



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- ▶ **En octubre de 1940, la misteriosa hélice de la aventura, dejó de girar para el pionero César Copetta Brosio**
- ▶ **Los grandes raids de la Aviación del Ejército Argentino**
- ▶ **Los primeros Boeing 767 y los vuelos de SS Juan Pablo II en Lan Chile**

César Copetta Brosio
Caricatura de época realizada
por Arturo O'Brien Wares



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

***“Nadie desea con más fuerza que yo, un Chile sólido y cuerdo,
un Chile de política inteligente y, sobre todo, coherente,
que amar y que obedecer”.***

Gabriela Mistral

La historia sirve para estudiar y comprender el pasado, con el objetivo de poder dar explicación a la situación actual, es decir, el presente. Con ella podemos entender por qué las cosas son como son; conocer de las tradiciones, cultura, política, economía, tecnología y otras. Sin ella no podríamos entender el presente, y menos aún, podríamos saber hacia dónde nos podríamos dirigir.

Esta particular cita de la prosa mistraliana, que data de los años treinta, seguramente no describe con exactitud la situación político social del Chile de hoy, pero sí creo que nos identifica, cobra sentido y guarda plena consonancia con el alma y espíritu de la inmensa mayoría de nosotros, ciudadanos y habitantes vivos de esta Patria. Somos quienes anhelamos un país grande, no en tamaño, sino de valores, con espíritu de justicia e igualdad para desarrollar todo lo mejor que podamos brindar a un Chile de futuro y actualidad, respetando la identidad valerosa y solidaria que nos caracteriza como nación.

Nuestra historia altiva y orgullosa, fundamentada en las raíces de una tierra única forjada en el crisol de la razón y la fuerza por igual, advierte con ello sobre la responsabilidad que le cabe a nuestro pueblo y a sus autoridades por conquistar y preservar la paz, el orden y la libertad. Es en este *Chile sólido y cuerdo*, donde nace y radica nuestra fuerza para luchar juntos por el derecho de expresar nuestros más justos anhelos, toda vez que ello se haga respetando al prójimo y utilizando la lógica del esfuerzo y servicio hacia un bien común.

Por estos días, hemos participado con angustia de hechos que, como crónica anunciada, afectan duramente a nuestra patria, destruyendo y sumiéndola en un particular odio sectario, que de una forma

u otra, enceguece y envenena a todos los chilenos, dejando camino para el dolor de la muerte fratricida, espacio para la violencia, cuna para la anarquía e incertidumbre que solo alimenta un desgobierno.

Nuestra corporación, permanentemente con la confianza puesta en Dios, trabaja desde hace treinta y siete años, investigando, difundiendo y conmemorando hechos e hitos aeronáuticos que además de ser parte integral de la historia nacional, exponen y concluyen ejemplos claros de paz, identidad, servicio y conectividad. En todos ellos, reconocemos y descubrimos también nuestro aporte importante e integral hacia la historia iberoamericana y mundial, tal como lo testimonian muchos de los artículos y aportes que periódicamente compartimos con entusiasmo.

A nivel nacional e internacional, este apunta a instruir, cultivar y perpetuar los más altos ejemplos de valor, entrega, moral y fidelidad demostrados por muchos hombres y mujeres que brindaron lo mejor de ellos no sólo a su nación de origen o nacimiento como fueron César y Félix Copetta, y que hoy en coherencia, forman parte importante de un legado y un patrimonio que pertenece a todos.

Esta herencia permanente, es la consigna que debemos cuidar y aumentar, perseverando en su puesta en valor y resguardo, pues con y en ella, se ayuda a reconstruir la confianza hacia nuestras instituciones y los integrantes del pueblo que conforman ese *Chile sólido y cuerdo* al cual poder *amar y obedecer* muy por encima de este caos, que parece ser sólo apreciado por quienes claramente no desean bienestar para la nación y pretenden engañar a su pueblo, con letra muerta y demagogia partidista sin destino.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

| | |
|--|-----|
| EDITORIAL | 3 |
| CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS | |
| <i>Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile conmemora su sexto aniversario</i> | 6 |
| OBITUARIO | |
| <i>CDA Ramón Cáceres Jorquera</i> | 7 |
| LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS | 9 |
| ALIANZAS CULTURALES Y OTROS..... | 11 |
| EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE..... | 16 |
| GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS | |
| <i>En octubre de 1940, la misteriosa hélice de la aventura, dejó de girar para el pionero César Copetta Brosio</i> | 31 |
| <i>Los grandes raids de la Aviación del Ejército Argentino</i> | 65 |
| <i>Los primeros Boeing 767 y los vuelos de SS Juan Pablo II en Lan Chile</i> | 85 |
| AVIONES CON HISTORIA | |
| <i>RYAN PT-22 (ST-3KR), un warbird en Chile</i> | 102 |
| ¿SABÍA USTED? | |
| <i>"Día de la Fuerza Aérea del Ecuador"</i> | 110 |
| RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA | |
| <i>Por primera vez en Chile se efectuaron ayer experiencias de vuelos de avión sin motor</i> | 111 |
| ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR..... | 113 |



I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su sexto aniversario*



Los integrantes del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile. (Fotografía del año 2019)

El pasado miércoles 21 de octubre, no pudimos sustraernos del aniversario que cumpliera una muy importante Unidad de la Fuerza Aérea de Chile e hicimos llegar un mensaje de saludo por el sexto aniversario de esta que cumpliera el *Archivo Histórico de la Fuerza Aérea*. El jefe de esta importante Unidad, es el Comandante de Grupo (BA) José Esteban Guzmán, quien además es pilar fundamental para nuestro instituto, pues aquí también cumple importantes funciones como miembro del Directorio.

Anualmente, nuestro Instituto ha estado presente en cada una de estas ceremonias desde su creación, pero este año en el claro conocimiento que muchas de las ceremonias han sido suspendidas, motivado por las actuales circunstancias derivadas del cuidado de las personas en época de Pandemia, no quisimos dejar pasar esta importante fecha, y recordar una vez más, las señeras y justas palabras de nuestro querido amigo, el comandante Guzmán, quien al referirse al papel y funciones del Archivo señalara: “...aquí resguardamos y custodiamos el patrimonio documental y testimonial de la identidad y memoria histórica de la Fuerza Aérea de Chile, constituyéndose éste, en una fuente de información primaria útil, tanto para el personal de las distintas Unidades de la Institución, como para investigadores y organizaciones gubernamentales y civiles que la requieran”.



II. OBITUARIO



Ramón Cáceres Jorquera (Q.E.P.D.)

CDA. RAMÓN CÁCERES JORQUERA

“La Fuerza Aérea de Chile no cobra por salvar vidas”

Sin ser socio de nuestro instituto, con el transcurso del tiempo fue labrando con nosotros una relación de amistad, camaradería y añoranzas, que con certeza podemos afirmar perdurará más allá de su reciente partida.

Asiduo visitante de nuestra sede, cada vez que ponía término a sus actividades en Águilas Blancas, pasaba a saludarnos. Hombre de conversación agradable, acostumbraba permanecer largo rato hablando de lo humano y lo divino.

Por nuestra parte, a él recurrimos en innumerables oportunidades, en busca de aclarar una duda o satisfacer una inquietud histórica.

Coincidiendo con frecuencia en actividades de índole aeronáutico, de conmemoración institucional, e incluso en funerales de viejos camaradas, no era extraño que nos dijera; *“¿Andas con un lápiz?, anota que te tengo la respuesta a lo que me preguntaste”*.

Como oficial de la Fuerza Aérea, le tocó cubrir destinaciones en diversas guarniciones a lo largo del país, ganando una sólida experiencia como piloto en el duro clima de la zona sur austral de nuestra patria y en su condición de fiscal de aviación, muchas veces le correspondió acudir al lugar donde habían ocurrido graves accidentes. Ocasiones no exentas de peligros, por la agreste y difícil topografía de los hechos.

Lamentables sucesos en que no era extraño debiera acoger a los familiares de las víctimas, quienes a él acudían en busca de una explicación ante lo acaecido. Inconscientemente como implorando volver atrás la inexorable marcha del tiempo.

Oportunidades todas en que se esforzó por brindarles consuelo y cristiana resignación, sabiendo que en tales circunstancias ello no es fácil de asumir.

Por otra parte, no fueron pocas las veces en que su bien ganada experiencia profesional fue sometida a duras pruebas, pero de ello no le gustaba hacer mención.

Ahora que ya no nos acompaña, seguros de no herir la que fuera su innata sencillez, en forma resumida relataremos el caso que ante nuestra insistencia finalmente accediera a darnos a conocer.

Encontrándose en Canadá, en marzo de 1978 en la pequeña localidad de Povougnituk, recibiendo instrucción de operación en hielo y nieve en el nuevo material De Havilland Twin Otter DHC-6-300, adquirido por la FACH, una mañana, en pleno invierno boreal llegó a hablar con él el jefe de policía de la aldea. Manifestándole que un joven esquimal, de madrugada se había accidentado en su moto de nieve, siendo de urgencia su traslado a un centro asistencial pues su vida corría serio peligro y dado que el Twin Otter de nuestra institución era el único avión en la zona, le pedía realizar el rescate.

Hallándose el lugar del accidente a aproximadamente dos kilómetros de la pista y estando los caminos bloqueados, con muy mala visibilidad y techo, "*en un mundo todo blanco*", evaluó la situación y pidió que con motos de nieve le marcaran el trayecto hacia donde se encontraba el accidentado.

Con su copiloto y el instructor de la fábrica, que le recordaba que ese tipo de vuelo no estaba contemplado en el contrato, inició un carreteo, esquiando detrás de las motos, hasta llegar donde estaba el herido, el que acompañado de una enfermera fue subido a bordo del Twin Otter.

Orientando el avión en dirección al viento y nuevamente, siguiendo la marcación de las motos despegó desde ahí mismo, llegando tras dos horas y media de vuelo a Frobisher. Trayecto durante el cual el joven sufrió dos paros cardio respiratorios, difícil condición de los que la enfermera logró sacarlo.

A su regreso a Toronto, una autoridad de gobierno se apersonó preguntándole por el costo de aquel vuelo, a lo que él con sencillez respondió; "*La Fuerza Aérea de Chile no cobra por salvar vidas*".

Muestra palmaria de su condición de caballero del aire.

Algo que por supuesto ni siquiera fue mencionado, cuando años más tarde acusado injustamente de hechos acaecidos durante los sucesos de 1973, en los que no le cupo participación alguna, fue sentenciado a una larga y dolorosa condena.

En nuestras visitas a su lugar de detención, nunca lo oímos referirse a la situación que lo afectaba, o formular una queja contra alguien. Por el contrario, lo encontramos con el temple y hombría que lo caracterizaba, siempre dispuesto a compartir vivencias del pasado.

Cuando su condena le fuera conmutada, al despedirse de nosotros con su salud ya seriamente resentida, nos hizo entrega de una humilde hojita de papel, en la que con letra temblorosa había escrito el relato aquí detallado. Agregando al final de la misma, "*Les quedo debiendo el del Otter de...*"

Deuda que su lamentable partida le impidió saldar, pero que estamos ciertos, al reencontrarnos en la otra vida, nos dará tema para reiniciar aquella larga amistad que la muerte ha interrumpido, pero de manera solo temporal.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



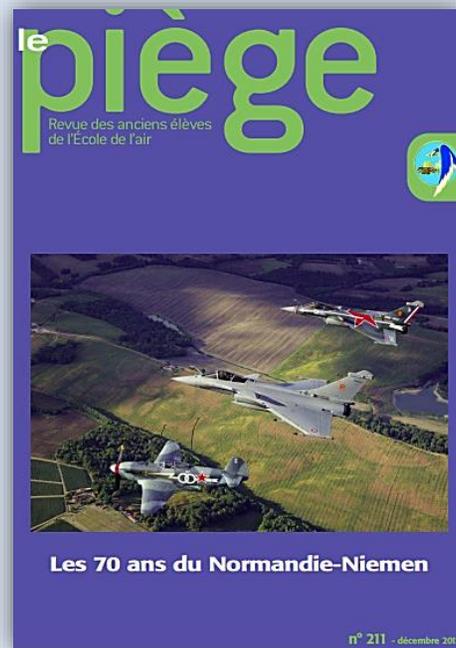
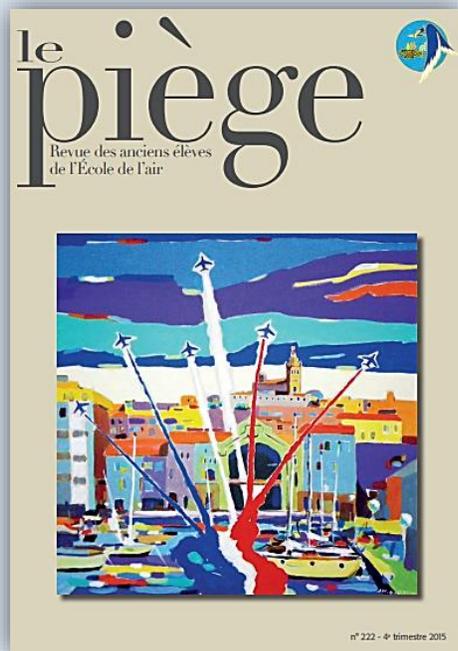
❖ En este mes de octubre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.

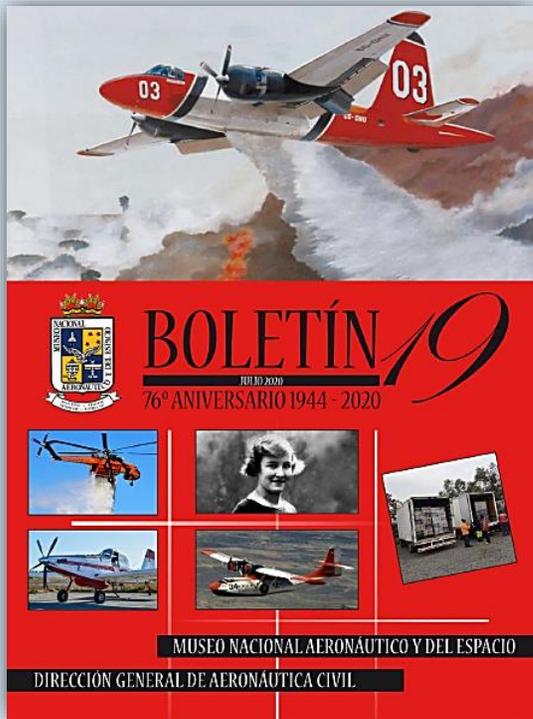
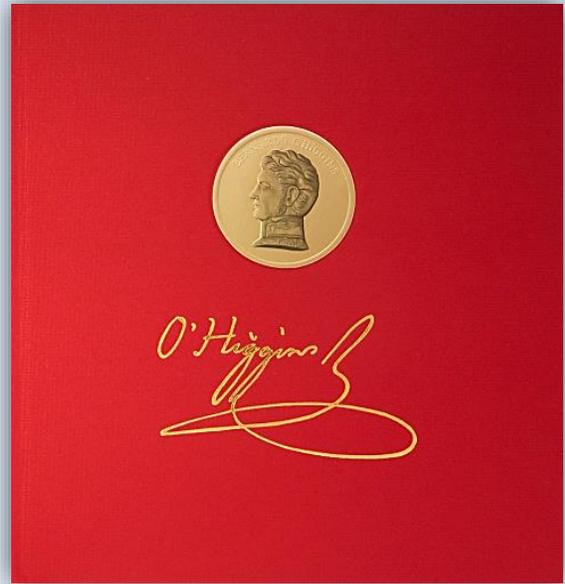
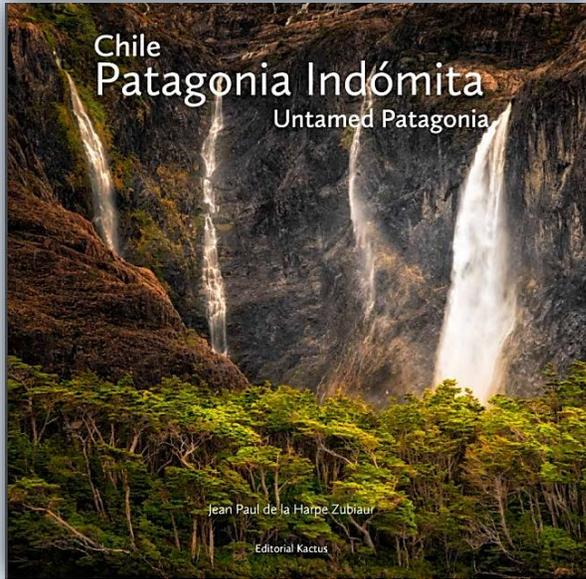
Portadas de algunas valiosas publicaciones en formato digital que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital

Muchos saludos a todos ustedes.

Le piège. La revue des anciens élèves de l'École de l'air





III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

- ❖ *Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile es invitado para integrarse como Miembro de Número del recientemente creado Instituto Nacional Newberiano – Delegación de Colombia*



PRESIDENCIA DE LA NACION ARGENTINA
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
DELEGACION DE COLOMBIA

Bogotá D.C. Octubre 16 del 2020 INN DC0003

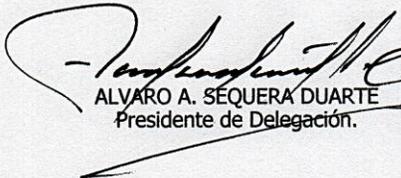
Dr. Norberto Traub G.

La Presidencia de Nación de Argentina, por intermedio del Ministerio de Cultura y Educación y el Instituto Nacional Newberiano, creado por Decreto Legislativo 468 de 1997 y ratificado por el Decreto 080 de 2019 del Superior Gobierno de la Nación, me han designado como Presidente de la Delegación de Colombia, para representar esta Institución ante las Autoridades y apoyar la gestión de divulgación aeronáutica y de investigación Histórica de los Pioneros de la Aviación de Iberoamérica, dando relevancia a sus primigenios gestores.

Por esa razón el Consejo Académico Superior, ha postulado su nombre, para que una vez llenados los requisitos de Ley, según el Artículo 21 del Decreto Legislativo 468 de 1997, sea considerado como Miembro de Número, y cuyo diploma será entregado en ceremonia especial, con la asistencia del Señor Embajador de la Cancillería de Argentina.

En consecuencia, para los efectos de Ley, se envían los soportes y mi respetuosa consideración, por su membresía de esta importante Institución Aeronáutica.

Cordialmente.


ALVARO A. SEQUERA DUARTE
Presidente de Delegación.



E. Mail institucionalnewberiano@presidency.com Móvil 1(57) 317 895 5179
Inter 1(512) 4876580 Austin Texas Tv6A 30-68 -1(57)312 525 6531

❖ Interesante aporte de actualidad internacional 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° 18-2020 Santiago, 23 de Octubre de 2020

TURQUÍA COMO UN ACTOR INTERNACIONAL CRECIENTE

Como parte del reposicionamiento turco del siglo XXI, el gobierno de Recip Tayyip Erdogan, ha adoptado una política exterior cada vez más activa, rememorando algo de su pasado imperial. Sectores civiles y militares turcos consideran que su país es una potencia regional emergente con fuertes capacidades demográficas, económicas y comerciales. Tiene fronteras con ocho Estados y el 74% de la población total (84.339.067 personas) profesa el islam sunita. Desde 1928, Turquía es oficialmente secular. Sin embargo, el islam tiene un fuerte peso en la sociedad y la política.

Entre 2014 y 2016, Turquía promovió la política de "cero conflictos" con los vecinos y la mediación en disputas internacionales. Asimismo, impulsó medidas no militares (*soft power*), como la apertura de embajadas en África y América Latina, cooperación al desarrollo Sur-Sur, influencia cultural (en particular mediante la exportación de series de TV), coauspició la Alianza de Civilizaciones y fue miembro no permanente del Consejo de Seguridad de la ONU. Turquía fomentó inversiones en los Balcanes y Medio Oriente y la creación de una zona de libre comercio con Siria, Jordania y Líbano.

En el conflicto palestino-israelí, Turquía desempeña un papel importante: Israel y Turquía se enfrentaron diplomáticamente en 2010 por la flotilla humanitaria para Gaza, que fue apoyada por el gobierno de Ankara. Las buenas relaciones comerciales y militares se redujeron sustancialmente. Turquía apoya la causa palestina y ha criticado a Estados Unidos por trasladar su embajada de Tel Aviv a Jerusalén, en contra de múltiples resoluciones de Naciones Unidas. Bahrein y Emiratos Árabes Unidos (EAU) han reconocido recientemente a Israel y cortado sus ayudas a los palestinos. Ankara ha aprovechado la ocasión auspiciando la primera de una serie de reuniones en Estambul para mediar entre las facciones palestinas enfrentadas de Fatah y Hamas.

Turquía, además, apoya a Qatar contra las presiones de Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos y es crítico del gobierno egipcio por su represión a los Hermanos Musulmanes. Pese a estas divergencias, hay algunos indicios de que las relaciones con Israel podrían mejorar, si se toma en cuenta las últimas declaraciones de ambos Estados en foros internacionales.

Erdogan adoptó una posición más bien activa con motivo de la "primavera árabe", cuando apoyó a los Hermanos Musulmanes en Egipto y a milicias islamistas contra Bashar al Asad en Siria. Diferentes escuelas de pensamiento han promovido desde el final de la Guerra Fría que Turquía tenga una visión expansiva de sus intereses y compita con las monarquías sunitas del golfo Pérsico por la hegemonía regional. En la actualidad, se habrían fusionado las escuelas islamistas del Partido por la Justicia y el Desarrollo (PJD) con la nacionalista, antioccidental y proasiática, en la que coinciden civiles y militares, que propugna la proyección de fuerzas y el establecimiento de bases militares, la reivindicación de derechos marítimos y ganar espacios geográficos, incluyendo varias islas bajo soberanía griega.

Durante la Guerra Fría, Turquía era un fuerte aliado de Occidente como miembro de la OTAN y del Consejo de Europa. Debido a su posición geográfica y sus características culturales, en la que conviven el islam con una fuerte tradición secular, se le consideraba un puente con Oriente a la vez que un muro de contención frente a la influencia de la ex URSS y, en particular desde septiembre de 2001, del islam político radical. Este esquema no estuvo exento de problemas: Ankara está enfrentada a Grecia, otro miembro de la OTAN, por la soberanía de Chipre desde que Turquía invadió el Norte de esta ex colonia británica en 1974. En 1983 declaró

la República Turca del Norte de Chipre, que no ha sido reconocida por la comunidad internacional. Chipre está dividida con una misión permanente de observación de Naciones Unidas. En agosto pasado las tensiones entre Grecia y Turquía renacieron cuando el gobierno de Erdogan ordenó hacer prospecciones de gas en aguas de Chipre que están en disputa con Grecia. Israel, Grecia, Chipre, Italia y Egipto están firmando acuerdos de cooperación para explotar el gas en el Mediterráneo y venderlo a Europa, pero Turquía considera que tiene derechos sobre esos yacimientos. Alemania está tratando de mediar entre Grecia y Turquía, pero la cuestión ha dividido a los aliados de la Unión Europea (UE) y de la OTAN. Mientras tanto, Estados Unidos se ha alineado con Grecia.



El escenario en Chipre. Fuente: www.ilya.it

Ankara tiene una carta fuerte ante la UE: la presencia de los millones de refugiados de Siria y otros países que esperan en su territorio la oportunidad de marchar hacia Europa. Ankara hizo un pacto con la UE en 2016 para contener a los refugiados a cambio de 6.000 millones de euros.

La situación de los kurdos es otra fuente de conflictos con Occidente. La población kurda, alrededor de 20 millones, se extiende a lo largo de cuatro países (Irak, Siria, Turquía e Irán). En el caso turco, ocupan parte de Anatolia oriental, donde viven alrededor del 55% de los kurdos, que representan cerca del 20% de la población total de Turquía. Durante décadas, Ankara ha combatido duramente los intentos independentistas de los kurdos. Desde 2015, el gobierno intensificó la represión sobre políticos y miembros de la sociedad civil kurda. En octubre de 2019, tropas turcas entraron en territorio sirio de Idlib y atacaron a las organizaciones kurdas Partido de la Unidad Democrática de Siria (FDS) y su brazo armado, las Unidades de Protección Popular (YPG). Estas combatían contra el Estado Islámico con el apoyo de Estados Unidos, Francia y Reino Unido. Erdogan consideró que la autonomía que tenían los kurdos en Siria, podría alentar el secesionismo de los kurdos en Turquía. Estados Unidos anunció en octubre que retiraba sus 2.500 efectivos de esa operación. A partir de entonces, Bashar al Asad reconquistó parte del territorio kurdo sirio y se fortalecieron las relaciones entre Turquía, Rusia y Siria.

En octubre de 2019, tropas turcas entraron en el territorio sirio de Idlib

y atacaron organizaciones kurdas. Fuerzas turcas y rusas se coordinaron para controlar la región. La OTAN criticó la operación turca y Erdogan contestó que su país puede lanzar acciones de seguridad nacional "sin pedir permiso a nadie".

A pesar de lo anterior, Rusia y Turquía intervienen en lados contrarios en la guerra civil en Libia, el país con las mayores reservas de petróleo de África. En diciembre del 2019, el gobierno turco anunció que incrementaría el apoyo militar al Gobierno del Acuerdo Nacional (GAN) de Libia, que cuenta con el apoyo de Naciones Unidas contra la ofensiva liderada por Khalifa Haftar, comandante militar del expresidente Muamar Gaddafi. El Gobierno de Acuerdo Nacional reconocido por la ONU, controla la parte occidental del país gracias al apoyo militar turco y de Qatar, Italia y los Hermanos Musulmanes. El general Haftar es apoyado por los EAU, Egipto, y Jordania. Por su parte, Rusia estaría financiando a aproximadamente 1000 mercenarios, según publica Le Monde.

Francia y Turquía se han enfrentado, debido al papel ambiguo de París, pero inclinándose en favor de Haftar, tratando de establecer una alianza con Rusia. El gobierno de Emmanuel Macron tiene también disputas con Ankara por el acceso a fuentes de energía en el Mediterráneo oriental. A cambio de su apoyo, Turquía ha obtenido del frágil gobierno libio la creación de una zona marítima exclusiva en el Mediterráneo, con el fin de competir con los proyectos de Grecia y Chipre.

La renovación del acuerdo sobre la contención de los refugiados sirios en territorio turco, se ha complicado por el intento de Ankara de relocalizarlos en parte de Siria, y las relaciones económicas entre las dos partes están alteradas por la crisis financiera turca.

Un desafío para los intentos rusos de mantener su hegemonía en el antiguo espacio soviético, lo representa la política turca en Nagorno-Karabakh, territorio que se disputan Armenia y Azerbaiyán y que motivó un reciente boletín de este Centro de Estudios. Rusia mantiene un delicado y controvertido equilibrio, facilitando armas y mediación, entre las dos partes, pero Moscú se encontró con que Turquía, que siempre ha apoyado diplomáticamente a Azerbaiyán, ahora le estaría facilitando armas y, según algunas versiones, financiando mercenarios.



La zona de conflicto entre Armenia y Azerbaiyán. Fuente: www.infogate.cl

Las relaciones geopolíticas entre Rusia y Turquía han girado desde el siglo XXI alrededor del control de los Balcanes, el mar Negro, el Cáucaso y la influencia en Medio Oriente. Aunque tienen posiciones diferentes en varios conflictos, comparten una visión estratégica: tanto Erdogan como Putin consideran que el mundo es multipolar y que sus países merecen, junto con China y otros emergentes, una cuota de poder mayor frente a Estados Unidos y Europa. Las afinidades entre Moscú y Ankara, se aprecian

principalmente como una asociación de conveniencia que sirve para proteger los intereses nacionales de las dos partes: el deseo turco de contar con una política exterior más autónoma y el de Rusia de desafiar la relación de Turquía con la OTAN. Pese a las discrepancias regionales, los dos países tienen una estrecha relación económica: Rusia es el tercer socio comercial de Turquía y su principal proveedor de energía, y le construirá una planta nuclear. En enero pasado, los dos países decidieron seguir adelante con el proyecto de un gasoducto de 930 kilómetros que cruza el mar Negro (y evita el paso por Ucrania) para proveer gas a Europa.

Las relaciones con Estados Unidos y Europa son también contradictorias. Washington trata de que el gobierno de Erdogan no se incline totalmente en favor de Irán. El gobierno turco critica que el gobierno de Trump abandonase el acuerdo internacional sobre el programa nuclear iraní de 2015. Estados Unidos y la OTAN tienen en Turquía la importante base militar de Incirlik, desde la cual ha realizado operaciones, entre otras, en Irak y Afganistán. Erdogan ha amenazado con cerrarla. Estados Unidos se ha negado a extraditar a Fetullah Gülen, opositor a Erdogan.

El 2019 el gobierno turco se inclinó por adquirir de Rusia el sistema de defensa antimisiles S-400 Triumph, alegando que Washington no le había querido vender misiles Patriot en 2017, lo que le costó perder la opción de acceder al F-35. En este escenario, es improbable que en un plazo medio se negocie la integración de Turquía a la UE.



Foto: El sistema S-400. Fuente: www.bbc.com

En nuestro continente, Ankara está presente también en las tensiones alrededor de la crisis política venezolana. Junto con la Unión Europea, está tratando de que se alcance acuerdos entre sectores enfrentados de la oposición en Venezuela sobre la participación en las elecciones legislativas convocadas para diciembre próximo. La UE se inclina a que se participe con condiciones, y Estados Unidos se opone.

En síntesis y desde la perspectiva de la UE, Turquía tiene una triple identidad: es un socio estratégico de Europa, especialmente en la economía y el comercio; es un adversario en el Mediterráneo Oriental y Oriente Medio; y un jugador contrario en la OTAN. Pero lo más importante, es un actor internacional con agenda propia, en el recuerdo de lo que fue el Imperio Otomano. Con nuestra región y más allá de la exportación de series de TV y la fuerte migración con pasaporte turco que se produjo hace un siglo, se aprecia un interés económico demostrado en múltiples acuerdos comerciales y tratados de libre comercio, como el que rige con Chile desde 2011, junto con un interés político expresado en 13 embajadas en Latinoamérica.

MLL, con antecedentes tomados de BBC.com

❖ *Interesantes novedades de la International Commission of Military History*

International Commission of Military History

ICMH Newsletter, Issue 33 August 2020



With this Newsletter we would like to keep you informed about the latest activities of the ICMH community. Special attention goes to the composition of the new ICMH Board.

CONTENTS

| | |
|---|--------------|
| A look to the past and a good omen for the future | p. 2 |
| Election by acclamation of the new Board 2020-2025 | p. 3 |
| The 2021 XLVI Congress in Athens | p. 5 |
| Future Congresses | p. 7 |
| The Corvisier Prize 2020 | p. 7 |
| Grant to ICMH from the Breidenthal-Snyder Foundation | p. 9 |
| The Merriman Prize | p. 10 |
| News from the National Commissions | p. 12 |

Visit the ICMH website: <http://www.icmh-cihm.org/>

1

- ❖ Pronto iniciará la campaña de enrolamiento para **SOCIOS** y **COLABORADORES** de **CHAE**, inscribe mientras tanto tus datos, en el respectivo formulario en el sitio web de esa corporación, e intégrate a la lista de sus primeros miembros.

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

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

**INSCRIBE TU NOMBRE
en esta CAUSA**

Porque nuestro patrimonio aeronáutico
lo requiere

NECESITAMOS EL APOYO DE TODOS

te esperamos en

www.chae.cl

COMODORO DEL AIRE
ARTURO MERINO BENITEZ
1914-1920 - 24 Agosto 1973

...OR Y CREADOR DE LA SUBSECRETARIA DE AVIACION Y
LA FUERZA AEREA FUNDADOR DE LA DIR
...TIA E IMPULSOR DE LA PRIMERA FABRICA
...CHILE. FORMADOR DE LA LINEA AEROP
...Y DE LA LINEA AEREA NACIONAL.
...POR SU OBRAS Y SUPERVISION DE FUTURO POR SU
...SEVERANIDAD Y LIDERA
...ROGER D...
...ENA

CHILE

31

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

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

1/11/1916: El piloto civil chileno, David Fuentes Soza acompañado con el Capitán de Ejército, señor Carlos Cruz Hurtado, realizan el primer cruce por aire del Estrecho de Magallanes, desde Punta Arenas a Porvenir, a bordo del Blériot "Talcahuano", coincidiendo esta hazaña aérea con el aniversario de su descubrimiento en 1520. Al respecto, un vecino escribió al director del periódico El Comercio: "***Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente don Hernando de Magallanes, que el mismo día 1ro de noviembre hace 496 años, descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el Paso Fuentes***".



1/11/1973: Fallecen al medio día en acción aérea los Tenientes 1º aviadores navales, señores Carlos Matamala Simmonds, Víctor Parada Kreft y el suboficial Víctor Manuel Constant Rodríguez, quienes se sumaron a otros "caídos en el cumplimiento del deber". Posteriormente, el 1 de noviembre de 2006, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante señor Rodolfo Codina Díaz, instauró oficialmente el Día del Recuerdo a los Caídos en Actos de Servicio.



TENIENTE PRIMERO aviador naval Carlos Matamala S., mártir de la Aviación Naval, inmolado en el accidente aéreo ocurrido en las cercanías de Quilpué el 1º de noviembre de 1973.

TENIENTE PRIMERO aviador Naval Víctor Parada Kreft, condecorado con la "Medalla al Valor" por salvamento en la Antártida, pereció en el accidente de aviación ocurrido en las cercanías de Quilpué el 1º de noviembre de 1973.

SUBOFICIAL Víctor Manuel Constant, muerto trágicamente en un accidente de aviación ocurrido el 1º de noviembre de 1973.

1/11/1977: Se inician los vuelos de LAN CHILE a Caracas con material Boeing 727.

2/11/1896: Nace en la ciudad de Tandil, don Eduardo Alfredo Olivero, pionero de la aviación argentina.

En 1915, ocultándose de la autoridad de su padre, viajó a Italia para combatir en la en la Primera Guerra Mundial por la Patria de sus progenitores, tras lo cual retornó a su querida Argentina como héroe de guerra italiano.

