente, un nutrido número de tropas se congregaron en las inmediaciones del lugar donde se encontraba la sala de armas de la Base, acto seguido el suboficial Poblete ordenó al aviador Ibáñez la apertura de dicha instalación, pasando seguidamente todo el personal a armarse.²⁹ En paralelo otro grupo se reunió en el hangar N°1 y a través de aquel lugar ingresaron a la sala de armas ya que existía una puerta que conectaba a ambas infraestructuras quienes inmediatamente al igual que el primer grupo procedieron a tomar el armamento,³⁰ cuando todo el personal se encontraba ya con sus respectivas armas y coincidiendo con el toque de formación de las 8 el suboficial Poblete ordenó formar, por su parte el suboficial Meneses se hizo cargo de la distribución del contingente y de la conformación de nueve patrullas que fueron enviadas a los diversos puntos de la Base, las que quedaron bajo el mando de los sargentos; Marzan, Jacques, Bonilla, Espinoza, Salazar, Kittsteiner, Inostroza, Purcell y Silva.³¹

El resto del personal que no fue asignado a dichas tareas acompañó a los suboficiales Poblete y Meneses en dirección a las dependencias de la comandancia del Grupo donde esperaban contactar a Marín para notificarle de la sublevación del recinto aéreo, una avanzada de este pelotón logró hacer contacto con el comandante Marín, quien inmediatamente les consulta qué significaba el movimiento y por orden de quien obraban, el cabo Carreño, le contestó que era por orden del suboficial Poblete, inmediatamente el resto de los sublevados llegó hasta el lugar, y en minutos en que Marín preguntaba quién era el más antiguo el suboficial Poblete hace su irrupción en la escena, declarándose como responsable de la sublevación, por su parte el comandante de la Base les ordenó bajar las armas y volver a sus actividades, Poblete contestó que desconocían su mando y que ya era muy tarde para deponer el movimiento,³² ante tal panorama el comandante Marín le indicó al

²⁵ Fojas n° 74, 75 y 76 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

²⁶ "Los sublevados de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

²⁷ "Consejo de Guerra", *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de septiembre, 1931, p. 11.

²⁸ "La sublevación de la base de Quintero", *La Unión*, Valparaíso, 11 de septiembre, 1931, p. 5.

²⁹ Fojas 21 y 44 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

³⁰ Fojas 78 y 82 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

³¹ "Consejo de Guerra", *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de septiembre, 1931, p. 11.

³² "Importantes declaraciones oyó el Consejo de Guerra que conoce el proceso de los aviadores de Quintero", *El Mercurio*, Valparaíso, 28 de septiembre, 1931, p. 2.

suboficial Poblete que lo hacía responsable del Grupo de Aviación N°2 (Base Aérea de Quintero) y se retiró.

Los demás oficiales que se encontraban en distintas partes del recinto fueron notificados del estado de la base, a medida que se los ubicaba, donde tras desarmarlos se los conducía hasta dependencias del casino de oficiales³³ al comandante Marín simplemente lo expulsaron de la Base viéndose este obligado a retirarse hasta su domicilio particular.³⁴

También existieron casos de oficiales que intentaron oponer resistencia al alzamiento como el capitán Sáenz y el teniente Scheihing, quienes durante el inicio de la sublevación se encontraron frente a la sala de armas en momentos que las tropas procedían a armarse ante lo cual decidieron intervenir pero rápidamente desistieron debido a la situación de inferioridad en la que se hallaban, otro caso lo constituyó el teniente Barros quien apenas conoció la situación que se estaba gestando en la unidad intento llegar hasta el telégrafo de la Base para comunicar lo aconteciendo, pero que finalmente no logró concretar ya que el telégrafo se encontraba cerrado y además fue sorprendido por un centinela que lo arrestó.³⁵

Tras la notificación al comandante y sus oficiales de la sublevación de la Base, por parte de los cabecillas de los alzados, estos llevaron a cabo una reunión para designar al Comité que comandaría la unidad durante el levantamiento quedando este constituido por³⁶: Poblete como Jefe, Meneses jefe de las fuerzas, Palacios jefe de los servicios y como ayudantes a los Sargentos: Letelier, Jarrett, Montecinos, Diaz, Cerda, Lillo, Sandoval y Silva, la primera reunión de este comité se llevó a cabo a las 10:30 horas en la que se acordó enviar un memorándum al Gobierno y otro a la Escuadra, la redacción estuvo a cargo del suboficial Poblete y sus ayudantes; Jarrett, Diaz y Montecinos, el texto finalmente estuvo completo aproximadamente a las 13:00 horas y su contenido era el siguiente:

- 1) *Ordenar inmediatamente (la) vuelta (de) esta base aérea (a la) Armada, disolviéndose subsecretaría de aviación.*
- 2) *Clausurar por un tiempo prudencial todas las escuelas de las Armada.*
- 3) *Suprimir algunos puestos de altos jefes de las fuerzas armadas.*
- 4) *Suspender temporalmente ascensos jefes y oficiales diversos escalafones al igual tropa y tripulación.*
- 5) *Pagar al personal (de la) administración pública los sueldos. Hacer presente al supremo gobierno que no es un movimiento (de) sentir unánime (del) personal empleados públicos y fuerzas armadas que gozan de escasas remuneraciones.*³⁷

Mensaje que fue leído al personal por el sargento Díaz antes de ser enviado por la radio estación de la unidad hacia el *Latorre* para posteriormente retransmitirlo a La Moneda, tras el fin de esta actividad se ordenó pasar al rancho lo que también incluyo a los oficiales que se encontraban cautivos en su casino, al finalizar esto el suboficial Poblete dictaminó que se comenzarían a realizar labores guarnicionales en Quintero a fin de mantener el orden y la tranquilidad, actuando como Jefe de Plaza

³³ "La sublevación de la base", *La Unión*, Valparaíso, 11 de septiembre, p.5.

³⁴ "Los sublevados de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

³⁵ "Importantes declaraciones", *El Mercurio*, Valparaíso, 28 de septiembre, 1931, p. 2.

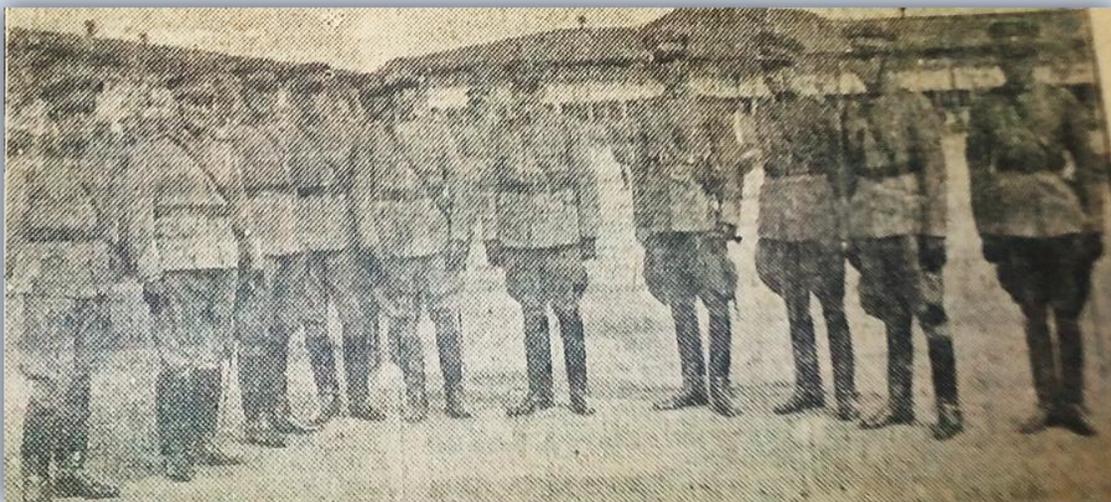
³⁶ Fojas n° 3 y 4 del Consejo de Guerra de Valparaíso, septiembre, 1931.

³⁷ "Los sublevados de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 1.

debido a que el Grupo N°2 era la única unidad castrense de la zona, para lo cual se distribuyeron patrullas por toda la ciudad además de decretar el cierre de todos los locales expendedores de bebidas alcohólicas junto con el establecimiento de puestos de control tanto en la entrada como en la salida de la localidad, en consecuencia de estos actos concurrieron hasta la Base Aérea con el objetivo de averiguar los que ocurría algunas autoridades de Quintero estos fueron; el subdelegado señor Francke y el Teniente Coronel Oyarzun jefe de Carabineros a quienes se les dieron la explicaciones pertinentes del caso.

Cuando el reloj marcaba las 15:30 horas el Comité llevó a cabo una segunda reunión, en esta concordaron de qué se formaría una comisión para ir a bordo del *Aldea*, ya que anteriormente en comunicación con las tripulaciones sublevadas de Coquimbo estas les indicaron que dicho navío iría hasta la Base. Horas más tarde alrededor de la 20:00 el capitán Sáenz, a nombre de todos los oficiales, le hizo llegar a Poblete una declaración en la que pedían, por escrito, al Comité que se les dieran garantías de su integridad física a cambio de no intentar ellos ningún tipo de oposición hacia el movimiento ante lo cual el suboficial Poblete les reiteró las garantías, pero solo de forma verbal. Siguiendo en un orden cronológico dos horas más tarde (22:00) los aviadores sublevados recibieron un radio emanado desde el *Latorre* en el cual les ordenaron inutilizar todo el material de vuelo junto a sus respectivos pertrechos, tarea que comenzaron a realizar lentamente, debido a la complejidad de la empresa, hacia la madrugada del día siguiente (sábado 5) a cargo de esta tarea estuvieron a los Sargentos Bonilla, Vicencio y Marzan.³⁸

Durante ese mismo día pero aproximadamente a las 3:00 horas una patrulla que vigilaba la ciudad logra divisar a un pequeño contingente militar que venía en dirección a Quintero, se trataba de un pelotón de avanzada del Regimiento de Caballería "Coraceros" el que estaba al mando del Capitán Torrealba y que había sido enviado con el propósito de conocer la situación de la Base Aérea, sin embargo este es rápidamente capturado y enviado al cuartel del Grupo 2 en donde fue encerrado en un cuarto para posteriormente enviarlo junto a sus congéneres al casino de oficiales de la unidad aérea.³⁹



Oficiales (Rsva.) del Coraceros que participaron en asalto a Quintero.

³⁸ "Importantes declaraciones", *El Mercurio*, Valparaíso, 28 de septiembre, 1931, p. 2.

³⁹ "Detalles de la toma de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 6 de septiembre, 1931, p. 6.

IV.- Fin de la insurrección y procesos judiciales

Fueron las primeras luces del alba, de ese 5 de septiembre de 1931, las que dieron comienzo al fin de la sublevación de Grupo de Aviación N°2 asentado en Quintero, aunque según los antecedentes recabados no podemos afirmar que esta fue una operación coordinada entre Ejército y Fuerza Aérea lo más probable es que así haya sido, ya que cuando el reloj indicaba las 6:00 horas una escuadrilla de aeronaves *Falcon*,⁴⁰ provenientes desde El Bosque, sobrevoló la ciudad motivo por el cual los amotinados; tanto los que cubrían guardia en la Base como los que patrullaban la urbe, comenzaron a desplegar los medios antiaéreos de la unidad en prevención de un posible ataque de estos, descuidando de esta forma la vigilancia de terrestre lo que fue aprovechado por un grupo del regimiento "Coraceros" al mando del comandante Vergara, que se encontraba en las proximidades de Quintero, para rodear a los aviadores insurrectos.⁴¹ En dichas circunstancias los cabecillas del movimiento rebelde, comandados por Poblete, al verse arrinconados deciden deponer las armas⁴² no sin antes enfrentar los alegatos de los más duros quienes se negaban a una rendición, acto seguido se designó a unos parlamentarios para informar de aquella situación a los mandos del "Coraceros" por lo cual estos últimos, no sin antes recibir una arenga por parte de su comandante ante un posible enfrentamiento, comienzan lentamente a ingresar a la Base Aérea, en paralelo el jefe del Grupo N°2, comandante Marín, hizo formar a todo el personal de tropa frente a él para posteriormente proceder a desarmarlos uno por uno con ayuda de las tropas de caballería a continuación los aviadores fueron puestos bajo arresto y conducidos a dependencias del regimiento "Coraceros" el cual cubría guarnición en la vecina localidad de Viña de Mar, culminando de esta forma la intentona sediciosa del Grupo de Aviación N° 2 en la Base Aérea de Quintero.⁴³



Diario El Mercurio, Valparaíso, 6 de septiembre, 1931.

Al poco tiempo después de permanecer recluidos en el "Coraceros", exactamente el 10 de septiembre, los sublevados fueron enviados a la Cárcel Pública de Valparaíso lugar donde esperaron el inicio de las investigaciones en su contra, las que comenzaron hacia el día 17 del mes en curso. El Concejo de Guerra responsable de juzgar a los insurrectos de la Aviación estuvo a cargo del juez del

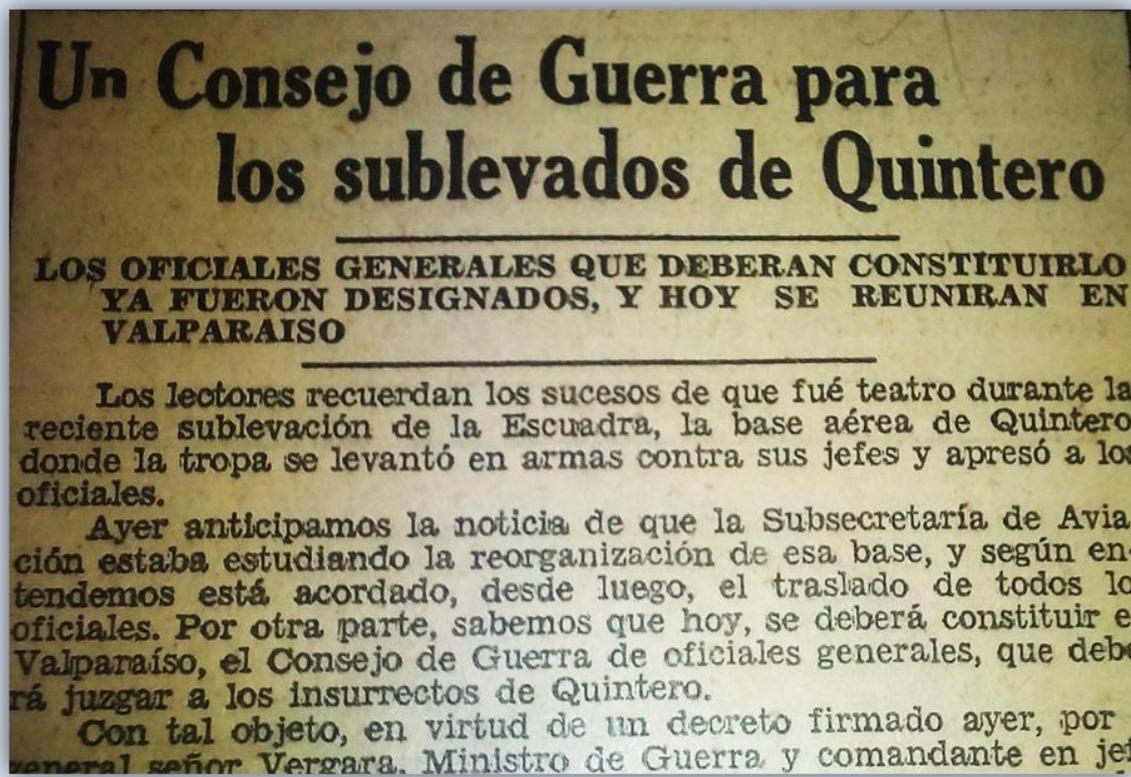
⁴⁰ "Los sublevados de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 7.

⁴¹ "Detalles de la toma de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 6 de septiembre, 1931, p. 6.

⁴² "La sublevación de la base", *La Unión*, Valparaíso, 11 de septiembre, p. 5.

⁴³ "Los sublevados de la base", *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 7.

primer juzgado del crimen Federico Peña Cereceda como presidente del Tribunal.⁴⁴ Las principales acusaciones en contra de la tropa, en este caso Suboficiales y Sargentos, fueron de acuerdo al título V del Código de Justicia Militar, o sea, el de sedición y motín militar, a su vez los principales implicados fueron los siguientes suboficiales y sargentos: Manuel Poblete Vera como jefe principal y promotor, Reinaldo Meneses Allende como segundo jefe y promotor, Julio Espinoza Alfaro como promotor, José Cerda Maldonado promotor, Luis Díaz Piccardo promotor, Aníbal Marzán Poblete promotor, Emilio Kittsteiner Bazán promotor, Arturo Jacques Rojas promotor, Ramón Bonilla Covarrubias promotor, Rafael Poblete y Luis Silva ambos también como promotores.⁴⁵



Recorte de *El Mercurio de Valparaíso*, jueves 24 de septiembre, 1931.

El Consejo de Guerra funcionó en dependencias del Primer Juzgado del Crimen de Valparaíso y comenzó a sesionar el día 24 de septiembre, por otra parte las declaraciones de los inculcados fueron similares quienes además relataron algunos pormenores del movimiento, sobresaliendo de estas las hechas por el sargento Luis Díaz quien mencionó a los jueces que en el Grupo N°2 la mayoría de los efectivos, alrededor de unos cien eran de procedencia naval, habían pertenecido a la Armada, mientras que él y unos pocos procedían del Ejército, es debido a esta amplia superioridad que muchas veces la convivencia de estos, con el resto personal de la Base, se hacía insostenible llegándose a producir rozamientos desagradables.⁴⁶ Esto era producto principalmente de recelos profesionales ya que a menudo el personal que había sido naval pregonaba que la Aviación debía volver a la Armada y no seguir con la unificación, petición que se evidencio a la perfección en el manifiesto que los sublevados de la Base enviaron a las tripulaciones amotinadas en Coquimbo.

⁴⁴ "El Consejo de Guerra queda constituido", *El Mercurio*, 25 de septiembre, 1931, p. 2

⁴⁵ "El Consejo de Guerra queda", *El Mercurio*, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931, p. 2

⁴⁶ "Consejo de Guerra", *El Mercurio*, Valparaíso, 26 de septiembre, 1931, p. 11.

Otra declaración que también revistió gran importancia la constituyó la del comandante Humberto Marín, jefe del Grupo N° 2, debido a su condición de oficial jefe y más antiguo de la unidad, además era menester por parte de los jueces saber el porqué de su actuación tan pusilánime durante los acontecimientos permitiendo que esta se concretase sin mayores contratiempos, a sabiendas los jueces de que los oficiales portaban armas, antes estas interrogantes Marín respondió que: *Matar uno o más sublevados, habría acarreado como consecuencia inmediata la masacre de los oficiales de base de aviación, grupo reducido de oficiales técnicos cuya preparación es fruto de largos estudios y dispendios enormes al Estado, y absolutamente necesarios, para reducir la Escuadra amotinada, en esos momentos.* Prosiguiendo con su respectivo relato agregó también que:

“La muerte de algunos oficiales habría traído como consecuencia el despertamiento de los instintos de los amotinados, que una vez lanzados en la pendiente del crimen, y con la consciencia de haber cometido un delito, habrían efectuado los peores excesos, destruyendo la base de aviación y su costoso material, siguiendo con el pueblo de Quintero indefenso, y llegando a resultados imposibles de prever.”⁴⁷



Diario El Mercurio, Valparaíso, sábado 26 de septiembre, 1931.

Finalmente, durante las primeras horas del 29 de septiembre de 1931 el Consejo de Guerra en base a las investigaciones y pruebas realizadas dictó sentencia contra los amotinados del Grupo de Aviación N° 2 con asiento en Quintero, dicho dictamen⁴⁸ se llevó a cabo en base a los siguientes hechos:

- 1º. Que el amotinamiento del Grupo N° 2 de Aviación fue independiente de sí mismo de la sublevación de la Escuadra, pero tendía a plegarse a ella por razones del todo ajenas al miedo o presión, o sea, voluntariamente.

⁴⁷ "Importantes declaraciones", El Mercurio, Valparaíso, 28 de septiembre, 1931, p. 2.

⁴⁸ "Las penas que solicita el Fiscal para los culpables de movimiento", El Mercurio, Valparaíso, 30 de septiembre, 1931, p 1.

- 2º. Que dicho amotinamiento fue planeado exclusivamente por parte del personal de suboficiales y sargentos, y realizada por la tropa del Grupo N°2, sin intervención extraña.
- 3º. Que el motivo principal, y tal vez, único, que estímulo y que era el lema de este motín, fue el deseo casi unánime de la tropa, que en un 90% es de origen naval, de volver a depender de la Armada y regirse por sus reglamentos, pues con la aplicación del régimen y modalidad del Ejército que se hizo en pocos meses, a una tropa que desde hacía más de cinco años había estado sometida al régimen naval, ésta perdió algunas prerrogativas que ya tenían adquiridas, y muchos de ellos descendieron en tratamiento.
- 4º. Que este deseo tomó forma de casi realidad cuando en la primera reunión de la comisión nombrada para estudiar el problema de cómo convenía que continuara la Fuerza Aérea, se acordó la vuelta de las aviaciones naval y militar a sus instituciones de origen.
- 5º. Que estando la Escuadra sublevada en Coquimbo, y negociando con el Gobierno un arreglo, era una oportunidad para la tropa del Grupo N° 2 de plegarse a ella y conseguir que en el arreglo se incluyera la desunificación de la Aviación y el regreso del Grupo N° 2, a la Marina.
- 6º. Que el comando del Grupo N° 2, no pesó en su justo valor estos antecedentes y no tomó todas las medidas necesarias para prever que la tropa se impusiera por las armas.

De esta forma y en vista de los antecedentes anteriormente expuestos y haciendo valer los preceptos jurídicos propios de la justicia militar, le correspondió al Consejo formular las penas a los inculpados del Grupo de Aviación N°2, estos fueron los siguientes⁴⁹, para:

- Manuel Poblete Vera, Suboficial Mayor aviador: Pena de muerte de acuerdo al artículo N° 266 del código de Justicia Militar.
- Reinaldo Meneses Allende, Suboficial aviador: Pena de muerte de acuerdo al artículo N° 266 del código de Justicia Militar.
- Julio Espinoza Alfaro, Sargento 2º mecánico: Diez años de reclusión militar de acuerdo a los artículos; 266, 267, 269, 272 y 274 del código de Justicia Militar.
- Emilio Kittsteiner Bazán, Sargento 1º mecánico: Ocho años de reclusión militar de acuerdo con los artículos N° 266, 267 y 272 del código de Justicia Militar.
- Aníbal Marzán Ponce, Sargento 2º mecánico: Siete años de reclusión militar de acuerdo con los artículos N° 266, 267 y 272 del código de Justicia Militar.
- Ramón Bonilla Covarrubias, Sargento 2º mecánico: Siete años de reclusión militar de acuerdo con los artículos N° 266, 267 y 272 del código de Justicia Militar.
- Arturo Jacques Rojas, Sargento 2º mecánico: Cinco años de reclusión militar de acuerdo con los artículos 266 y 267 del código de Justicia Militar.
- Rafael Poblete Poblete, Sargento 1º mecánico: Tres años de reclusión militar de acuerdo con los artículos 266 y 270 del código de Justicia Militar.
- Luis Silva Silva, Cabo 2º mayordomo: Tres años y un día de reclusión militar de acuerdo con los artículos N° 266 y 267 del código de Justicia Militar y N° 126 del código Penal.
- Luis Díaz Piccardo, Sargento 1º furriel: Quinientos cuarenta y un días de reclusión militar de acuerdo con los artículos N° 267 y 272 del código de Justicia Militar y N° 126 del código Penal.
- Humberto Marín Manubens, Comandante de Escuadrilla: Separación del servicio de acuerdo con el artículo número 274 del código de Justicia Militar.

⁴⁹ "Las penas que", *El Mercurio*, Valparaíso, 30 de septiembre, 1931, p. 10.

- Rafael Sáenz Salazar, Capitán de Bandada: Separación del servicio de acuerdo con el artículo número 274 del código de Justicia Militar.
- Carlos Sothers Retamales, Teniente 1° de Aviación: Separación del servicio de acuerdo con el artículo número 274 del Código de Justicia Militar.

Posteriormente las penas capitales serían conmutadas por presidios y las respectivas bajas de la institución, lo que sería aplicado tanto a los cabecillas del movimiento como a los oficiales de mayor jerarquía de Grupo N° 2. Cerrando de esta manera uno de los capítulos más frágiles en el devenir de nuestra Fuerza Aérea y que ha sido soslayado por obvias razones de su historia institucional el que también fuera eclipsado, de cierta forma, por la actuación que la misma institución tuvo para con el fin del movimiento donde supo ponerse a la altura de las circunstancias enfrentándose valerosamente en Coquimbo contra las tripulaciones amotinadas, aun así la Historia como disciplina debe ceñirse a su cientificidad académica analizando e interpretando los hechos con la mayor rigurosidad y objetividad posible presentando dichos sucesos como fuente de nuevos conocimientos y difusión para posteriores estudios y/o investigaciones que vayan en pos de enriquecer, en este caso, nuestra historia aeronáutica nacional.

Emanuel Vera Ovando

Licenciado en Historia
Universidad Andrés Bello

V.- Bibliografía

- Diario *El Mercurio*, “El lago Peñuelas está convertido desde ayer en una improvisada base de aviación”, “Detalles de la toma de la base”, Valparaíso, 6 de septiembre, 1931.
- Diario *El Mercurio*, “Los sublevados de la base de aviación de Quintero”, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931.
- Diario *El Mercurio*, “Consejo de Guerra que juzga a los sediciosos de Quintero continuó ayer trabajando”, Valparaíso, 26 de septiembre, 1931.
- Diario *El Mercurio*, “En la próxima semana dará termino a sus labores tribunal que juzga a los rebeldes de Quintero”, Valparaíso, 27 de septiembre, 1931.
- Diario *El Mercurio*, “Importantes declaraciones oyó el Consejo de Guerra que conoce el proceso de los aviadores de Quintero” Valparaíso, 28 de septiembre, 1931.
- Diario *El Mercurio*, “Las penas que solicita el Fiscal para los culpables de movimiento” Valparaíso, 30 de septiembre, 1931.
- Diario *La Unión*, “La sublevación de la Base de Quintero”, Valparaíso, 11 de septiembre, 1931.
- Diario *La Unión*, “Los suboficiales de la Base de Quintero quisieron estar separados de sus compañeros del Ejército”, Valparaíso, 25 de septiembre, 1931.
- Fojas n°: 3, 4, 10, 11, 30, 39, 46, 65, 69, 75, 76 y 79 del Consejo de Guerra de Valparaíso, 25 de septiembre, 1931

ALFONSO CUADRADO MERINO EN LA EJECUCIÓN DE LA LÍNEA AÉREA NACIONAL EN LLANQUIHUE, CHILOÉ Y AISÉN

En el centenario de su nacimiento (1919 - 29 de agosto - 2019)



Alfonso Cuadrado Merino delante de un Lockheed Electra 10A de la Línea Aérea Nacional

El radiofaro del aeródromo 'La Chamiza' de Puerto Montt, se inauguró el 27 de julio de 1952, cuando la Base Aérea del Grupo de Aviación N° 5 contaba ya con estación meteorológica, e iniciaba sus funciones el Departamento Regional Sur de la Dirección de Tránsito Aéreo para el control sobre los aeródromos públicos, mantención de instalaciones terrestres de comunicación, iluminación y señalización, protección de vuelos de aviones de la Fuerza Aérea de Chile y de empresas civiles en el territorio comprendido entre Los Ángeles y Chile Chico.



Base Aérea La Chamiza en los años 1950, cuando se implementó el Servicio Regional de LAN a Chiloé Insular, Chiloé Continental y Aisén.

En suma, el aeródromo puertomontino contaba con la infraestructura suficiente de ayuda a la navegación aérea, razón que motivó al Centro para el Progreso de Puerto Montt proseguir una tenaz campaña tendente a obtener de la LAN la creación de un servicio regional o interprovincial, aduciendo, además, que para su puesta en marcha no eran necesarios aviones de tanta capacidad como los que hacían la ruta longitudinal del país (Lockheed Lodestar C-60 y Douglas DC-3).



Lockheed Electra 10A de la Línea Aérea Nacional sobrevolando el centro de Santiago

El propio gobierno de Carlos Ibáñez del Campo y la LAN, cuya vicepresidencia ejercía el Comodoro Arturo Merino Benítez, acogieron con entusiasmo la propuesta y decidieron realizar la tarea que ambos personeros se habían propuesto 25 años atrás: hacer efectiva la unidad del espacio aéreo nacional, y terminar con el abandono que, en lo referido a conectividad, permanecía nuestra Patagonia Occidental.

LAN dispuso entonces el establecimiento de una Línea Regional entre Puerto Montt- Chiloé Insular-Chiloé Continental; y otra hacia Balmaceda- Chile Chico. Llevarlo a la práctica correspondió al Comandante de Aeronave Alfonso Cuadrado Merino, Jefe del Departamento de Operaciones, cargo al que había sido nombrado por Orden de Servicio N° 624 del año 1951.

Recién terminada su formación como estudiante del Liceo de Aplicación, del Instituto Alonso de Ercilla y de la Universidad de Chile, Alfonso Cuadrado Merino ingresa al mundo de la aeronáutica adquiriendo conocimientos de piloto de turismo (1941) y perfeccionándose luego en navegación aérea instrumental, instructor de vuelo diurno y nocturno, y piloto de multi motores. (1944).



Alfonso Cuadrado Merino es felicitado efusivamente momentos después tras rendir su examen para obtener la licencia de piloto, por el ex presidente de LAN, don Arturo Merino Benítez (1941)

El 6 de abril de 1945 es designado Jefe de LAN en Magallanes, donde, procede a organizar el Servicio Regional entre Punta Arenas y Puerto Porvenir, luego entre la capital magallánica, Puerto Natales y Springhill; el que se extenderá después a Manantiales, Bahía Felipe, Caleta Josefina, San Sebastián, Cerro Castillo, Gente Grande, Punta Delgada, e incluso a Río Gallegos, en territorio argentino.

La realización de vuelos en altas latitudes requería técnica y especialización para asegura la continuidad de operación en las rutas australes; y precisamente fue eso lo que Alfonso Cuadrado hizo en 1946 cuando fue comisionado para tripular aviones de la 'Pan American' que volaban entre Canadá y Alaska por el Estrecho de Behring. Siguieron cursos de especialización en Baltimore (USA) (1947), Bolivia, Brasil, Uruguay y Argentina (1948), Inglaterra (1950) y su designación como Jefe del Departamento de Operaciones de LAN en 1951.