En mayo de 1926, junto a Bernardo Duggan y Emilio Campanelli fueron los primeros aviadores en unir en vuelo, las ciudades de Nueva York con Buenos Aires, tras 81 días de periplo.



Medalla conmemorativa del Raid Nueva York – Buenos Aires

2/11/1960: Llega el primer avión Convair 340/440 para Línea Aérea Nacional (LAN). Este material fue destinado a realizar las rutas Santiago/La Serena/Antofagasta y Santiago-Concepción. A la fecha, la empresa contaba con el siguiente material de vuelo: 16 Douglas DC-3; 7 Douglas DC-6B; 4 Glenn Martin 202; 1 Convair 340/440 y 1 Cessna 310.

2/11/1964: Se crea el Club Aéreo de Pichilemu, Chile. Uno de los más tradicionales en la Región de O'Higgins.



Una vista del Hangar e instalaciones del Club Aéreo de Pichilemu (Foto: J. Nasser G.)

3/11/1918: Fallece trágicamente durante una exhibición aérea, el teniente piloto aviador mexicano Amado Paniagua Cortés. Nacido el 5 de agosto de 1901 en Tulancingo, Hidalgo. A los 9 años fue inscrito en la Escuela de Oficios y Artes, donde demostró gran afición por la mecánica. En 1914 dejó la escuela y se adhirió a las filas constitucionalistas que comandaba el General Juan Mérida. Debido a su valor y conducta brillante, Paniagua fue ascendido rápidamente pasando de cabo artillero en 1914 de artillería a Teniente en sólo un año. Al crearse la Escuela Nacional de Aviación pasó a formar en sus filas egresando como piloto en 1918. A los pocos meses de haber obtenido su brevet falleció trágicamente en un accidente aéreo.

3/11/1944: Se crea el entonces Servicio Aéreo de Honduras S.A. (SAHSA).

4/11/1920: Hace 100 años atrás, el piloto italiano Elia Liut, veterano de la primera guerra mundial, realizó el vuelo entre Guayaquil y la montañosa Cuenca, siendo este, el primer cruce de los Andes ecuatorianos. El avión llamado "Telégrafo I", era un Macchi-Harriot HD1 y había sido adquirido por el director del diario guayaquileño *El Telégrafo*, José Abel Castillo.



La historia señala que la intención de Elia Liut en el Ecuador, era la de inaugurar una escuela de aviación, pero sus planes iniciales no habían funcionado ya que, el Gobierno de turno, había descartado la propuesta que un emisario del propio Liut había expuesto antes de su llegada. Liut, era un intrépido aviador que había arribado a Guayaquil, desde donde quería explorar nuevas posibilidades. Y una de esas se le presentó cuando el comité de festejos del Centenario de la Independencia de Cuenca vino a Guayaquil y le propuso hacer unas exhibiciones en la capital azuaya. Para cumplir con estos planes, se propuso desarmar la aeronave "El Telégrafo I" y llevarla a esa ciudad.

Liut quien no estuvo de acuerdo con esa idea, propuso entonces cruzar por primera vez los Andes ecuatorianos, volando entre Guayaquil y Cuenca. El primer intento fue el día 3 de noviembre, el mismo día en que Cuenca festejaba su centenario de Independencia. Para presenciar todo esto, mucha gente se congregó en las graderías del Jockey Club de Guayaquil.

Esa mañana Liut llevaría una valija, ejemplares de diario El Telégrafo y volantes con la intención de entregar un saludo a Cuenca, sin embargo, el clima, le jugó una mala pasada y Liut debió regresar. A la mañana siguiente, volvió a intentarlo saliendo nuevamente de la pista del Jockey Club con el biplano Macchi-Hanriot HD1, pero este día su despedida fue más reservada, y el disminuido público asistente, menos efusivo. El aviador despegó a eso de las 09:35 horas, siendo avistado su aeroplano como a las 11:25 en Cuenca y unos 20 minutos más tarde, aterrizaba triunfante en el campo de Jericó, ubicado en Narancay.

5/11/1912: Jorge A. Newbery, pionero de la aviación argentina, logra el récord sudamericano de altura al ascender en el Globo "Buenos Aires" hasta los 5.100 metros, junto al Teniente 1º Raúl E. Goubat y el Teniente de Navío Melchor Z. Escola.

5/11/1961: Créase la Base Aeronaval "El Belloto" de la Armada chilena, instalación que funcionaba bajo otra denominación desde 1954. A fines de la década de 1980 se cierra y las necesidades de la Aviación Naval en esa zona, son cubiertas por la actualmente denominada "Base Aeronaval de Con-Con".

6/11/1912: Llega a Guayaquil, el primer avión que surcará los cielos ecuatorianos, al mando del piloto chileno, señor Eduardo Molina Lavín.

La aeronave con la cual realizó este histórico vuelo fue un Farman con motor de 50 HP.



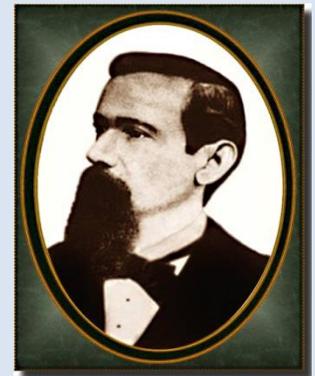
6/11/1920: Se nombra al Capitán Hernán Dalhquist como Director de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay, a través del Decreto 12.487 del Poder Ejecutivo. Entre 1920 y 1923, dicha escuela funcionó en Campo Grande (Ñu-Guazú) precariamente dada la inexistencia de material aeronáutico.



Escuela de Aviación Militar del Paraguay

6/11/1965: Se establece el “Día de la Antártica Chilena”. Fue el 6 de noviembre de 1940, cuando el presidente Pedro Aguirre Cerda fijó mediante decreto los límites del Territorio Chileno Antártico. 25 años más tarde, se acordó celebrar esta efeméride de manera oficial.

7/11/1987: Fundada *Aeromar*, compañía de vuelos ejecutivos regionales en México, el 29 de enero de 1987, la aerolínea realizó recién su primer vuelo este séptimo día de noviembre, desde el Aeropuerto de Toluca al de Acapulco. Su primer avión fue un ATR-42-320 matriculado como XA-PEP, bautizado con el nombre de Presidente *Miguel Alemán*. Este avión había llegado a México el 28 de octubre de 1987, procedente de Toulouse, Francia. Los Capitanes Carlos Gómez Muñiz y Raymond Charcoset, fueron los encargados de efectuar el cruce atlántico de la aeronave fabricada por ATR Aircraft. Aeromar fue la primera aerolínea mexicana en utilizar aviones con tecnología llamada “Clear cockpit”. Desde hace algunos años AEROMAR opera de manera independiente sus rutas y frecuencias como una aerolínea regular y compitiendo en el mercado abierto. En 1988, Aeromar trasladó su base operacional al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



8/11/1881: El inventor y pionero brasilero, señor Julio Cesar Ribeiro de Souza, realiza en París, su primera experiencia con un globo dirigible al que bautiza con el nombre de su esposa “Victoria”.

8/11/1924: Se establece la creación del Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea de Colombia. Con esta misma fecha se reabre en Cundinamarca, la Escuela Militar de Aviación, generando que con el tiempo se celebre equivocadamente el Día Aniversario de la Fuerza Aérea.

8/11/1946: La Línea Aérea Nacional (LAN) recibe los premios internacionales correspondientes a los años 1944 y 1945, otorgados por el Consejo Interamericano de Seguridad.

8/11/1962: Es creado el Club Aéreo del Personal del Ejército.

Su primer Directorio lo conformaron el General de Brigada, señor Manuel Montt Martínez; el Mayor Jorge Azócar Beaumont; el Mayor Mario Puga Lescos; el Capitán Carlos Mardones Díaz; el Capitán Walter Luther Melcher y el Teniente Patricio Cabezas Gacitúa.



Insignia actual del Club. (3er. modelo)

10/11/1969: Es promulgada la Ley No. 505 que establece que el Poder Ejecutivo de República Dominicana, será asesorado por un organismo que se denominará Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendrá a su cargo la política superior de la aviación civil en el país.

11/11/1924: El piloto 2º Agustín Alcayaga salta en paracaídas sobre la bahía de Valparaíso constituyéndose en el primer salto sobre el mar en Chile. La prueba fue realizada desde el bote volador Felixtowe F2A "Guardiamarina Zañartu", aeronave que tripulaban los tenientes Manuel Francke M. y Edison Díaz y los mecánicos Juan Constanzo y Guillermo Gómez, quienes observaron a Alcayaga lanzarse al vacío desde una altura de 800 metros, siendo recogido por una lancha del acorazado "Almirante Latorre".

A las 17.20 horas, el valiente marino se lanzaba al espacio, abriéndose su paracaídas casi instantáneamente y demorando su descenso unos cuatro minutos y medio.



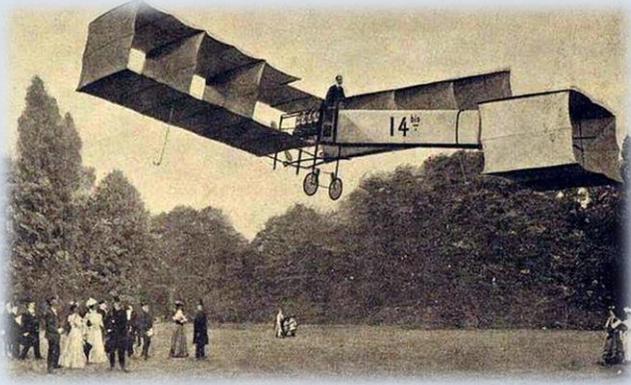
11/11/1952: Don Carlos Ibáñez del Campo asume la Presidencia de la República de Chile y nombra Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional (LAN) a don Arturo Merino Benítez en reemplazo de don Juan del Villar Araya. (Decreto Supremo Nº729 del 8 de noviembre de 1952)



Pilotos de LAN en Los Cerrillos, con motivo de una visita que realizara a la Empresa el entonces Presidente de la República, general don Carlos Ibáñez del Campo.

De izquierda a derecha: Señores Alberto Beytía, Raúl Turner, Sergio Correa, Alfonso Cuadrado, Mario Amenábar, Jorge Jarpa, Ronald Lowery y Arturo Prado

11/11/1965: Es creado el Club Aéreo de Quilpué, en Chile.



12/11/1906: El pionero aeronáutico brasileño, don Alberto Santos Dumont, obtiene un récord mundial de duración de vuelo, al recorrer un circuito definido de 200 metros en 21 segundos en un aeroplano de su invención, bautizado como **"14-bis"**.

12/11/1937: Se inicia en República Dominicana el "Vuelo Panamericano". Este proyecto en honor del Gran Almirante Cristóbal Colón, se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América. Cuba y República Dominicana se hicieron receptoras del plan. La idea fue apoyada por el Presidente de Cuba Federico Laredo Bru, el presidente de República Dominicana Rafael Trujillo, el Jefe del Estado Mayor del Ejército de Cuba Fulgencio Batista, y el jefe de la Marina de Guerra de Cuba Coronel Ángel A. González. Se formó una escuadrilla que debía realizar un vuelo de buena voluntad haciendo un llamado fraternal a los pueblos latinoamericanos para que participaran en el proyecto.

A las 09.00 horas del 12 de noviembre comenzó en Ciudad Trujillo, actual ciudad de Santo Domingo, en la República Dominicana el Vuelo Panamericano pro Faro de Colón, constituido por una escuadrilla de cuatro aviones tripulados por pilotos militares cubanos y dominicanos que se proponían visitar toda Hispanoamérica. El vuelo debía recorrer los cielos del hemisferio occidental después que la Quinta Conferencia Internacional Americana efectuada en Santiago de Chile, Chile, aprobó unánimemente una resolución que exhortaba a erigir el Faro Monumental o Faro de Colón en Santo Domingo, proyecto en honor al Gran Almirante genovés Cristóbal Colón y que se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América.



12/11/1969: El avión Caravelle Nº502 de LAN que volaba entre Santiago y Puerto Montt es desviado de su ruta por dos terroristas para dirigirse a Cuba. El piloto señor Leonidas Medina e Ingeniero de vuelo señor Marcelo Cadena frustraron las acciones de éstos, regresando a Santiago y aterrizando en Los Cerrillos. Por primera vez una tripulación lograba imponerse sobre los secuestradores sin causar daño a los pasajeros en el avión.

12/11/1982: El Presidente de LAN CHILE, señor Patricio Sepúlveda Cerón hace entrega a la Fuerza Aérea de Chile del Boeing 707-351C matrícula CC-CCK adquirido por dicha entidad.

13/11/1899: Alberto Santos-Dumont, realiza su primera experiencia con su globo dirigible Nº 3 en el Parque de Aerostación de Vaugirard en París.

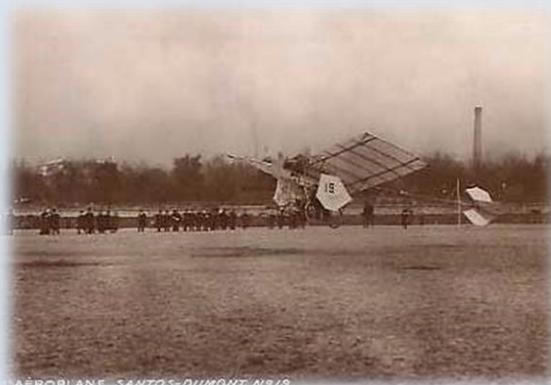


13/11/1914: El aviador Silvio Pettirossi, luego de su exitoso viaje de estudios a Francia y su posterior gira de presentaciones acrobáticas, llega al Paraguay a bordo del vapor Formosa, trayendo su monoplano Deperdussin "T" desarmado.

14/11/1910: El piloto civil norteamericano, Eugene B. Ely, despegue con un avión biplano Curtiss desde la cubierta del crucero *U.S.S. Birmingham*, convirtiéndose este acontecimiento, en el primer despegue registrado desde un buque. Dos meses después, el 18 de enero de 1911, será el mismo piloto quien logrará aterrizar exitosamente un avión sobre una cubierta especialmente construida para este propósito sobre el crucero blindado *U.S.S. Pennsylvania*, adjudicándose una recompensa de UD\$500.00.-

14/11/1979: Denominase "*Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez*", al Aeropuerto de El Salvador, conocido por Aeropuerto Internacional de El Salvador, ubicado en jurisdicción de San Luís Talpa, departamento de La Paz.

15/11/1907: El pionero de la aviación, don Alberto Santos-Dumont realiza en París su primer ensayo con su aeroplano Nº 19 bautizado como "*Demoiselle*".





15/11/1924: Fallece en un accidente sobre el mar, *Artur de Sacadura Freire Cabral*, oficial naval portugués que junto a Gago Coutinho realizaron la primera travesía aérea sobre el Atlántico sur en 1922.

15/11/1934: El Arma Aérea Paraguaya realiza varias misiones claves de reconocimiento y bombardeo con aviones Potez 25 en la zona de Cañada El Carmen, los que permitieron elaborar mapas más exactos de dicho frente. Estos vuelos de reconocimiento ayudaron definitivamente a la victoria, ya que, al día siguiente, El Carmen cayó en poder del Ejército Paraguayo.

16/11/1893: Nace en Obrajés, Bolivia el señor Juan Mendoza Nernuldes, primer piloto de ese país que surcará los cielos de la ciudad boliviana de Oruro el 21 de noviembre de 1921.

16/11/1916: En la Escuela de Aeronáutica Militar, se gradúan los primeros aviadores de la Armada de Chile, Contador 3º, señor Carlos Yánquez Cerda; Guardiamarina de 1ª, señor Enrique de la Maza; y el Torpedista señor Luis Farías.

16/11/1936. Es creado el Club Aéreo de Valdivia, en el sur de Chile.

17/11/1948. El Aeródromo nacional de Apiay cambia su denominación a Base Aérea de Apiay. Hoy en día es la sede del Comando Aéreo de Combate Nº2 de la Fuerza Aérea de Colombia.



De pie: Teniente Valdivieso; Contador Carlos Yánquez; Capitán Urrutia; Gma. De la Maza; Subteniente ecuatoriano Pedro Traversari y Subteniente Sosa. Sentados: Sargento Soto; Cont. Constanzo; Sargento González; Torpedista Farías; Sargento Ojeda y Sargento Cofré. 1916

17/11/1949: Por resolución 26 de la Dirección de Aeronáutica Chilena se reconoce al Centro de Instrucción de la Línea Aérea Nacional (LAN), como “Establecimiento de Enseñanza Aeronáutica Civil”.

17/11/1994: Se realiza el lanzamiento oficial de LINEAS AEREAS DEL ESTE S.A. (LADESA), que iniciaría sus operaciones en los primeros meses de 1995 con aeronaves BAE Jetstream 31 en vuelos de cabotaje en el Paraguay.

19/11/1913: El Capitán Manuel Barreiro y el Piloto Teniente Julio Ríos serán los primeros heridos españoles en acción de guerra aérea, cuando son alcanzados desde tierra al sobrevolar con un avión Farman, el Monte Cónico durante una misión aérea de reconocimiento en Marruecos.

20/11/1916: Por ley N° 5.528 se crea la Escuela Militar de Aviación del Uruguay. Su primera sede se ubicó en el hoy Aeródromo Militar “Capitán Boiso Lanza” actual asiento del Comando General de la Fuerza Aérea. Su primer director fue don Juan Manuel Boiso Lanza, que la historia quiso que también fuera su primer Mártir. En 1935, aprobada la Ley de cuadros se crea el Escalafón de Aeronáutica como quinta Arma del Ejército, cambiándose ese mismo año, el nombre para pasar a ser Escuela Militar de Aeronáutica.

20/11/1936: Los hermanos Alberto y Jorge Márquez Vaeza, de apenas 29 y 22 años fundan en Uruguay, “Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea” (PLUNA).

20/11/1937: Se traslada a la actual ubicación y pasa a denominarse Aeródromo Militar Gral. Artigas, hoy Base Aérea, con la gran responsabilidad de tener el nombre del primero de los Orientales.

21/11/1923: Se dicta un primer Curso de Informaciones para Oficiales de la Aeronáutica Militar Chilena, en El Bosque. Participaron el entonces Director de Aeronáutica, General Contreras; Director de la Escuela de Aviación, Capitán Aracena; comandante de la Escuadrilla Mixta, Capitán Barahona y 41 otros oficiales, entre pilotos y otras especialidades.

21/11/1984: Se registra el primer nacimiento en Territorio Antártico Chileno. En “Villa Las Estrellas”, nace Juan Pablo Camacho Martino. Sus padres fueron el Dr. Germán Camacho, médico de la entonces Base Aérea Antártica “Teniente Marsh” y la señora Ana María Martino.

22/11/1965: Se establece la escala en Guayaquil en la ruta a Chile a Miami servida de los aviones Caravelle de la Línea Aérea Nacional (LAN).

22/11/1967: Se realiza sobre la ciudad de Santiago, el primer vuelo de un chileno en un avión Hawker Hunter, el J-719. Esta aeronave fue tripulada por el entonces Capitán de Bandada (A), señor Jaime A. Estay Viveros.



22/11/1937: Un vuelo de récord, fue el primer vuelo de Air France a América del Sur con el que sería el primer cuádrimotor en volar sobre cielos chilenos. El 20 de noviembre de 1937 había iniciado su vuelo desde París, Francia con destino final Santiago de Chile, arribando después de 58 horas y 34 minutos, con tan sólo 4 escalas (Istres, Dakar, Natal, Buenos Aires), en el aeropuerto capitalino de Los Cerrillos, a las 16, 50 horas de esa tarde. El éxito del vuelo del que demostró la capacidad del Farman NC 2231-1, bautizado "*Chef Pilot Laurent Guerrero*" como transporte de largo alcance induciendo a Air France a aprobar su uso para realizar envíos de correo a través del Atlántico Norte.

AÑO XXI N.º 7.302
Fundado el 14 de Enero de 1917

LA NACIÓN

(EMPRESA PERIODÍSTICA "LA NACIÓN", S. A.) (M. C. R.)

Agustinas 1269 — Casilla 81-D.
Teléfonos 82222-7

EDICIÓN DE 18 PAGINAS

SANTIAGO DE CHILE, MARTES 22 DE NOVIEMBRE DE 1937

PRECIO EN TODO EL PAÍS 60 CENTAVOS

Nuevo record mundial establecieron los aviadores franceses Codos y Reine en su raid París-Santiago

EMPLEARON 58 HORAS 34 MINUTOS SOBRE UN RECORRIDO DE MAS DE DOCE MIL KILOMETROS

En Los Cerrillos, donde llegaron a las 16.50 hrs., se les hizo un recibimiento triunfal

HOY SERAN CONDECORADOS POR S. E.

LA RECEPCION EN LOS CERRILLOS

Desde poco después de las 16 horas un numeroso público se agardaba en el aeropuerto.

EXPECTACION EN EL PUBLICO

El anuncio de la llegada a nuestra capital de los famosos aviadores franceses despertó extraordinaria expectación en el público, que siguió minuto a minuto las alarmas de los diarios de la capital, etc.

EL AVION A LA VISTA

En estas circunstancias se produjo en el recinto del aeropuerto una extraordinaria conmoción. Alguien había avisado a un avión volando un poco al norte de la capital en demanda de Los Cerrillos.



Un numeroso público va hacia el avión a recibir a los pilotos en el momento de su llegada a Los Cerrillos.



En esta fotografía puede apreciarse la magnitud del Laurent Guerrero, una enorme máquina aérea que pesa 19 toneladas.

CABLEGRAMA DE "LA NACIÓN" AL MINISTRO DEL AIRE FRANCES

"La Nación" recibió ayer de manos del aviador Paul Codos, piloto del avión "Farman 2231", la declaración que el Ministro del Aire francés, M. Pierre Cot, hizo a nuestro periódico en esta misma fecha.

Nuestro diario envió ayer después de recibir esa declaración el siguiente cablegrama al Ministro francés: "Monsieur Pierre Cot, Ministre de l'Air — Paris — Menoici aéroportage Codos, Reine a Santiago avion l'hommeur saluer Monsieur le Ministre de l'Air dont revoira declaration Le Directeur de "La Nación" Santiago"

M. PIERRE COT, MINISTRO DEL AIRE DE

Diario La Nación, martes 23 de noviembre de 1937

22/11/1941: Se inaugura el servicio a Concepción en los aviones Lockheed Electra "*Diego de Almagro* e *Inés de Suárez*", tripulados por los capitanes Sergio García Huidobro y Eduardo Lazo. Transportan a autoridades de gobierno, parlamentarios y periodistas. En el discurso inaugural habló el Consejero de LAN, señor Alberto Cumplido. Agradeció a nombre de los habitantes de la ciudad, el alcalde Oscar Gacitúa y cerró la ceremonia, el entonces Senador de la República, don Marmaduke Grove Vallejo.

23/11/1948: La Línea Aérea Nacional (LAN) inicia el servicio regular a Punta Arenas – Río Gallegos. Jefe Regional Sr. Germán Acevedo. Agente en Punta Arenas Sr. Sergio del Río Verdugo.

23/11/2007: A la edad de 98 años, fallece el Coronel de Aviación, señor Agustín Pasmor, héroe de la aviación paraguaya y veterano de la Guerra del Chaco.



23/11/1935: Por primera vez, el Acorazado chileno Almirante Latorre recala en Punta Arenas. Lo hace integrando la escuadra que realiza maniobras y lleva a bordo un avión Fairey III F, que lanza desde cubierta, empleando una catapulta de origen italiano puesta a punto en enero de 1932 en Talcahuano.

El primer aviador chileno en utilizar este medio para despegar fue el teniente Teodoro Ruiz Diez, de la Fuerza Aérea Nacional, quién había recibido instrucción en Italia para el despegue con catapulta, entrenando posteriormente a los tenientes de la F.A.N. Rodolfo Marsh y Enrique Byers del Campo, para que continuaran operando desde el Latorre.

23/11/1948: La señora Brenda Duncan de Ward, piloto privado del Club Aéreo de Chile, rinde sus pruebas para optar al Título de Instructor de Vuelo. Después de efectuadas éstas en forma satisfactoria ante la comisión integrada por el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Washington Silva E.; Teniente 1° Leopoldo Tacchi C. y Teniente 2° Guido Rodríguez P., la aviadora tuvo el honor de convertirse en la primera mujer chilena en recibir esta acreditación.



24/11/1912: Jorge Alejandro Newbery cruza el Río de la Plata en el monoplano Centenario, un Blériot con un motor Gnôme de 50 HP. Siendo el primero en cruzar el río y volver en el mismo día.



Monoplano Blériot "Centenario"

24/11/1944: Es creado el sector de El Belloto, el Club Aéreo de la Universidad Federico Santa María, gracias al aporte de la Fundación Santa María. En un principio se construyó un amplio hangar para alojar los dos aviones de entrenamiento Miles Magister, de ala baja y cabina abierta, con motor 145 HP, de fabricación inglesa. El CAUSM tuvo su propia pista de aterrizaje dispuesta en forma paralela al camino

Troncal, lo que es ahora la Avenida V Centenario. Su primer presidente fue don Julio Hirschmann, profesor de Termodinámica de este plantel educacional.



Algunos de los primeros pilotos civiles egresados del CAUSM, entre ellos: Julio Diestre H.; Manuel Mariño R.; Guillermo Muxica H.; Santiago Andrade A.; la primera mujer piloto del Club, señorita Iris Villalobos Q.; Guillermo Martínez G. y Gilberto Orellana M. (4. abril de 1948)

24/11/2003: Un avión P-3 “Orión” perteneciente al escuadrón de exploración aeromarítima de la armada, apoya a científicos chilenos y de la NASA en sus investigaciones en la Antártica hasta el día 14 de diciembre de este año.

25/11/1919: Por Real Decreto se establecen las Normas de Navegación Aérea en Territorio Español y se aprueba el Reglamento de Navegación Aérea Civil para el Reino de España.

25/11/1953: Llegan a Los Cerrillos dos aviones DC-3 al mando de pilotos de la Línea Aérea Nacional (LAN). Hacen la ruta Los Ángeles-Mazatlán-Ixtepec-Panamá-Lima-Santiago.

27/11/1912: Eduardo Schaerer Vera y Aragón fue el primer presidente paraguayo que sobrevoló durante 14 minutos la ciudad de Asunción en 1912.



27/11/1935: Se reinician los vuelos a Puerto Montt con escalas en Chillán y Temuco. El viaje inicial se realiza en el Curtiss Condor Nº2 al mando del teniente Julio Tapia Jiménez, copiloto el Director de LAN Capitán de Bandada Oscar Silva Mora. Abordo viaja don Arturo Merino y señora, el Diputado don Ernesto Hein, don Luis Leiva y representantes de la prensa. LAN cuenta desde este año con cuatro aviadores no militares en servicio activo: César Lavín, Emilio Tusschaens, David Viveros y Arturo Christie.



27/11/1992: Es declarado, Día Nacional de la Aviación Militar Bolivariana Revolucionaria y Patriota y Antiimperialista, de Venezuela.

28/11/1931: Se realiza el primer correo aéreo nacional de Panamá. Este es realizado en el avión anfibia bautizado como "3 de Noviembre" (recordando el importante día de 1903, en que Panamá se separó de Colombia) al mando de Marcos A. Gelabert, y constará de estampillas especialmente expedidas para ese vuelo inaugural. El avión realizó escala en Taboga, Chorrera, Bejuco, Antón, Penonomé y varias poblaciones hasta llegar a Puerto Armuelles y Almirante, en Bocas del Toro.

28/11/1948: Se instituye la Medalla "Campaña del Atlántico Sur" de la Fuerza Aérea Brasileira (ley Nº 497) la que será otorgada a pilotos y tripulantes aéreos que combatieron en la Segunda Guerra Mundial.

28/11/1957: Fallece Domingo Rosillo del Toro, primer piloto cubano en obtener una licencia aeronáutica en octubre de 1912.

28/11/1958: Por Orden Particular N° 2 del Comando en Jefe de las FF.AA. del Paraguay, se crea la Base Aérea de Nueva Asunción en el Chaco Paraguayo.

28/11/2004: Primer vuelo inaugural de CONVIASA, aerolínea estatal venezolana, el que se realizó con un avión De Havilland Canada Dash 7, desde Caracas hasta el Aeropuerto Internacional del Caribe "Santiago Mariño", en la Isla de Margarita.

29/11/1924: En la madrugada de este día, el aviador argentino Guillermo Hillcoat arriba a Santiago, tras realizar un cruce de la cordillera de los Andes, procedente de Mendoza. Hillcoat voló desde Buenos Aires hasta Lima, recorriendo 4.400 kilómetros en 12 etapas, entre el 24 de noviembre y el 4 de diciembre, con el objeto de participar en las festividades conmemorativas del primer centenario de Ayacucho, en representación del Aeroclub Argentino.

29/11/1929: Los norteamericanos, Comodoro Richard E. Byrd, junto al piloto Bernt Balchen, Harold June y el capitán Ashley McKinley realizan el primer sobrevuelo por el Polo Sur.

30/11/1984: Dos aviones Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile, alcanzan el Polo Sur, descendiendo en la Base Antártica estadounidense Amundsen Scott. Con apoyo desde bases terrestres pre establecidas y desde un C-130 que les brindó combustible y otros abastecimientos mediante paracaídas, estos aviones marcan un hito en los objetivos de exploración y soberanía antártica. La denominada Operación "Estrella Polar", tenía como objetivo principal efectuar el primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile con aterrizaje en el Polo Sur, el que debería realizarse con medios propios y apoyo logístico institucional. Los aviones Twin Otter fueron tripulados por el Comandante de Escuadrilla (A), señor Claudio Sanhueza; el Capitán de Bandada (A), Navegante, señor Francisco de Diego; los Tenientes (A), Sres. Ricardo Ruminot y Leandro Serra; el Suboficial, Sr. Carlos Palacios V. y el Sargento 2°, Sr. José Bermedo.



30/11/2006: Inicia sus operaciones *VivaAerobus*, "low cost" mexicana vinculada a la compañía de buses IAMSA y a la familia Ryan, fundadora de Ryanair, la más grande aerolínea de bajo costo de Europa. En la actualidad la compañía *VivaAerobus*, opera una de las flotas más jóvenes del mundo con 25 Airbus 320, incluyendo dos A320neo en 91 rutas y 37 destinos diferentes.

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

EN OCTUBRE DE 1940, LA MISTERIOSA HÉLICE DE LA AVENTURA, DEJÓ DE GIRAR PARA EL PIONERO CÉSAR COPETTA BROSIO

“Con profundo pesar “CHILE AÉREO” consigna en sus páginas, la irreparable desgracia que constituye la muerte del Socio Honorario de la Institución, don César Copetta Brosio, acaecida en Los Cerrillos, el Domingo 27 de Octubre, en circunstancias que efectuaba el primer vuelo de prueba de un avión que había refaccionado.”¹



César Copetta Brosio a los mandos de un biplano Voisin De Course², similar al que usara para inaugurar los cielos de Chile, en 1910. (Archivo IIHACH)

Al respecto, el relato consignado de su lamentable fallecimiento, da cuenta que a eso de las 9.15 horas de esa fatal mañana de domingo, habría procedido a probar las transformaciones y modificaciones que había efectuado sobre un antiguo monoplano biplaza Morane Saulnier modelo Parasol, que fuera perteneciente a otro célebre pionero aviador nacional, don Clodomiro Figueroa Ponce, el que había intercambiado por el armazón de un viejo biplano Spad, que se enorgullecía en guardar, ya que se decía que en él había volado su compatriota y amigo, Jean Mermoz³ fallecido en 1936.

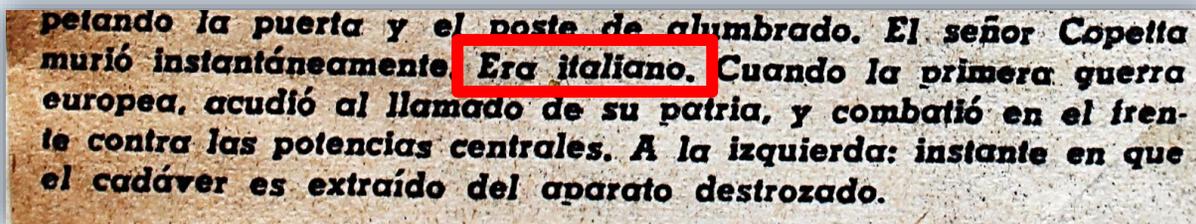
¹ (Sic.) Revista Chile Aéreo

² Si bien esta fotografía es bastante difundida, en la mayoría de las publicaciones se le menciona como si fuera sido tomada en Chile durante el emblemático vuelo del 21 de agosto de 1910, pero esta ya había sido publicada en el Diario Ilustrado del viernes 29 de julio de 1910, por lo tanto, se trataría de una toma realizada en Francia, mientras efectuó su curso de piloto, y de la cual él habrá repartido algunas copias posteriormente. Agrega además el periódico, que el avión ha venido al país junto al mismo señor César Copetta.

³ A Jean Mermoz lo había conocido en 1928, cuando vino a Chile y firmó un contrato de apoyo para atender los aviones de Aéropostale.