Don Alfonso Cuadrado Merino, refiriéndose (en 1990), a las realizaciones del Comodoro Arturo Merino Benítez, dice: *"Su obra, cuando Ibáñez lo nombró Presidente de LAN en su segundo período, se encauzó principalmente en atender la zona Sur y es así como me ordenó crear los Servicios Regionales de LAN en Puerto Montt y en Balmaceda, basando pilotos y aviones DH Dove, para servir tanto Chiloé Continental como Insular, mejorando y aumentando los vuelos a Magallanes..."*. (Carta al autor de 4 de septiembre de 1990).

El miércoles 10 de diciembre de 1952, a las 11:10 horas, llegó al aeródromo de La Chamiza el bimotor De Havilland Dove Nº 0313, con capacidad para 10 pasajeros, piloteado por Cuadrado Merino, con el copiloto Vicente Valjaro. Formaban parte de la tripulación los siguientes funcionarios de LAN: Ernesto Eglinton Arroyo, jefe del Departamento de Telecomunicación; Roberto Hirigoyen, asesor de Tráfico Aéreo; Carlos Chávez, jefe del Control de Vuelo; José Enei, jefe de Estaciones Aéreas; Luis Vial, jefe de Propaganda y Relaciones Públicas; y José Vildoso, Inspector de Aviones; comisión técnica que venía a efectuar un reconocimiento de las pistas de Puerto Montt, Castro, Ancud, Palena y Futaleufú, con vistas a la implementación de la nueva línea regional.



LAN aterrizado en el Aeródromo Teniente Vidal de Coyhaique

El 22 de diciembre de 1952 Cuadrado Merino hizo otro vuelo con carácter experimental, y el 16 de enero de 1953 hacía lo mismo el gerente técnico Marcial Arredondo, el jefe de Telecomunicaciones Ernesto Eglinton, el jefe de Meteorología Luis Ramírez, el jefe de Control de Vuelo Jorge Sorondo, el instructor de vuelo Cyril Halley-Harris y el jefe de la ruta Santiago Puerto Montt Jorge Jarpa. En esos mismos días se nombró como Agente Comercial y Jefe de la Posta Puerto Montt de LAN a Alberto Arriagada García.

El 10 de febrero de 1953 se inauguró el Servicio Regional a Balmaceda-Chile Chico, a cargo del piloto Kurt Pfeffer Eickenrodt, que en junio del año siguiente se extendió hasta Cochrane, con los bimotores Douglas D-C-3. (Capacidad para 28 pasajeros, dos motores P&W de 1.200 hp. y alcanzaba una velocidad de 290 km/hora).



Aeródromo de Balmaceda

El viernes 13 de febrero de 1953, cuando Puerto Montt celebraba alborozada sus cien años de existencia, despegaba desde La Chamiza el De Havilland Dove N°307 pilotado por Alfonso Cuadrado (copiloto Luis Araya, mecánico Roberto Forteza), inaugurando el Servicio Regional a Alto Palena-Futaleufú-Maullín-Castro y Ancud, llevando como invitados especiales al Intendente Mario Marchant Binder, jefe de Correos Dionisio Maldonado, comandante del Grupo de Aviación N° 5 Roberto Parragué Singer, Director de Radio Llanquihue René Salinas Palacios, Agente Comercial de LAN Alberto Arriagada García y a periodistas locales. El avión no pudo aterrizar en Maullín impedido por la densa neblina, pero después lo hizo en Castro y Ancud, adonde concurrió a darle la bienvenida el Comandante en Jefe de la FACH, General Armando Ortiz Ramírez. En ambas ciudades la inauguración de este Servicio Regional fue motivo de variados festejos y felicitaciones para los ejecutivos de LAN por el esfuerzo que hacían para vincular Chiloé con el centro del país.



Avión C-47 del Servicio Regional a Chiloé Insular y Continental aterrizado en Castro (Foto Provoste)

Al día siguiente, 14 de febrero de 1953, se inauguró oficialmente el Servicio a Chiloé Continental con un vuelo a Alto Palena y Futaleufú, en el De Havilland Dove Nº 307, pilotado por Alfonso Cuadrado (copiloto Luis Araya), llevando al Agente en Puerto Montt Alberto Arriagada García, al jefe del Departamento de Propaganda Luis Vial, al director de Radio Llanquihue René Salinas y a otros periodistas y ejecutivos de la línea aérea. (El avión De Havilland Dove DH-104-1, para 12 pasajeros, tenía dos motores Gipsy Queen 70-3, 400 hp. de potencia, velocidad de crucero de 261 Km/horas).

Alfonso Cuadrado: “Recuerdo que cuando aterricé por primera vez en Futaleufú, en un DH Dove de 10 asientos, pero con sólo dos pasajeros debido al mal estado de la cancha y pocos metros disponibles para un despegue, no me aceptaron dinero chileno. En esa operación maltratábamos las hélices y los flaps, sin embargo, el presidente de la LAN Comodoro Merino, aceptaba esos riesgos porque estaban en juego intereses patrios de gran importancia”.

No tenía nada de sorprendente puesto que, como lo señala el periodista Raúl Palma Vera, en la revista VEA del 25 de marzo de 1953, *“La capital de la provincia de Llanquihue, que acaba de cumplir cien años de vida, quedó unida definitivamente a las lejanas zonas de Palena Alto y Futaleufú, que habían permanecido hasta ahora totalmente abandonadas de la acción del Estado. Los pobladores de esas abandonadas zonas, que demoran 15 y más días en llegar hasta Puerto Montt por la vía marítima, se han manifestado ahora gratamente complacidos al comprobar el interés del Gobierno por dotar a sus zonas de los servicios de la LAN, que los traslada solamente en UNA HORA desde y hasta los puntos referidos. Los pobladores Reinaldo Casanova Delgado, residente por más de cuarenta años en Palena, y José Domingo Rosas Avilés, verdaderos pioneros y sufridos habitantes de la zona, nos han manifestado –mientras asistimos al vuelo de inauguración invitados por LAN- que esta línea debe intensificar el traslado no tan solo de pasajeros, sino de carga, que es también importante. Nos manifestaron que es prácticamente imposible –en toda la extensión del vocablo- el traslado de víveres desde Puerto Montt hasta los lugares en que viven y trabajan sus campos. Primero deben hacer un largo viaje para comprar ‘sus vicios’; luego embarcarlos hasta Chaitén, trasladarlos a través del lago Yelcho, y enseguida deben – a lomo de caballo- conducirlos por escarpados cerros y montes hasta sus casas. Con la inclemencia del clima sureño, lluvias ininterrumpidas, temporales, nieve etc., los alimentos y particularmente la harina llegan en estado desastroso”.*

Y agregan, los pobladores entrevistados por Raúl Palma Vera, la razón de lo que sorprendió al comandante Alfonso Cuadrado en su primer vuelo a Futaleufú: *“Por esto, señor, nosotros hemos adoptado desde hace muchos la costumbre de comprar los víveres en la Argentina. Al otro ‘lao del alambre’ nos dan a razón de cuatrocientos nacionales por mes por cada grupo familiar para que compremos. Pero en esos \$ 400 nacionales solamente se incluye una bolsa de harina de 70 kilos, lo que es muy poca cosa para familias que a veces son muy numerosas”.* *“El gobierno, señor –agregan- debería instalar en estas localidades puestos de venta de toda clase de artículos, ya que incluso, como usted habrá notado, nosotros tenemos que vestirnos con bombachas, boinas y pañuelos argentinos, ¿por qué?, dirán seguramente usted y muchos de nuestros compatriotas. Por la razón muy sencilla de que no tenemos donde comprar ropa ‘chilena’”.* *“Allí está la aplicación – concluye el periodista Palma- de la visión comercial y patriótica que siempre ha demostrado poseer la Línea Aérea Nacional, por intermedio de cada uno de sus componentes, y sobre todo la visión patriótica del Presidente de la República y del Vicepresidente de la LAN, general señor Arturo Merino Benítez”.*



CHO BAL: 50 minutos
Alternativa CHO: 50 minutos
15 minutos por concepto de aproximaciones fallidas.
45 minutos de reserva.

TOTAL: 03:30 hrs. a razón de 140 lts. horario.

TOTAL: 490 litros.

7) Estado aeródromos.

a) Prohibidos los aterrizajes en pistas totalmente escarchadas.

b) Si la escarcha no alcanza a un 50%, los aterrizajes son permisibles.

c) Pistas cubiertas con nieve suelta con más de 8 pulgadas no deben ser autorizadas.

d) Las pistas que se encuentren en deshielo no serán autorizadas.

8) Conclusión.

Al hacerle este nombramiento esta Jefatura ha confiado en que sus condiciones, tanto profesionales como morales, serán una garantía para el cumplimiento de sus obligaciones en beneficio de los habitantes de esa esforzada región, ante quienes Ud. deberá mantener el prestigio institucional a que la LAN se ha hecho merecedora desde el año 1945 en que por primera vez uno de nuestros aviones voló por esa región austral.

Saluda atentamente a Ud.

(Alfonso Cuadrado Merino)
JEFE DEPTO. OPERACIONES

AC/aa.

cc: Gerencia Técnica de Op.
Carpeta interesado
Archivo: (2)

*Instrucciones al 1º jefe del Regional "León"
de Balmaceda.*

Última página del Instructivo al primer jefe del Servicio Regional Balmaceda - Chile Chico

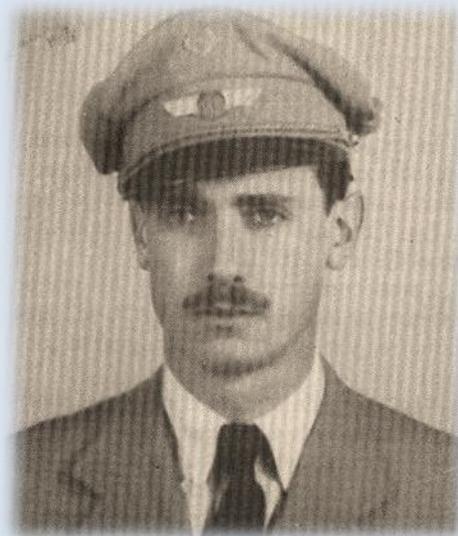
En febrero y marzo de 1953 Alfonso Cuadrado implantó diversos procedimientos operacionales para los servicios regionales de las rutas Puerto Montt- Maullín- Ancud y Castro (Chiloé Insular), Puerto Montt-Palena-Futaleufú (Chiloé Continental) y Balmaceda-Chile Chico. No obstante, hemos seleccionado aquella sugerencia que refleja la inmensa riqueza moral y profesional que le caracterizaba, al recomendar al primer jefe regional de Balmaceda Kurt Pfeffer: *“Al hacer este nombramiento esta Jefatura ha confiado en que sus condiciones, tanto profesionales como morales, serán una garantía para el cumplimiento de sus obligaciones en beneficio de los habitantes de esa esforzada región, ante quienes usted deberá mantener el prestigio institucional a que la LAN se ha hecho merecedora desde el año 1945 en que por primera vez uno de nuestros aviones voló por esa región austral”*.

Alfonso Cuadrado prosiguió infatigable en su afán de auto cultivarse y enriquecer con su experiencia la aeronáutica nacional. El 20 de enero de 1954 cumplió la hazaña de realizar el primer vuelo en el día y sin escala entre Punta Arenas (Bahía Catalina) y Arica (El Buitre) piloteando el Douglas C-47 N°0010.



Alfonso Cuadrado M.; el ingeniero Jaime Ortiz C.; el Comodoro Arturo Merino; el Gerente Técnico Adalberto Fernández y el Director de la Revista Vea, Genaro Medina, abajo del C-47 N°0010 de LAN utilizado para el Servicio Experimental Santiago - Punta Arenas

En febrero de 1954 LAN cumple un año de operaciones ininterrumpidas en la zona, transportando a más de dos mil personas, en 230 vuelos sobre la zona cordillerana, con 750 horas de vuelo y 210 mil kilómetros recorridos.



Alfonso Cuadrado Merino, piloto del C-47 que unió Punta Arenas con Iquique en vuelo directo

El balance anterior, pese a que todos los aeródromos eran de tierra, habiéndose registrado sólo dos accidentes, uno de los cuales fue protagonizado por el propio Alfonso Cuadrado en marzo de 1954 mientras realizaba una inspección a las 'canchas' de Chiloé Insular, Futaleufú y Palena, con vistas a ampliar las operaciones hasta Chaitén, cuando debió efectuar un aterrizaje forzoso del avión Beechcraft Bonanza de LAN en la playa de Chaitén.

La 'LAN' tiene interés en dar a zona de Chaitén eficiente servicio aéreo

Se piensa construir en esa importante región una pista de aterrizaje.—

Una efectiva visita de inspección para tratar de ubicar la construcción de una cancha efectuó recientemente a la zona de Chaitén, el Comandante de Aeronaves y ex-Jefe de Operaciones de la Línea Aérea Nacional señor Alfonso Cuadrado Merino, en compañía del Ingeniero señor Dumont.

Según fuimos informados, el señor Cuadrado recorrió hasta el kilómetro 14 el cual fué considerado a pesar de haber también terrenos planos y apropiados más al interior que los señalados y que son los que deben estudiarse en principio por su cercanía a la costa y al pueblo del mismo nombre.

TRABAJOS DE DESPEJE

Se nos informó igualmente, que ante las perspectivas de inaugurar una nueva línea regional a Chaitén, la Línea Aérea Nacional solicitará a la Dirección de Obras Públicas se pida al Ingeniero señor Dumont inicie los trabajos en el bosque que permita formarse un concepto más exacto del terreno ya que los árboles no permiten apreciar el movimiento de tierras que sería necesario ejecutar.

INTERES DE LA "LAN"

El General señor Merino Benitez —se nos agregó— que fuera el impulsador de los nuevos servicios, tanto a Chilcú Continental, como a la Isla, así como de los nuevos servicios a Colonia, Coyhaique, Chile Chico, Cañete, Lebu etc., tiene especial interés en darle a Chaitén un servicio aéreo que permita a esa importante localidad cordillerana mantener una rápida comunicación, tanto con Pto. Montt, como con Futaleufú y Alto Palena.

En la actualidad la playa constituye una buena pista de aterrizaje.

Diario El Llanquihue, Puerto Montt, 19 de marzo de 1954

El piloto resultó ileso, la aeronave fue rescatada con la ayuda de los hermanos Hein Águila, subida en una chalupa y luego embarcada en una escampavía de la Armada.



El Beechcraft Bonanza accidentado en Chaitén transportado en lancha hacia una escampavía de la Armada

En 1956 es el primer piloto en aterrizar un Douglas DC-6 en Chabunco (Punta Arenas), llevando al Presidente Ibáñez.

En 1960 participa en el puente aéreo implementado para el auxilio de las víctimas y damnificados del terremoto, y es condecorado por ello.

El 28 de enero de 1983 junto a Enrique Flores Álvarez, Cyril Halley-Harris Mac Donald y Sergio Barriga Kreft fundan, el Instituto de Investigaciones Aeronáuticas. Obtiene luego su membresía en el Instituto Histórico de Chile, Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera, Sociedad de Historia y Geografía, Academia de Historia Militar, de los institutos históricos aeronáuticos de Argentina y Uruguay, del Círculo Portaliano. También se dedicó a la pintura y fue premiado por ello.