Los Copetta en Chile

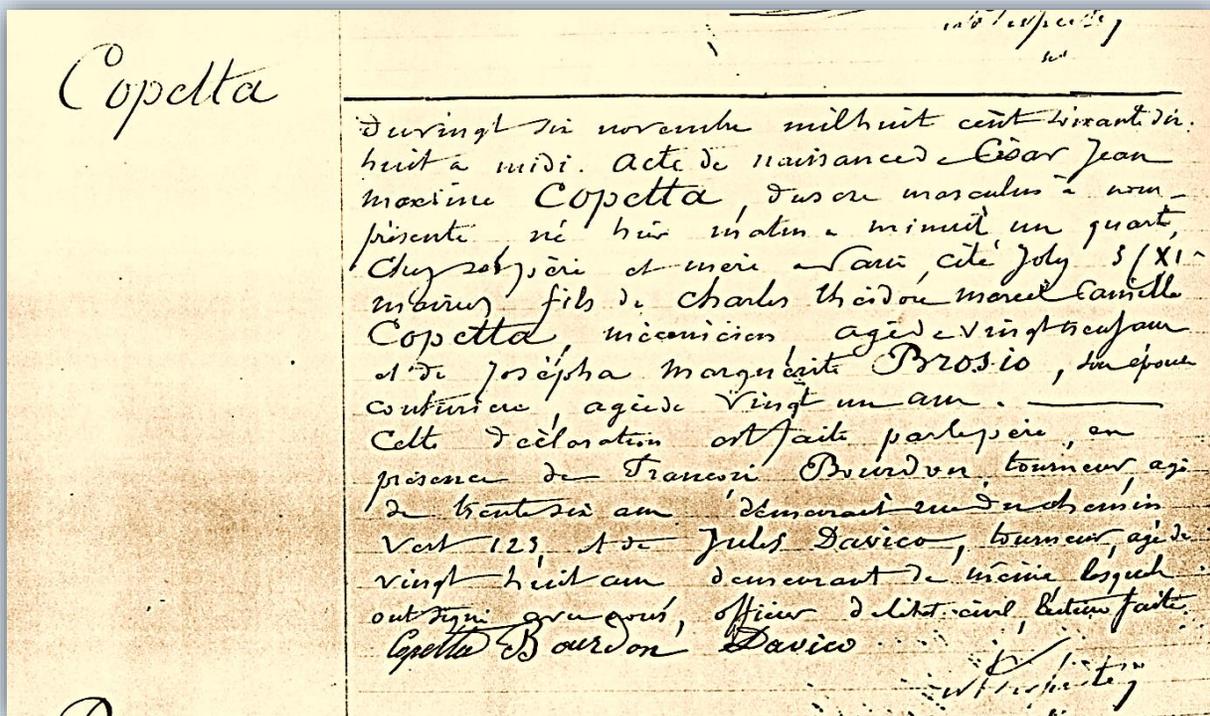
Un dato anecdótico cuando iniciamos la investigación de la familia Copetta Brosio, asaltó cuando una de las notas de prensa de 1940, señalaba a César Copetta como “italiano”.



Revista Vea, octubre de 1940

Tras investigar en la genealogía de ambos apellidos, pudimos dilucidar que la raíz original de la familia Copetta parece provenir de Brescia, ubicada en una región norte de Italia, llamada Lombardía, mientras que Brosio, sería mayoritariamente de origen calabrés.

Si bien los hermanos Copetta, eran franceses de nacimiento, sus padres⁴, Josépha Marghélite Brosio y de Charles Théodore Marcel Camille Copetta Laudera provenían de regiones ubicadas en la actual Italia. De Charles Théodore Copetta contamos con su acta de matrimonio, por lo que sabemos que se casó en París, el 5 de mayo de 1877. Tenía como profesión reconocida, la de Mecánico.



Detalle del registro de inscripción de nacimiento de César Jean Maxime Copetta, nacido el 25 de noviembre de 1878
(Archivo gentileza del señor Ricardo Copetta D.)

⁴ Charles Theodore Copetta (nace en Turín (Piamonte) el 10 de febrero de 1849 – Fallece en Santiago en 1895) y Margherite Brosio de Copetta (nace el 26 de enero de 1857 en Cinaglio, Asti (Piamonte) - Fallece en Santiago en 1933), ambos se encuentran enterrados en Chile.

Muchas veces se dice que los hermanos César y Félix habían llegado a Chile procedentes de su natal Francia, se agrega que fue por sugerencia del ya emblemático ingeniero galo, Alexandre Gustave Eiffel, con el objetivo de trabajar para diversos proyectos de ingeniería, en una etapa post construcción del viaducto de Malleco y la Estación Central, proyectos en la que él había participado de la licitación de construcción y que finalmente perderá en manos de la empresa Schneider et Cie⁵. Pero una investigación más exhaustiva indica que arribaron a Chile en 1890. Seguramente la confusión surge efectivamente de la profesión del padre Charles Copetta, quien junto a Marguerite y sus dos todavía pequeños hijos, emigraron a Chile, entusiasmados por los numerosos proyectos de metal mecánica que se estaban construyendo en el país.

No se ha podido conseguir mayores datos sobre sus estudios profesionales o técnicos en Francia o Chile, por lo que se presume que ambos seguramente, deben haber seguido el conocido oficio del padre, y con estos conocimientos, se forjaron en Chile un promisorio y relevante futuro, para sus vidas.

Hay algunos registros, de que ambos habrían destacado tempranamente en el mundo de las bicicletas, en especial César, quien desde 1894 comenzó a ganar sus primeras carreras. Al fallecer su padre en 1895, se instaló rápidamente como comerciante en el ramo de esta clase de vehículos, donde adquirió junto a su hermano menor, gran prestigio al exteriorizar su tacto comercial como también un gran espíritu deportivo. Era así que, las principales competencias deportivas contaron con la decidida participación de alguno de los dos jóvenes hermanos, demostrando con creces el gran culto que por el deporte mecánico profesaron.

Para 1900, el aventurero y popular Cesar Copetta, se enamorará de una joven compatriota de su misma edad, Marie Louise Pomiès⁶, con quien se casó en Santiago, el 30 de diciembre de ese año. Pocos años más tarde, al iniciarse el siglo veinte, Chile vería tempranamente aparecer los automóviles, ellos, los Copetta no tardarían nuevamente en involucrarse con ello. Es interesante ahondar en este importante punto, ya que curiosamente el ingenio tuerca, sería una constante en su vida como también con el desarrollo de la aviación. Por eso no podemos dejar de mencionar dos vehículos que, serán parte fundamental de la historia del automóvil en Chile.

El primero de ellos, será un automóvil Darracq FL II con un motor de 6,5 HP de potencia, el que arribará desde Francia a Chile en mayo de 1902, importado por la empresa "Besa y Cía."⁷ Para don Carlos Puelma Besa. Al año siguiente, el mismo modelo hará noticia por el viaje realizado a Valparaíso, aventura en la que tomarán unas 10 horas para llegar. Durante 1903, la empresa importará nuevas unidades, esta vez dotadas de; 8 y 9 HP de potencia máxima, respectivamente⁸.

⁵ En Chile se le atribuyó erróneamente y por mucho tiempo, el diseño de la Estación Central de Santiago, en circunstancias que cuando este edificio fue declarado Monumento Nacional mediante el Decreto Supremo N.º 614 del 29 de junio de 1983, su investigación arrojó que había sido diseñada por Schneider et Cie., quizás el principal competidor de Eiffel, y posteriormente edificado por la filial francesa Schneider-Creusot de Le Creusot, ciudad desde donde se importaron los componentes en 1897 terminándose la obra en 1900. Otros antecedentes en Sudamérica, señalan que para el Perú, el gobierno chileno de ocupación tras la Guerra del Pacífico, encargó a una empresa subsidiaria de Eiffel et Cie., la última etapa de construcción de la catedral de Tacna, y también se encargó en territorio chileno la edificación de la Aduana. La única obra auténticamente diseñada por Eiffel y construida por su compañía en el cono sur de Latinoamérica, es la Catedral de San Marcos de Arica, Chile. De igual manera, también le son atribuidas equivocadamente el Terminal del Ferrocarril de la ciudad de La Paz, Bolivia, la que actualmente es la terminal de buses de dicha ciudad y la construcción en 1906 por encargo de las autoridades del Instituto Médico "Sucre" de una réplica de la torre en el parque Bolívar de Sucre, capital de Bolivia, las cuales sólo fueron edificadas por compañías licenciatarias de Eiffel et Cie.

⁶ Marie Louise Pomiès, nacida en Francia el 18 de febrero de 1878 y fallecida el 29 de abril de 1922 en la ciudad de Santiago.

⁷ "Besa y Cía." y más tarde "Besa Automotora", era una empresa de don José Besa Infante, abuelo del gran constructor de aeronaves chileno, don José Luis Sánchez Besa. Esta empresa tomará en corto tiempo, la representación en Chile para famosas marcas, tales como Dodge, Mercedes Benz y Volvo.

⁸ **La historia del primer auto que llegó a Chile. El Darracq de 1901.** www.veoautos.cl/la-historia-del-primer-auto-que-llego-a-chile-el-darracq-de-1902/

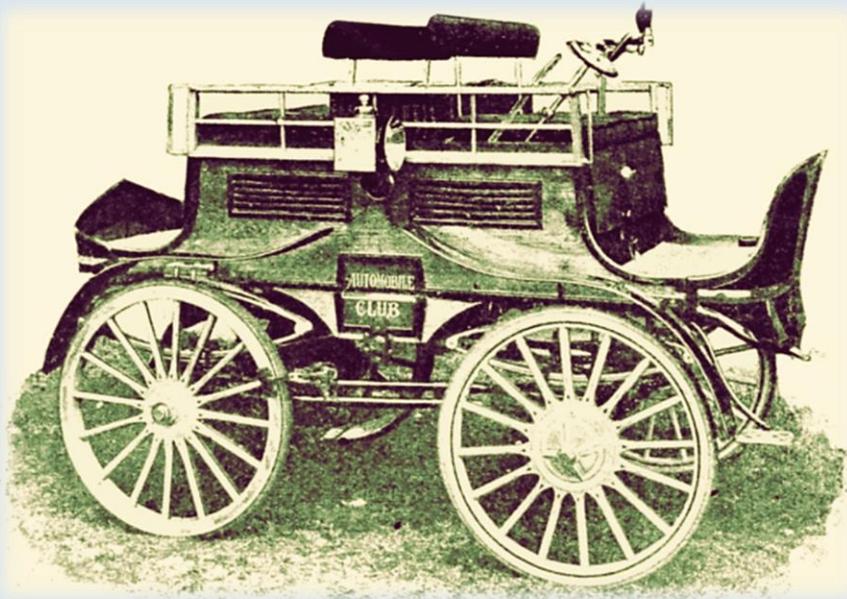


Carlos Puelma Besa en el comando del Darracq FL II en Chile. (Fotografía publicitaria de Besa y Cía. en 1902)



Mismo vehículo fotografiado en el "Valparaíso Sporting Club" de Viña del Mar, durante un "Curso de flores" (1905)

La importancia de este flamante modelo de automóvil pudiera radicar -además de ser un modelo arribado a Chile- en que su fabricante, un francés llamado Pierre Alexandre Darracq, fundaría en 1891, junto con Jean Aucoc, la fábrica de bicicletas "Gladiator" en Le Pré-Saint-Gervais (uno de los suburbios de París), vehículos que tenían fama de ser confiables y muy asequibles, y que los Copetta conocieron de cerca. Quizás este ejemplo, les pueda haber hecho sentido como motivación.



Otro singular vehículo pionero en los suelos de Chile, fue un modelo fabricado en 1902, en la ciudad de Graneros, ubicada hoy en la Sexta Región, el que de forma conjunta entre don Rafael Ovalle Correa y el ingeniero británico Gilbert Hodgkinson Spence, dueño de una fundición en aquella entonces remota localidad, hicieron temprana y nacional, una realidad innovadora de la que los hermanos Copetta no permanecerían alejados en el futuro próximo.

Modelo fabricado en la ciudad de Graneros, y que alcanzaría velocidades hasta los 40 km/h.

Volviendo a Chile, el mismo año 1902, según una investigación realizada y difundida por el sitio “www.tuerca.cl”, se establece que don César Copetta importará ese año, dos autos; un De Dion Bouton de 3 1/2 HP y un De Dion Bouton de 6 HP, ambos de cuatro asientos.

En marzo de 1905 importará un Clement Bayard y nuevamente un De Dion Bouton, ambos de motor de 12 HP, convirtiéndose en los modelos más potentes del país, momento en que ingresan al país, unidades Renault. De forma paralela arribará a Punta Arenas, un modelo de la marca británica Star Motor, también fabricantes de bicicletas.

Para noviembre de 1904, se celebraría en el Club Hípico de Santiago, una primera carrera de autos en Chile. Según consta en algunas crónicas periodísticas de época, “la prueba se desarrolló en una distancia de 20 kilómetros, siendo el ganador el francés César Copetta, quien hizo el recorrido en 30 minutos con 11 segundos”.

La colonia francesa residente organizó otra carrera para celebrar su Día Nacional, el 14 de julio de 1905, esta vez, en una distancia total de 30 kilómetros en el principal recinto hípico del país. En esta memorable jornada deportiva, se inscribieron los señores Juan Chessebrought,

EL MERCURIO del 8 de noviembre de 1903

Los automovilistas Alberto y Germán Besa, Eduardo Walker y César Copetta realizaron un paseo de Santiago al fundo Campusano, ubicado cerca de Valdivia de Paine y de Buin, aproximadamente a unos 40 kilómetros de la capital. Salieron a las ocho de la mañana y llegaron allá a mediodía. Regresaron en la tarde, sin novedad, record que merecía una nota en Vida Social.

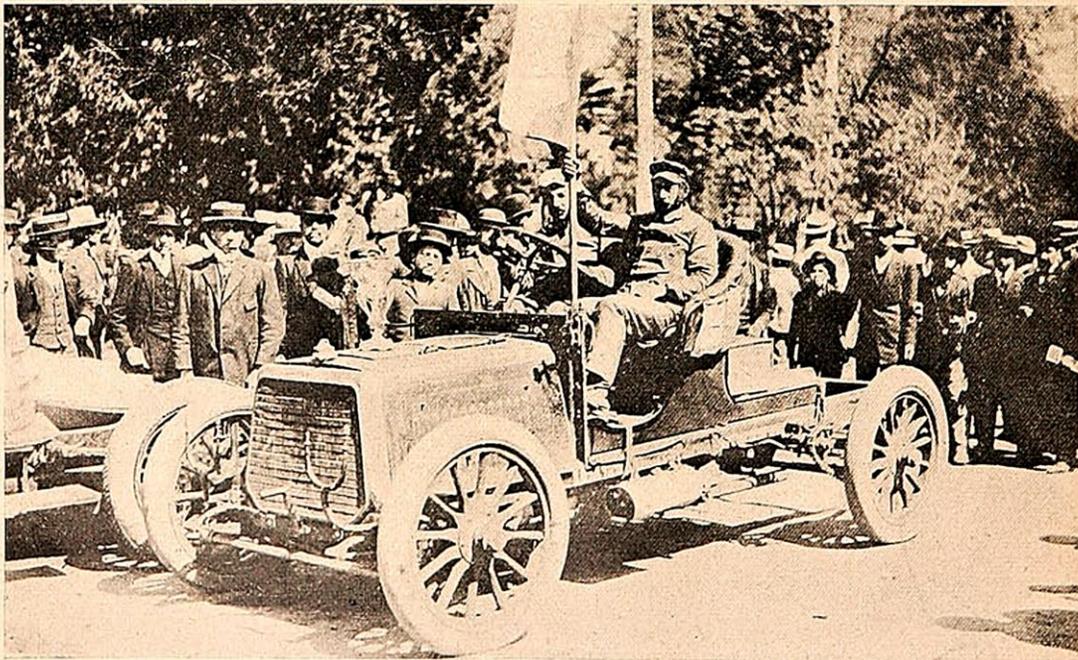


con un Aster de 3 ½ HP; Chaiant, en un Darracq de 8 HP; Félix Le Blanc, en un Darracq de 9 HP; César Copetta, en un Baillot de 9 HP y Arturo Gachot en un Renault de 3 ½ HP.

Pocos años después, la celebración de las Fiestas Patrias, contemplaban para la mañana del 17 de septiembre de 1908, la realización en el Parque Cousiño (actual Parque O'Higgins) de una carrera oficial de mayor extensión, esta vez de 100 kilómetros. En dicha competencia tomaron parte, entre otros, Amadeo Heiremans Vaerman, Manuel Cruzat, Bertrand Tisé, Gabriel Robin, Jorge Lamarca y al volante del auto de Carlos Cruzat, don César Copetta, quien a la postre se quedó con el triunfo al cubrir el recorrido completo, en una hora con dieciocho minutos. Tanto la revista Zig-Zag como Sucesos, dan cuenta de la gran expectación que generó dicho evento, siendo el ganador el francés César Copetta, dueño junto a su hermano Félix del primer taller mecánico de autos de Chile.

Carrera de automóviles.

En la mañana del 17 se efectuó la gran carrera de cien kilómetros, para automóviles. Había grande expectativa, pues nunca se había corrido una carrera de la misma distancia ni en las condiciones que la de este año. Damos á continuación un grupo de vistas que dan una idea gráfica



EL SR. CÉSAR COPPETTA, CHAUFFER DEL AUTOMÓVIL GANADOR, PASEANDO ALREDEDOR DE LA ELIPSE CON LA BANDERA Y LA «COPA» SOBRE LA MÁQUINA.

de la int. resante prueba. En Chile resulta un verdadera novedad este espectáculo, que en Europa es familiar, y por eso, sin duda, llevó tanta concurrencia y causó tanto entusiasmo.

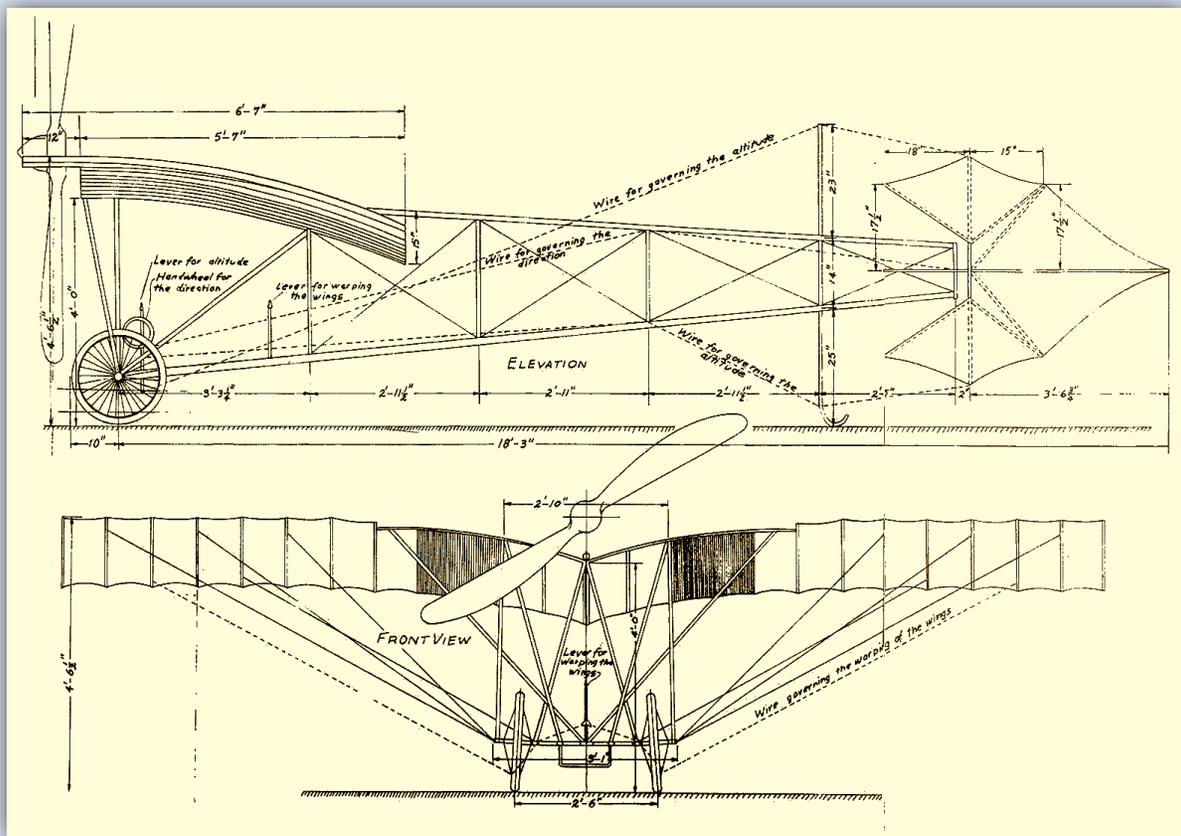
Es ésta, que sepamos, la primera carrera, propiamente tal, de automóviles, y la prensa entera ha tenido sólo palabras de elogio para el señor Alcalde Donoso Urmeneta, por su feliz idea.

Revista Sucesos N° 316 - Año VII. Valparaíso, 24 de septiembre de 1908.

Estas experiencias, sumado a la fama que pronto adquirirían por participar en estas nuevas lides, cimentarían la credibilidad y prestigio en temas mecánicos, para ambos hermanos Copetta.

Sería esta poderosa carta de esfuerzo por el trabajo bien hecho y su amor por los deportes de aventura, la que habría llevado a vincular a César Copetta con el señor David Echeverría Valdés quien, por la prensa del año 1909 había anunciado el haber adquirido en Francia el compromiso para comprar un aeroplano, entusiasmados por uno de los magníficos vuelos del sudamericano Alberto Santos Dumont en París. Él y su familia querían para Chile, realizar las mismas modernas evoluciones aéreas, para con ello ayudar a engalanar las fiestas del Centenario Nacional.

En este sentido, es que tomó contacto con la fábrica Bonnet et Cie., en Francia, con la intención de comprar un modelo Demoiselle, el que era construido según los planos públicos de Santos Dumont, por un valor de 5.000 francos⁹. De vuelta en Chile, Echeverría dejó encargado al señor Vicente Sanfuentes el pago de saldos de dinero y el envío del aeroplano.



Corte esquemático del monoplano Demoiselle. Diseño de Alberto Santos Dumont

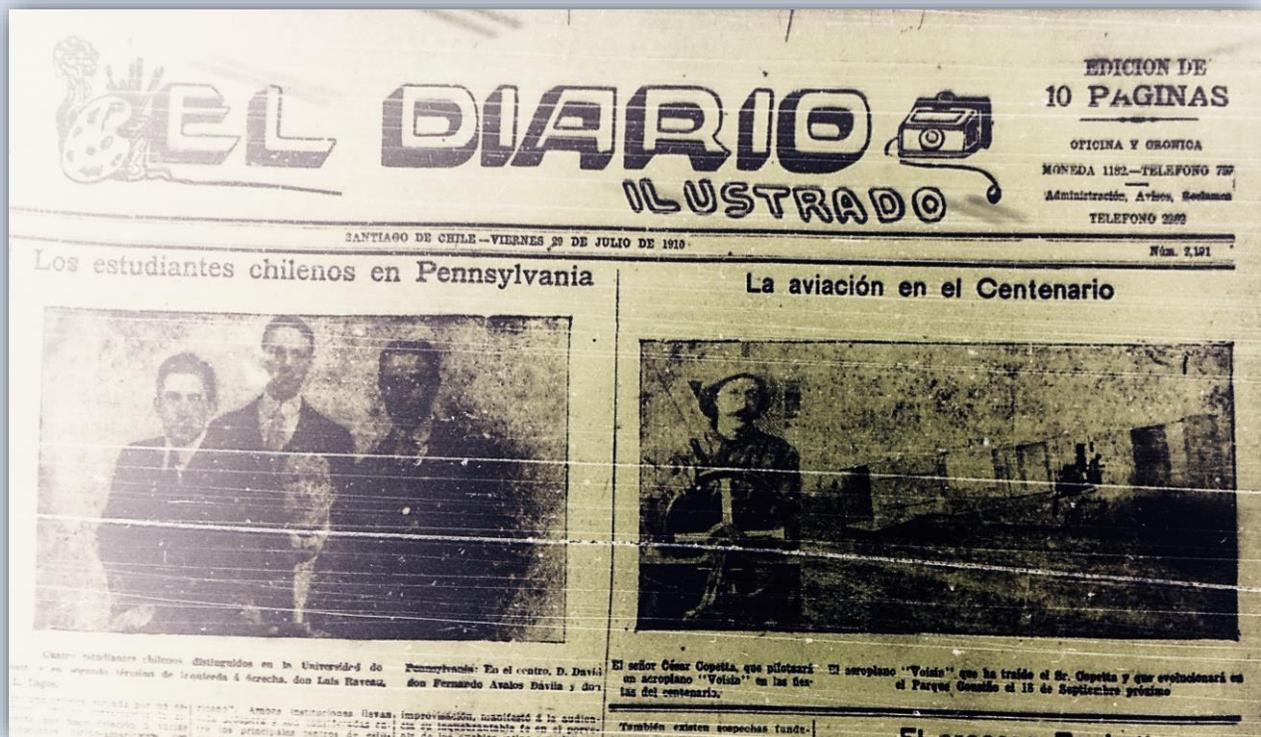
A principios del año siguiente, Sanfuentes informó que la fábrica de los hermanos Albert y Emile Bonnet y Cía., había quebrado. Ante este inesperado escenario, es que Echeverría comienza a ver opciones las cuales eran adquirir otras naves, siendo sus opciones los biplanos Voisin o Farman. Con esa idea en la cabeza, es que Echeverría entusiasmó a su primo hermano, don Miguel Covarrubias Valdés, de modo que en conjunto financiaran la adquisición del avión que volaría para el Centenario.

⁹ Unos 16 millones de pesos chilenos en la actualidad.

Finalmente, el aparato elegido y disponible fue un Voisin Celular con “cloisons” laterales. El avión fue encargado con un motor Gnome de 50 H.P. incluyendo algunos repuestos. Para dar curso a este noble sueño, se remitieron finalmente 31.000 francos para su adquisición.

Es importante tener en cuenta que la fábrica Voisin para esas fechas ya no fabricaba el Voisin Celular, por cuanto la versión que se vendió a Echeverría sería un derivado de este¹⁰. Para marzo de 1910, el semanario Sucesos N°392, anunciaba que “dentro de poco se instalaría en la capital un Club de Automóviles y Aeroplanos, institución que ya había sido formada gracias a la iniciativa de los distinguidos sportsmen, Sres. Federico Squire y Emilio Edwards Bello¹¹”.

Esto era el real reflejo de nuestra sociedad, que ya esperaba celebrar las fiestas del Centenario, con “Autos y Aviones”. Agregaba la misma nota, que Squire se dirigiría en breve a Europa, para adquirir dos o tres aparatos de aviación, por lo que la carrera por la aviación, de alguna manera, ya había partido en nuestro país.



La prensa de Santiago de Chile, viernes 29 de julio de 1910, señala que será el señor César Copetta, quien tras realizar su respectivo curso de aviación, pilotará el aeroplano Voisin, en las fiestas del centenario nacional. (Archivo digital IHHACH)

Los hermanos Copetta pilotos

Si bien, actualmente no hay registros de que algunos de los hermanos Copetta se hubiera brevetado¹² en Francia para emprender en 1910, la trascendente tarea de elevar el primer aeroplano por los cielos de Chile, está claro que la prensa temprana se encargó de aclarar y consignar que era César quien había

¹⁰ Magliocchetti Oleaga Mario y Sato Kotani Alberto. *Los aviones Voisin y el primer vuelo en Chile*. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. DGAC. Agosto de 2010

¹¹ Emilio Edwards Bello junto a José Luis Sánchez Besa, era uno de los conocidos pilotos chilenos que había por aquellos días en Europa

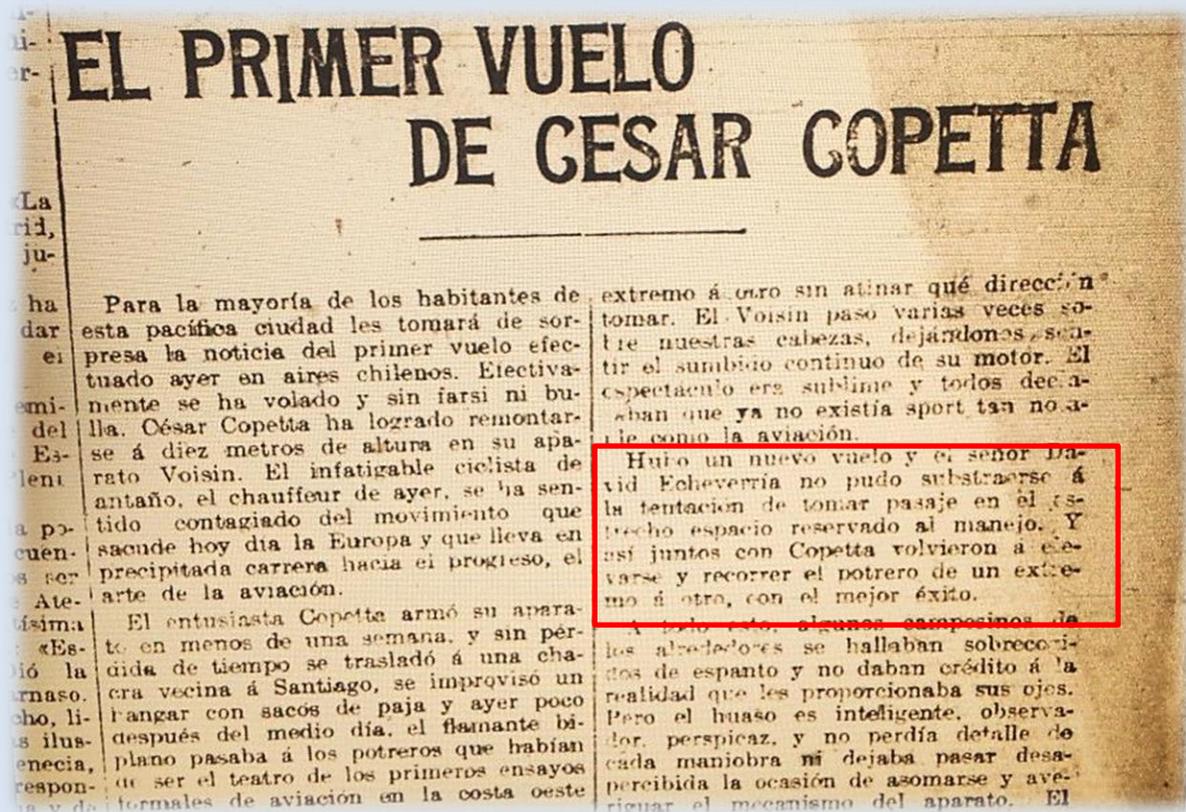
¹² No existe registro del Aero Club de Francia para César ni Félix Copetta.

seguido su curso de vuelo -seguramente con los mismos fabricantes de la aeronave-, materia y entusiasmo que puede haber traspasado a su hermano Félix, una vez arribado a Chile.

La verdad es que Félix, siempre será conocido por su amor, destreza y conocimiento por la mecánica de aviación, más que por haber volado o diseñado algún aparato en particular, no obstante, en algunas menciones de prensa, figura unas de las veces como “aviador” pero casi nunca como “piloto”.

El primer vuelo sobre los cielos de Chile

El 17 de diciembre de 1903 los norteamericanos Orville y Wilbur Wright lograban hacer realidad el sueño de volar en un aparato a motor. En octubre de 1906, el ingeniero brasileño Alberto Santos Dumont realizaba en Europa, el primer vuelo de un avión registrado oficialmente y que despegaba por medios propios. Desde entonces los adelantos aeronáuticos se sucedieron con relativa rapidez. En esta vorágine de progresos mecánicos, y a tan sólo cuatro años de diferencia de los legendarios vuelos del sudamericano Santos Dumont, César Copetta realizaba el primer vuelo sobre los cielos de Chile.



Detalle del encabezado de la noticia publicada en “El Mercurio” del día lunes 22 de agosto de 1910. Se destaca además, el hecho que el primer vuelo realizado con pasajero, también se efectuó ese mismo día.

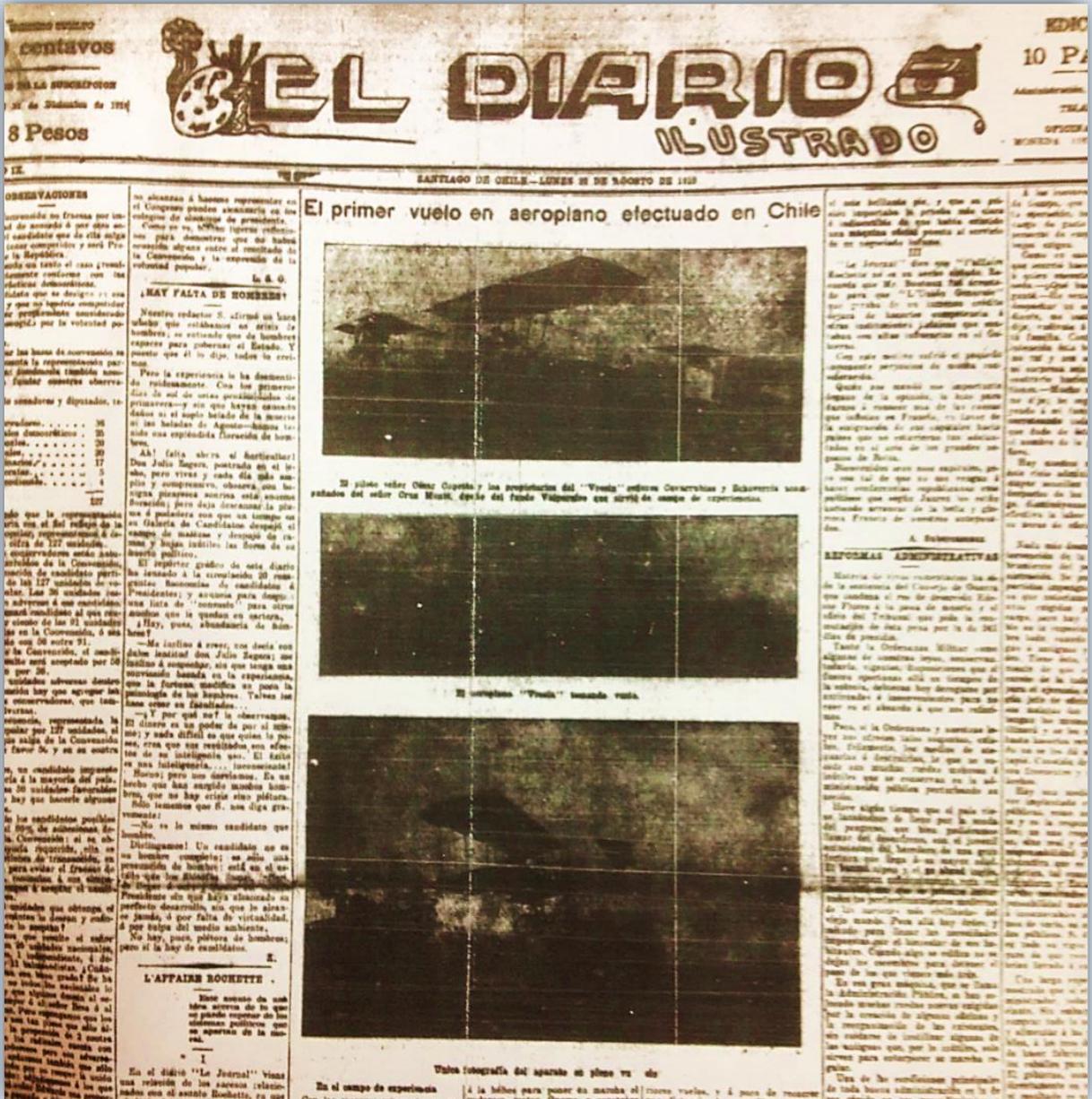
Eran casi a las cuatro de la tarde, cuando se realizó el **primer vuelo en aeroplano que se efectuaba en Chile y a continuación, ... el primer vuelo con pasajero.**

Antecedentes generales sobre este hito

La difusión periodística con 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, me refiero a los medios escritos *El Mercurio de Santiago* y a *El Diario Ilustrado*.



Portada de *El Diario Ilustrado*, edición del día lunes 22 de agosto de 1910

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”.

Para evitar suspicacias, hemos considerado apropiado el reproducir ambas notas, pues a simple lectura de ellas, se desprende que sí estuvieron presentes ambos medios, con la única salvedad que *El Diario Ilustrado* acompaña el hecho con sendas fotografías¹³, legándonos de este modo, un invaluable testimonio gráfico y cultural para quienes disfrutamos de nuestra historia aeronáutica y nacional.



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

¹³ Estas fotografías fueron tomadas por don Ramón Cruz Montt, dueño de la Chacra Valparaíso y casado con Adriana García Huidobro Valdés, prima hermana de los señores David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés. Uno de los aspectos más desconocidos de este emblemático día, y que se relaciona directamente con la realización de este vuelo y con la posterior difusión y preservación de su memoria, sea la desconocida y destacable participación de la figura de don Ramón Cruz Montt, nombre que lleva la actual plaza que recuerda y perpetua su memoria.

Cruz Montt había nacido en Valparaíso, y de ahí el nombre de la chacra en donde se realizó el trascendental vuelo. Era también un verdadero *connoisseur* de la fotografía y como tal se había iniciado en Francia donde viajó para estudiar Agronomía. En lo que hoy llamaríamos su “hobbie”, obtuvo en Europa especial reconocimiento por su emblemática fotografía de un rayo. Tras regresar a Chile en 1900, de inmediato fue reconocido como un destacado fotógrafo, invitándosele a participar como jurado del certamen fotográfico que convocó la revista *Instantáneas de Luz y Sombra* dirigida por Alfredo Melossi. El jurado, integrado por Cruz Montt, Marcelino Larrazábal, Obder Heffer, Luis Dávila y León Durandin, se constituyó en enero de 1901. Llegó a tener su propio laboratorio fotográfico en su casa, ubicada en la entonces Alameda de las Delicias en Santiago, el que luego mudó a su residencia en la misma Chacra Valparaíso.



(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 David 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 la 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.¹⁴



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

¹⁴ 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.

(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 farsa 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 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 millas 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 ¹⁵”

Del Voisin a los otros

Terminada la jornada de esa accidentada, pero muy memorable fecha para la aviación nacional, el aeroplano Voisin, fue trasladado al Taller de automóviles de los hermanos Copetta para ser reparado.

Lamentablemente, la dimensión de los daños sufridos durante su tercer vuelo, no permitió que el biplano estuviera listo para realizar las esperadas evoluciones durante las fiestas de Centenario patrio en el mes de septiembre. Terminados los arreglos, el Voisin fue trasladado a la hacienda de Batuco, de propiedad de la familia Cifuentes Rogers, y posteriormente vendido a la Sociedad Nacional de Aviación, quien más adelante, lo utilizaría para efectuar algunos vuelos populares en Batuco, a cargo un piloto español apellidado Ruiz, quien el 19 de marzo de 1911, lo destruyó en una exhibición en el Hipódromo Chile.

Diariamente, entre las 4 y cinco de la mañana, los hermanos Copetta se trasladaban hasta aquella entonces alejada localidad, a fin de efectuar vuelos experimentales. Es así que, el 28 de enero de 1911, lograron remontarse en condiciones muy superiores a las realizadas en los primeros vuelos del mes de agosto del pasado año de 1910.

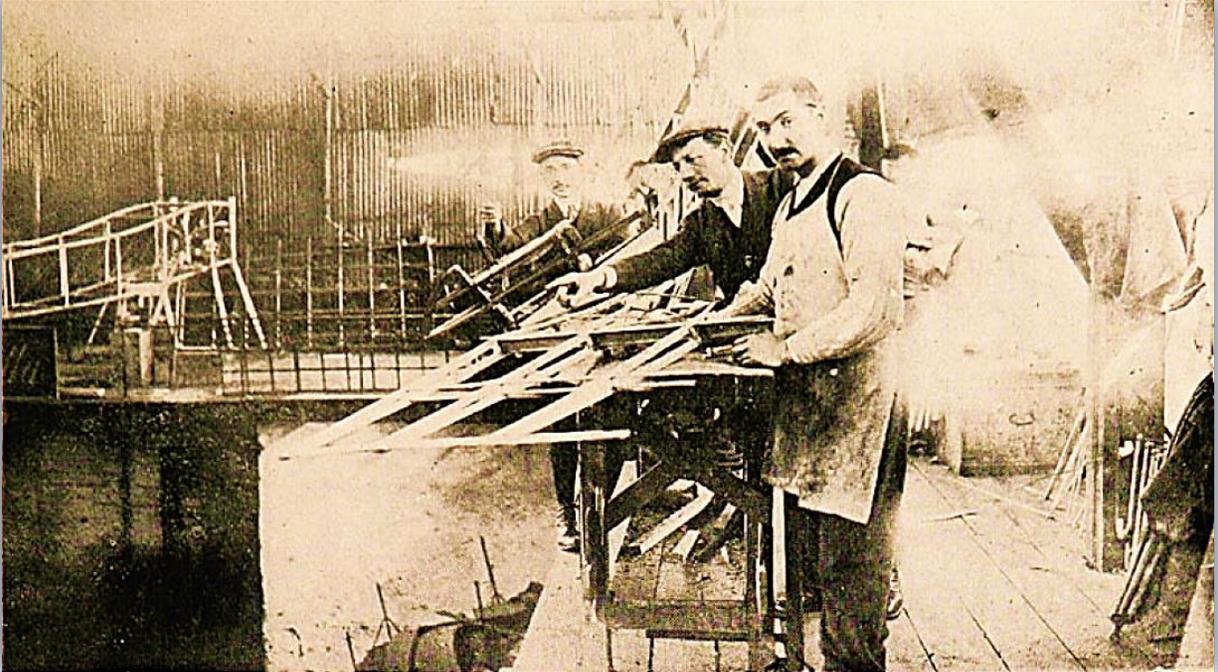
Ambos hermanos fueron realmente unos enamorados de la aviación. Tal fue así que, por aquella época visualizaron la posibilidad de construir un avión nacional, que sería producto de la audacia y la experiencia mecánica de ambos. Entusiasmados y convencidos de la posibilidad cierta de cumplir con su sueño y poder crear una Escuela de Vuelo¹⁶, es que se dieron a la tarea de diseñar un monoplano similar a los que volaba el ya célebre Louis Blériot, quien había logrado cruzar exitosamente el canal de la Mancha en julio de 1909.

Esta primera aeronave, llevaría por denominación Copetta “2”, ya que se trataría del segundo avión volado por César y esta vez construido por los hermanos. Al respecto, algunos detalles de su factura y otras novedades, se detallarían en la revista ilustrada “Negro y Blanco” del mes de diciembre de 1911, de este modo: *“Desde fines del año pasado cuando estuvo en Santiago el aviador Cattaneo, que fue el primero que proporcionó a la ciudad el espléndido espectáculo de sus vuelos en el Parque Cousiño, Copetta comenzó a ensayar el “Voisin” que se trajo consigo a Chile, a su vuelta de Europa.*

¹⁵ “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.

¹⁶ El Mercurio de Santiago, 18 de agosto de 1913.

Como este aparato, no le diera el resultado que dio en los campos de aviación franceses, Copetta emprendió resueltamente la construcción de un nuevo aparato que, según los planos consultaba las ventajas de que carecía el “Voisin”. La armazón que es de un Blériot reformado, fue encargada al maestro Roca¹⁷, quien guiado por los planos y las explicaciones de Stoeckel¹⁸, ha dado término con toda felicidad a la obra dedicada que se le encomendó.”



Fotografía en la que aparece el aviador Stoeckel, Copetta y el carpintero Roca

Más información extractada desde la valiosa “Historia Aeronáutica de Chile” del reconocido autor, don Enrique Flores Álvarez, detalla que el avión pesaba unos 260 kilos y fue construido usando maderas de lingue y roble americano, mientras que para sus alas ocuparon álamo recubierto de una delgada tela de crea. Añade más adelante, que la hélice utilizada fue también diseño propio de César Copetta.

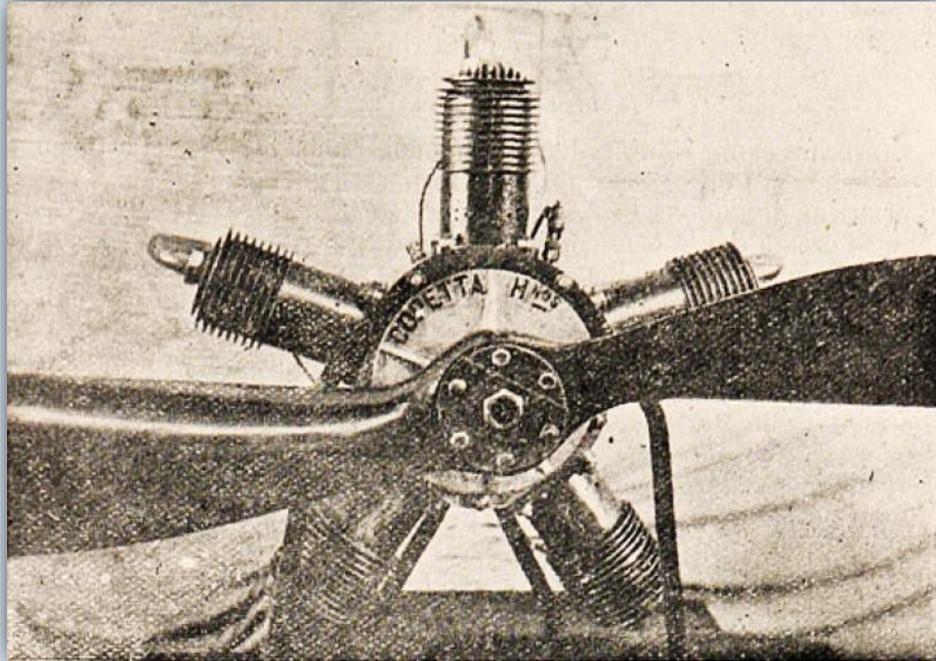
Para comienzos de 1912, nuevamente la revista Blanco y Negro, informaba sobre el nivel de avances en la confección del aeroplano. Al respecto entregaba relevante y poco difundida información: *“En nuestro propósito de informar oportuna y detalladamente al público de los progresos alcanzados por los diversos deportes que se cultivan entre nosotros, damos hoy un par de vistas fotográficas que se relacionan íntimamente con uno de los más importantes: con el de la aviación.*

Los señores Copetta, inteligentes y entusiastas cultivadores de este noble sport en Chile, acaban de construir un motor para el monoplano, obra también de los mismos señores, de cuyos vuelos en el improvisado aeródromo de Batuco, hemos dado ya noticia gráfica a nuestros lectores. El motor de referencia es de cinco cilindros, de 45 caballos de fuerza y de 88 kilos de peso, y ha sido totalmente construido en Chile, venciendo toda clase de dificultades por la carencia de elementos adecuados para esta clase de trabajos.

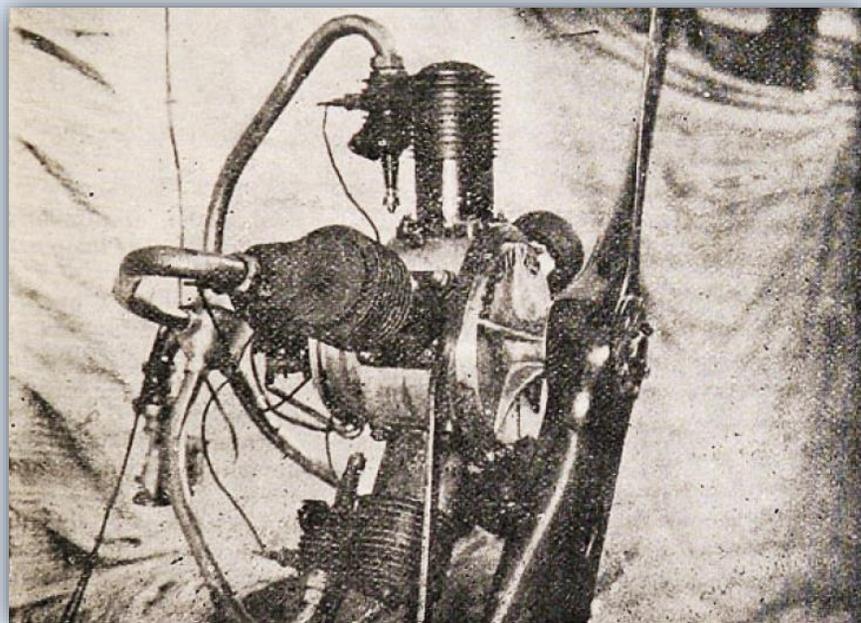
¹⁷ Se trata de don Enrique Roca, un conocido carpintero catalán vecindado en Santiago de Chile.

¹⁸ Flores A. Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Eduardo Stoeckelbrand, a cuyo apellido se le suprimió la mitad del apellido para facilitar su pronunciación, llegó a Chile en febrero de 1911, acompañado del mecánico Henri Müller.

Merecen, pues, los señores Copetta una palabra de parabien y estímulo por los esfuerzos desplegados para implantar en Chile este difícil y hermoso sport que hoy concentra en sí la atención universal. Próximamente los señores Copetta harán en Bатуco ensayos de volación con el nuevo motor que hemos descrito brevemente, y de ellos impondremos con oportunidad a nuestros lectores. Esperamos que dentro de poco, la aviación en nuestro país, no será una agradable mentira!”.



Vista frontal

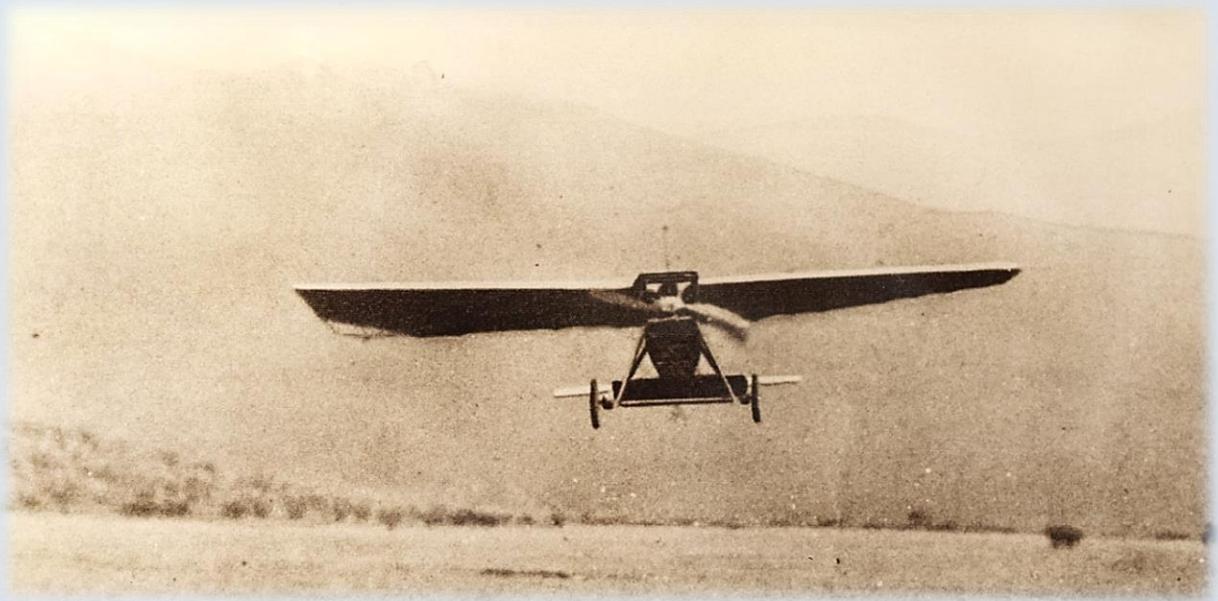


Vista lateral

Este era un avión simple y liviano muy similar, que no poseía alerones para controlar el eje longitudinal del avión, “de modo que para lograr este control usaba lo que llamaban “alabeamiento”, es decir torcían las alas en vuelo para inducir el viraje”.¹⁹

Realizadas las pruebas finales y estando todo preparado, el primer vuelo se realizó durante diciembre de 1911, utilizando un motor Anzani²⁰ de 3 cilindros y de 25 HP para los primeros ensayos de esta aeronave. Con fecha el 4 de abril de 1912, y utilizando el nuevo motor de 5 cilindros fabricado por ellos mismos, consiguieron volar a 60 metros de altura durante unos 10 minutos.

Un hecho anecdótico vincularía a otro aviador con este nuevo aeroplano. Se trata del distinguido Teniente de Ejército, don Eduardo Molina Lavín, quien por aquellos días, ya se encontraba de vuelta en Chile tras haber efectuado satisfactoriamente su curso de Piloto Aviador en Francia, por lo que gentilmente habría solicitado de pilotar el nuevo avión fundamentado su argumento en la fresca experiencia y vasto entrenamiento con los aviones Blériot, de modo que finalmente su petición contó con la anuencia de ambos hermanos.



El Burrito durante alguna de sus pruebas en 1911.
(Archivo IIHACH. Revista Negro y Blanco. Año 1. N°3 del 15 de diciembre de 1911)

La historia de este curioso apodo nace más bien de las cualidades del avión que de sus características: el avión resultaba “inestable, difícil de controlar”, por otra parte, su autonomía era bastante escasa. Según el anecdotario familiar, sería debido a esto, que Félix habría comentado que era como “montar un burro”, chúcaro y su pequeño tamaño le dieron con razón el derecho de bautizarlo posteriormente con el nombre de “El Burrito”²¹. Como sea, esta aeronave, tuvo corta vida, ya que sería el mismo Eduardo Molina, quien al realizar la primera exhibición pública el 13 de abril de 1912, en el Hipódromo Chile, se accidentó dañando seriamente a *El Burrito* de los Copetta.

¹⁹ Gentil comentario observado por don Ricardo Copetta Dagnino, bisnieto de don Felix Copetta Brosio.

²⁰ Motor de aviación adquirido a Eduardo Stoeckelbrand en 1911.

²¹ Ídem



Félix Copetta Brosio



César Copetta Brosio



Una de las primeras fotografías aéreas tomadas sobre la zona de Batuco, indicando que fue hecha volando el avión Burrito. (Procedencia: fotos.miarroba.com)

Hacia fines de ese año de 1913, otro avión construido y también de creación de estos habilidosos “mecánicos de locomoción”, constructores, pilotos de autos y tantas otras cualidades y virtudes, comenzaría a tomar forma. Esta vez, se trataría de un biplano de gran envergadura, el que con el correr de los meses, tomaría el justo apodo de “Batuco”, como homenaje al lugar proporcionado por la sucesión de don José Filomeno Cifuentes, en donde se realizaron las primeras pruebas del aparato y que funcionó como el primer aeródromo civil de nuestro país, siendo “la cuna de la aviación deportiva”.



Avión “Batuco” (comienzos de 1914)

La inspiración para este, obviamente parece estar inspirado en primer biplano Voisin volado por César Copetta, un avión al que se le instaló un motor central de 8 cilindros en V marca Renault, con mejoras sustanciales como lo fueron el perfeccionar el elevador en el plano trasero, lo que aparentemente brindó una mayor estabilidad y control sorprendentes a la construcción.

AVIACION NACIONAL

Nuestros aviadores, entusiastas como siempre, no han podido realizar, en el mes que dejamos, ninguna proeza a causa de la falta de aparatos, pues, como se sabe, todos, cual más cual menos, se encuentran en compostura por desperfectos sufridos en volaciones anteriores.

El monoplano Valparaíso, de propiedad del aviador Figueroa y el Caupolicán, del aviador Castro están en reparación en los talleres de los hermanos Copetta; ambos están ya por salir de nuevo a surcar los aires con sus flamantes alas, movidos por sus re-

lucientes motores, cuyos ronquidos despertarán de nuevo a los pájaros que vuelan como ellos, bajo nuestro cielo azul.

El aviador Page, retirado definitivamente del servicio del Ejército, hará pronto algunos ensayos en el biplano construido por los hermanos Copetta.

David Fuentes, otro compatriota que recién ha llegado de Europa donde consiguió su brevet, espera recibir dentro de poco un tandem Bleriot 80 HP. para hacer algunos raids a través del territorio.

Recorte del Boletín N°2 de Aero Club de Chile. Enero de 1914

El Batuco había sido construido en el “Garage Copetta”, ubicado en la calle ejército 755, destinado inicialmente a la atención de los automóviles. Enrique Flores, señala en su libro, Historia Aeronáutica de Chile, que el avión estuvo listo para septiembre de 1913, con una serie de reformas al modelo inicial, pero que sin embargo no había logrado volar con éxito, debido a una falta de experiencia de vuelo por parte de César Copetta, quien en uno de los tantos ensayos, sufrió un fuerte golpe en la cabeza y decidió aplazar las pruebas.

Por aquel mismo tiempo, el proyecto fue mostrado al ex Sargento Luis Omar Page Rivera, quien se interesó por hacer volar la aeronave, demostrando que la perseverancia de los Copetta, había valido grandemente. Un hermoso vuelo, efectuado el día 16 de febrero de 1914, sellaba una vez más, su compromiso con la aviación chilena.

Pocos días más tarde, a las 21,30 horas del 27 de febrero de 1914, otro récord para la época y para este avión, involucraría al *primer vuelo nocturno en Chile*, efectuado nuevamente en el Club Hípico y al mando de su tenaz piloto, Luis Omar Page.



Avión “Batuco” tras el vuelo nocturno realizado por Luis Omar Page en febrero de 1914

A inicios de ese mismo año, los hermanos Copetta, ambos para ese entonces socios del Aero Club de Chile, entidad que siempre les reconoció su carácter tanto de pioneros de la aeronáutica nacional como de apoyo logístico para la reparación de aeronaves, gozaban de gran prestigio. La prensa y el recientemente aparecido Boletín del Aero Club (medio especializado), mantenían informada a la gente de muchas de sus actividades en el campo de la aviación y de estos grandes logros nacionales.

Sociedad para el fomento de la locomoción aérea, aprobada por Decreto Supremo como S ciedad con personería jurídica, con fecha 3 de Junio de 1913

Oficina: MORANDE, N.º 450 Dirección Telegráfica: «AEROCLUB»
CASILLA 2720.—TELEGRAFO NACIONAL 324 Aeródromo: BATUCO.

| | | |
|--|--|---|
| OBJETOS Y FINES | Atria Manuel | Labra Mutis Julio Lavín Rómulo Lathower E. de |
| Desarrollo de la locomoción aérea en sus aplicaciones deportivas y científicas. | Band Armando Barros Barros Manuel Bresciani Eduardo | Matte Gormaz Jorje Maluenda V. Juan A. Mathieu Luis Elías (aviador) Molina Lavín Eduardo (aviador) Molina Lavín Hernán Morales Bernardo Marín Roberto Molina Juan A. Meza Torres Rafael |
| SOCIOS | Cabezas Miguel (aviador) Cabezas Felipe Cabezas Oscar Casanova Víctor Castro Ramírez Emilio (aviador) | |
| Cuota de incorporación para los socios vitalicios \$ 1,000.00 (por una sola vez). | Copetta César Copetta Félix | |
| Cuota de incorporación para socios activos, 50.00 pesos. | Cuevas Benito Cousiño Emilio Cousiño Rafael | O.rego R. Carlos |
| Cuota anual, 60 pesos pagadera en mensualidades de 5 pesos | Cifuentes Guillermo Cifuentes Ricardo Cifuentes Ernesto Covarrubias Aníbal Cozzi Ruggero | Page R. Luis (aviador) Pagani Albino Pérez Abraham Perrey Augusto Phillips Enrique Provasoli Virginio Placier Gustavo Pujol Luis Poupin Arsenio |
| DIRECTORIO | Deluermoz Juan 2.º Díaz Julio Ernesto Didier Oscar (aviador) Downey Guillermo | Renard Jorge Robinovitch Elías Rojas Adalberto Rivano Adalberto Rivano Oreste Ramírez Daniel Ravioly Erasmo |
| Presidente, señor Enrique Phillips. Vice-presidente, señor Alejandro Weber. Secretario, señor Armando Venegas Pro-secretario, señor Armando Fernández. Tesorero, Sr. Juan A. Maluenda V. | Durret Enrique Doizi Duval Jorge Durret Fernando Díaz Alejandro | Sage Carlos Subercaseaux León Salas Manuel Santelices Lisandro Serrano M. Luis A. Soza Alejandro Salvo Oscar E. Sotorff Alberto Salas Silva Exequiel |
| DIRECTORES, SEÑORES: | Fernández Armando Fernández Manuel J. Figueroa P. Clodomiro (aviador) Flores José M. Furet Paul Fischer Müller Fernando Fleischman Hernán | Urzúa S. Benjamín |
| Julio Kaulen Ossa Ernesto Anguita Eduardo Molina Lavín Samuel Salas Bernardo Morales Paul Furet Augusto Perrey Joaquín Jelves Erasmio S. Vásquez C. Lisandro Santelices. | Gálvez Juan Gómez Miguel A. Goyeneche Gastón de Guerra Jorge Andrés Guzmán Enrique Goffi Pablo Gamboa Isaac Gallardo Julio Gálvez Salvador Grunert Carlos | Valenzuela Rafael Venegas Armando Venegas Rosendo Vera Aurelio Vásquez C. Erasmo S. Valenzuela Manuel |
| SOCIOS | | |
| VITALICIO | | |
| Eugenio Chouteau Manterola. | Izquierdo Domingo | Yori Guido |
| SOCIOS HONORARIOS | Jelvez Joaquín Jiménez Osvaldo | Weber Alejandro |
| Acevedo Luis A. (aviador) Urzúa S. Benjamín. | Kaulen Ossa Julio | |
| ACTIVOS | | |
| Alessandri José P Andrade Muñoz A. Anguita Ernesto Arredondo Víctor | | |

Para fines de marzo de 1914, una nota en El Mercurio, señala la partida hacia Buenos Aires, de los “aviadores” Félix Copetta y Luis Omar Page, quienes se embarcarían hacia Francia, con la finalidad de estudiar los últimos adelantos de la ciencia aeronáutica y adquirir un nuevo avión que les permitiera efectuar exhibiciones acrobáticas.

En Francia, Copetta y Page, tomaban contacto con José Luis Sánchez Besa, quien al imponerse de las grandes condiciones de piloto que había demostrado Page, y el interés que mostraban junto a Copetta por adquirir una nave de características especiales, encomendó a los ingenieros de su fábrica el preparar un avión que contemplara refuerzos y condiciones para ejecutar acrobacias, accediendo de esta forma al pedido de Félix Copetta. De aquí surgiría el monoplano Bathiat Sánchez, aeronave que incluyó un motor Le Rhône de 60 HP y alas desarmables para su rápido transporte. Para facilitar su observación desde tierra, se pintaron las alas de color de rojo intenso en su parte superior, mientras que por abajo, mantuvo el color natural de la tela y el dope característico.



Fotografía autografiada de Félix Copetta y Luis Omar Page que los retrata mientras aparentemente prueban unos de los clásicos biplanos de José Luis Sánchez Besa en Francia

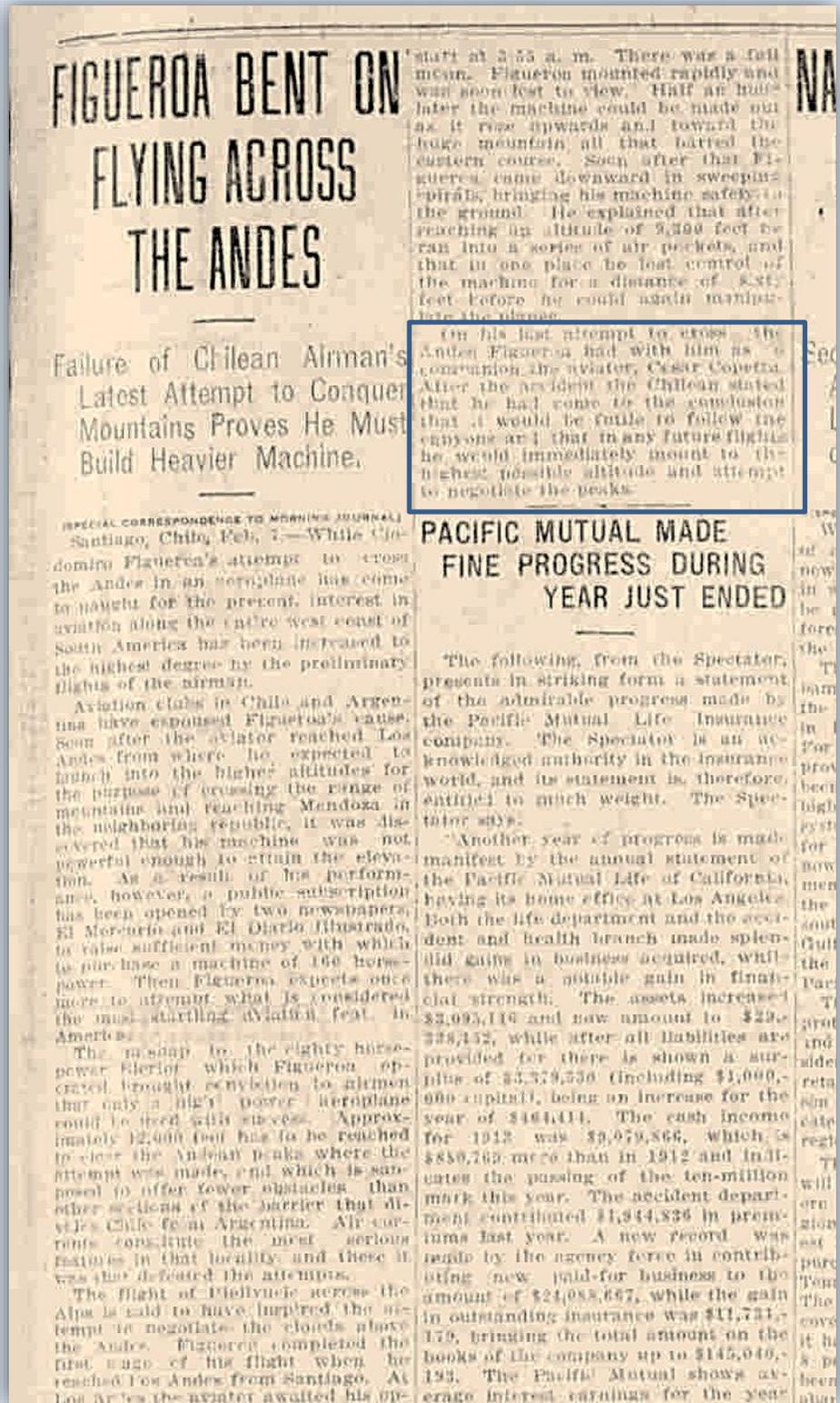
Page y Copetta volverían a Chile, a mediados de julio de 1914, vía Estrecho de Magallanes, bajando por algunos días en Punta Arenas, donde con fecha 23 de agosto, hicieron posible el primer vuelo en aquella austral ciudad. Interesante resulta señalar, que fue tal el entusiasmo demostrado por los magallánicos, que Copetta y Page en un acto de agradecimiento a su recepción, bautizaron ese novel avión construido por chilenos en Francia, como “Punta Arenas”²².

²² El Mercurio, sábado 9 de enero de 1915. Una nota de este medio, nos entrega la información referida al avión Bathiat Sánchez y su pasar. “Ha quedado liquidada la sociedad que tenían el aviador Luis O. Page con el mecánico don Félix Copetta. El “Punta Arenas” ha quedado a cargo del señor Copetta. Se sabe que más tarde trató de venderlo a la Escuela de Aeronáutica Militar, y en una de las pruebas se accidentó destruyéndose en 1915.

Por otra parte, la historia aeronáutica de ese año y los anteriores, había consultado la asistencia y persistencia de los Copetta, aviadores como Acevedo primeramente, Figueroa, Castro, Page, los aviadores militares y todos los pilotos extranjeros llegados al país, habían encontrado refugio con el *Taller Copetta*.

Ambos, especialmente César, habían acompañado y apoyado a Clodomiro Figueroa en su desafío para cruzar por avión la Cordillera de los Andes, tentativas que resultaron infructuosas, esencialmente por la débil planta de poder del aeroplano Valparaíso, usado en los varios intentos realizados entre diciembre de 1913 y febrero de 1914.

En julio de 1914, una notable figura americana arribaba al país, se trató del aviador de acrobacias paraguayo, Silvio Pettrossi, quien también será permanentemente atendido y apoyado por los hermanos Copetta, desde los inicios de su recordada visita a Chile, ocasión en que entusiasmara a muchos nóveles y avezados aviadores nacionales, con sus *artes volatorias*.



César Copetta va a la guerra

Sintiendo el llamado de la sangre, viajó a Francia en 1914 para enrolarse en el servicio de la aviación dependiente del ejército galo. Aquellos valientes hombres, serían de esos que ayudaron a decidir el curso de la guerra.