Fue distinguido por la presidencia de LAN Chile (1961), el Club Aéreo de Santiago (1968), el Instituto de Investigaciones Históricas General José Miguel Carrera (1985), la Fuerza Aérea de Chile (1960 y 1991) y por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica (actual Instituto Nacional Newberiano).

Escritor, es autor de 'El Archipiélago de Juan Fernández' (1971 y 1972), 'Estudio de la Isla de Pascua' (1972), 'El Comodoro Arturo Merino Benítez' (1980), entre otros.



Alfonso Cuadrado presenta una exposición fotográfica aeronáutica en Puerto Montt

Muchísimo más habría que decir sobre el Comandante de Aeronaves Alfonso Cuadrado Merino, piloto insigne de la aviación comercial chilena. No obstante, siempre estos espacios se hacen pequeños cuando se trata de hablar de los grandes hombres. Sin embargo, creemos que, sólo por su trayectoria ligada a la aviación regional, los habitantes de nuestro austral territorio tienen una gran deuda de agradecimiento para él y para con aquellos otros pilotos y tripulaciones que supieron entregar toda su sapiencia, voluntad y esfuerzo para terminar con el aislamiento en que vivían tantos pobladores y colonos, que a partir de entonces pudieron incorporarnos a la convivencia nacional.

Sergio Millar Soto

Instituto de Investigaciones
Histórico-Aeronáuticas de Chile

Ref. Bibliográficas:

- ❖ Barriga Kreft, Sergio. *Historia de LAN-Chile*, Ed. Soem Service, 1983.
- ❖ Cuadrado Merino, Alfonso. *El Comodoro Arturo Merino Benítez*, Ed. La Noria, Santiago, 1994.
- ❖ Fernández Donoso, Alberto. *La Aviación en Magallanes*, Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil, 1994.
- ❖ Millar Soto, Sergio. *Caballeros del Aire Austral*, Ed. Fuerza Aérea de Chile, 1994.
- ❖ Diario El Llanquihue de Puerto Montt, Colección año 1953.
- ❖ Diario La Prensa de Osorno, 17.3.54.
- ❖ Revista Chile Aéreo N° 180, septiembre 1946.
- ❖ Revista Vea, 25.3. 1953

VICENTE ALMANDOS ALMONACID CASTRO, "EL CONDOR RIOJANO"

En su edición del jueves 8 de septiembre de 1977, el diario Crónica publicaba un artículo muy particular del periodista Américo Barrios, cuyo contenido no dejaba de sorprender al lector de este reconocido medio de comunicación porteño:

"Un día, paseando por París cumpliendo un cometido periodístico, me encontré debajo del Arco de Triunfo. Y allí el corazón me golpeó fuertemente el pecho. En una breve lista de héroes de Francia estaba esculpido en el mármol el nombre de VICENTE ALMANDOS ALMONACID. Un aviador argentino que se había enrolado en las fuerzas aéreas de Francia en la Primera Guerra Mundial, convirtiéndose en un ídolo galo. Fue un jirón de América flameando como una bandera invencible y triunfal en todos los cielos de día y de noche... Son nuestros héroes. En ellos nos apoyamos para seguir adelante, aunque a veces lo ignoremos. Son arquetipos humanos de un solar nativo común de donde, seguramente, saldrá en un cercano futuro la piedra fundamental de un Mundo mejor".⁵⁰



Esos encontrados sentimientos de perplejidad y emoción que expresaba la pluma de Barrios regresarían, años después, a llenar el ánimo de otro periodista argentino. En 1988, Edgardo Gordillo volvía a hacer referencia en la revista Encuentro acerca del nombre de un compatriota grabado en uno de los mayores símbolos de la historia y cultura francesa, como prueba de reconocimiento del pueblo galo hacia los servicios prestados por Vicente Almandos Almonacid.

En un extracto de esa nota sobre tan notable personalidad, el autor describe lo siguiente: *"Para acicatear la curiosidad turística de los argentinos, el nombre del Capitán riojano figura en el Arco de Triunfo de París entre trece héroes franceses."*⁵¹

Sin dudas, un hecho de esta naturaleza, luego de la sorpresa inicial, nos lleva inmediatamente a querer saber quién había sido este argentino cuyos méritos habían sido lo suficientemente importantes para merecer tal consideración.

⁵⁰ ORTIZ, Juan Aurelio, Los Vicente Almandos Almonacid. Descendientes de chuqueños, s/e, La Rioja, 2001, Págs. 43-44.

⁵¹ GORDILLO, Edgardo, "El largo vuelo hacia el olvido", en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29.

Buscando en las huellas de esta historia que prometía develarnos una vida digna de ser contada, nos encontramos con un personaje verdaderamente increíble, cuyas acciones y logros fueron lo suficientemente reconocidos por sus contemporáneos, pese a que nuestras actuales generaciones desconocen gran parte de su valioso legado: *El valor y la pasión por vuelo*.

Vicente Roque Gregorio Almandos Almonacid Castro nació el 24 de diciembre de 1880, en la localidad riojana de San Miguel de Anguinán⁵². Días más tarde, el 4 de enero de 1881 sus padres Vicente Almandos Almonacid y Esmeralda del Rosario Castro lo llevarán para bautizar a la iglesia San Nicolás de Bari en La Rioja.



Familia de Vicente Almandos Almonacid y Esmeralda del Rosario Castro

Su padre Vicente, gobernador de la provincia de La Rioja entre 1877 y 1880, fue un destacado empresario minero en Famatina, hasta que la crisis financiera que se desató en el país en 1890 perjudicó severamente su actividad económica. Según Juan Aurelio Ortiz, y de acuerdo con ciertas versiones, al morir el empresario riojano en 1891 “[...] su familia quedó en la miseria.”⁵³

De seguro, por tanto, esta desgracia familiar y económica debe haber influido fuertemente en la decisión de su madre de viajar el resto de la familia a Buenos Aires, cuando el pequeño Vicente contaba con apenas seis años de vida.

En la capital porteña, el joven riojano llevó a cabo sus estudios iniciales en el Colegio Nacional, prosiguiendo su formación profesional en la Escuela Naval Militar de Buenos Aires. De acuerdo a algunas versiones, Almandos Almonacid no completa sus estudios en esta institución debido a que “[...] renuncia, al producirse un incidente con un superior que tuvo actitudes hirientes con su dignidad.”⁵⁴ Sin embargo, Ortiz hace referencia a que logró adquirir “[...] el diploma de Guardia Marina.”⁵⁵

⁵² Anguinán es una localidad argentina del departamento Chilecito, provincia de La Rioja. En un importante centro vitivinícola. Se encuentra a 7 km de la ciudad de Chilecito, y a 5 km de Malligasta.

⁵³ ORTIZ, Juan Aurelio, Los Vicente Almandos Almonacid. Descendientes de chuqueños, s/e, La Rioja, 2001, Pág. 13

⁵⁴ Información extraída de: http://es.wikipedia.org/wiki/Vicente_Almandos_Almonacid, noviembre de 2009.

⁵⁵ ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 21.

En esos años ingresa a la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, en donde va a adquirir valiosos conocimientos que influirán decisivamente en su futuro. La fe inquebrantable en el avance científico, propio de la época de la Argentina del Centenario, parecía ofrecer miles de alternativas para jóvenes visionarios como Almonacid. Entre ellas, hubo una que marcó para siempre su destino: la aeronavegación.

En esos días de festejo por la conmemoración de tan trascendente fecha nacional, arribaron al país varios aviones y pilotos de Italia y Francia. Una tras otra se sucedieron las proezas en el cielo local, deslumbrando a un público no habituado a semejantes riesgos y logros en un ámbito de tantos peligros como el aire. Entre ellas, varias se destacaron por sus increíbles audacias.

“Teodoro Fels, el 01/12/1912 y a bordo de un Blériot, efectuó el primer cruce en avión del Río de la Plata, cubriendo en esa oportunidad una distancia mayor que la cubierta por Louis Blériot cuando cruzó el Canal de la Mancha. Regresó al día siguiente con éxito.

El 06 de enero de 1913, el piloto alemán Heinrich Lübbe, tripulando un Rumpler Taube, con motor Argus de 110 CV, estableció el récord mundial de vuelo sobre el agua con pasajeros, llevando como tal a Jorge Newbery, entre Buenos Aires y Montevideo.”⁵⁶

Entre el público presente, Vicente Almandos Almonacid contemplaba y no dejaba de admirar la lucha del hombre por hacer realidad el viejo sueño de Ícaro. En lo más profundo de su ser, sabía que había decidido cuál sería, tarde o temprano, su futuro; su pasión por desafiar la ciencia del vuelo había, pues, comenzado a forjarse con ese hermoso sueño. *“Francia, la tierra donde pudo realizar su verdadero destino”.*

Con sus conocimientos aprendidos en la Facultad, y movido por su vocación recientemente descubierta, Almonacid emprendió la construcción de un aeroplano de su propia invención. El “aeromóvil”, tal como lo denominó su autor, probó su eficacia en El Palomar, aunque su desarrollo posterior no alcanzó a realizarse, ya que según José Tomás Oneto se consideraba *“[...] dudosa su industrialización en el país.”⁵⁷*

Ante la imposibilidad de seguir desarrollando su proyecto aeronáutico, emprendió un viaje hacia París,⁵⁸ la única ciudad en el mundo que le podría brindar una posibilidad de concretar sus sueños de volar. *“[...] la meta para Vicente Almandos Almonacid estaba del otro lado del mar. Desde Europa, París deslumbraba al mundo con la exquisitez de su arte y la evolución de la ciencia. Como*

⁵⁶ I.C.A.S., “Historia de la Aviación en Argentina”, en: <http://www.efn.uncor.edu/dep/aero/icas.htm>, noviembre de 2009.

⁵⁷ De acuerdo con este autor, este desarrollo tecnológico de Almandos Almonacid no quedaría en vano, pues algunos de sus elementos servirían para la construcción de un avión que hizo historia: “Trascendió, en 1926, cuando el vuelo del “Plus Ultra”, hidroavión que conducido por Ramón Franco Bahamonde unió España con la Argentina, que las hélices de ese aparato eran del sistema inventado por Almandos en El Palomar.” ONETO, José Tomás, “Almandos Almonacid. “El Cóndor Riojano”, en: LA VOZ DEL INTERIOR, 4 de septiembre de 1994, en: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 47.

⁵⁸ Según algunas versiones, este viaje a París se debió al hecho de que debía viajar hacia allí por cuestiones relativas a su trabajo: “[...] [Almonacid] efectúa trabajos de agrimensura para el gobierno de la provincia de Buenos Aires y para el FFCC USD, que luego lo envía a Francia para planificar un sistema de obras sanitarias.” en: http://es.wikipedia.org/wiki/Vicente_Almandos_Almonacid, noviembre de 2009. Otros, en cambio, como Edgardo Gordillo, sostienen otra interpretación del viaje a Francia: Sin dudarlo, gracias a una beca del gobierno francés, el futuro cóndor vuela muy lejos de sus cielos nativos para asentarse allende a la Torre Eiffel.”, en: GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 31.

*consecuencia, allá se habían concentrado todas las posibilidades, todos los adelantos técnicos de la aeronáutica. Francia podía enorgullecerse de poseer la primera Escuela de Aviación del mundo.”*⁵⁹

Vicente Almandos Almonacid llegó, finalmente, hacia esa tan ansiada capital del mundo que era la París de la belle époque pocos meses antes de finalizar el año de 1913. Sus deseos de perfeccionamiento lo llevaron a frecuentar a importantes figuras científicas y profesionales de la época, entre ellas el ingeniero Alejandro Gustavo Eiffel, con quien tuvo la fortuna de intercambiar “[...] opiniones acerca de la aerodinámica, la estabilidad automática de los aviones, y sobre su “aeromóvil”.”⁶⁰

Sin embargo, había algo muy dentro de este inquieto argentino que no lo llevaba a conformarse con sólo aprendizajes técnicos: su más ansiado anhelo era el de formarse como piloto, y para ello estaba en el lugar y el momento adecuado.

Al poco tiempo se dirigió al aeródromo de Farman, situado en las cercanías de Versalles, donde tuvo su primera experiencia como piloto, en un hecho que no nos deja, aún hoy, de sorprender.

Como desconocía el idioma, los profesores franceses que habrían de enseñarle la técnica de vuelo lo confundieron con un avezado piloto sudamericano. Como consecuencia lo impulsaron a comandar un complejo monomotor que estaba listo para despegar en pista. Almonacid sólo había piloteado los sencillos aparatos de su invención, siendo su especialidad la mecánica. Pero tales argumentos difícilmente serían comprendidos por los franceses, que se quedaron absortos antes las impotentes gesticulaciones del riojano. Con bastante temor se vio instalado frente al incomprensible tablero de comando del aparato y guiado por su intuición logró despegar. Ya en el aire, necesariamente tuvo que ir probando el desconocido instrumental de vuelo, lo que provocaba en el aparato arriesgadas maniobras. Los franceses, que contemplaban asombrados los giros y contragiros y las veloces picadas del avión, creyeron que el piloto estaba haciendo una exhibición de acrobacia aérea. Finalmente, logró aterrizar. Para su confusión, los espectadores lo recibieron con un cerrado aplauso.⁶¹

Luego de tan increíble debut, y una vez que fue superando progresivamente las dificultades idiomáticas, Almonacid pudo superar exitosamente su primera sesión de 1914, razón por la cual el Aero Club de Francia le otorgó su brevet, es decir, su certificado como piloto oficialmente reconocido por el gobierno francés.

Vientos de guerra marcan radicalmente su destino

A principios de agosto de 1914, la fatídica sombra de la guerra se cernía sobre el panorama europeo. Francia, que entraba de lleno a la misma como aliada de los británicos, tenía un viejo y odiado enemigo⁶² de gran estatura que enfrentar: Alemania. El piloto argentino, en gratitud y admiración de la tierra que lo cobijaba, no dudó un instante en ofrecer sus servicios.⁶³

⁵⁹ GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 31.

⁶⁰ ONETO, José Tomás, “Almandos Almonacid. “El Cóndor Riojano”, en: LA VOZ DEL INTERIOR, 4 de septiembre de 1994, en: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 48.

⁶¹ GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Págs. 31-32.

⁶² El cual, tras la guerra franco-prusiana (1870), se había quedado como fuerza victoriosa con las regiones de Alsacia y Lorena.

⁶³ Federico Rivas, corresponsal de la revista Caras y Caretas, al preguntarle los motivos de su alistamiento en las fuerzas francesas, obtuvo la siguiente respuesta del aviador riojano: “Influyeron varias cosas para que me incorporase a las filas francesas. Mi cariño a Francia por un lado, un poco de deseo de aventura y curiosidad hacia el peligro por otro lado, me decidieron a que me alistase. Precisamente cuando empezó la contienda me encontraba ensayando un nuevo aparato de mi invención, que no podré continuar hasta que esto termine.”; en: MERCADO, Manuel Gregorio, “Capitán Vicente

Considerando amenazada la libertad de Francia, Almonacid se enrola en la Legión Extranjera el 10 de agosto, eligiendo la aviación. Dos días más tarde ingresa como piloto y el 12 de septiembre obtiene el brevet militar, siendo destinado a la escuadrilla 35 estacionada en Poperinhe (Bélgica) a disposición del 32° Cuerpo de Ejército.⁶⁴

Incorporado como piloto de la recientemente creada fuerza aérea francesa, se le encargó la realización de vuelos de vigilancia sobre el cielo parisino. Si bien llevaba a cabo su misión con toda celeridad, su deseo de participar más activamente en el combate frente a frente con el enemigo lo llevó a solicitar su traslado a una unidad del frente, donde pudiera alimentar mucho más su espíritu de aventura con más acción y riesgos que afrontar.

*"Entré de soldado aviador y fui incorporado a una escuadrilla que operaba en el campo atrincherado de París. ¡Poco peligro, che! Estar de guardia constantemente para impedir que los Taubes volasen sobre París, y entonces empezamos a hacer vuelos de noche sobre la gran urbe. ¡Muy emocionante, che, y no exento de peligros! Pero así y todo no era esto lo que yo buscaba. Pedí que me enviaran al frente de batalla y conseguí que me agregasen a la 27 escuadrilla a la que ahora pertenezco. Nuestra misión tiene por objeto, dada nuestra proximidad de la frontera alemana, volar sobre territorio enemigo para bombardear estaciones y fábricas de municiones."*⁶⁵

Desde un primer momento, el piloto riojano fue reconocido por las audaces empresas que llevaba a cabo, demostrando siempre una increíble capacidad para afrontar los desafíos propuestos gracias a una personalidad que desbordaba de coraje y entrega total por la causa de su lucha.⁶⁶ La experiencia de los vuelos nocturnos en París, sumado a su propio ingenio, le llevaron además a proponer una novedosa estrategia de ataque sobre las posiciones germanas: la realización de vuelos nocturnos sobre territorio alemán, a fin de sorprender a las fuerzas enemigas y evitar que las mismas pudieran localizar los aviones en tan difíciles condiciones visuales.⁶⁷

Al preguntársele cuál había sido el vuelo más emocionante que había vivido, Almonacid rápidamente contestó con uno de estas arriesgadas misiones nocturnas:

"Pues hace poco no más. Recibí la orden de bombardear una fábrica de gases asfixiantes a unos ciento cincuenta kilómetros de la frontera. Salí a las cuatro de la mañana. Todavía hacía noche y puse un par de horas en hacer el viaje de ida, pues soplaban un viento norte bastante fuerte. Salvo la dificultad que

Almandos Almonacid", en: DIARIO EL INDEPENDIENTE, 6 y 7 de junio de 1977, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 24.

⁶⁴ ONETO, José Tomás, "Almandos Almonacid. "El Cóndor Riojano", en: LA VOZ DEL INTERIOR, 4 de septiembre de 1994, en: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 48.

⁶⁵ MERCADO, Manuel Gregorio, "Capitán Vicente Almandos Almonacid", en: DIARIO EL INDEPENDIENTE, 6 y 7 de junio de 1977, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 24.

⁶⁶ En uno de los informes oficiales sobre el desempeño de Almonacid, se señalaban los aspectos más importantes de su accionar: "Vicente Almandos Almonacid, argentino, alistado para la duración de la guerra. Piloto lleno de entusiasmos y de audacia. Bajo el fuego más violento, siempre ha terminado su reconocimiento con el más profundo desprecio del peligro, aunque en varias oportunidades el aparato fue alcanzado por el fuego enemigo." *Ibidem*, Pág. 49.

⁶⁷ Para poder llevar a cabo semejante y peligroso emprendimiento, el arriesgado argentino elaboró una táctica muy particular: "El riojano es sin duda, por su idiosincrasia, un ser atraído por lo imposible. Vicente Almandos Almonacid no podía negar la fuerza de sus ancestros. Nadie había desafiado la oscuridad de la noche comandando un precario biplano. Por lo tanto, los operativos de bombardeo se concretaban mientras había luz diurna. Impulsado por su espíritu intrépido, el Cóndor Riojano, en mitad de la noche, encendió un tanque de gasolina en la cabecera de la pista y despegó con su aparato rumbo a los campos de Alemania. Las trincheras enemigas nunca presintieron que un cargamento mortífero les llegaría desde la negrura del cielo. Terminado el bombardeo, Almonacid regresa a la base para aterrizar con toda precisión guiado por la improvisada baliza." GORDILLO, Edgardo, "El largo vuelo hacia el olvido", en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 33.

me oponía el viento, no tuve ningún contratiempo a la ida. Recién salía el sol cuando empecé a bombardear la fábrica que me habían designado. La séptima bomba causaba el efecto deseado, Casi [sic] se me vuelca el aparato, tan formidable fue la explosión. Bajé planeando para ver si había quedado aún algo por hacer y cuando estaba a poca altura pude observar que varios aeroplanos tomaban vuelo dispuestos a lanzarse en mi persecución. Sin perder un minuto empecé a tomar altura en vuelos en espiral, pues además por allá abajo las ametralladoras empezaban a funcionar. Cuando me encontré a unos mil quinientos metros me di cuenta que me encontraba rodeado de siete Aviatiks que se proponían cortarme la retirada. Descendí de nuevo y puse el motor a toda velocidad, tomando ventaja sobre los aparatos alemanes. Cuando ya casi me encontraba en territorio francés, mi corazón latía con menos fuerza, pues me sentí ya casi seguro de mi salvación. Por medio de una hábil maniobra logré atraerlos hacia la zona dominada por la artillería francesa, la cual comenzó un fuego incesante contra mis perseguidores, logrando descender dos de ellos y obligando a los otros a huir. Créame que cuando aterricé largué un respiro muy fuerte, pues aquel día sentí un poquito de miedo, pues vi la muerte muy cerca. Excuso de decirle que mi aparato estaba acribillado de balas. Esta acción me valió que me citasen en el Orden del Día y pocos días después recibía la medalla militar o sea la más alta recompensa.”⁶⁸

Tal como se puede comprobar en las últimas palabras de Almonacid, las autoridades francesas reconocían de inmediato el valor, la audacia y la efectividad de las difíciles misiones que llevaba a cabo el piloto argentino. Al finalizar la contienda bélica, había recibido las más altas condecoraciones que podía aspirar un militar en servicio, entre ellas nada menos que la insignia de caballero de la Legión de Honor.⁶⁹

Pero el reconocimiento a la labor del protagonista de esta historia no estaba sólo vinculado a sus habilidades en el aire; como técnico de aeronáutica, y en base a su experiencia como piloto, diseñó e implementó en los aviones galos una serie de artefactos bélicos que contribuyeron a darle más efectividad a las acciones llevadas a cabo por éstos contra posiciones del enemigo.

“Almonacid se queda un momento pensativo e instintivamente acaricia la cruz de cobre con la que se premia a los héroes. En la cinta de la cruz lleva dos palmas, dos citaciones en el Orden del Día. Después se levanta y nos muestra unos aparatos de su invención. Uno es un lanzabombas, de un mecanismo sencillísimo, y otro un viseur para el mismo lanzabombas. Nos explica el funcionamiento con una amabilidad extrema y con la misma modestia con que nos hizo sus emocionantes relatos.”⁷⁰



⁶⁸ MERCADO, Manuel Gregorio, “Capitán Vicente Almandos Almonacid”, en: DIARIO EL INDEPENDIENTE, 6 y 7 de junio de 1977, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Págs. 25-26.

⁶⁹ Otro de estos célebres reconocimientos fue la Cruz de Guerra, la cual fue obtenida luego de que sobreviviera con mucha audacia y fortuna tras un vuelo de reconocimiento sobre posiciones enemigas. El propio Vicente Almandos Almonacid relató de la siguiente forma cómo se desarrollaron los hechos: “Fui encargado por el Estado Mayor para hacer unas fotografías de unas posiciones alemanas. Conseguí mi propósito y volaba de nuevo hacia el campo francés y cuando estaba próximo a éste, uno de los obuses que los alemanes disparaban contra mi aparato destruyó casi por completo una de las alas de éste, poniéndome en un grave aprieto para aterrizar. Descendí como una flecha y casi pierdo el conocimiento, pues no veía absolutamente nada. El aparato chocó contra el suelo con bastante violencia y por fortuna yo no recibí el menor rasguño.”. *Ibidem*, Pág. 26.

⁷⁰ *Ibidem*, Pág. 26.

El ansiado regreso a su tierra

Pese a todos los logros obtenidos y una vida asegurada en territorio galo,⁷¹ “*El Rastreador de Estrellas*” (como se lo conocía entonces) soñaba con volver a su patria. El fin de la guerra ya no le deparaba desafíos que enfrentar en Francia, y con todo el bagaje de conocimientos y experiencias conseguidas en esos cuatro años de intensa vida creía, esta vez, que había llegado el momento del regreso.

Finalmente en 1919, atravesó el Océano Atlántico escoltado por una escuadrilla de aviones franceses como jefe de división de la Misión Aeronáutica Francesa, arribando al país el 6 de septiembre de dicho año.

Un comité de recepción, integrado entre otros por personalidades de la talla de Joaquín V. González, Enrique Loncán y Belisario Roldán, entre otros, preparó un recibimiento acorde a la figura del aviador riojano. Su comprovinciano González pronunció un emotivo discurso de bienvenida, donde lo llamó el “Centinela de los Andes”; posteriormente, “El pueblo de Buenos Aires le tributa una calurosa bienvenida a lo largo de la Avenida de Mayo, que él acepta con la modestia y la nobleza que habría de caracterizar su vida.”⁷²

Al poco tiempo conoció a Dolores “Lola” Güiraldes –hermana del autor de “*Don Segundo Sombra*”-, con quien entabló una profunda relación amorosa. Contrajeron matrimonio en 1920, y por invitación de González pasaron su “luna de miel” en la casona de Samay Huasi, próxima a Chilecito.

Sin embargo, la vida más tranquila de Almonacid no había hecho mella en su espíritu aventurero. Envuelto en un sediento deseo de afrontar nuevos desafíos, y teniendo presente el apelativo de “*Centinela de los Andes*” que González le había tributado, el inquieto riojano descubrió pronto su nueva misión.

Buscando legarle a su patria una acción digna de ser recordada a través del tiempo,⁷³ decidió emprender el cruce de la Cordillera de los Andes, pero destacándose de sus antecesores en el hecho de que la travesía se realizaría de noche.

Al conocerse el propósito de la nueva empresa del ilustre riojano, muchos de sus comprovincianos emprendieron la tarea de recolectar los fondos para comprar el avión que pudiera hacer realidad su sueño. El gobierno francés, al notificarse del anhelo de Almonacid, decidió obsequiar el aparato⁷⁴ para la concreción del viaje, sosteniendo que “los aviones franceses no se venden para el capitán Almonacid, se le regalan.”⁷⁵

De esta manera, y con todo finalmente listo, había llegado la hora de arriesgar nuevamente su vida en pos de un ideal.

⁷¹ En 1919 fue ascendido al grado de Capitán por parte del gobierno francés. Al llegar a la Argentina, y por disposición del Estado Nacional, se le reconocía dicha graduación militar en nuestro país, aunque algunas fuentes sugieren que esta medida, finalmente, no fue efectivizada.

⁷² GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 38.

⁷³ “Lleno de fervor patriótico escribía por entonces: “Voy a lanzarme a los espacios a beber la luz de las alturas. ¡Quiero buscar para mi patria algo digno que ofrecerle!” Ibídem, Pág. 39.

⁷⁴ Se trataba de un biplano Spad con motor de 200 HP.

⁷⁵ Información extraída de: http://es.wikipedia.org/wiki/Vicente_Almandos_Almonacid, noviembre de 2009.

“Una noche de mayo de 1920 despegó desde Mendoza y, guiado únicamente por el instrumental de vuelo, pone rumbo hacia las cumbres de Los Andes. No sólo habría de ser un cóndor en su vida, sino también un cóndor imposible que remonta la inmensidad en la mitad de la noche. Sobre las alternativas de la aventura poco se sabe. Su protagonista de siempre fue reacio a relatar sus hazañas. Sólo ha trascendido que al concretar su aterrizaje en una playa cercana a Valparaíso, en plena oscuridad, el aparato se detuvo en su carreteo. La suerte sigue siendo una compañera inseparable del capitán.”⁷⁶

LA LLEGADA TRIUNFAL DE ALMANDOS ALMONACID



La grandiosa manifestación tributada al glorioso piloto a su retorno a la capital. — En el ángulo el retrato.

NUESTRAS páginas fueron engalanadas con el retrato del capitán aviador Vicente Almandos Almonacid, al iniciar la sección informativa de nuestro número 1123, el 10 de abril de 1920; con motivo de haber cruzado en vuelo nocturno la Cordillera de los Andes aquél intrepido aviador, cuyas hazañas en el frente francés durante la gran guerra fueron notorias. Hicimos igualmente conocer en dicha información los aspectos más culminantes que había alcanzado el delirante recibimiento que el pueblo de Buenos Aires hizo al capitán Almonacid, entusiasmo que le valió ser conducido en triunfo apenas llegado a la estación Retiro, en brazos de una verdadera muchedumbre.

Recorte de la revista semanal ilustrada Caras y Caretas, Buenos Aires, 10 de abril de 1920

La Aeroposta Argentina

En diciembre de 1918, la línea de aeronavegación comercial fundada en 1917 por Pierre-Georges Latécoère lograba concretar su primer servicio de transporte entre Toulouse y Barcelona. El gran suceso de la primera empresa aerocomercial del mundo hizo que la misma extendiera pronto sus servicios entre el país galo y otros puntos de la geografía española, llegando incluso a unir los cielos

⁷⁶ GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 40.

Europeos con otras ciudades del norte africano. A pesar del enorme peligro de surcar los países africanos, los intrépidos pilotos de la línea francesa hicieron posible que la misma pudiera conectar, hacia 1925, París con Dakar.

Pese al notable logro obtenido por Latécoère, éste tenía un sueño aún mucho mayor por hacer realidad: extender la cobertura de sus servicios hasta América del Sur. Para ello, no dudó en solicitar el asesoramiento de alguien que seguía siendo todo un héroe para los franceses, como lo era Vicente Almandos Almonacid. Éste, sabiendo de la importancia de fomentar este nuevo y más eficaz medio de comunicación, obtuvo del gobierno argentino la concesión para la Compañía General Aéropostale⁷⁷ del transporte del “[...] 25% de la carga postal entre Buenos Aires y Europa.”⁷⁸

La relación entre la Aéropostale francesa y Almonacid se fue profundizando aún más, debido a la intención que tenían los franceses de ampliar sus servicios dentro del territorio argentino. El capitán riojano consintió en la idea, pero poniendo como condición que la nueva empresa a crearse como filial de la europea fuese integrada en su mayor parte por ciudadanos de su país.



1. Marcel Bouilloux-Lafont dueño y fundador de Aéropostale. 2. Antoine de Saint Exupéry. 3. Vicente Almandos Almonacid.

Según testimonios de su sobrina María Emma Castro Almonacid, en defensa de los intereses comerciales franceses se le habría sugerido adoptar la ciudadanía de esa nación, respondiendo Almonacid con una negativa terminante.