El Mercurio, 9 de abril de 1919

El 8 de abril de 1919, retornará Santiago don César Copetta. De él, comentaría la prensa nacional; *"...como francés que era, tomó parte en la guerra mundial, sirviendo en la aviación como bombardeador, pues entonces se lanzaban las bombas a mano. Comprendiendo lo burdo de ese sistema, ideó un lanzabombas mecánico que fue de gran efecto en su época."*

Otro interesante aporte a la aviación, por parte de César Copetta, será la invención de una bomba impulsora de combustible durante los vuelos invertidos, esto producto de su experiencia de guerra.

Sus hazañas durante la guerra fueron valiosas y la roseta de la Legión de Honor francesa que lucía en su solapa, fue un fiel y perenne testimonio de ello. Como se ha indicado anteriormente, la capacidad de inventiva, particular y en conjunto de estos hermanos, no se limitará exclusivamente a los aviones, motores y partes de aviación, es por ello que quienes indaguen algo más en su vida y obra, encontrarán otros interesantes desarrollos que abarcarán modificaciones mecánicas varias, la construcción de la primera ambulancia sobre rieles y alguna que otra patente que hoy nos señala y recuerda su genio y dedicación por la aviación y por el futuro del país que los acogió y vio crecer.



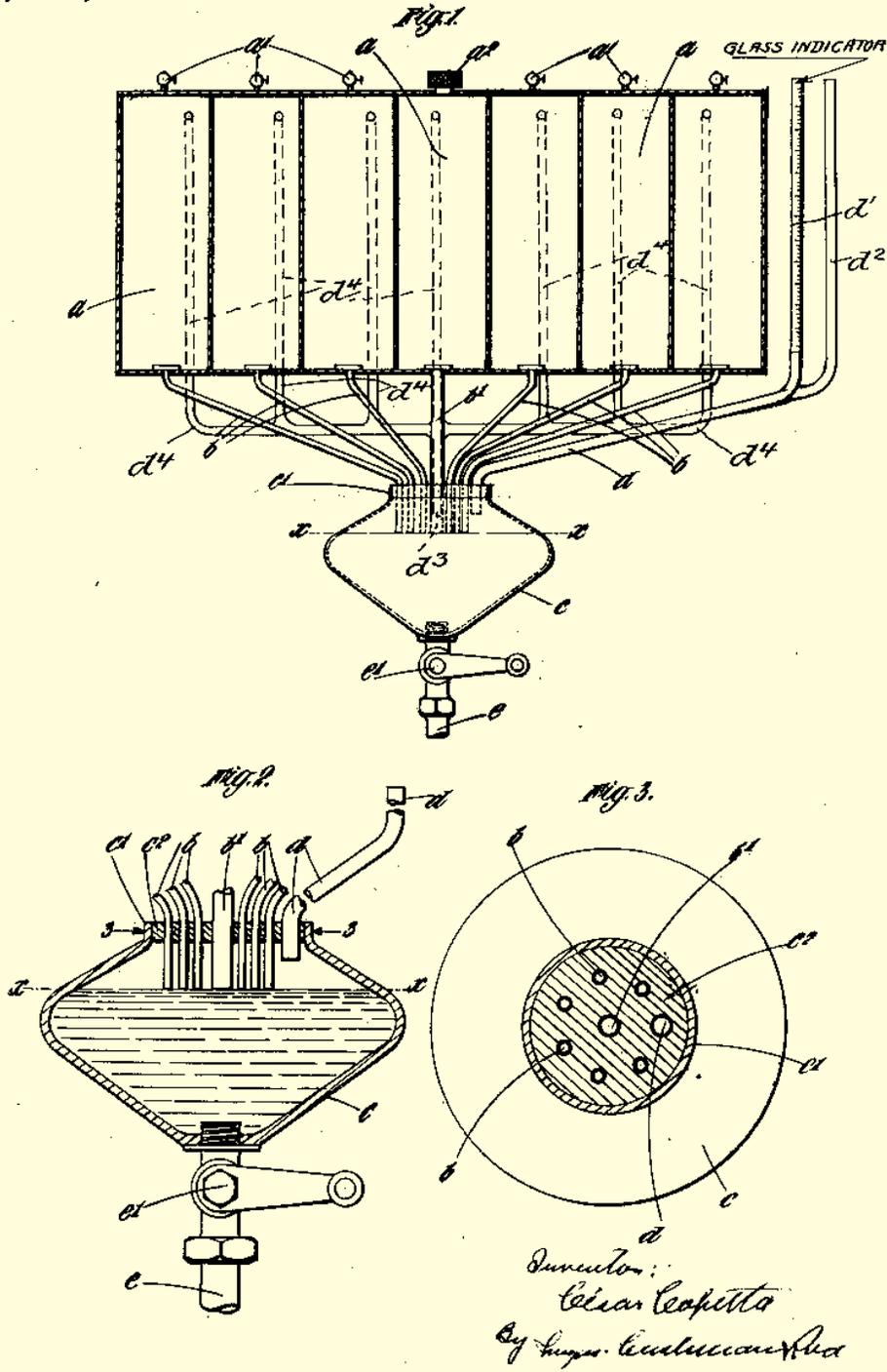
César Copetta y Paul Goffi²³ fotografiados en 1915 en sus respectivos uniformes del Servicio Aéreo francés.

²³ Pablo o Paul Goffi, ciudadano chileno de ancestros franceses quien partió a Europa junto a Copetta en 1914. Al llegar a Francia Goffi fue destinado a la aviación y enviado al frente de combate donde sostuvo un encarnizado encuentro con una escuadrilla alemana del que salió seriamente herido, viéndose obligado a aterrizar afortunadamente en las líneas francesas. Una de las balas que recibió atravesó el carnet del Aero-Club de Chile que siempre portaba junto a una banderita chilena, en recuerdo de su patria lejana. Finalizada la Primera Guerra Mundial, Goffi se radicó en Francia junto a la enfermera que lo atendiera durante los seis meses que demandó su recuperación. Registro del diario La Nación, del 15 de febrero de 1920. Pág. 14 (Información base, gentileza de Alberto Fernández Donoso.)

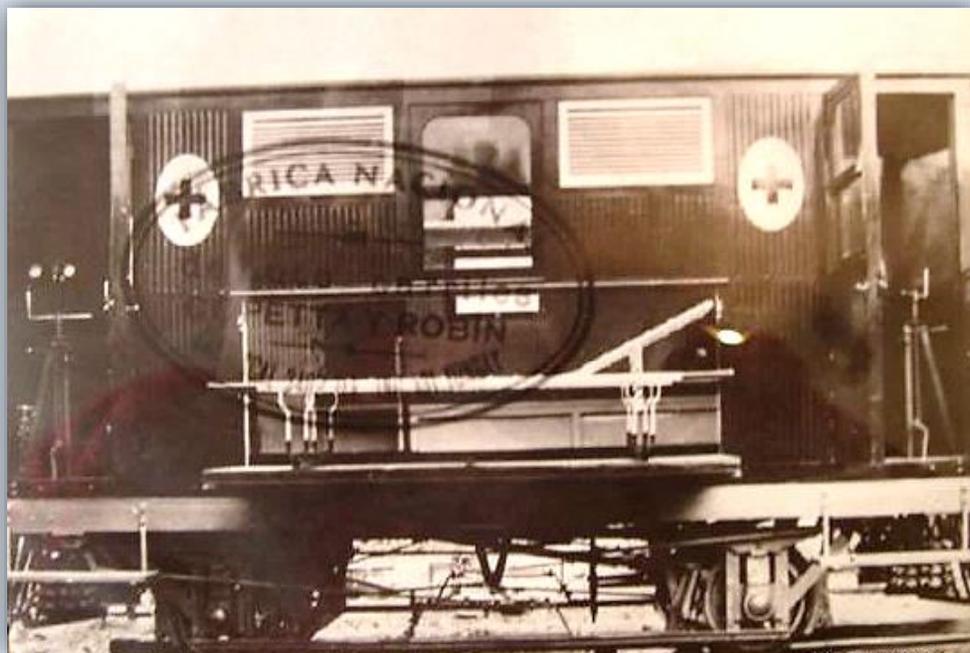
C. COPETTA.
 MEANS FOR SUPPLYING LIQUIDS.
 APPLICATION FILED JUNE 28, 1917.

1,335,093.

Patented Mar. 30, 1920.



Patente otorgada para César Copetta, por la invención de un aparato suministrador de combustible de aviación para vuelo invertido, presentada desde Europa en junio de 1917 y aprobada en los EE.UU en marzo de 1920.



**Primera Ambulancia Sobre Rieles.
Fabricada en "Fábrica Nacional de Auto-Carriles Copetta y Robin"**

Ya de regreso en Chile, César²⁴ se integrará nuevamente a la aviación nacional, en 1928, y tras desaparecer el antiguo y otrora emblemático Aero Club de Chile, se unirá al Club Aéreo de Chile, llegando a ser uno de sus más abnegados y dedicados referentes para la aviación civil.



Fotografía archivo del antiguo Club Aéreo de Chile, donde aparecen a fines de los años veinte, los distinguidos señores Arturo Merino Benítez, presidente de esa corporación; César Copetta (en tenuta de vuelo) y Diego Aracena Aguilar, director consejero.

²⁴ En abril de 1930, César fue nombrado junto a Clodomiro Figueroa como Socios Honorarios. (Fuente: Revista Chile Aéreo N°12/1930 – Año II)

INFORMACIONES

DE NUESTROS CORRESPONDALES RECIBIDAS
TELEGRAFO CORREO Y TELEFONO

COLCHAGUA

San Fernando anhela tener un Campo de Aviación

La cancha del Estadio Municipal será transformada en un buen Aeródromo.—En ella aterrizaron cuatro aviones durante las Fiestas Patrias.—El 5 de Octubre será bautizado el avión "San Fernando"

SAN FERNANDO, 27.— El Alcalde de esta comuna secundado por el Director de Obras Municipales se ha preocupado con todo interés del arreglo de la cancha del Estadio Municipal a fin de habilitarla para el aterrizaje de aviones.

El sábado pasado aterrizaron en dicha cancha cuatro aviones pilotados por el Teniente Donoso, por don Luis Garrido, quien traía como pasajero a su profesor don Clodomiro Figueroa, por don César Copetta y el cuarto por don Aladino Azzari. Alrededor de 5.000 personas concurrieron a la cancha y tributaron una cariñosa ovación a los pilotos.

El Alcalde, atendiendo a las observaciones formuladas por los visitantes ha tomado medidas para ensanchar la cancha y para la construcción de un hangar y un cañón que servirá como taller de mecánica.

destinados a proporcionar toda clase de auxilios a los aviones que en ella querricen.

El pueblo de San Fernando ha accedido con unánime aplauso esta iniciativa del señor Alcalde y está dispuesto a proporcionarle toda clase de ayuda a fin de que pronto sea una realidad el anhelo de tener un campo de aviación.

Los pilotos fueron festejados con un almuerzo popular en el Mercado Municipal y prometieron volver para el 5 de octubre, día en que se tendrá un homenaje al prócer de la Independencia don José Gregorio Argomedo, hijo de este pueblo, con motivo del centenario de su muerte.

En ese mismo día será bautizado el avión "San Fernando" de propiedad de don Luis Garrido. — (Corresponsal).

SANTIAGO

Servicio provisional de autos entre Lampa y Batuco

LAMPA, 27.— Se ha establecido un servicio provisional de autos entre Batuco y Lampa, que funcionará hasta que terminen las reparaciones del camino directo de Batuco a la capital. Cuando estos trabajos estén terminados, se restablecerá el servicio ordinario de góndolas. — (Porras).

un almuerzo popular en el Mercado Municipal y prometieron volver para el 5 de octubre, día en que se tendrá un homenaje al prócer de la Independencia don José Gregorio Argomedo, hijo de este pueblo, con motivo del centenario de su muerte.

En ese mismo día será bautizado el avión "San Fernando" de propiedad de don Luis Garrido. — (Corresponsal).

Un indio

Fué detenido

TEMUCO, 27.— Puerto Saavedra, indio que se ves ejercer la profesión rander.

JUANITA C. Se hacía llamar Canturay, vivía con su familia en el mes de la alimentación con y Guazaba entre lo extraordinario prest pendiente de los dioses y tenía familia numerosa. No ha igualara a Juanita

Interesante nota periodística del domingo 28 de septiembre de 1930, donde se señala el nivel de involucramiento que existió siempre por parte de los Copetta, por apoyar y desarrollar exitosamente las actividades aéreas en el país. El diario La Nación menciona el interés que existe por la ciudad de San Fernando, por convertir el terreno de la cancha del Estadio y acceder prontamente a tener un aeródromo. En ella se detalla que habrían aterrizado el día anterior "cuatro aviones pilotados por el teniente Donoso; por don Luis Garrido, quien traía como pasajero a su profesor don Clodomiro Figueroa; por don César Copetta y el cuarto por don Aladino Azzari. Alrededor de 5.000 concurrieron a la cancha y tributaron una cariñosa ovación a los pilotos".

Tanto el vuelo como la reparación y producción de aviones nacionales a manos de César Copetta en los Talleres del Club Aéreo, tuvo a mediados de la década de los treinta, un exitoso avión biplano conocido como "El Chincol" debido principalmente a su pequeño tamaño, y el que más tarde vendió al piloto civil señor Manfredo R. Glauer V.



*Cesar Copetta al frente de su avión "Chincol". (Fotografía en reportaje de la revista Chile Aéreo N°74, en junio de 1935)
Nótese la pintura característica de un "Chincol" al costado de su fuselaje*

50

DIRECCION DE AERONAUTICA
REGISTRO NACIONAL DE MATRICULA

CANCELADA

N.º 50

Número de Matrícula 318 Marcas de Matrícula **RDA** Marcas de Nacionalidad **CC** Placa de Identidad N.º Fecha de Matrícula 26 de Junio de 1942

Marca de la Aeronave *Copetta* Modelo de la Aeronave *Chincol* Tipo de la Aeronave *Biplano*

Construida por *César Copetta* País de Construcción *Chile* Número de Serie *A/9* Año de Construcción *1935*

Empresa, Compañía o Corporación propietaria _____ Nacionalidad _____

Domicilio legal de la Empresa, Compañía o Corporación propietaria _____

Propietario *Luis Ramírez S. Delgado* País donde nació *Chile* Pueblo *Santiago* Nacionalidad del propietario *Chileno*

Domiciliado en Chile desde el _____ de _____ de _____ Autorización de la Dirección de Aeronáutica por Resolución N.º _____ de fecha _____ de _____ de _____

Cédula de Identidad N.º *44827* de *Santiago* Domicilio *Santiago*

Título de Piloto de *Comisario* N.º *287* de fecha *4* de *Julio* de *1942* Reconocido, *Renovado o Revalidado* por la Dirección de Aeronáutica el *19* de *Agosto* de *1942*

Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile por D. S. N.º _____ Boletín Oficial N.º _____ página N.º _____ del año _____ Grado _____

Categoría de la Aeronave *Turismo* Base habitual de la aeronave (Puerto Aéreo, *Aeródromo Público, Aeródromo Privado*) *Los Cerrillos*

Provincia *Santiago* Departamento *Santiago* Pueblo *Santiago* Brigada Aérea que corresponde a la base habitual de la aeronave *IIa Brigada Aérea*

Título de Dominio de la Aeronave *Factura del señor Jesús Suarez Ochoa-Echagúen, de 22 de Junio de 1943.*

Pólizas de Seguro *No tiene.*

Derechos Constituidos en el Acto de la Inscripción _____

Documento legalizado que acredita la cancelación de Matrícula Extranjera _____

Pago de la Inscripción de Matrícula *Exemptado de acuerdo con el Art. 16a del Reglamento de Navegación Aérea.*

Santiago, 28 de Junio de 1942.

DIRECTOR DE AERONAUTICA

NOTAS:

- 1.- La presente INSCRIPCIÓN y el CERTIFICADO DE MATRICULA, para acreditar su validez, deben llevar el Timbre seco de la Dirección de Aeronáutica.
- 2.- En la inscripción NO SE DEJARAN espacios en blanco.
- 3.- Las anotaciones de Translación de Dominio, Arriendos, Comodatos, Hipotecas, Cancelación de la Inscripción de Matrícula, etc., se estamparán a la vuelta de la presente inscripción acreditando su validez la firma del Director de Aeronáutica.

**Copia del Registro Nacional de matrícula para el biplano de turismo "Chincol".
Construido por don César Copetta en 1935.**

Su trágico accidente

Dolorosa repercusión a nivel nacional tuvo la noticia del trágico fallecimiento del conocido pionero de la aviación chilena, don César Copetta, en la mañana del domingo 27 de octubre de 1940.

Al respecto, uno de los diarios nacionales señalaba sobre él, entre otras, *"Ya las canas habían bajado en prolongado peregrinaje sobre su cabeza; pero su corazón, era como un faro orientador de juventudes; sobre la aviación chilena. Todos le consultaban y le querían, como al buen amigo de edad sin calendarios. De este modo ayer, en un día domingo, cuando nadie hace turno en las profesiones, este profesional del ensueño, trepó como argonauta de un avión que debía probarse. La prueba falló y la muerte lo acogió en un nimbo de las rosas de octubre, cuando ya su pecho estaba cargado de victorias y su nombre pertenecía a una grandeza que no tiene jamás muerte."*



Así parece ser la vida de muchos hombres, que predestinados a cumplir un rol de servicio y bienestar para la sociedad, van muchas veces por rutas aciagas de la aventura en busca de ideales más que de ansiados laureles, hasta que el destino les tiende sus manos postreras. Era ésta, la causa de su inesperada muerte a los 62 años de edad, la que lo tuvo por tiempo empeñado en la transformación de viejos restos de un avión, para hacer de ello una nueva aeronave con que surcar libre los cielos. Y así parece haberlo logrado.

Eran las 9,15 horas, cuando luego de probar el motor de su rejuvenecido avión, “dio la señal de quitar cuñas a los mecánicos que lo atendían y comenzó a pingüinear en dirección hacia el norte.

Repentinamente, a la altura del hangar de la LAN, el avión dio un verdadero salto al espacio, sintiéndose rugir con más fuerza el motor. Ya en el aire, prosiguió un vuelo muy anormal que fue acentuándose cada vez más no obstante los esfuerzos desesperados del piloto por recuperar la estabilidad del aparato. En estas condiciones inició un viraje hacia el W frente al hangar de la Panagra, con el capot excesivamente alto, lo que determinó una brusca caída vertical como consecuencia de una pérdida de velocidad.

El avión se destrozó parcialmente al chocar con el suelo en los jardines que existen en la entrada del Puerto Aéreo.

Sin pérdida de tiempo, los que presenciaron el accidente corrieron a socorrer al infortunado piloto que yacía exánime entre los restos del aeroplano. Conducido con toda la prontitud posible a Santiago, falleció en el trayecto a consecuencia de las graves lesiones recibidas.²⁵”



Fotografía de los restos del avión tras la caída en la entrada a Los Cerrillos.

En efecto el médico que lo atendiera en la Posta N°3 de la Asistencia Pública, comprobó que una grave herida sufrida en el cráneo, le había provocado una muerte casi instantánea, presentando además el cuerpo, ambas piernas fracturadas.

²⁵ Revista Chile Aéreo N°128. Noviembre – Diciembre de 1940. Pág. 3.

A continuación, la funeraria trasladó su cadáver, como era la costumbre por aquellos días, a su casa donde fue velado por sus familiares, camaradas del Club Aéreo, de círculos deportivos y amigos de la Asociación de Veteranos de la Gran Guerra. Temprano al día siguiente sus restos fueron llevados a la funeraria, lugar desde donde por la tarde, se trasladaron al Cementerio General, para realizar sus funerales a las cinco de la tarde, donde con gran concurrencia se llevaron a efecto con la mayor solemnidad y recogimiento.

Antes de proceder la sepultación de sus restos en el Panteón francés, entre otros hizo uso de la palabra en nombre de la Fuerza Aérea de Chile, el comandante Oscar Herreros Walker, quien en señeras u justas palabras hizo un recorrido franco de la vida y legado de César Copetta: *“Señores: Los cielos de Chile están de duelo: Sorpresivamente, víctima de una mala jugada del destino, ha desaparecido la vida noble y amiga que ocupó en nuestro afecto un sitio preferente, la de don César Copetta. Venido a Chile hace cerca de medio siglo, aclimató su espíritu y su personalidad en esta tierra donde convivió íntimamente con nosotros. Arraigado por vínculos del corazón, fundó su respetable hogar, creó amistades sinceras y hondas, desarrolló actividades útiles y puso en todo ello el calor de su temperamento cordial y selecto, conjuntamente con las altas calidades de su raza valiente y esforzada. Francés típico, de la mejor cepa, representaba las más elevadas características de su pueblo, jovialidad perenne, inteligencia ágil de gran sentido práctico, don de adaptación, impulso tesonero, virtudes todas éstas, que le granjearon amplias simpatías, el respeto y la alta consideración de los que tuvieron suerte en conocerlo.*

La hospitalidad que brinda Chile a todos los hombres de bien que aquí plantan su tienda, fue por él ampliamente comprendida en toda su integridad y supo corresponderla con acendrado cariño al país, contribuyendo con todo interés a su progreso con el aporte diario de su trabajo tesonero y honrado.

Así, don César Copetta se sentía chileno y nosotros le teníamos por tal, ya que aquí disfrutó de lo mejor y más fecundo de su vida y es esta misma tierra de Chile la que guarda amorosamente sus restos en el sueño eterno del no ser.

La devoción que tuvo el Sr. Copetta por el deporte del vuelo y sus profundos conocimientos de mecánica, orientaron sus tareas al progreso de la aviación chilena a cuyo nacimiento le consagró su más calificado entusiasmo, destacándose entre sus próceres como el más entusiasta y decidido cultor de la ciencia aeronáutica que recién se vislumbraba con Wright, Santos Dumont, Blériot y otros.

Como socio fundador del Club Aéreo de Chile, le dedicó sin reservas su generosa energía. Para su alma inquieta de espacio, esta Institución tenía algo de hogar, en cotidiana convivencia con sus camaradas de la aviación militar y civil.

Su personalidad entusiasta y de gran vocación para el vuelo, lo hacían diariamente surcar el espacio en sus aviones corregidos e innovados por él, en su afán de un mejor perfeccionamiento. Pero un día, ese tremendo y espantable día en que se juega angustiado la carta fatal del viaje sin vueltas de un manotón la Muerte tronchó sus alas de valiente y esforzado aviador, que supo ser el primero que surcara los cielos chilenos de los cuales fue siempre un convencido enamorado.

Profundamente impresionado por la desgracia que hoy nos enluta, vengo en nombre de la Fuerza Aérea de Chile a rendir un postrer homenaje al amigo y camarada trágicamente desaparecido. Acepte su

atribulada familia las más sinceras expresiones de condolencia de la Institución que represento, donde cada uno de sus componentes guardará un eterno recuerdo de la persona del extinto, que marchó al infinito al ruido del motor de un avión, único arrullo de toda su vida, ansiosa de horizontes y acunada por una máquina voladora que, al plegar sus alas para siempre, lo dejó dormido para su último vuelo eterno hacia el azul.”

Un postrer homenaje

Dos años más tarde, el 6 de diciembre de 1942, un nuevo y postrer homenaje a César Copetta, tuvo lugar esta vez en el entonces principal aeropuerto nacional en Los Cerrillos, mismo lugar donde sus alas de plata se habían tronchado. En una solemne ceremonia organizada por el Directorio del Club Aéreo de Chile, se recordó su fallecimiento el 27 de octubre de 1940, con la instalación de un pequeño monolito con forma de avión.

La revista Chile Aéreo N°137 de 1942, reseñaba la actividad con estas palabras: *“Presidida por el Directorio del Club Aéreo de Chile, se dio comienzo al acto. El Orfeón de la Fuerza Aérea ejecutó un trozo musical y el Capellán de Aviación Pbro. Señor Romelio Carreño, procedió a officiar la misa de campaña que fue oída por la concurrencia con profundo recogimiento.*

Al final de ella, el capellán dijo algunas sentidas y elocuentes palabras, relacionadas con la significación de la ceremonia que se realizaba y lo que simbolizaba el señor Copetta para los aviadores chilenos. Acto seguido, el Teniente de Aviación señor Arturo Christie, a nombre del Club Aéreo, con sobrias y emocionadas palabras, inauguró el monolito, el que fue descubierto de las dos banderas que lo cubrían por el Adicto Militar francés, Coronel Mirizon²⁶, y por el Teniente de Aviación señor René González.”

En ese mismo instante un avión del Club Aéreo piloteado por la aviadora Dora (Mucki) Koeppen Maisan acompañada por don Rolando Ahumada, voló sobre el lugar lanzando una ofrenda floral con gran precisión. A continuación, y finalizadas las palabras del teniente Christie, el entonces presidente del Consejo de la Alianza Francesa de Chile y miembro del Cuerpo de ex Combatientes, Mr. Rémy Vuillemin, agradeció con mucha emoción, en calidad de compatriota y ex compañero de armas de César Copetta, el homenaje que se le había rendido.

Otro manifiesto homenaje a la memoria de este gran aviador, fue el realizado la mañana del 14 de agosto de 1943, cuando en la losa de la Escuadrilla de Instrucción de la Base Aérea El Bosque, se hiciera la entrega de 10 aviones “Aeronca L-3B” a diferentes clubes aéreos del país, de los cuales dos de ellos



²⁶ Se trata del Coronel Víctor Maurice Morizon, Agregado Militar de Francia en Chile durante estos años.

se otorgaron al Club Aéreo de Chile, sede Santiago, siendo bautizados con los nombres de César Copetta y Hnos. Valdovinos, recordándose en esta forma, los valiosos servicios prestados por estos socios a la Institución.

Al respecto, años después, nuestra corporación junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Municipalidad de Ñuñoa, hicieron suya la señera tarea de recordar el *primer vuelo realizado en Chile*, con la instalación de una gran piedra tallada y posteriormente, de otro monolito de corte arquitectónico y revestido de mármol de dos tonos, el que indica claramente el hito y la zona sobre la cual se realizó este magno acontecimiento para el país, punto de partida de nuestra aviación a motor, y ante el cual, se ha logrado celebrar periódicamente, emotivas ceremonias de conmemoración.



Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Barriga Kreft, Sergio. **Alas para Chile**. Federación Aérea de Chile. Primera edición, Santiago de Chile, 2003.
- Calderón, Alfonso. **Memorial de la Estación Mapocho**. RIL editores (2005).
- Copetta Dagnino, Ricardo. **La historia desconocida de los hermanos Copetta**. Publicada en <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2010/09/15/la-historia-desconocida-de-los-hermanos-copetta/>
- Flores Álvarez, Enrique. **Historia Aeronáutica de Chile**. Santiago de Chile, 1950.
- Traub Gainsborg, Norberto. **Camino al cielo, constructores de alas para Chile**. Trabajo de investigación preparado para ser presentado en el XV Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial, realizado en la ciudad de México D.F. 2015
- La Corporación Alianza Francesa de Chile. <https://alianzafrancesa.cl/quienes-somos/>
- Diario **Albuquerque Morning Journal**. Domingo 8 de febrero de 1914
- Revista de actualidades, arte y sports. **Negro y Blanco**. Año 1. N°2 del 8 de diciembre de 1911.
- Revista de actualidades, arte y sports. **Negro y Blanco**. Año 1. N°3 del 15 de diciembre de 1911.
- Revista de actualidades, arte y sports. **Negro y Blanco**. Año 1. N°9 del 26 de enero de 1912.
- Revista del Aero Club de Chile. Ediciones varias 1914 - 1915.
- Revista Chile Aéreo. Ediciones varias.
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Apuntes y recortes varios del autor

LOS GRANDES RAIDS DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ARGENTINO

El desarrollo de la Primera Guerra Mundial generó una dramática restricción en la compra de aeronaves, partes y repuestos. Por ese motivo la actividad de vuelo en Argentina quedó restringida a exhibiciones, vuelos sobre aeródromo, carreras, vuelos de entrenamiento, recreo o *sports* donde las disparidades existentes respecto de la formación del personal aeronavegante y técnico generaban accidentes con la consiguiente desconfianza de la población respecto del uso del medio aéreo.

Mientras esto ocurría, el desarrollo de la gran guerra había generado un importante desarrollo del material aéreo tanto en el aspecto cuantitativo como cualitativo. Para situar al lector en ese contexto entre 1914 y 1918 los países beligerantes construyeron 219.799 aeronaves²⁷ que indudablemente generaron mayor velocidad, alcance, altura y precisión en la operación²⁸.

La finalización del conflicto produjo la disponibilidad de recursos humanos veteranos de guerra altamente capacitados y grandes cantidades de recursos materiales de última generación que rápidamente fueron puestos en venta para tratar de saldar las deterioradas economías de los participantes. Sintéticamente esas mejoras fueron:

1. Sistematización y optimización de la fabricación en serie.
2. Mejora de los diseños y rendimiento de motores.
3. Aumento de la velocidad de crucero, techo de servicio y alcance de las aeronaves.
4. Aumento de la capacidad de carga en aeronaves medianas y pesadas.
5. Mejora de armamentos.
6. Creación de nuevas y mejores tácticas y procedimientos de empleo del medio aéreo (civil y militar) promoviendo nuevos usos (transporte, evacuación sanitaria, aerofotografía, navegación nocturna, etc.).
7. Disponibilidad de gran cantidad pilotos avezados.
8. Gran cantidad de material aéreo disponible de última generación de todo tipo y porte.

En consecuencia, la confiabilidad y cantidad del material aéreo llegado por esos años a la Argentina generó un cambio en los perfiles operativos y un crecimiento progresivo la actividad que se manifestó en el orden militar y en la promoción y desarrollo de la aviación civil²⁹. Restaba vencer la desconfianza de la población en lo referente a la seguridad aérea estaba ponderada en un 90 %.

Con este contexto la Aviación Militar y el Servicio de Aviación Naval asumieron la responsabilidad de proyectar la infraestructura y seguridad para la aeronavegación en los ámbitos terrestre y marítimo con la finalidad de incentivar y afianzar la actividad en todo el territorio³⁰.

²⁷ MARTÍN Eloy. (2014) Influencias de la Primera Guerra Mundial en el desarrollo de la Aviación Militar hasta 1927. III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Militar Argentina.

²⁸ MARTÍN Eloy. (2013) *El AVRO 504 en Argentina y el método Gosport*. Fundación Histarmar.
<https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/E020c/E020c.pdf>

²⁹ MARTÍN Eloy. (2012) *El rol de la Aviación de Ejército en el desarrollo de la Aviación Civil (Período 1919-1927)*. II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina.

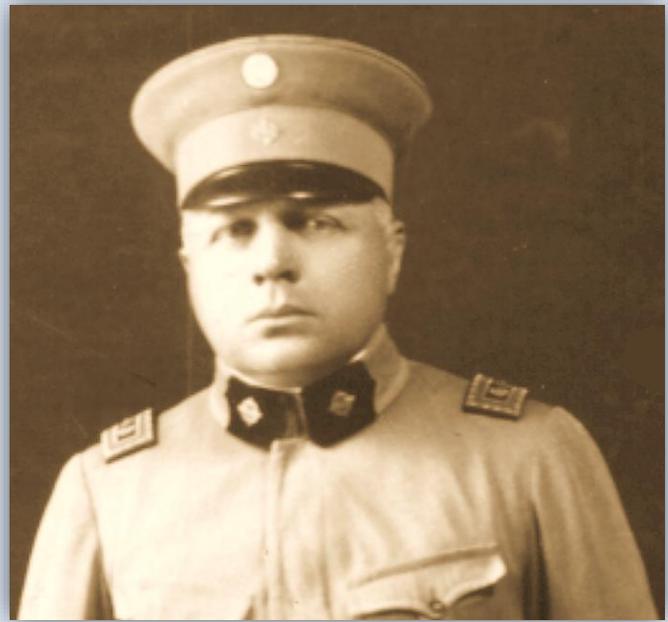
³⁰ Se destinaron oficiales y suboficiales pilotos, mecánicos, soldados de apoyo, hangares, herramientas y equipos auxiliares en los principales campos de vuelo.

Creación del Servicio Aeronáutico del Ejército

El 21 de marzo de 1919 se promulgó un Decreto por el cual se creó el Servicio Aeronáutico del Ejército³¹ (SAE) dependiente de la Dirección General de Ingenieros³². Su primer director fue el Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado (1877-1940). Un año más tarde lo sucedió en la dirección del SAE el Coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi (1877-1940)³³ que tenía muy claro el concepto de empleo de la aviación nacional y además contaba con recursos humanos capacitados, eficientes y proactivos con un enorme crecimiento del parque aeronáutico militar y civil.



Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado



Coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi

Mosconi tuvo muchas frases con reflexiones referidas a este tema, algunas de las más representativas fueron las siguientes:

La humanidad se transformará con el dominio del aire. El hombre del espacio vive y adquiere aptitudes, cualidades y empujes que no pueden desarrollarse en el llano. Desde su nacimiento, al que tuve la fortuna de asistir en los campos de Bretaña en 1908, la aviación ha efectuado progresos magníficos.

Tiene realizaciones maravillosas pero, en todos los progresos, que son enormes, el más grande reside en el corazón del hombre, que respirando en las nubes, ha desarrollado nuevas fibras y tiene otro latido que espera al fisiólogo que lo defina, al psicólogo que lo explique y al poeta que lo cante.

³¹ Boletín Militar Nº 5294. 21 de marzo de 1919.

³² Decreto, 21 de marzo de 1919. Boletín Militar Nº 5294. El organismo funcionó con esa denominación hasta el 4 de mayo de 1927.

³³ Ejerció la dirección entre el 16 de marzo de 1920 y el 19 de octubre de 1922.

Respecto de la Aviación Militar y su personal dijo:

Para hacer la aviación militar es necesario una silenciosa, abnegada y firme consagración al deber, es preciso que el entusiasmo, el coraje, la audacia, estén revestidos de prolijidad y de prudencia, en aviación no hay que olvidar que a pesar de todos los progresos, el menor descuido, la más leve distracción, tiene un precio que llega a ser el de la vida.