El Acta Constitutiva de la Aeroposta Argentina S. A. se rubricó legalmente, el día 5 de septiembre de 1927, estableciendo su sede en la Calle Reconquista Nº 240 de la Capital Federal, como resultante de las negociaciones, Aeroposta Argentina SA., con carácter de filial Argentina de la “Compagnie Générale Aéropostale”, por parte de los señores Agustín Melián, en representación de Marcel

⁷⁷ El 11 de abril de 1927, Pierre Georges LATECOERE había vendido el 93% del capital en acciones de Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques por la suma de 30 millones de francos a Marcel BOUILLLOUX-LAFONT, presidente de SUDAM. Marcel BOUILLLOUX-LAFONT, quien bautizó su nueva compañía como Compagnie Générale Aéropostale.

⁷⁸ *Ibidem*, Pág. 41.

Bouilloux-Lafont; Alberto Dodero, Gastón Fouvell Rigo Lleau, Alejandro Menéndez Behety, Luis Nicol, Guillermo Padilla, Raúl A. Razzio, Emmanuel de Sieyes y Vicente Almandos Almonacid, quien aparte de figurar como uno de los fundadores, se le otorgó el cargo de director, gerente y técnico de la empresa.⁷⁹

Sólo recién el 13 de enero de 1929 la Aeroposta Argentina S.A. pudo iniciar sus operaciones de aeronavegación comercial, uniendo en sus primeros vuelos Buenos Aires con Asunción.⁸⁰ Teniendo en cuenta la falta de pilotos locales lo suficientemente preparados para manejar las flamantes unidades adquiridas por la compañía,⁸¹ Almonacid contrató los servicios de los más experimentados aviadores franceses, entre ellos figuras tan notables como Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz y Henri Guillaumet.



Estampilla argentina en la cual se observan los pilotos de Aeroposta Henri Guillaumet, Vicente Almonacid y Jean Mermoz

La vital importancia que pronto cobró la Aeroposta Argentina como medio rápido y efectivo de comunicación entre distintos y alejados puntos de nuestro país hizo que al entrar la empresa en crisis durante los difíciles años treinta, ésta fuese auxiliada por el Estado nacional.

“Era por entonces la Patagonia, con su naciente productividad petrolífera, la zona del país que más necesitaba un transporte rápido que la uniera con la capital. Como consecuencia, Aeropostal inicia sus

⁷⁹ *Ibíd.*, Pág. 41.

⁸⁰ Debido a las condiciones técnicas de la época, esta ruta aérea debía realizar dos escalas intermedias en Monte Caseros y Posadas. “Como consecuencia, el gobierno paraguayo nombró a Vicente Almandos Almonacid fundador del servicio aerpostal Asunción-Buenos Aires.” GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 42.

⁸¹ Los primeros aviones de la Aeroposta Argentina fueron monomotores Breguet 11 y Laté 25, con capacidad para transportar cuatro pasajeros. Información extraída de: http://www.aeroespacio.com.ar/581/site/_1920-1939.htm, noviembre de 2009.

vuelos pioneros hacia la zona austral, uniendo en 1930 Buenos Aires con Río Gallegos, con escalas en San Martín y Puerto Deseado. Por otra parte, el año anterior se había iniciado el servicio entre Santiago de Chile y la capital argentina, con escala en Mendoza. La empresa sufrió deterioros económicos durante 1931, lo que obligó a cancelar los vuelos a Asunción y Santiago de Chile, manteniendo el servicio a la Patagonia. Finalmente el gobierno argentino, consciente de la importancia del transporte aéreo, por medio de la Dirección de Aeronáutica Civil, toma a su cargo la explotación de los vuelos a la Patagonia, creando Aeropostal Argentina, antecesora directa de AEROLÍNEAS ARGENTINAS.”⁸²

Las últimas aventuras del “Cóndor Riojano”

Un hecho inesperado volvería a estremecer los ánimos de Almonacid: el conflicto entre Paraguay y Bolivia volvía a traer vientos de guerra sobre el continente y, como no podía esperarse otra cosa del riojano, éste pronto se comprometió a dar sus servicios al gobierno guaraní, con el que mantenía una estrecha relación en esos años.

Fue así que en 1932 ofreció sus servicios para organizar la fuerza aérea de ese país, llegando inclusive a juntar fondos para la adquisición de aviones a partir de la venta de objetos particulares de un altísimo valor simbólico y material.⁸³



Al término de la contienda, en la que Paraguay logra recuperar el territorio en disputa, Vicente Almandos Almonacid es distinguido como “*Mayor Honoris Causa*” y comendador de la Orden Nacional del Mérito, siendo de esta manera otro de los argentinos, como fue el caso del Dr. Esteban Laureano Maradona, cuya actividad en ese vecino país durante la guerra fue reconocida con los más altos honores y distinciones.

Tiempo después otro tiempo de guerra volvería a sorprenderlo, y nuevamente estando en Francia. El nazismo avanzaba a pasos agigantados sobre el suelo galo, y en esa invasión había muy pocas

⁸² GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 42. “Al promediar los años ’40 venció la concesión y la aerolínea se transformó en sociedad mixta, modalidad que el estado argentino continuó con otras compañías similares como FAMA, ALFA y ZONDA. Hacia fines de 1949 las cuatro empresas fueron nacionalizadas, surgiendo de la fusión Aerolíneas Argentinas, constituida legalmente el 7 de diciembre de 1950.” Información extraída de: http://www.aeroespacio.com.ar/581/site/_1920-1939.htm, noviembre de 2009.

⁸³ El periodista Jorge González Iramain, citado por Edgardo Gordillo, hace la siguiente referencia sobre este hecho: “Almonacid necesitaba dinero para adquirir aviones para el Paraguay. Ante la emergencia, no duda en vender sus condecoraciones francesas, que no sólo tenían valor simbólico.” GORDILLO, Edgardo, “El largo vuelo hacia el olvido”, en: Revista Encuentro, 1988, Pág. 29, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 42.

contemplaciones con edificaciones y poblados que se hallaran a su paso. Almonacid, que por entonces era cónsul argentino en Boulogne-Sur-Mer durante la arremetida germana de 1940, se las ingenió para proteger la histórica casa donde vivió sus últimos años el General José de San Martín, utilizando para ello todo su prestigio y demostrando una gran capacidad de acción diplomática. Esta sería, finalmente, la última batalla de su vida, ya que concluida la guerra regresó al país y se entregó de lleno a disfrutar de su familia.

Radicado en Buenos Aires, vivió rodeado del afecto de sus seres queridos hasta el 16 de noviembre de 1953, cuando la enfermedad que le aquejaba pudo hacer lo que mil bombas y proyectiles nunca habían logrado concretar: *acabar con la existencia física del legendario "Cóndor Riojano"*.

Una vida de película

La valentía demostrada por los bravos y arrojados pilotos de la Fuerza Aérea Argentina durante el conflicto armado con Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas e islas del Atlántico Sur merecieron, por parte de propios y extraños, el reconocimiento por la capacidad y el valor demostrado en condiciones de lucha por demás difíciles.

Si se quiere, se podría decir que quienes se arrojaban a la acción frente a los poderosos navíos de una de las mayores potencias mundiales eran los descendientes de una tradición que había empezado un intrépido riojano en las fuerzas francesas durante la Primera Guerra Mundial; sin saberlo, por supuesto, Vicente Almandos Almonacid daba inicio en 1914 a una tradición de grandes pilotos que la fuerza aérea militar, pública y privada de este país ha dado a lo largo de casi un siglo de existencia, la cual ha cosechado y sigue haciéndolo grandes muestras de reconocimiento por sus pares a nivel internacional.

En cuanto a Almonacid, el paso del tiempo fue jugándole una mala pasada, pues salvo contadas acciones⁸⁴ su legado se fue perdiendo progresivamente con el transcurrir de las últimas décadas, hasta el punto de que hoy gran parte de sus compatriotas desconoce lo que fue una vida que, para muchos de quienes algo saben de ella, no dudan en calificarla como "de película". En la misma, de seguro, podría ir la siguiente escena, la cual transcribimos a continuación como nuestro sencillo recordatorio a la figura del gran riojano.

"En una de las limitadas licencias que en función de descanso y sosiego le había concedido el alto mando francés, y estando en París bajo la frígida temperatura de fines de enero de 1918, Almandos Almonacid, luego de reequiparse de ropa (uniforme, capota y quepas flamantes) reunióse con un grupo de argentinos en un salón de té. Su immaculado atuendo motivó en seguida cierta repulsa por parte de un coro de contertulio que llenaban el mencionado salón, vinculándolo (esto ocurría con frecuencia en Francia) con uno de los tantos rezagados que solían estacionarse en la retaguardia eludiendo el combate.

Pullas, indirectas y alusiones despectivas menudearon entonces y su esperada reacción inquietaba a

⁸⁴ "[...] a iniciativa de la Junta de Historia y Letras de La Rioja, acta Nº 100, se solicitó al Poder Ejecutivo Nacional el nombre de Vicente Almandos Almonacid para el aeropuerto de esa capital, lo que así fue dispuesto por el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea y determinado por nota el 24 de agosto de 1971, fecha desde la cual se lo denomina "AEROPUERTO LA RIOJA – CAPITÁN VICENTE ALMANDOS ALMONACID". INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONÁUTICA "JORGE NEWBERY", 1977, citado por: ORTIZ, Juan Aurelio, ob. cit., Pág. 51.

*sus amigos, pero aquel, sin inmutarse, les dijo: "Déjenlos, a mí no me molestan". Como las burlas acrecían y sus amigos comenzaban ya a incomodarse ante su pasividad, éste abandonó de pronto su asiento. Dirigiéndose hacia un perchero colgó allí el capote, del cual no se había desprendido aún. De regreso a su sitio, ese público, adverso y confundido, pudo observar que de su pecho colgaba una constelación de honrosos atributos ganados en acciones de guerra. El estupor fue unánime y las excusas tradujéronse en estruendosos aplausos y vítores. La totalidad de la concurrencia se unió en un jubiloso agasajo que Almandos Almonacid recibió durante toda una tarde."*⁸⁵

José Antonio Casas
Profesor en Historia
República Argentina

Bibliografía

OLIVERA, Justo Lindor. *Doctor Maradona*. Ediciones Corregidor, Buenos Aires, 2009.

ORTIZ, Juan Aurelio. *Los Vicente Almandos Almonacid*. Descendientes de chuqueños, s/e, La Rioja, 2001.

<http://huellasdelahistoria.com>

Vicente Almandos Almonacid: El Condor riojano. <http://earlyaviators.com/ealmona2.htm>

Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



⁸⁵ *Ibidem*, Págs. 51-52.

VII. AVIONES CON HISTORIA



Avión Douglas DC-9-14

Magnífica ilustración realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes donde ilustra el vuelo del DC-9-14 de Aeroandina

Único avión “Douglas DC-9” que operó en Chile

Uno de los aviones comerciales más representativos de la década de los sesenta, fue el Douglas DC-9. Jet bimotor con capacidad de 80 pasajeros, que se complementó perfectamente con su hermano mayor, el jet cuádrimotor Douglas DC-8.

Su diseño fue una concepción totalmente nueva, bimotor, cola en T y alas pequeñas, pensado para realizar rutas de corto y mediano alcance. La fabricación comenzó en el año 1965 y se extendió hasta 1980. Su producción alcanzó las 976 unidades. Posterior al año 1980, mediante la fusión con McDonnell y luego con Boeing, se desarrollaron versiones denominadas McDonnell Douglas MD y Boeing, siendo el B-717 el último de esta dinastía.

El primer vuelo como prototipo se realizó el 25 de febrero de 1965 y el cliente de lanzamiento fue Delta Airlines.

Este avión de pasajeros fue muy popular y muchas aerolíneas comerciales a nivel mundial lo utilizaron. En la región latinoamericana, Argentina fue uno de sus grandes operadores.



*Fotografiado en Aeroparque, Buenos Aires en abril de 1999, McDonnell Douglas MD-82 de Dinar Aerolíneas
(Claudio Cáceres Godoy)*

Operación en Chile

En el mes de enero de 1980 nace Línea Aérea Andina Ltda., “Aeroandina” comenzando a operar con un avión Convair 240 arrendado a International Aircraft Sales Service, mediante contrato de fecha 27 de diciembre de 1979.

Si bien es cierto el modelo era 240, fue modificado reemplazando sus plantas motrices originales, Pratt & Whitney R-2800, por nuevas turbinas Rolls Royce Dart, pasando a denominarse *Convair 600*.



Posado en el Aeropuerto de Los Cerrillos, el Convair 600 de Aeroandina (Colección Claudio Cáceres Godoy)

El avión Convair 600 de Aeroandina matriculado CC-CIK, contaba con 48 asientos y realizó las rutas a Temuco y Concepción, desde Los Cerrillos en Santiago, con cuatro frecuencias a la semana. Luego se adicionaron las ciudades de Osorno por el sur y La Serena por el norte.

Un año más tarde, Aeroandina, realiza un *wet lease* con la empresa aérea española “Spantax” que permitió la llegada de un jet bimotor Douglas DC-9-14, con capacidad de 90 pasajeros en clase única.



Fotografía de Francisco Andreau del DC-9 de Aeroandina - Spantax, posado en Los Cerrillos.

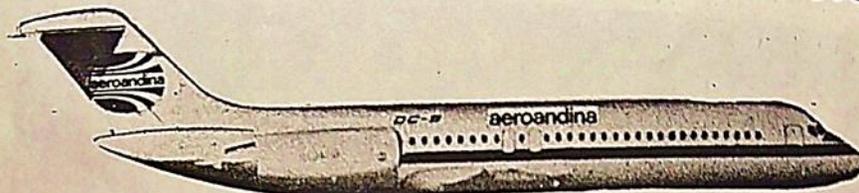


Logotipo de Spantax

El avión comienza sus operaciones el día sábado 24 de enero del año 1981, con tripulación de la compañía de España, sirviendo las rutas al norte de Antofagasta y Calama, mientras que hacia el sur, voló hacia Concepción, Puerto Montt y Balmaceda.

AEROANDINA

INCORPORA A SU FLOTA LOS DC 9 PARA BRINDARLE EL MEJOR SERVICIO



ANTOFAGASTA SANTIAGO \$ 4.990
ANTOFAGASTA CALAMA \$ 990

Para su mejor atención y comodidad Aeroandina refuerza su flota con los modernos DC 9, los aviones más eficientes del mundo, con llegada al aeropuerto "Los Cerrillos" lo que significa economizar tiempo y dinero.

| DIA | Antofagasta Santiago | | | Santiago Antofagasta | | |
|-------------------------|----------------------|---------|-------|----------------------|---------|-------|
| | Salida | Llegada | Avión | Salida | Llegada | Avión |
| Martes, jueves y sábado | 16.00 | 17.45 | DC 9 | 10.30 | 12.15 | DC 9 |
| DIA | Antofagasta Calama | | | Calama Antofagasta | | |
| | Salida | Llegada | Avión | Salida | Llegada | Avión |
| Martes, jueves y sábado | 12.45 | 13.20 | DC 9 | 15.00 | 15.35 | DC 9 |

Consulte a su agente de viajes y prefiera
Aeroandina, primera de verdad.



Ventas y Reservas
Fritz Viajes
Prat 272 - fono: 224575
Antofagasta

El Douglas DC-9-14 (MSN 45699⁸⁶), fue entregado por la fábrica el 12 de agosto de 1965, fue utilizado inicialmente por Delta Airlines, posteriormente pasó a Southern Airways en marzo de 1973 y luego para Spantax de España en febrero de 1974, donde recibió la matrícula EC-CGZ, con la cual operó en Chile.

Este avión tiene la particularidad de ser el único Douglas DC-9 que haya volado en alguna línea aérea chilena en toda la historia y portaba algunas “rarezas”, como tener logos y nombre de la compañía Spantax, en el lado derecho del fuselaje, mientras al lado izquierdo, en su proa y en el timón, llevaba el logotipo de Aeroandina y este mismo nombre en el fuselaje.



Tripulación del DC-9 posando para la prensa en Antofagasta (Colección Claudio Cáceres Godoy)

Las operaciones del Douglas DC-9-14, se extendieron tan solo en el período de enero y febrero del año 1981, siendo devuelto a su arrendador en Estados Unidos.

Posteriores registros

Los posteriores registros de esta aeronave, dan cuenta del arriendo de este avión a Emerald Air en febrero de 1984 con matrícula N932EA; luego a Braniff International Airlines en junio de 1991; a continuación, a Air Margarita en enero de 1993 (YV-830C) y finalmente a Allegro Airlines en marzo de 1994 (XA-SNR).

El avión tuvo un accidente al aterrizar en Tampico, México, el 14 de mayo de 1996, fecha desde la cual se registra que habría quedado sujeto a reparación.

⁸⁶ MSN. Manufacturer Serial Number



Fotografiado el 6 de diciembre de 1991, por eLaRef, en el aeropuerto de Opa-locka, Florida, USA.



Avión posado en marzo de 1994 en el aeropuerto de Ciudad de México "Licenciado Benito Juárez"

Fuente: Planespotters.net. Fotografía de Augusto Gómez Rojas

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Agradecimientos:

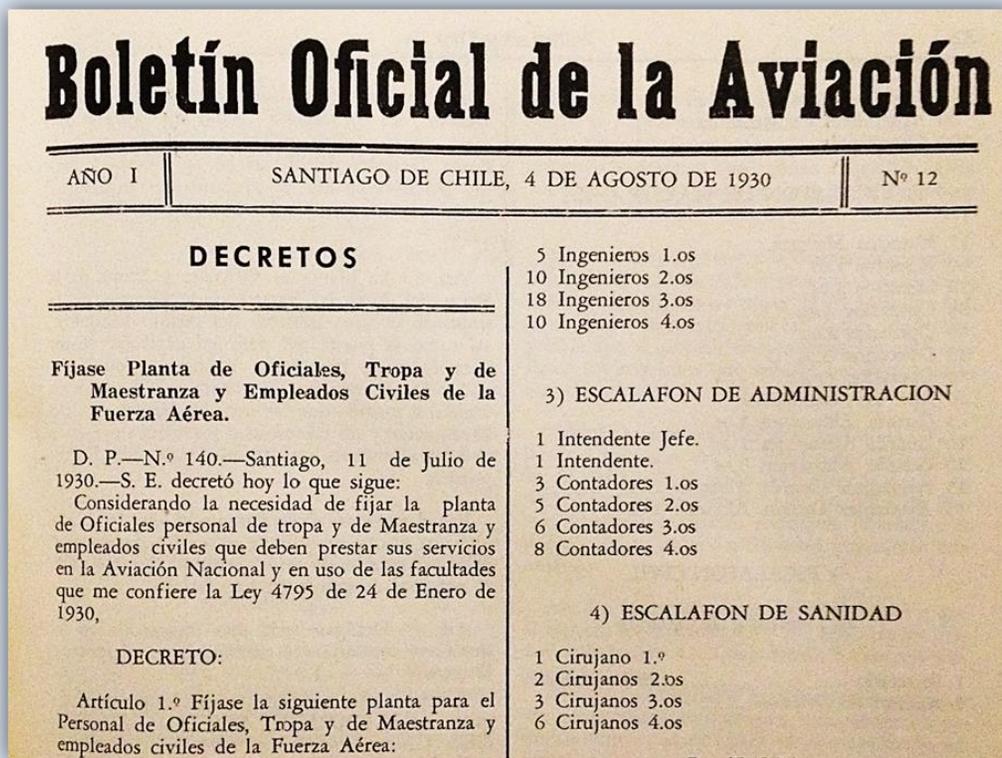
Francisco "Paco" Andreau
Rodrigo Santamaría

Bibliografía:

Diario El Sur de Temuco
Diario El Mercurio de Antofagasta
https://es.wikipedia.org/wiki/McDonnell_Douglas_DC-9
Siminic Ossio, Iván. **36 Años de Aviones Jet en las Aerolíneas Chilenas (1964-2000)**. MNAE
<https://www.planespotters.net>
Archivos Claudio Cáceres Godoy

VIII. SABÍA USTED?

...que hace 89 años atrás, *Boletín Oficial de la Aviación* N°12, de fecha 4 de agosto de 1930, establecía la primera planta de Oficiales, Tropa y de Maestranza y Empleados Civiles de la Fuerza Aérea?



ANTECEDENTES GENERALES

Los oficiales de los servicios de la Fuerza Aérea de Chile, han estado presente en la institución desde su misma creación. Esto queda ratificado a través del decreto D. P. N° 140, de fecha 11 de julio de 1930, el cual fijó la primera "*Planta de oficiales, tropa y de maestranza y empleados civiles de Fuerza Aérea*".⁸⁷

En este se señalaba que para el caso de los oficiales, junto a los escalafones de guerra, ingenieros y administración, también estaba contemplado un escalafón de Sanidad, el cual debía estar constituido por un Cirujano 1°, dos Cirujanos 2°s, tres Cirujanos 3°s y seis Cirujanos 4°s.

Teniendo esto en consideración, el mencionado escalafón comenzó a ser tripulado por medio de decreto D. P. N° 155 del 15 de julio de 1930, cuando se nombró a los primeros Oficiales de Sanidad. En este caso, el honor de ser el primer oficial de sanidad y también el primer oficial de los servicios de la Fuerza Aérea de Chile, le correspondió al Cirujano 1° Agustín Inostroza Pérez.⁸⁸

⁸⁷ Boletín Oficial de la Aviación N°12, de fecha 4 de agosto de 1930, p. 81

⁸⁸ Boletín Oficial de la Aviación N°15, de fecha 4 de septiembre de 1930, p. 134

Él previamente ya había sido parte de la Escuela de Aviación desde 1925 como Cirujano 3°, cuando ésta aún era parte de la Aviación Militar del Ejército. Es digno de mencionar, que el doctor Inostroza se encontraba presente para la histórica fotografía, tomada en las afueras del casino de oficiales de la Escuela de Aviación, con motivo de la creación de la Fuerza Aérea, actividad que contó con la presencia de las más altas autoridades del país. Igualmente, el doctor Agustín Inostroza luego continuó su carrera en la institución, hasta convertirse en Comodoro Cirujano el año 1945, grado equivalente a un actual General de Brigada Aérea (S), siendo el primero de su escalafón en ostentarlo.⁸⁹

Del mismo modo, cabe destacar que, en el decreto antes señalado, que conformó el Escalafón de Sanidad, también se nombró como Cirujano 3° a los señores Aurelio de la Fuente Acuña, Claudio Salas Rodríguez, Gabriel Moya Parada y Santiago Haeberle Vivanco. Posteriormente, el 13 de agosto de 1930, también se nombró como Cirujano 2° al señor Luis Vivanco Corbalán, el cual fue destinado al Grupo de Aviación N°2, que en aquella época se encontraba apostado en la Base aeronaval de Quintero.⁹⁰

Asimismo, se debe precisar que como el decreto que fijaba la planta del Escalafón de Sanidad, mencionaba que sólo podía haber tres Cirujanos 3°s y en ese momento habían cuatro, se produjo el primer ajuste, pues el 20 de octubre de 1930, el Cirujano 3° Aurelio de Fuente Acuña fue ascendido a Cirujano 2°, cumpliéndose con lo estipulado⁹¹.



Otro Oficial de Sanidad digno de mencionar y que estuvo sirviendo desde la primera época, fue el General de Brigada Aérea (S) Raúl Yazigi Jáuregui,⁹² cuyo nombre incluso es el patronímico del

⁸⁹ Generales Fuerza Aérea de Chile 1930-1959, Colección Historia Aeronáutica de Chile, Museo Nacional Aeronáutico de Chile, s/a, Tomo I, pp. 136-137.

⁹⁰ Decreto D. P. N°0208 del 13 de agosto de 1930, Boletín Oficial de la Aviación N°17, de fecha 17 de septiembre de 1930, p. 147

⁹¹ Decreto DP. N° 0316 del 20 de octubre de 1930, Boletín Oficial de la Aviación N°25, de fecha 19 de noviembre de 1930, p. 225

⁹² Generales, *Opus Citatus*, pp. 228-229.

Hospital Institucional. Él inició sus servicios como ayudante del servicio médico en el Cantón de Aviación “El Bosque”, desde el 1 de julio al 31 de diciembre de 1930.⁹³ Sin embargo, antes de cumplirse este periodo pasó a integrar la planta institucional, pues con fecha 29 de noviembre de 1930, fue nombrado con el título de Cirujano 4° y fue destinado a la Escuela de Aviación.⁹⁴

Para el caso del servicio dental, se puede señalar que estos oficiales también estuvieron desde un comienzo en la institución, pues estaban insertos dentro del Escalafón de Sanidad. En relación a esto, en un decreto que clasificaba al personal institucional se estableció:

“Pertenece al Escalafón de Sanidad:

Los Oficiales encargados del servicio médico y dental de la Fuerza Aérea.

*El personal de Tropa destinado a estos mismos servicios”.*⁹⁵

Dentro de estos oficiales, el primero de especialidad servicio dental fue el Cirujano 3° Carlos Norero Hontanera. Este se integró a la planta institucional mediante el decreto D. P. N° 1 del 5 de enero de 1931⁹⁶ y también fue destinado a prestar sus servicios al Grupo de Aviación N°2 en Quintero. No obstante lo anterior, cabe precisar que el cirujano dental Norero tampoco era nuevo en la Fuerza Aérea, pues ya había sido contratado previamente, pero en la condición de dentista civil, desde el 1 de mayo hasta el 31 de diciembre de 1930, según lo señala el decreto D. P. N°0186 del 15 de octubre de 1930.⁹⁷

Por otro lado, en relación a los oficiales de justicia, se puede señalar que al igual que los médicos y dentistas, estos también estuvieron integrados a la institución desde un inicio, pero con un matiz, pues ellos en un comienzo no estaban nombrados como oficiales de la Fuerza Aérea, sino que pertenecían a un escalafón civil de “*Empleados de Aviación*”, con rango de oficial. Así lo fijaba el mismo decreto D. P. N° 140 antes mencionado.⁹⁸

Dentro de la clasificación institucional de aquel entonces, este escalafón estaba constituido de la siguiente forma:

“Pertenece al Escalafón Civil:

Los empleados de aviación con rango de oficial: Secretarios, Auditores, Fiscales, etc.

*Los empleados civiles de aviación: Ingenieros Civiles, Químicos, Arquitectos, Cartógrafos, etc.”*⁹⁹

Como se señala en la transcripción anterior, el escalafón civil entre otros integrantes consideraba a un Auditor de Aviación, es así que con fecha 1 de enero de 1931, se nombró Auditor de la Subsecretaría de Aviación, al abogado Edelberto Alcaino Quijada, quien en la práctica, se convirtió en el primer oficial de justicia de la Fuerza Aérea de Chile.¹⁰⁰ Él, posteriormente fue asimilado en propiedad como oficial con el grado de Capitán de Bandada (J) y se desempeñó por varios años en la institución, hasta

⁹³ Decreto D. P. N° 0216 del 30 de agosto de 1930, Boletín Oficial de la Aviación N°26, de fecha 3 de diciembre de 1930, p. 241.

⁹⁴ Decreto D. P. N° 361 del 29 de noviembre de 1930, Boletín Oficial de la Aviación N°28, de fecha 20 de diciembre de 1930, p. 260.

⁹⁵ Boletín Oficial de la Aviación N°14, de fecha 28 de agosto de 1930, p. 116

⁹⁶ Boletín Oficial de la Aviación N°2, de fecha 17 de enero de 1931, p. 13

⁹⁷ Boletín Oficial de la Aviación N°21, de fecha 15 de octubre de 1930, p. 175

⁹⁸ Boletín Oficial de la Aviación N°12, de fecha 4 de agosto de 1930, p. 81 y 82

⁹⁹ Boletín Oficial de la Aviación N°14, de fecha 28 de agosto de 1930, p. 116

¹⁰⁰ Decreto D. P. N° 61 del 11 de marzo de 1931, Boletín Oficial de la Aviación N°8, de fecha 21 de marzo de 1931, p. 75

ascender al grado de Comodoro en 1940, convirtiéndose de paso en el primer oficial de los servicios en llegar al generalato.¹⁰¹

Dentro de los primeros generales destacados del escalafón justicia, también se encuentra el General Raúl Magallanes Barros, quien fuera el representante de la Fuerza Aérea de Chile, en el renombrado “*Convenio de Chicago*” de 1944.¹⁰² En esta instancia, se buscaba regular el derecho público internacional aeronáutico y se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

No obstante todo lo anterior, cabe destacar que los oficiales de los servicios son herederos de una rica tradición, que se encuentra arraigada en la historia militar chilena, para esto se debe recordar al doctor Ramón Allende Padín, quien fuera el jefe de las ambulancias chilenas en la Guerra del Pacífico o al cirujano Pedro Videla Ordenes. Este último murió heroicamente cumpliendo con su deber, durante el Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa.

Para el caso de los abogados la historia no es distinta, pues basta mencionar que el mismo comandante Arturo Prat Chacón se había titulado como tal y además, el principal impulsor de la aviación militar chilena, el General Arístides Pinto Concha, luego de ser herido en la batalla de Tacna, retornó a Santiago y tras reestablecerse terminó sus estudios de leyes, hasta en jurar como abogado.

Sandrino Vergara Paredes

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

¹⁰¹ Generales, *Opus Citatus*, pp. 102-103.

¹⁰² *Ibidem*, pp. 138-139.

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Detalle del encabezado de la noticia publicada en "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.

Eran casi a las cuatro de la tarde, cuando se realizó el **primer vuelo en aeroplano que se efectuaba en Chile y a continuación, ... el primer vuelo con pasajero.**

ANTECEDENTES GENERALES

La difusión periodística de los pormenores del magno evento aeronáutico y nacional, nunca antes observado en el país, aparentemente se vio opacado por las graves circunstancias que afectaron a Chile durante los preparativos de los festejos centenarios, nos referimos a la muerte del Presidente de la República, don Pedro Elías Montt, acaecida en la ciudad de Bremen, Alemania, casi a la media noche del 16 de agosto de 1910.

En la búsqueda de tan relevante hecho aeronáutico, sólo pudimos encontrar dos medios de prensa que informaron al público nacional, con más o menos relevancia de este gran suceso, nos referimos a los diarios *El Mercurio de Santiago* y a *El Diario Ilustrado*.

En ambos casos, la noticia fue anunciada obviamente el día lunes 22. Mientras *El Mercurio de Santiago* reproducía solo una breve nota en su página tres, el *Diario Ilustrado* lo publicaba en su portada, con toda espectacularidad la noticia, manifestando que **"habría sido el único medio presente"** durante los ensayos aéreos del avión "Voisin".