Desde esta perspectiva el armado de la infraestructura aeronáutica constituyó un desafío pendiente a resolver³⁴ que Mosconi con su Estado Mayor se abocaron inmediatamente a planificar y ejecutar; *la necesidad crea el medio*, decía el Director del SAE.

Cuando dejó el cargo ya se encontraba finalizada la planificación de cuatro vuelos exploratorios al interior del país con el objeto de determinar rutas aéreas, fijar campos de aterrizaje, conocer la meteorología regional y por último consolidar estos objetivos a través del desarrollo aeronáutico continuo, previsible y seguro.

Los raids

En febrero de 1921 el SAE elevó al Ministerio de Guerra un proyecto de rutas aéreas con el objeto de establecer la infraestructura de apoyo necesaria para promover la actividad aerodeportiva en el interior, posibilitar que las principales empresas aerocomerciales desarrollaran sus vuelos a los puntos más alejados del territorio con una red de apoyo logístico y operativo; y reducir así el índice de accidentes propios de la operación en terrenos no preparados y alejados de puntos de asistencia técnica calificada para resolver alternativas propias del vuelo.

El 13 de septiembre de 1922 el Coronel Mosconi impartió la orden preliminar al Mayor Jorge Bartolomé Crespo (1883-1950) que por entonces se desempeñaba como jefe del Grupo N° 1 de Aviación³⁵, para que se planificaran cuatro vuelos de instrucción al interior del país con destinos finales en Mendoza³⁶, Salta³⁷, Posadas y Río Gallegos³⁸; fijó además el cuerpo de la documentación que contendrían los informes que deberían elaborar cada uno de los jefes de escuadrilla designados:

- a) Material Volante.
- b) Material Complementario y de repuesto que se dispondrá en cada etapa.
- c) Personal volante (aeronavegante).
- d) Personal no volante (sostén logístico).
- e) Itinerarios.
- f) Utilización del tiempo.
- g) Síntesis de cada uno de los trabajos a efectuar.
- h) Gasto (nafta, aceite, viáticos).

³⁴ El 18 de enero de 1916 por iniciativa del Director de la Escuela de Aviación Militar, Teniente coronel de Artillería Ingeniero Alejandro Pastor Obligado, se implementó la *Reglamentación para el régimen interno de los aeródromos y establecimientos civiles establecidos en jurisdicción militar*. Boletín Militar N° 1064, 2ª Parte. 18 de enero de 1916.

³⁵ El 31 de enero de 1922 la Escuela de Aviación Militar cesó su actividad y dio lugar a la creación del Grupo N° 1 de Aviación (Decreto N° 7311 inserto en Boletín Militar N° 1602, 2ª Parte). La unidad estaba constituida por tres escuadrillas (Caza, Observación y Bombardeo), Servicios Generales, Parque y una Sección Aerofotográfica.

³⁶ Desde Mendoza la escuadrilla se dividió y realizó vuelos a San Juan y Melocotones con regreso al punto de salida (Aeródromo *Los Tamarindos*).

³⁷ De Salta a Jujuy volaron dos aviones.

³⁸ Expediente D.S.A. N° 6278.

i) Otros datos complementarios.

En sólo cinco días se cumplió el requerimiento y se elevó al Director del SAE el plan de los cuatro vuelos inicialmente programados de la siguiente forma:

1. El Palomar, Concordia, Posadas, Corrientes, Santa Fe y El Palomar
2. El Palomar, Rosario, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Tucumán, La Rioja, Córdoba, Cañada de Gómez y El Palomar.
3. El Palomar, Rufino, Mendoza, San Rafael, Victorica, Carhué y El Palomar.
4. Carmen de Patagones, Trelew, Comodoro Rivadavia, Santa Cruz, Puerto Deseado, San Antonio Oeste, Bahía Blanca, Olavarría y El Palomar.

Para la misión la escuadrilla de Caza se desdobló en dos y las escuadrillas de Observación y Bombardeo operaron con sus elementos de dotación apoyados por escalones de sostén logístico desplegados en las respectivas rutas que por motivos de espacio no detallaremos.

El 25 de octubre se elevaron los requerimientos (\$ 21.796.80 m/n) y la duración estimada de cada viaje (15 días a Posadas, 15 días a Mendoza, 30 días a Río Gallegos y 20 días a Jujuy)³⁹ que fue autorizada sólo cinco días más tarde por el Director General de ingenieros, General de Brigada Andrés H. Rodríguez y el General Agustín Pedro Justo.

El 9 de noviembre de 1922, el Teniente coronel Valentín Olaechea impartió todas las disposiciones previas⁴⁰ y el 17 de noviembre el Mayor Crespo cursó una nota al Director General de Ingenieros informando todas las medidas particulares adoptadas para el sostén logístico de la operación y el transporte del material de la 1^{ra} Escuadrilla de Caza por Ferrocarril hasta Carmen de Patagones al mando del Teniente 1^o Pedro Castex Lainfor.



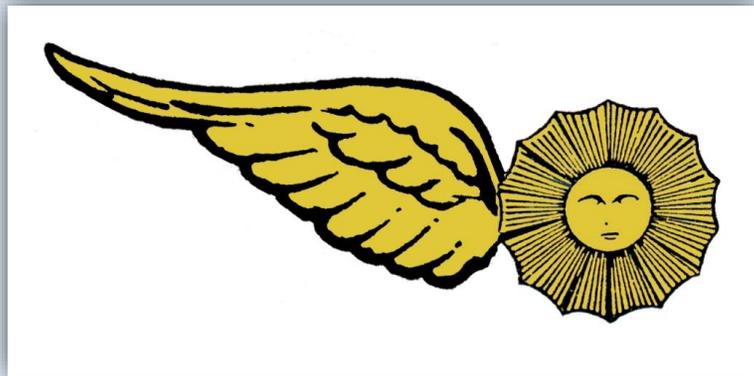
Teniente coronel Valentín Olaechea



Mayor Jorge Bartolomé Crespo

³⁹ Nota E. 3220.

⁴⁰ Expediente DSA N° 6278.



Distintivo del Grupo Nº 1 de Aviación

Jefes de Escuadrillas



Capitán Parodi



Capitán Pissano

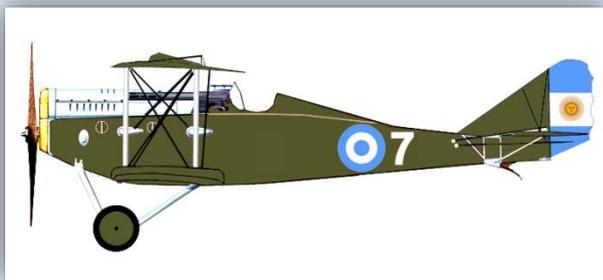


Capitán Lozano



Teniente 1º Parravicini Diomira

Aeronaves empleadas



Ansaldo SVA 5



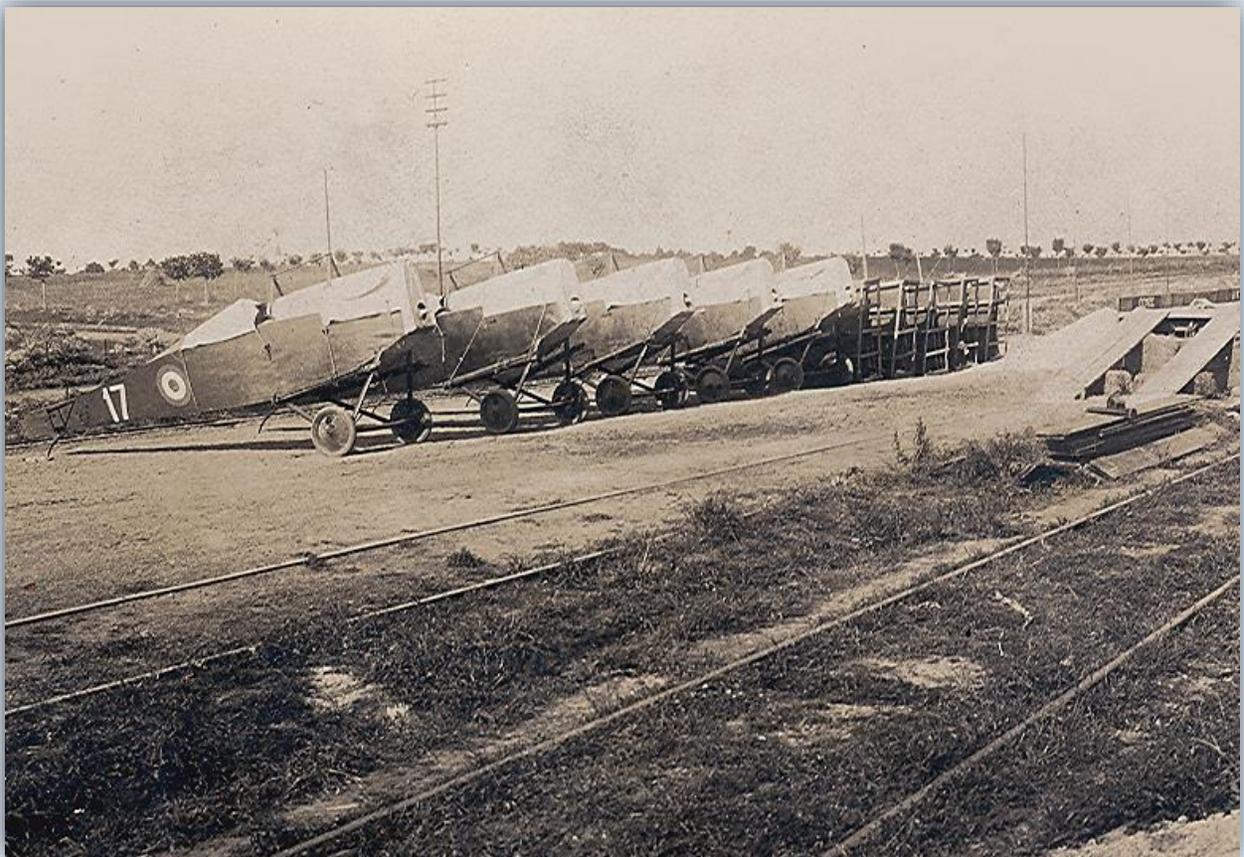
Bristol F-2B Fighter

Raid al Sur

Elemento afectado: 1ª Escuadrilla (de Caza).

Jefe: Capitán Antonio Parodi.

| Aeronave | Tripulación | Comentarios |
|---------------------|--|--|
| Ansaldo SVA 5 Nº 1 | Piloto: Capitán Antonio Parodi | 12DIC22: Capotó al aterrizar nocturno en la pista acondicionada al costado del polígono de tiro de la localidad de Las Flores. |
| Ansaldo SVA 5 Nº 17 | Piloto: Teniente 1º Jorge Ernesto Souvillet | |
| Ansaldo SVA 5 Nº 7 | Piloto: Teniente 1º Pedro Castex Lainfor | 12DIC22: Capotó al aterrizar nocturno en la pista acondicionada al costado del polígono de tiro de la localidad de Las Flores. |
| Ansaldo SVA 5 Nº 5 | Piloto: Teniente 1º Alfredo Miguel Paladino | |
| Ansaldo SVA 5 Nº 6 | Piloto: Sargento 1º Juan Alberto Carrizo | |



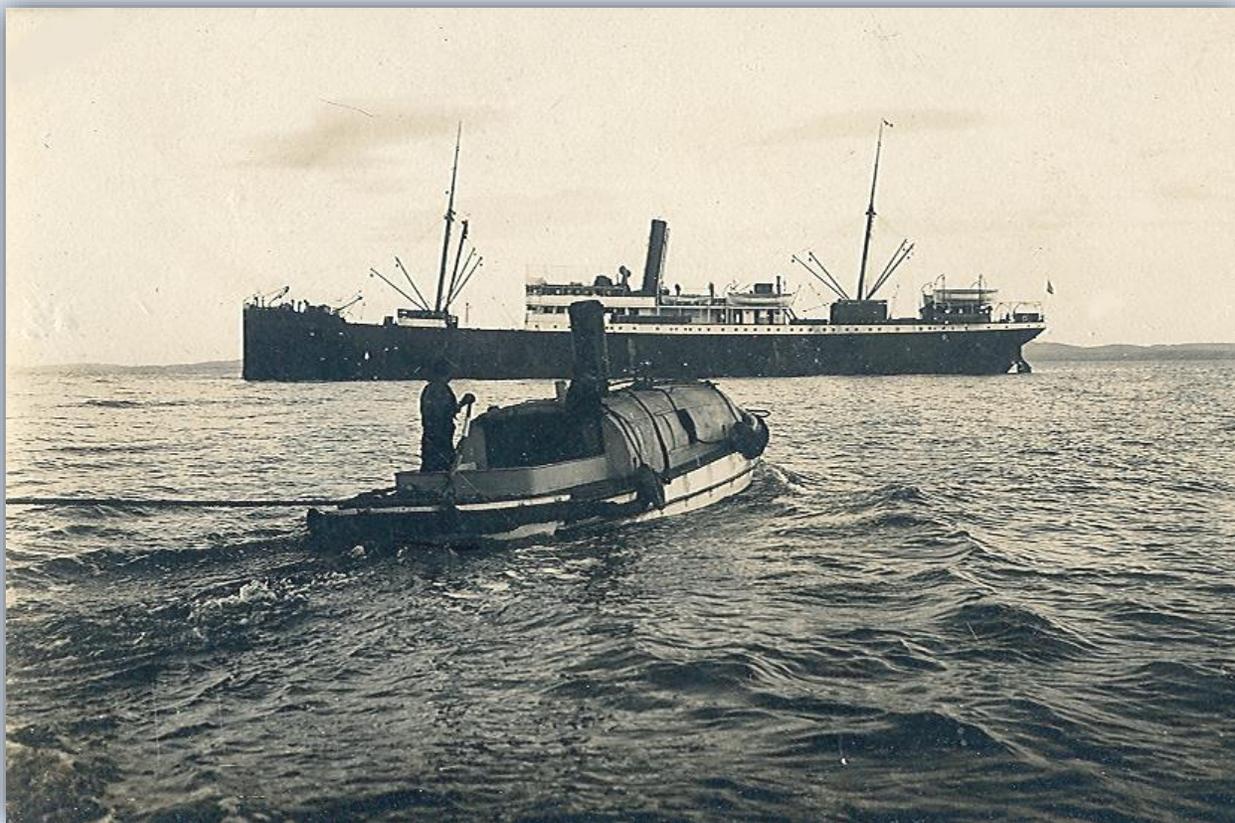
Biplanos Ansaldo SVA 5 desembarcados en Carmen de Patagones.



Montaje de los aviones en Carmen de Patagones



Montaje del avión del Teniente 1º Alfredo Miguel Paladino



Desembarcando material en Río Gallegos del vapor El Asturiano



Vehículo del escalón de apoyo vadeando un curso de agua

Itinerario

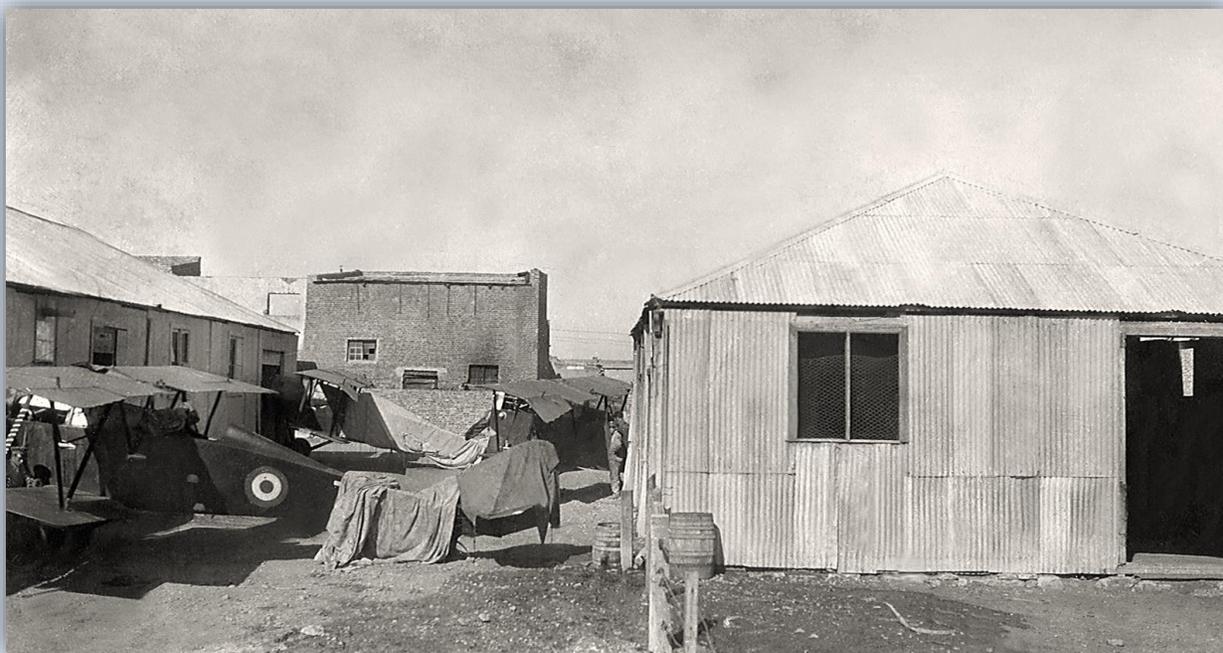
| Fecha | Desde | Hasta | Distancia (km) | Tiempo |
|--------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------|--------------|
| 03DIC22 | Carmen de Patagones | San Antonio Oeste | 160 | 1:40 |
| 04DIC22 | San Antonio Oeste | Trelew | 474 | 3:10 |
| 07DIC22 | Trelew | Comodoro Rivadavia | 315 | 2:06 |
| 12DIC22 | Comodoro Rivadavia | Puerto Deseado | 325 | 2:10 |
| 14DIC22 | Puerto Deseado | Santa Cruz | 315 | 2:06 |
| 18DIC22 | Puerto Santa Cruz | Río Gallegos | 202 | 1:20 |
| 28DIC22 | Río Gallegos | San Julián | 294 | 1:58 |
| 28DIC22 | San Julián | Puerto Deseado | 225 | 1:29 |
| 29DIC22 | Puerto Deseado | Comodoro Rivadavia | 325 | 2:10 |
| 02ENE23 | Comodoro Rivadavia | Trelew | 315 | 2:10 |
| 04ENE23 | Trelew | Carmen de Patagones | 460 | 2:10 |
| 09ENE23 | Carmen de Patagones | Bahía Blanca (Puerto Militar) | 290 | 1:45 |
| 12ENE23 | Bahía Blanca (Puerto Militar) | Olavarría | 280 | 1:52 |
| 12ENE23 | Olavarría | Las Flores | 145 | 1:05 |
| 16ENE23 | Las Flores | El Palomar | 300 | 2:00 |
| Total | | | 4085 | 27:04 |



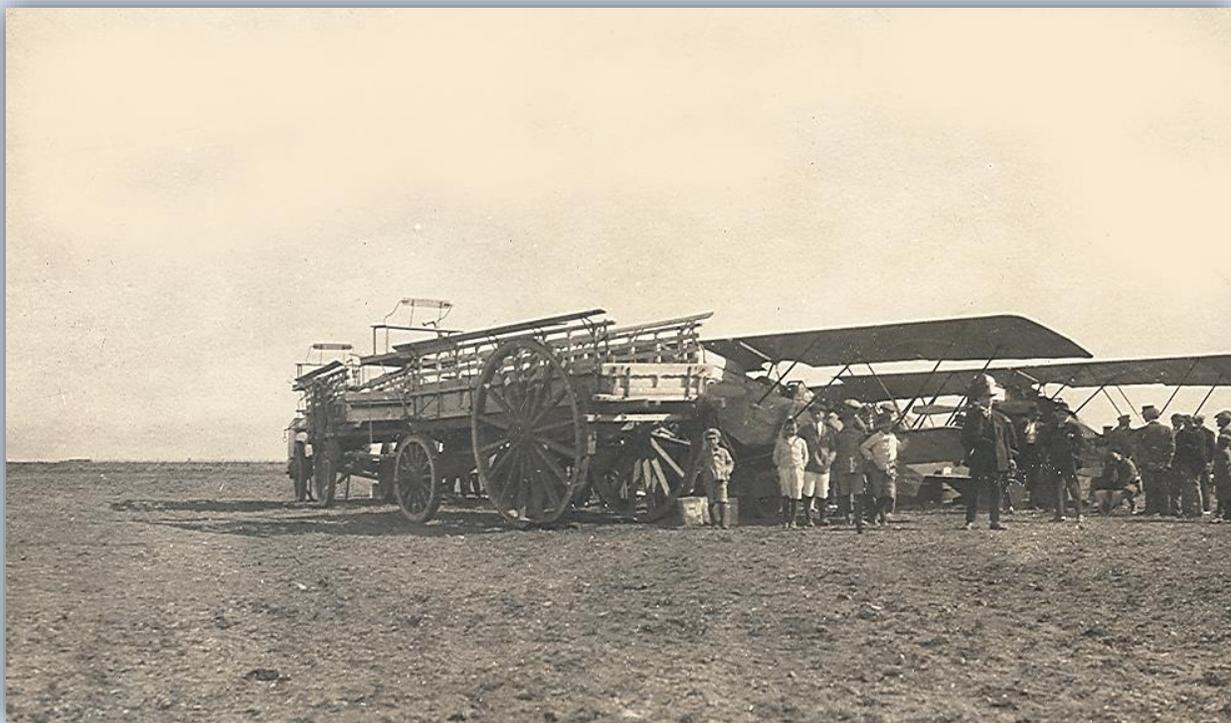
Ansaldo SVA 5 N° 6 del Sargento 1º Juan Alberto Carrizo aterrizando en Comodoro Rivadavia. Nótese a los auxiliares de pista tratando de sujetar los planos por el viento patagónico. 7 de diciembre de 1922



Comodoro Rivadavia. De izquierda a derecha: Tenientes Souvillet, Castex Lainfor, Paladino, Sargento 1º Carrizo y Capitán Parodi. 7 de diciembre de 1922



Ansaldo SVA 5 en Trelew. 7 de diciembre de 1922



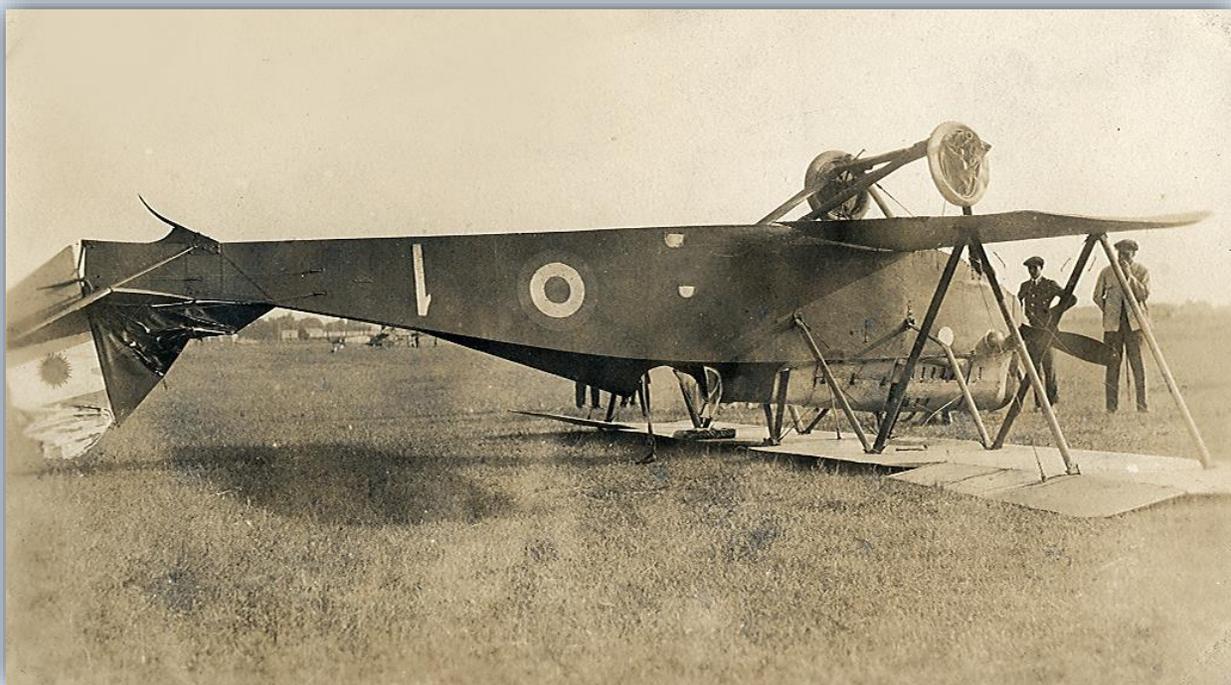
Aviones protegidos del viento por carretones en Puerto Deseado. 12 de diciembre de 1922



Puerto Santa Cruz. 18 de diciembre de 1922



Recepción en Río Gallegos



*Ansaldo SVA 5 Nº 1 del Capitán Parodi capotado al costado del polígono de tiro de Las Flores.
12 de diciembre de 1922*

Raid al Oeste

Elemento afectado: 2^{da} Escuadrilla (de Caza).

Jefe: Teniente 1º Florencio Octavio Nicolás Parravicini Diomira⁴¹.

| Aeronave | Tripulación | Comentarios |
|---------------------|--|---|
| Ansaldo SVA 5 Nº 8 | Piloto: Teniente 1º Florencio Octavio Nicolás Parravicini Diomira | 03DIC22: Durante el desarrollo del raid al oeste, en la etapa San Juan, Mendoza, tuvo una falla de motor y capotó violentamente al aterrizar en el aeropuerto de destino. El Tte 1º Parravicini Diomira fue despedido del biplano y sufrió una conmoción cerebral de la que posteriormente se recuperó. El avión regresó por ferrocarril. |
| Ansaldo SVA 5 Nº 2 | Piloto: Teniente Aníbal Manuel Barros | |
| Ansaldo SVA 5 Nº 11 | Piloto: Teniente Darío Becerra Moyano | Averiado, el avión regresó por ferrocarril. |
| Ansaldo SVA 5 Nº 14 | Piloto: Teniente Bartolomé de la Colina | |
| Ansaldo SVA 5 Nº 9 | Piloto: Sargento 1º Dante Ferrari | |



2ª Escuadrilla de Caza a cargo del Teniente 1º Parravicini Diomira

⁴¹ Originalmente había sido designado el Mayor Ángel María Zuloaga pero fue reemplazado el 14 de noviembre de por razones de salud (Orden de Grupo Nº 188).

Itinerario

| Fecha | Desde | Hasta | Distancia (km) | Tiempo |
|--------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| 22NOV22 | El Palomar | Junín | 259 | 1:45 |
| 23NOV22 | Junín | Rufino | 195 | 1:15 |
| 23NOV22 | Rufino | Villa Mercedes | 286 | 1:55 |
| 25NOV22 | Villa Mercedes | Mendoza | 259 | 1:45 |
| 03DIC22 | Mendoza | San Juan | 185 | 1:15 |
| 03DIC22 | Mendoza | Melocotones | 80 | 0:40 |
| 03DIC22 | Mendoza | Villa Mercedes | 335 | 2:15 |
| 13DIC22 | Villa Mercedes | Rufino | 260 | 1:44 |
| 14DIC22 | Rufino | Junín | 195 | 1:15 |
| 15DIC22 | Junín | El Palomar | 259 | 1:45 |
| Total | | | 2313 | 15:34 |

Raid al Nordeste

Elemento afectado: Escuadrilla de Bombardeo.

Jefe: Capitán Elisendo Ciriaco Pissano.

| Aeronave | Tripulación | Comentarios |
|--------------------|--|-------------|
| Bristol F-2B Nº 7 | Piloto: Teniente 1º Victoriano Martínez de Alegría Observador: Capitán Elisendo Ciriaco Pissano | |
| Bristol F-2B Nº 8 | Piloto: Teniente Alfredo Pérez Aquino Observador: Capitán Terneyro Bravo | |
| Bristol F-2B Nº 9 | Piloto: Sargento Juan Alberto Farías Observador: | |
| Bristol F-2B Nº 10 | Piloto: Sargento Ramón E. Gómez Observador: Mecánico Pedro Rádice | |
| Bristol F-2B Nº 11 | Piloto: Sargento 1º Pedro Méndez Observador: Teniente Pedro Pascual Pomo | |



Tripulantes de los Bristol F-2B Fighter de la Escuadrilla de Bombardeo en El Palomar. 1922

Itinerario

| Fecha | Desde | Hasta | Distancia (km) | Tiempo |
|--------------|--------------------|--------------------|----------------|--------------|
| 23NOV22 | El Palomar | Gualeguaychú | 175 | 1:20 |
| 23NOV22 | Gualeguaychú | Monte Caseros | 325 | 2:50 |
| 25NOV22 | Monte Caseros | Santo Tomé | 250 | 2:10 |
| 26NOV22 | Santo Tomé | Posadas | 137 | 1:15 |
| 29NOV22 | Posadas | Paso de los Libres | 278 | 2:20 |
| 30NOV22 | Paso de los Libres | Concordia | 225 | 1:50 |
| 01DIC22 | Concordia | Gualeguaychú | 187 | 1:40 |
| 03DIC22 | Gualeguaychú | El Palomar | 175 | 1:20 |
| Total | | | 1752 | 14:45 |

Raid al Norte

Elemento afectado: Escuadrilla de Observación.

Jefe: Capitán Oscar Lozano.

| Aeronave | Tripulación | Comentarios |
|--------------------|---|---|
| Bristol F-2B Nº 2 | Piloto: Capitán Oscar Lozano Observador: Capitán Rafael Jorge Macías | |
| Bristol F-2B Nº 13 | Piloto: Teniente 1º Segundo Figueroa Observador: Teniente Aristóbulo Fidel Reyes | Accidentado durante el vuelo, fue reparado y prosiguió viaje. |
| Bristol F-2B Nº 5 | Piloto: Teniente Abel Mauro González López Observador: Mecánico Rosario Lobianco | 30NOV22: Sufrió un accidente en Tucumán sin consecuencias personales con el jefe accidental de la 2ª División, Teniente coronel Guillermo Gelón Villegas. 21DIC22: Sufrió un accidente al inaugurar la pista de Puerto Borghi durante el desarrollo de la etapa Santa Fe, Rosario, El Palomar. 23DIC22: Durante la etapa El Palomar-Rosario el Teniente González López inauguró la pista de San Nicolás. Transportado por tren a Palomar ⁴² |
| Bristol F-2B Nº 4 | Piloto: Teniente 1º Joaquín José Madariaga Observador: Teniente 1º Lorenzo Luis Yódice | 22: Accidentado en aterrizaje de emergencia por falla de motor. |

⁴² LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág.147.



Bristol F-2B Fighter Nº 2 del Capitán Oscar Lozano



Escuadrilla de Observación antes de despegar de El Palomar

Itinerario

| Fecha | Desde | Hasta | Distancia (km) | Tiempo |
|---------|---------------------|---------------------|----------------|--------|
| 23NOV22 | El Palomar | Rosario | 265 | 2:04 |
| 23NOV22 | Rosario | Puerto Borghi (*) | 19 | 0:48 |
| | Puerto Borghi | Rosario (*) | 19 | 0:48 |
| | Rosario | San Nicolás (*) | 56 | 0:27 |
| | San Nicolás | Rosario | 56 | 0:27 |
| 24NOV22 | Rosario | Rafaela | 205 | 1:35 |
| 25NOV22 | Rafaela | Pintos | 259 | 1:50 |
| 26NOV22 | Pintos | Santiago del Estero | 220 | 1:40 |
| 29NOV22 | Santiago del Estero | Tucumán | 140 | 1:05 |
| 02DIC22 | Tucumán | Salta | 230 | 1:50 |

| | | | | |
|--------------|------------|----------------|-------------|--------------|
| 04DIC22 | Salta | Jujuy (*) | 66 | 0:30 |
| 04DIC22 | Jujuy | Salta (*) | 66 | 0:30 |
| 05DIC22 | Salta | Horcones | 114 | 0:55 |
| 05DIC22 | Horcones | Tucumán | 130 | 1:00 |
| 05DIC22 | Tucumán | Lugones | 245 | 1:55 |
| | Lugones | La Rubia | 250 | 2:00 |
| 19DIC22 | La Rubia | Santa Fe | 200 | 1:30 |
| | Santa Fe | Sá Pereyra (*) | 65 | 0:30 |
| | Sá Pereyra | Santa Fe (*) | 65 | 0:30 |
| 22DIC22 | Santa Fe | Rosario | 145 | 1:15 |
| 22DIC22 | Rosario | El Palomar | 265 | 2:04 |
| Total | | | 3080 | 25:13 |

(*) Volaron dos aviones.

Resumen de los vuelos

| Vuelo | Elemento | Salida | Llegada | Km | Horas de vuelo |
|------------------|--|-----------------------|---------|--------------|----------------|
| Raid al Sur | 1 ^{ra} Escuadrilla (de Caza) | 03DIC22 ⁴³ | 16ENE23 | 4085 | 27:04 |
| Raid al Oeste | 2 ^{da} Escuadrilla (de Caza) | 22NOV22 | 15DIC22 | 2313 | 15:34 |
| Raid al Nordeste | 3 ^{ra} Escuadrilla (de Bombardeo) | 23NOV22 | 03DIC22 | 1752 | 14:45 |
| Raid al Norte | 4 ^{ta} Escuadrilla (de Observación) | 23NOV22 | 22DIC22 | 3080 | 25:13 |
| Total | | | | 11230 | 82:36 |

Consecuencias de las operaciones

El 15 de marzo de 1923 se elevó el informe final de los vuelos con la relevante experiencia adquirida y el detalle de las novedades surgidas con una serie de 38 fotografías ilustrando el mismo. Se realizaron demostraciones de aptitudes y condiciones necesarias para la operación y navegación aérea y la importancia de disponer de una organización eficiente que reuniese no solo los aspectos operativos sino también los inherentes a las tareas de apoyo al vuelo (mantenimiento, comunicaciones, meteorología, transporte, abastecimientos, organización de campos eventuales de aterrizaje, etc.).