Dada la mala calidad de las fotografías que nos suministra el ejemplar impreso de El Diario Ilustrado, reproduciremos para referencia, dos fotografías similares a las publicadas, y que hoy se resguardan en el archivo fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.



(Copia textual del artículo publicado en “El Diario Ilustrado” del día lunes 22 de agosto de 1910.)

En el campo de la experiencia

Con las mayores precauciones, para evitar que acudieran algunos curiosos, se verificó ayer el primer ensayo del aeroplano que los señores Echeverría y Covarrubias encargaron a Europa para las fiestas del Centenario.

Toda la prensa ignoró la noticia, y sólo nuestro fotógrafo, deseoso de dar un record informativo á los lectores de “El Diario Ilustrado”, nos acompañó al improvisado campo de aviación.

Tomamos un tranvía y nos dirigimos a Ñuñoa, al fundo de los señores Cruz Montt.

En las puertas del fundo, con la cautela necesaria, nos internamos por los potreros cercados de alambre, y después de penetrar hasta cerca del fondo de la extensa propiedad de los señores Cruz Montt, nos encontramos frente al hermoso aeroplano “Voisin”, que con sus enormes alas blancas parecía desollar las ráfagas de viento que de tiempo en tiempo hacían temblar sus nervios de finos alambres de acero.

El campo de experiencias era un vasto potrero de unos 500 metros de largo por unos 200 de ancho, sin un solo árbol, pero, desgraciadamente, surcado por dos acequias, una pequeña de norte a sur, y otra de unos tres metros de ancho que corre de oriente a poniente, unos 150 metros antes de llegar al lado norte del potrero.

Saludamos amablemente al señor César Copetta, que debía pilotear el aparato, y le tomamos la primera fotografía inserta en la cual aparecen de pie, los señores Echeverría y Covarrubias, los dueños del Aeroplano, y el señor Cruz Montt, dueño del fundo en que se ensayaba el aparato.

Toda la concurrencia la formaban algunos íntimos de los señores nombrados, y casi todos los inquilinos del Fundo, que no cesaban de contemplar al hermoso “Voisin” y de hacer comentarios acerca si volaría ó no.

Cinco minutos después que habíamos tomado la fotografía anterior, montó el señor Copetta sobre su “Voisin” y mandó a sus mecánicos ayudantes que le dieran un impulso a la hélice para poner en marcha el poderoso motor Gnôme y constatar que estaba corriente. El ruido del motor llenaba con sus detonaciones la serenidad del paisaje que se extendía ante la vista de los pocos espectadores que presenciaban el primer ensayo de aviación en Chile.

El primer vuelo

Comprobado el buen funcionamiento del motor, empezaron las experiencias. Puesta en movimiento de nuevo la hélice, los ayudantes que sostenían el aeroplano por la parte de la cola, le soltaron y partió como un celaje sobre sus ruedas, para tomar vuelo; dio unas dos vueltas corriendo por el suelo y luego se presentó a nuestra vista uno de los espectáculos más emocionantes: las ruedas dejaron el suelo, y poco a poco comenzó a ascender, pasando por alto la acequia del extremo norte del potrero, y después de un hermoso viraje pasó por sobre los espectadores, situados al borde de la mencionada acequia, momento preciso en que nuestro fotógrafo tomó la única fotografía del primer vuelo en aeroplano efectuado en Chile.

Habíamos visto, por fin, volar a un aparato más pesado que el aire. Eran las 3.45 de la tarde, hora memorable para los que buscan los menores detalles en los grandes sucesos.

Varios espectadores corrimos a felicitar al señor Copetta, que piloteaba el aeroplano, cuando éste aterrizó, y multitud de campesinos rodearon el aparato, comentando de mil maneras lo que sus ojos acababan de ver.

Un momento de descanso, y el señor Copetta subió de nuevo en su aparato, llevando al señor Daniel Echeverría como pasajero. Partió deslizándose por el suelo para tomar vuelo; pero en una de las acequias, después de la primera vuelta, una de las ruedecitas en que se apoya la cola, chocó bruscamente y quebró uno de los montantes, y hubo de detenerse el aeroplano. En unos cuantos minutos se repuso la pieza quebrada, y después de ponerlo frente al campo de experiencias, montó de nuevo el señor Copetta y se dispuso a efectuar nuevos vuelos.

La caída

Partió con la facilidad de los anteriores vuelos, y a poco de recorrer una distancia de unos 20 metros, se elevó suavemente hasta unos 15 metros de altura, haciendo un hermoso viraje que todos aplaudimos, y siguió su vuelo al sur, donde también viró con suma facilidad y tomó al norte, alcanzando la altura anterior; pero al llegar al extremo norte del potrero, viró con suma rapidez, y una ráfaga de viento, sin duda, levantó el ala derecha y cayó bruscamente a tierra, del costado izquierdo.

Corrimos al sitio en que había chocado con el suelo, y pudimos ver al señor Copetta, que salía de entre los maderos quebrados, recruzados de alambres, y decir con serenidad: “No ha sido nada”.

Efectivamente, el señor Copetta fuera de un rasguño en la mano derecha, no había sufrido, por suerte nada. No así el “Voisin”, que tenía toda el ala izquierda hecha pedazos, como también el timón de profundidad.

Los espectadores, que momentos antes celebrábamos con entusiasmo los hermosos vuelos del intrépido piloto, lamentábamos la mala suerte que venía de privarnos por el momento del espectáculo más emocionante que puede ofrecernos el progreso actual.

El público de Santiago se verá privado, por algunos días, de darse el placer de presenciar un vuelo en aeroplano, mientras se procede á reparar los desperfectos sufridos por el “Voisin” en las pruebas de ayer; pero estamos seguros que estas informaciones despertarán en los habitantes de la ciudad un deseo irresistible de presenciar esta clase de espectáculos, tan llenos de atractivos y de emociones fuertes.

Lamentando la caída, que pudo tener serias consecuencias para el señor Copetta, nos retiramos del campo de experiencias, regocijados con haber visto el primer vuelo efectuado en nuestro país, y más aún, con ofrecer á nuestros lectores una información que constituye un éxito para “El Diario Ilustrado”, que puede ofrecer hoy en sus páginas la única fotografía del primer vuelo efectuado en Chile.

Lisandro Santelices E.¹⁰³

¹⁰³ El autor de la nota, don Lisandro Santelices Escalante, fue un distinguido abogado de la Universidad de Chile que para 1910 trabajaba en El Diario Ilustrado, pionero en tratar materias de derecho aeronáutico, periodista, entusiasta inventor, partícipe del primer curso de aerostatos realizado en Chile y Tesorero del directorio del Aero Club de Chile.



Página 3 de "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.

(Copia textual de la nota publicada en "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.)

EL PRIMER VUELO DE CESAR COPETTA

"Para la mayoría de los habitantes de esta pacífica ciudad les tomará de sorpresa la noticia del primer vuelo efectuado ayer en aires chilenos. Efectivamente se ha volado y sin farsi ni bulla. César Copetta ha logrado remontarse á diez metros de altura en su aparato Voisin. El infatigable ciclista de antaño, el chauffeur de ayer, se ha sentido contagiado del movimiento que sacude hoy día la Europa y que lleva en precipitada carrera hacia el progreso, el arte de la aviación.

El entusiasta Copetta armó su aparato en menos de una semana, y sin pérdida de tiempo se trasladó á una chacra vecina á Santiago, se improvisó un hangar con sacos de paja y ayer poco después del medio día, el flamante biplano pasaba á los potreros que habían de ser el teatro de los primeros ensayos formales de aviación en la costa oeste del Pacífico.

La noticia de que Copetta volaría se había esparcido sin saber cómo, y fué preciso cerrar el portón de la chacra á fin de evitar la aglomeración de curiosos. Con todo no faltó un buen número que fué testigo del espectáculo singular de varios vuelos.

EL PRIMER VUELO DE CESAR COPETTA

Para la mayoría de los habitantes de esta pacífica ciudad les tomará de sorpresa la noticia del primer vuelo efectuado ayer en aires chilenos. Efectivamente se ha volado y sin farsi ni bulla. César Copetta ha logrado remontarse á diez metros de altura en su aparato Voisin. El infatigable ciclista de antaño, el chauffeur de ayer, se ha sentido contagiado del movimiento que sacude hoy día la Europa y que lleva en precipitada carrera hacia el progreso, el arte de la aviación.

CASAS EN VENTA

El aeroplano se destacaba bizarramente sobre el mullido musgo del terreno. Sus grandes alas blancas, su cola, su quilla le daban el aspecto completo de una ave enorme. Al fondo, el famoso motor Gnôme y sobre el suelo el chasis de aterissage completaban las líneas del magnífico aparato.

Copetta subió el asiento del manejo y con el volante en la mano, el motor funcionando, da la orden á su hermano Félix para mover la hélice. Un ligero envión y la máquina empieza á rodar y corre vertiginosamente cerca de cincuenta metros para ir paulatinamente elevándose y cerniéndose elegantemente en el aire. Llega al límite del potrero y Copetta con una valentía y arrojo que le honra, evoluciona, da vueltas y sigue elevándose hasta una altura de diez, quince metros.

Mientras tanto, los espectadores de esta lindísima escena se sentían movidos de igual entusiasmo y corrían de un extremo á otro sin atinar qué dirección tomar. El Voisin pasó varias veces sobre nuestras cabezas, dejándonos sentir el zumbido continuo del motor. El espectáculo era sublime y todos declaraban que ya no existía sport tan notable como la aviación.

Hubo un nuevo vuelo y el señor David Echeverría no pudo substraerse á la tentación de tomar pasaje en el estrecho espacio reservado al manejo. Y así juntos con Copetta volvieron a elevarse y recorrer el potrero de un extremo á otro, con el mejor éxito.

A todo esto, algunos campesinos de los alrededores se hallaban sobrecogidos de espanto y no daban crédito á la realidad que les proporcionaba sus ojos. Pero el huaso es inteligente, observador, perspicaz, y no perdía detalle de cada maniobra ni dejaba pasar desapercibida la ocasión de asomarse y averiguar el mecanismo del aparato. El gran pájaro blanco como lo llamaban.

Desgraciadamente no todo ha de ser éxito, alegría, buena suerte. En unos de los últimos vuelos, Copetta que maniobraba, en el aire á razón de cincuenta billas por hora, quiso volar, y al hacerlo, una de las alas vino á topar en el terreno, causándole algunos desperfectos de poca consideración á una de las alas y á la hélice. A pesar de lo intempestivo del accidente, Copetta escapa ileso y con todo entusiasmo empezó a reparar las averías, que quedaran terminadas en el curso de esta semana.

Tal ha sido el éxito de los primeros vuelos en Chile. César Copetta significará el nombre del primer aviador chileno y sus ensayos serán mirados con el cariño y la admiración que sugieren los “pioneers” en sus obras grandes y temerarias. El 21 de agosto será más tarde una fecha que ha de recordarse, como asimismo los potreros llanos de la chacra Valparaíso. La aviación avanza de un modo gigantesco y muy pronto sus hechos nos contagiarán y harán de ella algo más positivo y más popular. La conquista del aire se ha conseguido y el hombre pasará á disfrutar de su victoria.

*SPORTING BOY*¹⁰⁴”

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

¹⁰⁴ “Sporting Boy” era el seudónimo del periodista nacional de nombre Luis de la Carrera. Trabajó como redactor deportivo en el importante diario El Mercurio, Revista Zig-Zag desde su aparición en 1905 y luego en Revista Sport y Actualidades, órgano oficial de la Federación Sportiva Nacional, publicación que vio la luz entre los años 1912 y 1914, y cuyo director fue don Armando Venegas de la Fuente, Secretario General del Aero Club de Chile.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Señor

Director del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile:

Estimado Norberto,

recibe una vez más mis sinceras felicitaciones por la Revista Aerohistoria, muy bien documentada, con notables fotos de época e ilustraciones.

*Estoy consciente de todo el trabajo que ello significa, lo que tiene un mérito aún mayor.
Saludos.*

Francisco Vargas A.

Señor Director del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile:

Acuso recibo de la revista Aerohistoria de julio 2019, la cual una vez más contiene muy interesantes artículos actuales e históricos de hechos aeronáuticos de gran importancia para nuestro país.

Felicitaciones al equipo redactor y colaboradores.

Un abrazo

Patricio Eberhard B.

Secretario General

Sociedad Chilena de Historia y Geografía



PRESIDENCIA DE LA NACION
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA,
CIENCIA Y TECNOLOGÍA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

“2019 - AÑO DE LA EXPORTACIÓN”

BUENOS AIRES, 22 de agosto de 2019
Nota INN N° 432 /2019

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el agrado de dirigirme a la persona de Usted, a los fines de hacerle llegar los atentos saludos del suscripto y del Honorable Consejo Académico de esta Instituto Nacional Newberiano, Bastión de la Historia Aeronáutica y Espacial de la República Argentina.

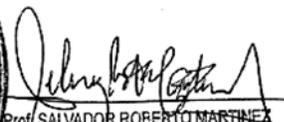
En mi doble condición de Presidente del mencionado Instituto, y Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile, hágole llegar mis plácemes por tan importante evento, como conmemorar el “Primer Vuelo en los Cielos del país Hermano”.

Sin duda, su afanoso y proficuo trabajo, al frente y secundado por los Honorables Miembros, del Instituto, al cual tengo el Honor de pertenecer, cumple una tarea más que importante en bien de la Aviación Chilena toda y la de sus países hermanos.

Este Presidente, hace llegar a su distinguida y amable persona, extensiva a los Honorables Miembros de su Corporación, un estrecho abrazo, unidos como siempre en la Historia Aeronáutica y Espacial, para el desarrollo de los Pueblos y la felicidad de los mismos.

Me despido con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes!!




Prof. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Don Norberto Traub Gainsborg
S _____ / _____ D

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A
e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942
facebook: Instituto Nacional Newberiano

AERO CLUB DEL PERU



Fundado el 04 de Setiembre de 1915 Reconocida de Utilidad pública por Ley N° 4042
"Alas de Tradición Aeronáutica"

La Molina, 27 de Agosto de 2019

Carta N° 058 - 19/ACP

Señor:

NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Presente.

Referencia: Firma de Acta Constitutiva

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., para saludarle cordialmente a nombre del Consejo Directivo del Aero Club del Perú que presido y expresarle nuestra felicitación por haber obtenido Personalidad Jurídica de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutica y Espacial de Chile (CHAE).

Hago propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Mayor General FAP
FERNANDO LÉVANO CASTILLO
Presidente del Aero Club del Perú

Sede Social: Jr. Los Datileros N° 325 Urb. Residencial Monterrico - La Molina Telefax: 437-3496
E-mail: aeroclub@aeroclubperu.org.pe / aeroclubdelperu@gmail.com
Página Web: www.aeroclubperu.org.pe

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

| | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| Norberto Traub Gainsborg | Presidente |
| Oscar Avendaño Godoy | Vicepresidente |
| Alberto Fernández Donoso | Director - Secretario |
| Aníbal Jiménez Lazón | Director - Tesorero |
| José Guzmán Moreno | Director |
| Mario Magliocchetti Oleaga | Director |
| Sandrino Vergara Paredes | Director |

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Emanuel Vera Ovando
Héctor Alarcón Carrasco
José Antonio Casas
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**



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

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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