En conjunto se reunió importante información sobre el terreno y los diferentes climas regionales de nuestro territorio con un total de 11230 km navegados y se pudo apreciar el mercado monopólico de las empresas extranjeras proveedoras de combustibles y lubricantes como la WICO. Esto último incidió de manera decisiva en la futura conducción de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPY). Subsidiariamente estos vuelos incentivaron la donación privada de campos para el establecimiento de pistas.

Incidente con la West India Oil Co. (WICO)

Durante las actividades preparatorias se suscitó un incidente entre el Coronel Mosconi y la West India Oil Co. (WICO)⁴⁴ que había sido seleccionada para proveer el combustible necesario para las operaciones. Cuando los responsables de la gestión se presentaron en la oficina con la correspondiente

⁴³ Desde Carmen de Patagones.

⁴⁴ West India Oil Co (WICO): filial de la Standard Oil de New Jersey.

Orden de Compra de una partida de cajones de nafta de aviación; el gerente de la compañía le informó que no se entregaría la nafta sin cancelar previamente el pago de la totalidad del importe.

Mosconi concurrió personalmente a la Oficina Central de la WICO, donde pidió hablar con la autoridad máxima quien le ratificó que esa era la norma de la compañía. Inmediatamente y muy molesto le manifestó que consideraba impertinente la actitud de la empresa.



Publicidad de Naftas WICO. 1921⁴⁵

La situación además del enojo le hizo ver al director del SAE la gravísima vulnerabilidad que representaba esta limitación burocrática para la autonomía operacional de la Aviación Militar y a partir de ese momento se juramentó a sí mismo para cooperar por todos los medios legales a romper los trusts internacionales y resolver el problema de raíz.

El 19 de octubre de 1922 fue designado Director General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, cargo que desempeñó hasta el 9 de septiembre de 1930 cuando fue relevado por el General Ángel Pacífico Allarúa, la empresa que convirtió en la más importante de Latinoamérica en su tipo.

En este lapso le imprimió a la empresa petrolera estatal un empuje de tal magnitud que fue motivo de interés y análisis en otras partes del mundo. Basta decir que recibió una empresa deficitaria que producía anualmente 350.000 m³ de petróleo. Al cabo de un año dejó de ser deficitaria; en 1925 inauguró la destilería de La Plata, en 1929 rebajó el precio de la nafta y en 1930, estableció el precio único de la nafta en todo el país cuando la producción anual de YPF alcanzaba 900.000 m³.

⁴⁵ Revista *Aviación* Nº 12. Diciembre de 1921.



Publicidad de combustible YPF Aeromóvil ⁴⁶

Dejó sentado que el éxito obtenido se fundó en gran parte en la eliminación absoluta de toda influencia política en la gestión industrial y comercial de la organización. En una conferencia expresó con toda claridad lo siguiente:

Los grandes trust son organizaciones insaciables, difíciles de dominar una vez que han tomado posesión de las tierras y se les ha acordado facultades o derechos.

Tanto el grupo europeo, el anglo-holandés Royal Dutch, como el norteamericano Standard Oil, de funesta tradición ante la justicia de su país, son indeseables para toda nación que quiera fecundar en paz su trabajo creador.

Otros resultados de los raids

Desde el punto de vista del apoyo a la aeronavegación resultó fundamental el desempeño de las comunicaciones telegráficas (nacionales y de las empresas de ferrocarril), la importancia de las vías de comunicación (ferrocarril y caminos) y finalmente la integración con las poblaciones a través de la colaboración y hospitalidad recibida de las diferentes comunas, municipios y gobiernos del interior.

El corolario final de estos vuelos sumados a los importantes estudios desarrollados produjo una sucesión de avances estructurales que marcaron un cambio de paradigma en la aviación argentina que además se vio complementada por el aumento de partidas presupuestarias para el Ejército y la Armada de un 16 %⁴⁷ y que en conjunto marcaron un significativo punto de inflexión que trascendió la aviación militar y se proyectó a la aviación civil promoviendo un modelo de desarrollo que fue tomado luego por los Estados Unidos de Norteamérica y Gran Bretaña. Sobre este último punto el Informe del Inspector de Aviación Civil. Memoria del Departamento de Aviación Civil y Meteorología correspondiente a 1924 cita que la prensa norteamericana:

...señalaba como modelo a la organización de la aviación argentina, producto de la dedicación del Superior Gobierno de la Nación y realizada por el Departamento de Aviación Civil del Servicio Aeronáutico del Ejército.

⁴⁶ Revista AVIA. Diciembre de 1941.

⁴⁷ En 1919 se había acordado una asignación para el ejército de 37382 millones y en 1920 aumentó a 43259 millones. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. 1928.

A renglón seguido el informe expresó:

La Gran Bretaña, nación previsor y de recursos inagotables, fija también sus miras en el sistema adoptado por el Servicio Aeronáutico del Ejército y plasma su organización bajo las mismas bases y procedimientos⁴⁸.

Para finalizar las experiencias concretadas con estos vuelos permitieron corroborar y en algunos casos rectificar y proyectar el diseño de la infraestructura de la aviación militar y civil tanto de carácter deportivo y privado como comercial, pero esa es otra historia.

Eloy Martín

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



⁴⁸ Revista *Aviación* Nº 30. Enero de 1926. Pág. 5.

LOS PRIMEROS BOEING 767 Y LOS VUELOS DE SS JUAN PABLO II EN LAN CHILE

(Tercera parte)

1. INTRODUCCION

En abril de 1987, Lan Chile, tenía sus oficinas en Estado 10 y la Gerencia de Operaciones, se ubicaba en el piso 10, en Santiago Centro.

Estaba compuesta por los siguientes ejecutivos:
Exequiel Sanhueza Yáñez, Gerente de Operaciones
Marcelo Canobra Álvarez, Jefe de Operaciones
Cristian Prado Schonthaler, Jefe de Pilotos
Máximo Astorga Rojas, Jefe Flota B - 767
Jaime Pizarro Lluch, Jefe Flota B -707
Jorge Morgado, Jefe Flota B -737
Mario Troncoso, Jefe de Roles
Mario Monardes, Jefe de Instrucción



RUTAS VOLADAS POR LAN CHILE EN ABRIL DE 1987





Ruta Nacional

En ruta nacional se volaba a: Arica (ARI), Iquique (IQQ), Antofagasta (ANF), Calama (CFL), Santiago (SCL), Concepción (CCP), Temuco (ZCO), Puerto Montt (PMC), Balmaceda (BAL), Punta Arenas (PUQ) e Isla de Pascua (IPC).

Ruta Internacional

En la ruta internacional, se volaba a: Argentina, Buenos Aires (EZE) y Mendoza (DOZ), Uruguay, Montevideo (MTV), Brasil, Sao Paulo (SAO) y Rio de Janeiro (GIG) España, Madrid (MAD), Francia, Paris (CDG), Alemania, Frankfurt (FRA), Perú, Lima (LIM), Ecuador, Guayaquil (GYL), Venezuela, Caracas (CCS), EE.UU., Miami y Nueva York, y en la Polinesia Francesa, Papeete (PPT).

2. FENOMENOS ATMOSFERICOS QUE SE DAN EN LAS RUTAS NACIONAL E INTERNACIONAL DE LOS VUELOS DE LAN CHILE

a) APROXIMACIONES COMPLICADAS

El B767 volaba a Nueva York y Montreal y en la llegada a Kennedy (KJFK). Sus aproximaciones eran tensionales pero entretenidas, especialmente la aproximación Canarsie, a las pistas 13 izquierda y derecha, porque tenían un tramo curvo, con señales luminosas en tierra, que había que sobrevolar visualmente.

“Ya le habíamos tomado la mano - o la rienda al avión - y también a la automatización del B-767”. Los vuelos a Montreal, que estaba una hora más al norte de Nueva York, eran en un área de mucho tráfico aéreo, en la frontera con Canadá a la orilla del río Saint Lawrence, exigía más esfuerzo profesional debido al mal tiempo y a la nieve en invierno.

Recuerda Max que en una oportunidad aterrizaron en CYUL, Aeropuerto de Mirabel en Montreal, Canadá, dentro de una tremenda tormenta de nieve. *“Todo se veía blanco allá afuera y los limpiaparabrisas trabajosamente sacaban los copos de nieve en la ventana de los pilotos”* Esto estaba clasificado como LVP (Low Visibility Procedure) y por supuesto la aproximación ILS y el aterrizaje, lo hicieron los tres pilotos automáticos y cuando se detuvo el avión, el paisaje era un verdadero sudario blanco, sin horizonte. Tenían la carta con el plano de las pistas y calles de carreteo, pero así y todo se demoraron 30 minutos en llegar al estacionamiento designado!

Recuerda Max también, que en otra oportunidad volaron de Santiago a Buenos Aires. *“Con la pampa argentina bordada de cúmulos nimbos, que se veían como rosarios rojos dispersos en las pantallas de los radares. Era de día, así que no se vislumbraban mayormente los relámpagos escondidos dentro de las torres blancas”.* Pasado la ciudad de Junín de los Andes y durante el descenso hacia Ezeiza, los autorizaron a la aproximación directa ILS de la pista 10.



Ya habían interceptado las cruces de los ILS, en ambos paneles de vuelo y el tren de aterrizaje estaba abajo y los flaps en posición de aterrizaje.

“Los tres pilotos automáticos se engancharon en las cruces invisibles, que nos guiaban electrónicamente al cabezal de la pista. Un ruidoso chaparrón de lluvia azotó los parabrisas que se iluminaban a cada rato con los relámpagos”.

“Landing check list” (lista de verificación para aterrizaje), *“le pedí a mi copiloto”.*

Allan Turner, el Primer Oficial, leyó los ítems faltantes. En ese momento se escuchó un IBERIA 747, anunciando que rehusaba a la aproximación, debido a la tormenta y a la falta de visibilidad.

“La Torre de Control confirmó la maniobra y autorizó al IBERIA, a seguir el procedimiento de rehusada publicado y luego nos informó y confirmó que el 747 había rehusado el aterrizaje”. La torre de control de Ezeiza nos consulta “LAN 151 Confirme intenciones”, le contestamos, “LAN 151, continuamos la aproximación”

“Allan Turner me miró y asentí empuñando la mano derecha con el pulgar extendido”. El avión descendía sin turbulencias. Al llegar a los 200 pies, que era la altura mínima de la aproximación, apareció la pista empapada, con el número 10, a través del vaivén de los limpiaparabrisas”

“¡Aterrizamos! ... Grité fuerte para que me escucharan, indicando que tenía la intención de aterrizar”
El avión siguió bajando mientras los parlantes cantaban la lectura de los radios altímetros ¡100...50...40...30...20... 10... ¡

Las palancas de los aceleradores de los motores retrocedieron, hacia posición de relanti (idle), en el instante que las ruedas traseras tocaban el pavimento mojado y los pilotos automáticos depositaban la rueda delantera, debajo nuestro, en el suelo..... ¡Al frente, un inmenso rayo azotó el extremo de la pista con un fuerte estallido!

“De la que nos libramos” Pensó Max accionando las palancas de reverso de los motores “Si hubiéramos rehusado... el rayo nos habría caído en la cabeza”.

“Lan 151 confirme visibilidad y techo de nubes, che...”, nos preguntó el controlador de la torre con tono argentino”.

Allan respondió mirando hacia afuera, no muy convencido *“Torre...ehh...200 pies con media milla”,* los cuales eran los mínimos meteorológicos autorizados para operar.

“CHE...ESO NO LO CREE NI SAN ISIDRO! canturreó el torrero con voz de tango”.

El B767 podía aterrizar automáticamente, hasta con 25 nudos de viento (40 KPH), con un esfuerzo mínimo, siempre que usaran la pista larga, que era lo usual.

Los pilotos recuerdan que hubo otros vuelos, cuando volaron otros aviones como el DC3, DC6B, Avro HS748, B727 y B737, en tiempos pretéritos, con aproximaciones y aterrizajes complicados, por ejemplo, cuando en Punta Arenas, Chile, eran difíciles debido al viento extremo y arrachado, especialmente en el verano y el piloto tenía que ser “baqueano” accionando los aceleradores y el timón de vuelo, controlando con movimientos bruscos al avión que corcoveaba como una mula; además de los periodos con nieve en la pista y aproximaciones con baja visibilidad, producto de la circulación del Este, que traía toda la humedad del Atlántico y también en la zona de Aysén, que aparte de las malas condiciones meteorológicas estaban las formaciones montañosas de la cordillera de Los Andes.



Cockpit avión B-767

b) PROCEDIMIENTOS DE BAJA VISIBILIDAD (LVP)

Uno de los procedimientos con más escollos en la Historia de la Aviación, en el mundo entero, ha sido inicialmente la carencia de visibilidad en tierra, para los despegues y aterrizajes, tanto diurnos como nocturnos.

El desarrollo tecnológico de la aviación, a través de los años, en los instrumentos de vuelo abordo y de tierra, han permitido asegurar, notablemente, dichos procedimientos de aproximación por instrumentos, aumentando la eficiencia y seguridad de la aviación a través de su historia.

“Esta historia no ha sido fácil y desgraciadamente ha sido sangrienta. No en vano la naturaleza no nos dio alas, pero como somos porfiados, cuando ascendimos a la categoría de “Homo sapiens, sapiens”, nos bajó la “comezón de curiosear” e inventar cuanta cosa se le pudo ocurrir, a través del tiempo y de los siglos, entre ellas... ¡recientemente los aviones! Esta historia y las otras adjuntas son conocidas, pero resumiendo y saltándonos un montón de años y de horas de vuelo, llegamos a la actualidad en que los aviones pueden volar, aproximar y aterrizar usando también los pilotos automáticos, como es el caso de nuestro avión B 767 y con visibilidades muy reducidas. Ahora ¿Cómo lo hace? Bueno el sistema de vuelo automático recibe señales radio eléctrica y electrónica de la orientación de la pista y del perfil de aproximación, que comienza alrededor de los 3.000 pies, más o menos, sobre la pista”.

“Los pilotos automáticos perciben y siguen esas señales invisibles, horizontales y verticales, con toda la magia y exactitud necesaria para “posar” la aeronave en su pista – no importa el porte – “y lo hacen con tanta exactitud y pericia ... ¡que nos hace comernos las uñas!¡Bueno, esto se ve fácil, pero no es tan fácil! y es una técnica que hay que conocer y practicar, además de entender su ciencia literaria”.

Los procedimientos de baja visibilidad (LVP), se activan cuando en un aeropuerto se reduce bajo 550 metros (RVR550) la visibilidad y la base de las nubes o techo baja de 200 pies de altitud, activándose entre otros, el radar de superficie, vías de carreteo diferentes y protección de áreas de las instalaciones de equipos para que no sufran interferencia.

Los fabricantes de aviones y las autoridades aeronáuticas del mundo como la OACI, FAA y CAA, han estado a la vanguardia de dichas etapas, culminando en los aviones actuales, que se fabrican con una capacidad de operar en condiciones meteorológica mínimas, con la eficiencia y tanta seguridad, con los mínimos permitidos por la legislación aeronáutica, expresada en la siguiente nomenclatura tecnológica vigente y sus definiciones.

RESUMEN:

1. Alcance Visual en la pista = Runway Visual Range (RVR)
2. Altura sobre obstáculos= Obstacle clearance (OCA/OCH)
3. Altura de Alerta= Alert height (AH) CHILE= 200 pies
4. Altitud de decisión=Decision Altitude DA/DH
5. Área crítica o sensible del ILS
6. CAT 2 = DH bajo 200 pies /sobre 100 pies de altitud y RVR 350 metros de visibilidad.
7. CAT 3 A = DH 100 pies de altitud y RVR 200 metros de visibilidad.
8. CAT 3 B = DH bajo 50 pies de altitud y RVR bajo 150 metros de visibilidad.
9. CAT 3 C = DH 0 pies de altitud y RVR 0 metros de visibilidad.
10. FINAL APPROACH FIX = FAF (Comienzo del ILS)
11. ASA = Autoland status annunciator
12. LAND 2 = ASA indica 2 pilotos automáticos disponibles
13. LAND 3 = ASA INDICA 3 pilotos automáticos disponibles
14. NO AUTO LAND = No se puede aterrizar automáticamente
15. LVTO = Low Visibility Take Off
16. FAIL OPERATIONAL = Si falla un sistema se puede aterrizar
17. FAIL PASSIVE = Si falla un sistema no se debe aterrizar
18. EQUIPO TERRESTRE: (Antenas). Localizador direccional, ubicado extremo opuesto pista Glide slope (perfil aproximación), ubicado costado pista. Marker beacons, luces indicadoras de distancias a la pista.

Cuando Lan Chile recibió su flota inicial de B-767, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez sólo tenía ILS categoría I y carecía del equipo adecuado y certificado para LVP, con baja visibilidad por niebla o humo y a pesar que los aviones podían hacer aproximaciones y aterrizajes automáticos, no se permitía operar bajo mínimos, vale decir: Techo de nubes bajo 200 pies y visibilidad menor de 800 metros (media milla), *“lo que fue frustrante para nosotros, porque normalmente en las madrugadas otoñales e invernales entraba niebla a SCEL (Arturo Merino Benítez) y los vuelos desde Miami que, por itinerario arribaban a esas horas, tenían que irse a los aeropuertos de alternativas como: Mendoza (SAME), Antofagasta (SCFA) o Concepción (SCIE)”..... ¡Lo que era antipático y cansador, ya que muchas veces, en vez de llegar a casa a desayunar, terminábamos llegando a almorzar!*

En Chile el proceso para la instalación y certificación para las empresas fue muy lento, donde la primera norma para CAT II fue la DAN 06 02, de fecha 06 de diciembre de 1994, donde se fijan, entre otros: Los

requisitos de conceptos operacionales, certificación de aeródromos, programas de habilitación e instrucción de pilotos, equipos a bordo, manual de operaciones, evaluación de los sistemas a bordo, demostraciones, detección de fallas y programas de mantenimiento.

En ese entonces Marcelo Canobra se desempeñaba como Capitán de la Línea Aérea Saudita y había recibido su instrucción y certificación, en esa empresa, para aproximaciones de CAT II, la cual era muy importante para operar en invierno en Europa. En reuniones con el gerente de Operaciones Cristian Prado y el staff de operaciones, les informó del proceso realizado, de la norma de FAA al respecto AC 120-29 y de la instrucción recibida, así que los instó a iniciar la certificación para Lan Chile, debido a que cumplían con todos los requisitos para lograrlo.

Sin embargo, el aeropuerto de Santiago, fue equipado directamente para CAT III B y la norma DGAC que se utilizó fue la DAN 06 12. Consultado al respecto el experto de ATC, don Alberto Fernández - quien diseñó la norma - comentó que fue un salto muy importante para la aeronáutica nacional, ya que se instaló, en el año 1995, un equipo de alta tecnología y de mucha precisión, siendo el primer país del hemisferio sur en instalarlo y número veintisiete en el mundo, quedando Chile a la vanguardia en tecnología aeronáutica.

c) ¡ WIND SHEAR!

Dentro de las innovaciones de esa época, de la década de los ochenta, también United Airlines fue pionera – junto con otras agencias como FAA, NTSB, NASA – en la investigación de varios accidentes causados por vientos violentos “arrachados”, horizontales y verticales, provocados por la nubosidad cumuliforme – léase - cúmulos nimbos o cúmulos potentes.

Fenómeno atmosférico causado por variaciones de la temperatura y la humedad, que en una intolerancia física meteorológica, provocada por estas diferencias “térmicas”, crean nubosidad de desarrollo vertical, que son esas nubes como torres, que se elevan debido al aire húmedo caliente, que asciende y que se transforman en nubes al condensarse y que al seguir subiendo, se van agrandando y que luego, por el peso de su humedad, descienden rápidamente, creando corrientes descendentes, para luego volver a subir y luego bajar, cíclicamente. Agrandándose y formando el cúmulo potente y que al crecer más aún, se transforma luego en cúmulo nimbos – típico por su forma de yunque - cuando llega a la estratósfera.

Dentro de la nube hay cascadas de gotas que suben y bajan turbulentamente, desarrollándose, congelándose y energizándose, constantemente. Con la fricción de esas gotas se producen campos eléctricos positivos y negativos, que terminan en chispas inmensas dentro del cúmulo o en su exterior y sus llamaradas eléctricas – llamadas “rayos o relámpagos” – batallan entre las nubes vecinas o con el terreno allá abajo, creando a su vez expansiones térmicas sonoras que llamamos “Truenos”.



Por otro lado, las corrientes de gotas al ascender se enfrían y congelan, lo que hemos bautizado “Granizo” que suben y bajan, a su vez, con fuerza y sonoridad, causando abundante daño. Bajo este fenómeno violento de la naturaleza, el viento vertical, que no se condensa en gotas o granizo, baja de todas maneras a gran velocidad, con diferentes intensidades y direcciones. *“El pobre avión – no importa su tamaño – que lo pille, es víctima de esta “cizalla” que puede ser tan mortal como botar ese avión al suelo ¡Como un escupo gigante!”*

“Esta descripción – muy personal y poco meteorológica – describe este fenómeno que, hasta no muchos años atrás, era conocido solamente como “viento arrachado”, lo que era un nombre incompleto, por asumir que las rachas eran horizontales solamente”.

“Un conocido meteorólogo japonés, que estudió este fenómeno - en la Universidad de Chicago - en un equipo de trabajo integrado por meteorólogos y científicos del gobierno, incluyendo profesionales de la United Airlines, que siempre se ha destacado por sus investigaciones y que bautizaron estas bombas de lluvia ventosa como “microburst” y buscaron soluciones para evitar accidentes aéreos, en el despegue o en el aterrizaje; creando programas y procedimientos para combatir este problema de baja altura, buscando y recomendando maniobras que fueron practicadas en los simuladores de vuelo, para evitar las catástrofespero con mucha humildad determinaron que la mejor receta era “hacerle el quite” a este monstruito de la naturaleza, recomendando “no despegar” o “no aterrizar” en esas condiciones”. El comandante Hernán Tapia, fue a un simposio de este tema en Londres, auspiciado por la Boeing, donde le entregaron sendos manuales y diapositivas del programa de instrucción, partiendo con el concepto humilde que ¡lo mejor” es evitar el Wind Shear (Cizalla)! como fue bautizado este fenómeno, en la jerga aeronáutica de hoy en día.

Posteriormente, en Santiago, se analizaron los manuales y diapositivas que les entregaron en ese Simposio, en Londres y que Lan Chile acordó incluir su literatura y prácticas de vuelo, en los cursos de transición de sus pilotos y nombró a un grupo de instructores para que se especializaran en el tema.

3. - VUELO CON S.S. JUAN PABLO II

Mensajero de la vida y Peregrino de la Paz

Abril de 1987

El viaje del Papa Juan Pablo II a Chile fue, sin lugar a duda, el proyecto más complejo y delicado que le tocó desarrollar a Lan Chile S.A., debido a que durante la década de los años ochenta, hubo serios problemas con Argentina, por disputa de territorios limítrofes en Tierra del Fuego.

Esto se agravó con el tiempo e inclusive se hablaba de un posible conflicto. Posteriormente, se supo de movimientos militares, náuticos y que la Fuerza Aérea había movilizó aviones de combate al sur del país. También Lan Chile, al igual que otras líneas aéreas, transportó tropas discretamente al sur del país. La prensa y la televisión informaban de la situación, en la que no se vislumbraba una solución pacífica.



Afortunadamente, los gobiernos de Chile y Argentina, a través de los Nuncios Apostólicos, plantearon el problema en el Vaticano y sabiamente ambos aceptaron la mediación y veredicto del Papa Juan Pablo II, donde tuvo especial relevancia la actuación del Cardenal Samoré.

Esto motivó un tremendo suspiro de alivio para ambas naciones, porque su Santidad dio una solución salomónica, a un problema que pudo haber sido gravísimo, para ambas naciones hermanas, por las consecuencias inmediatas y las históricas.

Para celebrar este acontecimiento se planificó una visita del Papa a Chile y Argentina. Se comenzó a trabajar este proyecto con meses de antelación, con reuniones mensuales, luego con reuniones semanales y el último mes las reuniones eran diarias. No se dejó un solo detalle al azar.

En estas reuniones de trabajo participaron, un representante del área Comercial, de Ingeniería y de Operaciones. Además de un representante de la Iglesia chilena y del Vaticano, de la Armada, de la Fuerza Aérea, todo supervisado por el presidente de la empresa don Patricio Sepúlveda Cerón.

Es necesario subrayar que, hasta esa fecha, el protocolo del Vaticano exigía, que todos los vuelos del Papa fueran efectuados por Alitalia. En el caso de Chile, después de las reuniones se acordó que el Papa Juan Pablo II, llegara desde Roma en un vuelo de Alitalia y que dentro de nuestro país volara en Lan Chile, tanto en los vuelos nacionales, como el regreso de Su Santidad, desde Antofagasta a Buenos Aires.



Paralelo a todas estas reuniones la Gerencia de Ingeniería de Lan Chile preparaba dos B737 y un B767, cada uno con una sala de reuniones exclusiva para el Santo Padre, lo que no fue un trabajo menor.

Mientras tanto la Gerencia de Operaciones preparaba las rutas y los procedimientos, de acuerdo con los perfiles de vuelo recomendados por OACI, para vuelos de alto riesgo y la Gerencia Comercial y Servicios a Bordo, se centraban en los más mínimos detalles de atención a bordo.

El Papa llegó a Santiago en un vuelo de Alitalia y fue emocionante cuando besó la losa del aeropuerto de Santiago. Justo en ese lugar hay una placa que corresponde al estacionamiento remoto número 31.



El Papa besa la losa del aeropuerto de Santiago, al llegar a nuestra capital en un vuelo de Alitalia



Vista general de parte del público presente en el Terminal Aéreo "Arturo Merino Benítez" en Santiago

Los viajes en aviones B737.

El avión Boeing 737 al mando de los comandantes Exequiel Sanhueza Yáñez, Julio Reti Malusa y Fernando Rueda Jolly, realizó la ruta doméstica Santiago Punta Arenas, Puerto Montt y Concepción, con fecha 04 de abril, donde se pernoctó. Al día siguiente, el 5 de abril volaron desde Concepción a Temuco, La Serena y Antofagasta, respectivamente.

En el primer avión B737 junto al Santo Padre viajaba su Secretario Privado Monseñor Estanislao Dziwisz; la Guardia Suiza; Patricio Sepúlveda Cerón, presidente de Lan Chile; un Coronel de Aviación representante de la Fach; Cardenales de la curia romana; el Arzobispo de Santiago y el Obispo de Punta Arenas.



Un segundo avión B737 despegada quince minutos después del vuelo Papal, con el resto de la comitiva: Autoridades, personal de seguridad y periodistas. Este avión tenía que aterrizar antes de la llegada del vuelo Papal en destino y estuvo al mando de los comandantes Jorge Morgado del Pozo, Luis Muñoz

Marasi y el Primer Oficial Gastón Ronda Calvert, que además tenía el propósito de servir de back up del avión Papal, si hubiera sido necesario.

El coordinador general de las operaciones fue el comandante don Marcelo Canobra Álvarez, Jefe de Operaciones de Vuelo de Lan Chile, quien estuvo 24/7 atento a todos los movimientos y a todos los requerimientos operacionales y técnicos de los aviones, dándole entre otras, especial atención a la coordinación de los dos B737.

Comenta el comandante Sanhueza: *“Cuando estábamos sobrevolando Puerto Montt, recibí un mensaje del Obispo de Coyhaique porque quería comunicarse con el Santo Padre, para enviarle un mensaje de su Diócesis en nombre de toda la comunidad. Como esta situación estaba fuera del estricto protocolo del Vaticano, me coordine con Monseñor Dziwisz para pedirle su opinión. El Papa acepto, le preparamos la cabina, se sentó en el asiento plegable del medio, se puso su cinturón de seguridad y le ofrecí si quería recibir el mensaje privadamente con audífonos o a través del parlante de la cabina, acepto lo último”.*

Cuando estábamos a la cuadra de Coyhaique, el Obispo de esa ciudad, que estaba reunido con los fieles en la Catedral, le envió un mensaje. Recuerdo que el Papa Juan Pablo II se emocionó mucho al recibirlo y lo respondió en perfecto español. Ese día el tiempo estaba particularmente esplendoroso y se quedó con nosotros en la cabina, durante unos diez minutos, observando la majestuosidad de la cordillera y el paisaje de esa zona, mientras yo le explicaba detalles de interés. Dentro de lo que conversamos, recuerdo que le agradecí enormemente haber intervenido y mediado para evitar una guerra fratricida. Recuerdo que cuando se levantó, puso una mano en mi hombro y la otra en el hombro del otro comandante y nos dijo “Que Dios les bendiga, hijos míos.”

Cuando el Papa se fue a su despacho especialmente preparado para él en el avión, nos miramos asombrados con el comandante Rueda y nos preguntamos al unísono “¿sentiste? “¡sí, nos respondimos al mismo tiempo! Que había sucedido. El Papa al ponernos sus manos en nuestros hombros, nos había enviado una carga energética asombrosa, propia de quienes tienen la virtud de manejar su enorme potencial.

Muy interesante la visita de Monseñor Fresno a la cabina de vuelo, porque yo tenía la responsabilidad de darle el momento exacto, cuando estuviéramos pasando a la cuadra del Cabo Froward, para que el Santo Padre bendijera la enorme Cruz que la Armada de Chile había instalado allí, con motivo de esta visita.

Era un acuerdo que yo había asumido, con el representante de la Armada en las reuniones de trabajo. Necesario es recordar que Cabo Froward es el punto más austral del continente americano.”



Bendición de S.S. Juan Pablo II a Exequiel Sanhueza y familia.

El viaje en avión B767

El vuelo se efectuó desde la ciudad de Antofagasta al Aeropuerto de Aeroparque de Buenos Aires, con el avión B761, matrícula CC-CJU, con los comandantes Max Astorga Rojas, Cristian Prado Schonthaler y Ricardo Pizarro Lorca, donde esa mañana del 06 de abril, el vuelo desde Santiago a Antofagasta se transformó en un vuelo presidencial, con el Presidente de República el Capitán General don Augusto Pinochet Ugarte, Señora Lucia Hiriart de Pinochet y un grupo de personas del gobierno que viajaron a Antofagasta para despedir a Su Santidad. El día amaneció hermoso y cuando llegó la comitiva presidencial, después de los honores militares correspondientes, acompañados marcialmente por la banda de guerra, los ilustres pasajeros subieron a bordo.

El comandante Astorga nos cuenta: *“Después de hacer partir los motores, se encendió una luz de advertencia indicando que uno de los generadores estaba desconectado. Como el avión tiene tres generadores y de acuerdo con la reglamentación técnica, decidimos con Cristián Prado, hacer el vuelo en esas condiciones, debido a que era engorroso tener que detener el motor, con la banda aun tocando marchas, para abrir las capotas del motor y tener que reconectar el generador, a la vista y asombro de quien estuviera mirando”.*

“Ya íbamos volando por Tongoy, cuando nos avisaron que el avión con el repuesto venía detrás nuestro, así que todos los que sabíamos del problema respiramos aliviados y alcanzamos a tomar desayuno antes de aterrizar en el Aeropuerto de Cerro Moreno, llegando a la losa sin mayor incidente, con las banderas presidenciales flameando en las ventanas laterales, desde sus mástiles metálicos, lo que desde afuera se ve muy bonito, pero que no deja de ser otro problemilla, ya que si una se suelta de su amarra mecánica, en el borde inferior de las ventanas laterales del cockpit, es muy probable que la succione el motor de ese lado lo que no es chiste, así que Patricio Sepúlveda y Ricardo Pizarro fueron una gran ayuda, sujetando desde atrás los bellos emblemas y así pudimos llegar a la losa de estacionamiento a itinerario”.

Constatamos que el generador estaba solamente desenganchado y su conexión se hizo en un minuto, lo que estuvo muy bueno, ya que después de aterrizaje, el protocolo de seguridad cerró el aeropuerto y el Lear Jet tuvo que irse al aeropuerto de Calama a aterrizar”.

El avión estaba dividido entre tres clases. En la primera clase se había habilitado el recinto papal, en la clase ejecutiva viajarían todos los dignatarios eclesiásticos y las personalidades invitadas y en la clase turista, los periodistas y funcionarios de apoyo.



Una de las responsabilidades del comandante de este vuelo, tan especial, era el riguroso cumplimiento del itinerario, ya que además de salir a la hora, lo que podría tener alguna flexibilidad, era indispensable que aterrizara a la hora exacta en Aeroparque, en Buenos Aires, porque allí estaría el presidente Alfonsín y toda la plana mayor del país, con el cual se venía saliendo de las conocidas disputas fronterizas y cuya compostura había sido el objetivo principal

del viaje de Su Santidad, razón por la cual se efectuó una ceremonia de despedida y el Papa subió la escala y desde arriba se despidió de Chile.



Comentaría el comandante Astorga: *“Cuando enfrentamos la pista de despegue mirando hacia el mar y cuando me autorizaron a despegar me persigné y le dediqué ese maravilloso despegue a mi Dios, que tanto me ha favorecido y la maniobra salió suave y elegante, como si los ángeles hubieran cogido las alas de mi Boeing, ayudándolo a sumergirse allá arriba en el Cielo.*

Dimos una larga vuelta sobre el mar en nuestro ascenso, enfilando rumbo Sur Este y a medida que el avión tomaba altura, hubo mensajes protocolares, por radio, de agradecimiento entre el presidente y el Santo Padre, y mientras Cristian Prado tomaba el control de la aeronave, tuve que transmitirlos en mi

mejor dicción, ya que ambas personalidades, supuestamente, los escuchaban por sus receptores y parlantes, además de los ángeles en las nubes y en la pampa.”

El vuelo estaba planificado detalladamente por las aerovías chilenas, que empalman con las argentinas, en la frontera allá en la cordillera, en el paso de “Monturaqui,” detrás de Antofagasta. En el cruce de la frontera, volando a diez kilómetros de altura, el control aéreo argentino nos autorizó a volar directo a nuestro destino y así logramos llegar a la hora planificada.

Al acercarnos a Buenos Aires, fuimos interceptados por una escuadrilla de cazas de la Fuerza Aérea Argentina, que nos escoltaron hasta nuestro arribo. Al sobrevolar Aeroparque, ellos hicieron un desprendimiento alar hacia arriba y hacia los lados, formando una cruz en el cielo y escuché la despedida del jefe del escuadrón, con quién mantuve contacto permanente.

¡Finalmente aterrizamos! Creo que todos los que íbamos en el cockpit nos desinflamos, en una enorme exhalación. Lan Chile había transportado de regreso al Santo Padre, sano y salvo. Cuando vino el silencio de los motores que dejaban de girar, nos estrechamos las manos mientras desde afuera se escuchaban otras marchas marciales, alegrando nuevamente el trascendental momento.

Había un compás de espera. El protocolo establece que Su Santidad no apareciera en la puerta del avión, hasta que los periodistas y los elementos de seguridad, que viajaban en el vuelo, pudieran bajar y organizarse allá en la losa.

En el ínter tanto, los pilotos fuimos llamados a saludar al Santo Padre. Por alguna razón fui el último en sentarme a su lado. Juan Pablo II, vistiendo su tradicional atuendo blanco, estaba acomodado al lado izquierdo de la nave, me miró con sus profundos ojos azules y sentí que escudriñaba mi alma, me tomó la mano y me dio su bendición, agradeciendo el vuelo.

Me dijo: “Usted es un hombre bueno - dele mis saludos y bendiciones a su familia.

Después se puso de pie, mientras todos los que estábamos a su alrededor lo aplaudimos y luego de detenerse un momento en el umbral de la puerta para darnos su bendición, bajó por la escala a besar la tierra argentina.

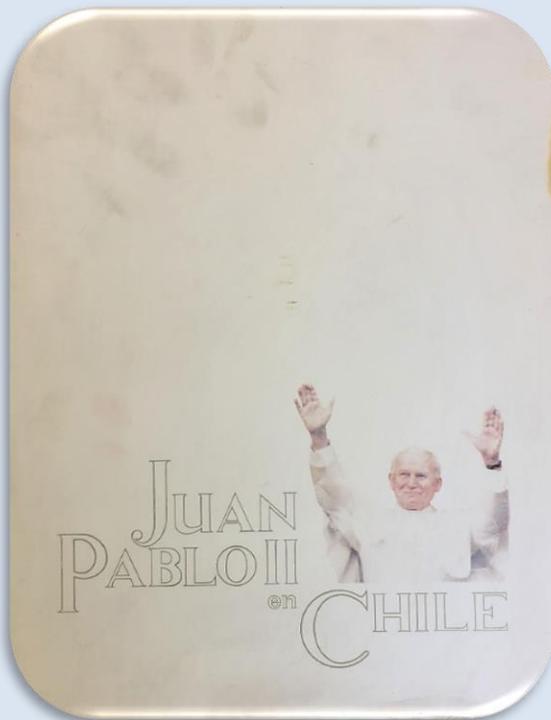
¡Y así finalizó el vuelo más hermoso de mi vida!”



Bendición de SS Juan Pablo II a Max Astorga y familia



Bendición de SS Juan Pablo II a Cristian Prado y familia.



Con posterioridad, con fecha 21 de abril, se realizó una reunión de evaluación en el hotel Holiday Inn Crown Plaza, donde el presidente de Lan Chile, agradeció a todos los participantes por la labor desarrollada, entregando galvanos, álbumes de fotos, libro del Papa y una carta de agradecimientos donde se destaca lo siguiente: *“El proyecto mencionado es sin lugar a duda, uno de los de mayor envergadura emprendidos por Lan Chile, a lo largo de su historia, tanto en lo concerniente a los aspectos operacionales, propiamente tales, como por los ribetes espirituales y emotivos en el cual se encontraba inmerso.”*

Epílogo

Ha sido muy grato para nosotros, el haber podido encontrar un medio como la revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, para registrar y transmitirles en estos tres últimos capítulos, los primeros pasos de este maravilloso avión Boeing 767 de Lan Chile, que con el correr de los años, la empresa alcanzó a tener una flota de 25 aviones, aumentando así sus destinos y llevando nuestra bandera nacional a otras partes del mundo, con un gran estilo y seguridad.

Max Astorga Rojas y Marcelo Canobra Álvarez
Comandantes del B-767



***Piocha de piloto de Lan Chile con más de 15 años
como Comandante de Aeronave. (Una estrella por cada 5 años de experiencia.)
(Colección: Marcelo Canobra Álvarez)***

Nota: Queremos también agradecer a la Psicóloga, señora Marianela Cartagena Muñoz, quien fuera nuestra secretaria en la Gerencia de Operaciones, en los años ochenta y que ahora tuvo la gentileza de aportar sus conocimientos, para llevar a cabo este relato en tres etapas, tanto desde la llegada del B-767 a Lan Chile, como en el vuelo con S.S. Juan Pablo II en su viaje a Chile, en abril de 1987.

VI. AVIONES CON HISTORIA



*Finalizado el festival Aéreo de Villarrica 2015, el Ryan PT-22 despegó rumbo a Santiago bajo una lluvia intensa.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

RYAN PT-22 (ST-3KR), UN WARBIRD EN CHILE

Con la Segunda Guerra Mundial ya en el horizonte, la fabricación de aeronaves de instrucción se intensificó rápidamente. Estados Unidos puso toda su maquinaria industrial, en este caso aeronáutica, a trabajar de lleno en el diseño y producción de aviones para el rol de instrucción primaria.

Las principales fábricas de aviones se abocaron a la tarea y es así como nace de la Ryan Aeronautical Company, el prototipo del primer entrenador monoplano del Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos, el nombre asignado fue "Recruit" (Recluta).

Las pruebas iniciales del diseño del primer Ryan STA (Sport-Trainer-A), dieron como resultado, una solicitud en el año 1939 por 15 aviones de ese tipo, ahora redesignado como YPT-16.

Las pruebas a las que fueron sometidos estos biplaza en tándem, resultaron satisfactorias y el United States Army Air Corps (USAAC), ordenó un lote de producción de 30 aviones, ahora denominado PT-20.

Dos años después en 1941, el USAAC, requirió que se le dotara de un motor más potente a fin de soportar los rigores del entrenamiento de los futuros pilotos.

Ryan Aeronautical Company, procedió al reemplazo del motor en línea por un motor radial Kinner, pasando a denominarse PT-21. El resultado fue tan bueno, que muchas de las versiones PT-16 y PT-20, fueron modernizadas con este nuevo motor, convertidas ahora en modelos PT-16A y PT-20.

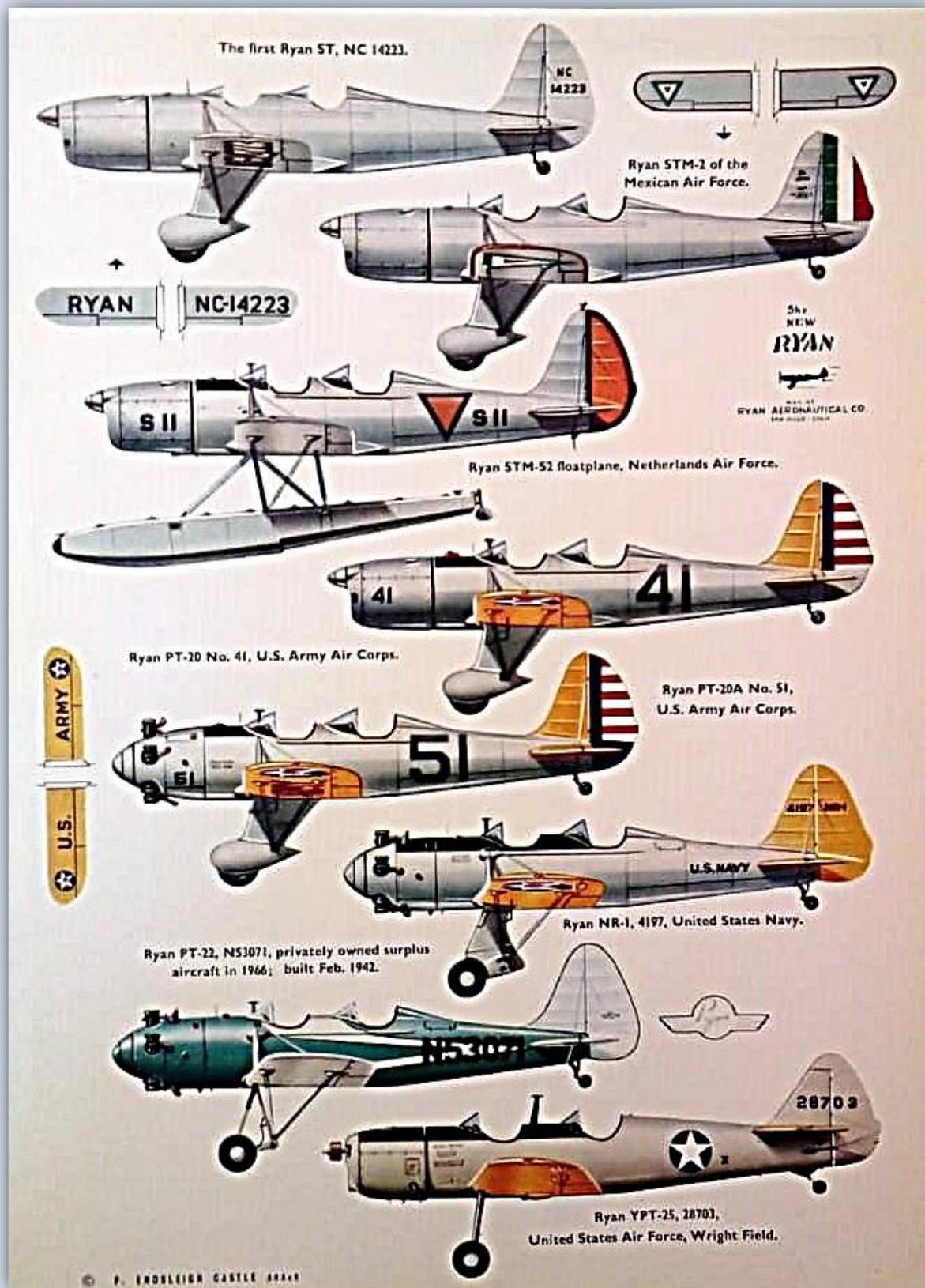


*Alumnos se preparan para iniciar su entrenamiento en algún aeródromo de EE.UU. durante la Segunda Guerra Mundial.
Crédito: <https://sandiegoairandspace.org/collection/image-collection>*

Los programas de entrenamiento de vuelo a lo largo de Estados Unidos, fueron expandidos y se solicitó una orden por 1.023 aviones más, dotados de un motor Kinner mejorado, y algunas modificaciones como la eliminación de los carenados del tren de aterrizaje, estos modelos fueron denominados PT-22. La Armada de los Estados Unidos, también ordenó un lote de PT-22, los que fueron designados como NR-1, utilizándolos hasta el año 1944.

En tanto, los Países Bajos ordenaron un lote de 25 aviones, recibiendo la designación NR-3 pero nunca fueron entregados debido a la capitulación del país ante las fuerzas del Eje.

Finalmente, la USAAC, utilizó este modelo de avión hasta el final de la Segunda Guerra Mundial.



Algunas versiones del Ryan publicadas en revista inglesa Profile Publications N° 158.

Especificaciones Técnicas del Modelo PT-22:

Motor: Un motor radial de cinco cilindros Kinner R-540-1 de 160 hp

Peso: vacío 1,313 lbs., Despegue máximo 1,860 lbs.

Alcance: 30 pies. 1 en.

Longitud: 22 pies. 5 pulg.

Altura: 6 pies. 10 pulg.

Velocidad máxima: 131 mph

Techo: 15,000 pies

Alcance: 352 millas

Muchos aviones de este tipo, al ser dados de baja, fueron adquiridos por escuelas de vuelo y particulares en Estados Unidos.

Hoy podemos encontrar estos aviones en museos y también en manos de particulares, dentro de los EE.UU. como afuera, operados por fanáticos de los aviones de guerra.

Uno de estos aviones remanentes de la Segunda Guerra Mundial, fue protagonista hace poco tiempo de un evento que acaparo las noticias mundiales. El conocido actor norteamericano Harrison Ford, sufrió un accidente el 5 de marzo del año 1983, en un Ryan PT-22, versión civil ST-3KR, numeral 50, de su propiedad.



Estado en que quedo el Ryan PT-22 durante el accidente.

Crédito: <https://www.telemetro.com>

Según las investigaciones de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB), el actor, piloto certificado, acababa de despegar del aeropuerto de Santa Mónica, California, cuando reportó una falla de motor a una altura de 1.100 pies (335 metros), y solicitó regresar al aeropuerto.

El reporte señala que Ford, no trató de poner en marcha nuevamente el motor, sino que continuó planeando a una velocidad de 85 millas por hora, iniciando un giro hacia la izquierda. Durante la maniobra se dio cuenta que el avión no alcanzaba a llegar a la pista, intentando un aterrizaje de emergencia. El avión choco contra la cima de un árbol, cayendo dentro de un campo de golf, tan solo a 243 metros de distancia de la pista del aeropuerto.

Un problema con una pieza del carburador originó la falla, haciendo que fluyera demasiado combustible y esto llevó a que el motor perdiera potencia. La pieza en sí, está fabricada para mantener la mezcla adecuada de aire y combustible en las velocidades del motor.

La NTSB en la revisión de los mantenimientos, señala que el carburador fue reconstruido durante la restauración del avión en el año 1998. Asimismo, contribuyó al accidente, la falta de instrucciones como mantener el carburador, ya que no había registro que el personal de mantenimiento haya revisado el carburador posterior a su restauración.

En América Latina, al nivel militar el Ryan PT-22, en distintas versiones, tuvo varios usuarios: Fuerza Aérea de Bolivia un avión desde 1939 a 1944. Fuerza Aérea de Ecuador diez aviones llegados en 1941. Fuerza Aérea de Guatemala doce aviones desde el año 1938 a 1943. Fuerza Aérea de México seis aviones desde el año 1937 a 1947 y la Fuerza Aérea de Nicaragua un avión en el año 1938.



*Única fotografía encontrada de un Ryan PT-22 de la Fuerza Aérea de Ecuador. Crédito:
<https://www.facebook.com/HistoriaMilitarEc>*

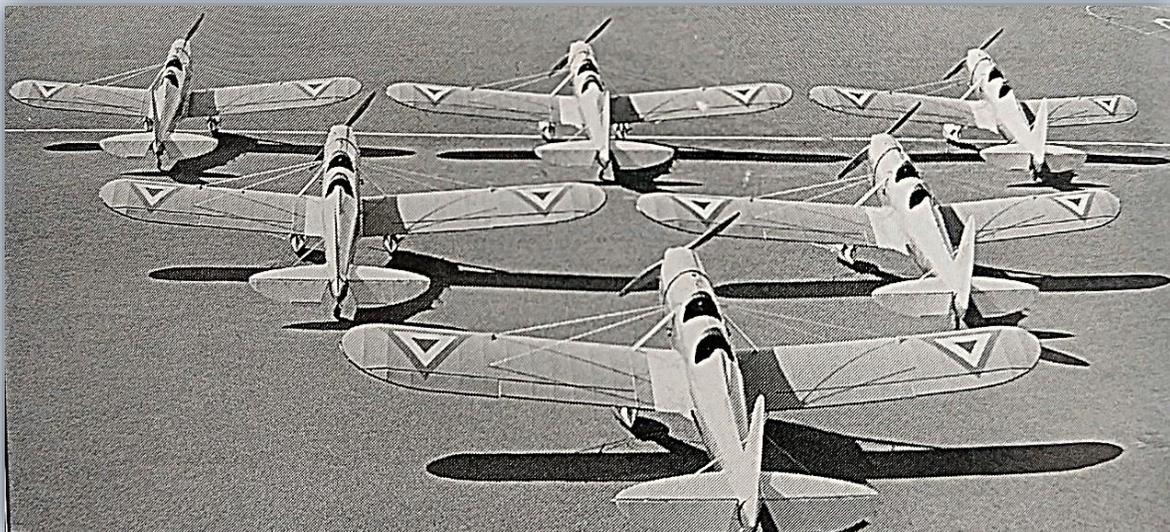


Imagen de seis Ryan STM-150 de la Fuerza Aérea de México en enero de 1938. Fotografía: Sr. Santiago Flores.

En la actualidad, y de acuerdo con el sitio Airport-Data.com, existen en el mundo un total de 228 aviones Ryan ST-3KR, uno de ellos en nuestro país.

Ryan ST-3KR en Chile



Estacionado en la losa del aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, durante un aniversario del Club Aéreo de Santiago. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy

El empresario y piloto del Club Aéreo de Santiago, señor Jaime Colvin de la Fuente, adquirió en Estados Unidos en el año 2012, un avión Ryan ST-3KR, fabricado en el año 1942, el que llegó al país a mediados de ese mismo año.

Fue inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves con la matrícula nacional CC-APT (S/N° 1662) en el mes de octubre de 2012.



***Realizando una pasada de baja altura a los mandos de su dueño, durante el 86° aniversario del Club Aéreo de Santiago.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy***

Sus primeros vuelos comenzaron al año siguiente, en enero de 2013, y desde esa fecha ha estado presente en forma estática y en vuelo, en los aniversarios de cada año del Club Aéreo de Santiago, formando siempre parte activa de la “Colección de Aviones Clásicos”⁴⁹. Una verdadera asociación de entusiastas, fundada oficialmente el 16 de agosto de 2010 al interior de este club aéreo, gracias a un puñado de socios amantes de la aviación antigua, los que han permitido generar un área fundamental en la vida y desarrollo de esta entidad aérea.

Asimismo, desde el año 2015, ha sido posible admirar esta aeronave en particular en provincias, donde su prestancia y elegancia sin igual, han sido foco de admiración en la ejecución y desarrollo del Festival Aéreo de Villarrica, entre otros.

⁴⁹ La C.A.C. está conformada por socios que han dedicado gran parte de su tiempo a la búsqueda, adquisición, reparación y mantención de aviones considerados como Clásicos en la tipología aeronáutica, con el gran estímulo y gracia de mantenerlos siempre en perfectas condiciones de vuelo, preservando de esta manera y en forma operativa, parte de nuestro patrimonio histórico aeronáutico civil. (Fuente: Revista Tobalaba Aéreo. N°87, octubre de 2013)



Realizando las pruebas de motor en el Aeródromo de Villarrica. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Este avión de instrucción primaria Ryan ST-3KR, actualmente constituye un verdadero “Warbird” en nuestro país y es un enorme y atractivo testimonio para quienes vemos en el vuelo de estas reliquias, no sólo un hermoso espectáculo aéreo y terrestre, sino que además un magnífico ejemplo del desarrollo mecánico aplicado al diseño vanguardista que siempre ha impulsado a la aviación y a sus derivados.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Smith Ley, Alejandro. *Columna de los clásicos*. Revista Tobalaba Aéreo. N°87, octubre de 2013

Problema en el carburador provocó accidente de Harrison Ford.

<https://www.telemetro.com/famosos/2015/08/06/problema-carburador-accidente-harrison-ford/1562151.html>

Ryan PT-22 Recruit. https://es.wikipedia.org/wiki/Ryan_PT-22_Recruit

Ryan PT-20 / 21 / 22 Recruit. <http://www.warbirdalley.com/pt22.htm>

Sólo hay 2 aviones como el de Harrison Ford fuera de EEUU: uno está en Chile.

<https://www.t13.cl/noticia/actualidad/nacional/solo-hay-dos-aviones-como-el-de-harrison-ford-fuera-de-eeuu-y-uno-esta-en-chile>

Ryan ST3KR (PT-22) Recruit. <https://sandiegoairandspace.org/collection/item/ryan-st3kr-pt-22-recruit>

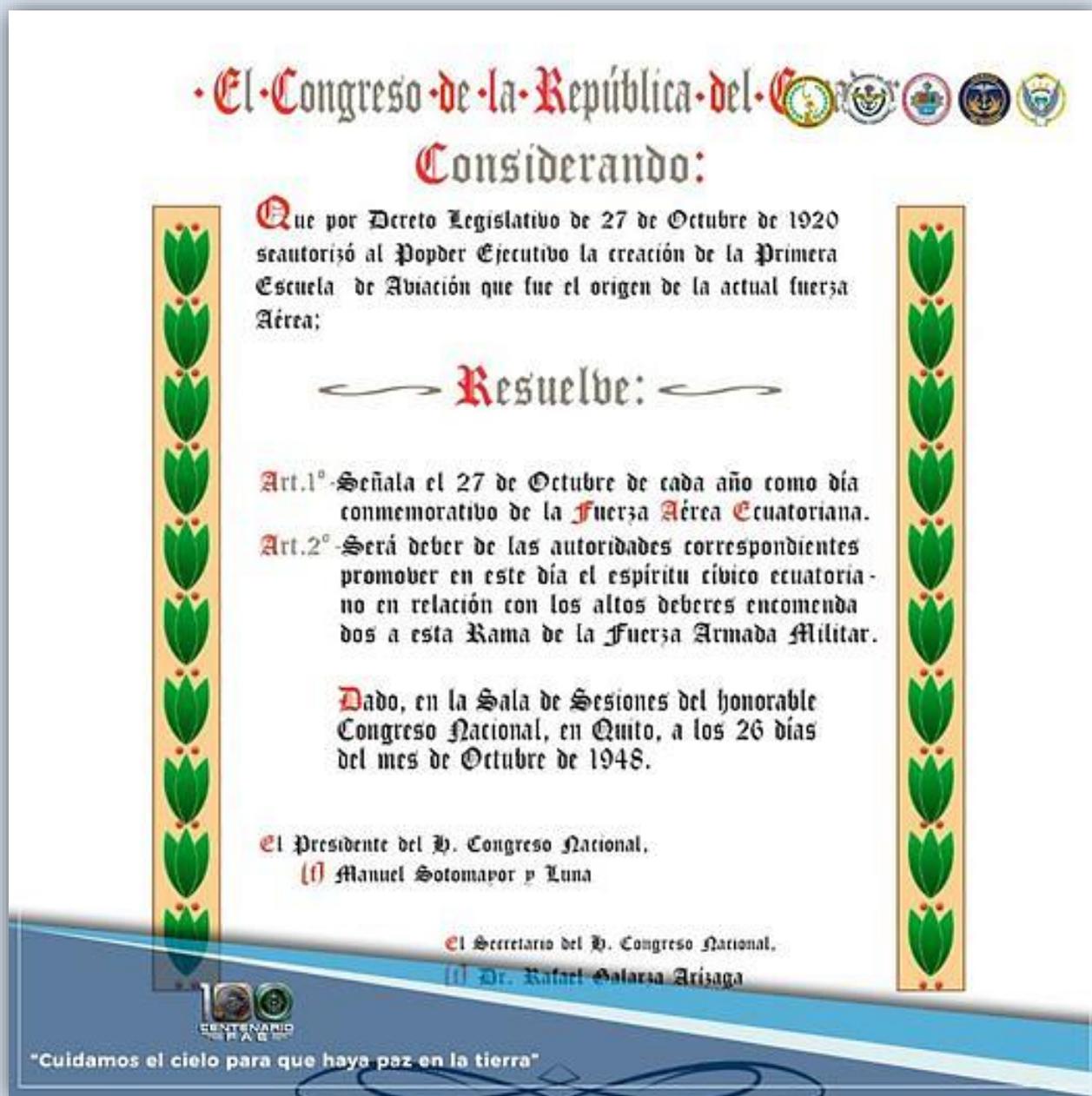
<https://www.facebook.com/HistoriaMilitarEc/posts/335630123774325>

Historia Gráfica de la Fuerza Aérea Mexicana. Héctor Dávila Cornejo, 1995.

VII. SABÍA USTED?

...que el 27 de octubre de 1920, el Gobierno del Ecuador, presidido por el Dr. José Luis Tamayo, realizó el primer decreto sobre la actividad aeronáutica nacional y con ello creó la primera Escuela Militar de Aviación, dando paso con el tiempo, al nacimiento de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

Desde octubre de 1948, cada día 27, se conmemora el “Día de la Fuerza Aérea del Ecuador”





Diario La Nación, Santiago, lunes 17 de noviembre de 1930

Una interesante nota aparecida en la portada del diario La Nación, titulaba hace ya 90 años atrás, “*Por primera vez en Chile, se efectuaron ayer experiencias de vuelos de avión sin motor*”⁵⁰, da nuevamente cuenta, del empuje e interés demostrado por Arturo Merino Benítez -verdadero arquitecto de la institucionalidad aérea de Chile-, por desarrollar y acercar los beneficios de la aviación nacional, al progreso de este país.

Con estas letras, se informaba al público, las tareas que el entonces Club Aéreo de Chile, había realizado hacia la preparación de nuevos pilotos: “*Interesantes resultaron las experiencias efectuadas por primera vez en Chile de vuelos de un avión sin motor, (planeador, en términos aeronáuticos). Estas experiencias que se llevaron a cabo en el aeródromo de “Los Cerrillos”, fueron presenciadas por una numerosa concurrencia que siguió con curiosidad los vuelos que varios pilotos efectuaron en el planeador. Entre los asistentes, anotamos al presidente del Club Aéreo de Chile, comandante don Arturo Merino Benítez, y a numerosos miembros de esa institución.*”

EL PLANEADOR

El avión sin motor o planeador, fue encargado por el Club Aéreo de Chile a Estados Unidos con el fin de realizar experiencias en Chile y despertar entusiasmo por esta clase de vuelos. Es un aparato que tiene la misma extensión que un avión tipo sport, muy liviano, con ruedas pequeñas y una especie de patín, que hace las veces de deslizador. El piloto va sentado al centro del avión, entre las dos alas. En el asiento lleva el bastón de comando, que permite al piloto hacer los movimientos de los timones de las alas como el de profundidad.

LAS EXPERIENCIAS

Después de los preparativos del caso, más o menos a las 4.30 de la tarde y ante la expectación general, se dio comienzo a las experiencias. En primer término, manejó el aparato, el piloto militar teniente

⁵⁰ Las primeras experiencias oficiales en Chile datan de 1909, con los experimentos del ingeniero Alfredo G. Leigh, desde las colinas del cerro San Cristóbal en la ciudad de Santiago de Chile.

Aurelio Celedón. Para dar la debida velocidad al planeador, un automóvil de bastante potencia, lo remolcaba por medio de un cable de acero de un largo de 100 metros más o menos, a fin de que pudiera remontarse. El automóvil que iba dirigido por Piloto Azzari, partió a toda velocidad. Pronto se vio, ante la admiración general, que el planeador ascendía a unos 10 metros de altura más o menos, y después de recorrer unos 100 metros descendía nuevamente.

El piloto Celedón repitió la prueba tres veces, y al último alcanzó más de 20 metros de altura y recorrió 300 metros. En estas pruebas se vio que el planeador tenía un pequeño defecto en uno de los tensores de las alas pues no respondía al golpe del bastón de comando.

NUEVAS EXPERIENCIAS

Arreglado el desperfecto, ocupó el planeador, el piloto capitán Arturo Montecinos, quien después de los preparativos del caso, ordenó al automóvil que partiera. A los pocos metros el planeador tomaba altura y alcanzó a 30 metros más o menos. Recorrió cerca de 500 metros. El público aplaudió al piloto por el éxito de la prueba.

Repetida la experiencia, el piloto Montecinos alcanzó a más de 50 metros, y a cerca de 800 metros de distancia del punto de partida.

Después el capitán Sáenz ocupó el planeador, quien consiguió un mayor éxito, pues se elevó a cerca de 100 metros y aterrizó muy cerca de los hangares ante la admiración de todo el público.

Vuelto el avión sin motor al punto de partida, el piloto Sáenz consiguió aun mayor altura y alcanzó mayor distancia.

Finalmente, el capitán Montecinos volvió a repetir la prueba, que tuvo tanto éxito como su colega, pues llegó a 100 metros de altura y aterrizó casi en el mismo punto que en el vuelo anterior. A las 6 de la tarde se daba término a las experiencias, que alcanzaron pleno éxito, y que se volverán a repetir el Domingo próximo.

CON EL PRESIDENTE DEL AERO CLUB

Mientras se efectuaban las experiencias del planeador, tuvimos ocasión de conversar con el presidente del Club Aéreo de Chile, señor Arturo Merino Benítez, quien nos informó que este avión sin motor había sido adquirido por la institución a fin de que sus socios practiquen esta clase de deporte que está muy difundido en Europa, especialmente en Alemania, donde se han construido aparatos especiales de madera que han dado magníficos resultados, uno de los cuales llegará luego al país.

Nos agregó que el Club Aéreo una vez que se formalizaran las experiencias, organizaría un curso.

Finalmente nos dijo que estaba muy satisfecho del resultado de las pruebas efectuadas por los pilotos que ya hemos mencionado.”



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

Estimado señor

Norberto Traub,

Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile:

Le agradezco el envío de la Revista Aerohistoria, documento de sumo interés e importancia, que he dado a conocer a los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo".

Le saluda atentamente,

Julio Nanjari Valenzuela

Secretario del Instituto Histórico de Carabineros

"General Carlos Ibáñez del Campo"

Estimados amigos,

Gracias por las publicaciones de "mi / nuestro" trabajo literario/aéreo en la Revista Aerohistoria. La revista es notablemente simpática y atractiva por su mensaje a los que amamos la Aviación y el Cielo.

Al hojearla, me impresionó ver la foto en uniforme de Sergio Moya a quién conozco de muchos años y estaba casado con mi prima hermana Emita Astorga Fritis.

Sergio siempre fue una persona agradable y caballerosa con la que conversábamos a menudo de los viejos tiempos de los DC-3 - yo estaba basado en el Regional Puerto Montt y nos topábamos a cada rato en las pistas cordilleranas,- igual que con su concuñado y colega Jorge Arias, también casado con otra Astorga, mi prima Florinda Astorga, media hermana de Emita.

Gracias por todo y estoy a vuestra disposición

Max Astorga

Sr. Presidente
Don Norberto Traub G.

Estimados camaradas y amigos:
Excelentes muy bien enfocados todos los variados artículos. -
Diversos temas profesionales y apoyo con diferentes y amenos tópicos generales. -

Permitirme agradecer y destacarles; una muy distinguida y acertada evocación de Uds. con fotos inolvidables, de mis ex grandes amigos; formadores; mis instructores, Sres. Generales (Q.E.P.D.) Dn. Vicente Rodríguez B. y Dn. Fernando Miguel Silva Corvalán.-

Attos. y fraternales saludos.

Humberto H. Limongi S.
Brigadier Director (aviador)
Centro Caballeros del Orden.-

Estimados amigos,

Muy agradecido por este brillante documento histórico que es vuestra revista.

Un cordial saludo
LUIS VILLAGRA REVECO

Exposición virtual
**Filatelia, comunidad y
pandemia**
Del 09 al 18 de octubre del 2020

#SoySoldadoDelPatrimonioCultural

MUSEO POSTAL
INSTITUTO PERUANO

Exposición virtual "Filatelia, comunidad y pandemia"

 Casa de la Gastronomía Peruana - Museo Postal y Filatélico del Perú
10 de octubre a las 12:16 · 2 min de lectura · 

Por el #DíaMundialdelCorreo el Museo Postal y Filatélico del Perú presenta la exposición virtual "Filatelia, comunidad y pandemia", basada en las colecciones de filatelistas nacionales y extranjeros con la colaboración del Círculo Amigos de la Filatelia.

facebook.com/CasadelGastronomia.MuseoPostalyFilatelicoDelPeru/videos/832250784202731

Oscar Medina

La aviación en crisis

"Las Aerolíneas viven su peor momento desde que se crearon, el Personal Aeronáutico está quedando cesante(...)pero la confianza en que vendrán tiempos mejores ha llevado a convivir los períodos de Pandemia con la férrea esperanza y Fe en la recuperación."

Conoce más sobre la aviación, sus pioneros y a sus trabajadores en la publicación de la colección completa el 17 de octubre.

Dato del filatelista

Administrador de aeropuertos y Socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Premiado con la Medalla de Plata por su participación en la exposición virtual Reto Filatélico en mayo del 2020.

Casa de la Gastronomía Peruana - Museo Postal y Filatélico del Perú está con Omar Carrillo Quiros. 9 de octubre a las 14:13 · 🌐

Presentación de exposición virtual "Filatelia, comunidad y pandemia"

#ExposiciónVirtual 📺 El Museo Postal y Filatélico del Perú con la colaboración del Circulo Amigos de... Ver más

34 4 comentarios

Me gusta Comentar Compartir

A continuación

Woodturning - Hawthorn Root Lamp Matt Jordan - Woodturni... hace 7 semanas · 972.9 mil r

Comentarios Ver todos

Escribe un comentario...

Espero que encuentren muy bien y que la Pandemia ya esté siendo lo más amigable posible con ustedes y sus familias.

Recuerdan que les conté que participaría en una Exposición Filatélica Internacional Virtual? con el tema:

"LA AVIACIÓN EN CRISIS, EFECTOS DE LA PANDEMIA 2020"....(gratamente....obtuve Medalla de Plata)...

Bueno, me contactaron y ahora está exponiéndose en el Museo Postal y Filatélico del Perú...virtualmente, entre 9 Expositores, (solo dos de Chile)

Les dejo los links de presentación.

<https://www.facebook.com/CasadelGastronomia.MuseoPostalyFilatelicoDelPeru/videos/832250784202731/?redirect=false>

Oscar Medina Rojas

Estimados señores:

Junto con saludar, deseo hacerle llegar mi sincero agradecimiento por las hermosas palabras dedicadas a la memoria de mi padre en la revista Aero Historia por don Sergio Barriga. Sin duda él fue un gran admirador de vuestro trabajo y siempre trató de traspasar a sus nietas el interés por la aviación.

Reciban Ud. un afectuoso saludo de parte mía y de mi familia.

*Respetuosamente,
Paula Rodríguez C.*

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín
Marcelo Canobra Álvarez
Max Astorga Rojas
Sergio Barriga Kreft

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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