



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- ▶ **Escuela de Aviación, el gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado**
- ▶ **Aerolíneas Argentinas – Nuestra línea bandera**
- ▶ **El Servicio de Justicia de la Fuerza Aérea de Chile: Una reseña histórica y jurídica**
- ▶ **Aires chilenos para un par de alas aztecas. A 97 años de los primeros pilotos mexicanos recibidos en Chile**

Capitán Avalos, Director Técnico de la Escuela de Aviación.



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

“Nuestra Democracia se autodestruye porque ha abusado del derecho de igualdad y del derecho de libertad, porque ha enseñado al ciudadano a considerar la impertinencia como un derecho, el no respeto de las leyes como libertad, la imprudencia en las palabras como igualdad y la anarquía como felicidad”

Isócrates, 350 a.C.

El Instituto de investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en una constante búsqueda de la verdad histórica fundada o rectificadas, ha querido registrar esperanzadamente, difundir e informar al mundo de la aviación como además, a nuestra sociedad general; algunos interesantes capítulos sucedidos en nuestra historia aeronáutica iberoamericana al igual que, recordar como esta identidad nacional interactúa y comparte con y en ella.

Imposible de abstenernos de señalar en muchos de estos episodios, se convierten en símbolos -desde su concepción- se vuelven y forman parte intrínseca del alma que mueve, motiva y transmite la vida tanto en la ética y moral como en el camino hacia la felicidad, entendiendo con ello la máxima de que un pueblo sin historia, sin cultura y sin alma ...está destinado al fracaso.

Queramos o no, hemos sido testigos presenciales durante este mes de noviembre, de un clima enrarecido y destructor, quizás resultado de algunas declaraciones, mezquindad, odiosidades y vulneraciones tanto partidistas como sociales que producto del derecho de igualdad y libertad indiscriminada y a veces mal entendida, se ha estructurado en una nueva herida nacional, misma que se esgrime como real causa o disculpa para realizar toda clase de inseguridad producto de acciones dañinas e inconexas que atentan contra toda realidad, justicia, moral y orden nacional, todo muy alejado de la libertad, igualdad o deseada felicidad.

Lejanos aún a comprender la verdadera crisis o rebelión social, donde muchos se adjudican la calidad de ser analistas, representantes o líderes, de una demanda que se amalgama a diario en un crisol tanto político como social y con visos de desinformación multilateral, actuamos angustiados, a veces estupefactos y otras muchas, desorganizados en la búsqueda y construcción de un mejor país donde nuestra identidad es y forma parte esencial.

En esta senda, que, durante este extraño mes de noviembre, donde muchas de las actividades y compromisos de investigación, conmemoración y difusión que nuestra corporación participa activamente, se han visto nuevamente reducidas o impedidas de realizar o participar por algunas de las razones ya expuestas.

En fin, por estos días de convulsionada *rebelión*, hemos estado expuestos a interesadas declaraciones, conspiraciones y bajo actuar que hemos podido manejar como una sociedad que pensábamos era educada. Impávidamente o quizás con ingenuidad, *hemos presentado* algunas veces una actitud indolente o justificadora ante muchos de los destructores actos con que la delincuencia común, ignorancia y mezquindad pública y política, permiten que se manifieste ante nuestros ojos como un “*Chile despertó*”, en desmedro de lo que realmente es: *la pérdida de la razón y de la identidad patria, orgullosa, educada y con valores.*

Lo que sea para algunos, esta rebelión que ya advertíamos se podría convertir en revolución, se presenta en concomitancia y avalada por un periodismo que convierte inmutable, el *mal* en *manifestación*, convirtiéndose en cómplices que van *enseñado al ciudadano a considerar la impertinencia como un derecho, el no respeto de las leyes como libertad, la imprudencia en las palabras como igualdad y la anarquía como felicidad.*

La real verdad que se presenta hoy en Chile, es una programada e inspirada campaña de terror, desprestigio y anarquía que golpea nuestras bases buscando validar con letra muerta, acomodar las demandas de la llamada *nueva sociedad.*

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>Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la aviación Militar</i>	6
<i>IIHACH recibe la visita de un familiar directo de uno de nuestros precursores aeronáuticos, quien realizó una espléndida donación a esta corporación</i>	9
<i>Asistencia a la solemne ceremonia de conmemoración del 101 aniversario de la Fuerza Aérea de Colombia</i>	11
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	13
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	15
EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE.....	17
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Escuela de Aviación, el gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado</i>	33
<i>Aerolíneas Argentinas – Nuestra línea bandera</i>	50
<i>El Servicio de Justicia de la Fuerza Aérea de Chile: Una reseña histórica y jurídica</i>	68
<i>Aires chilenos para un par de alas aztecas. A 97 años de los primeros pilotos mexicanos recibidos en Chile</i>	81
<i>Mensajero de Paz. Capitán Piloto Aviador Emilio Carranza Rodríguez</i>	97
MONUMENTO DEL MES	
<i>Huellas patrimoniales de Nuestra Señora de Loreto en la Aviación de Chile</i>	110
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Helicóptero Bell 212, único de su tipo en la FACH</i>	129
SABÍA USTED?	137
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	138
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	139

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar*

El domingo 1° de noviembre se realizó al interior del Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación, una solemne y reducida Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar. La actividad fue presidida por Ministro de Defensa Nacional, señor Mario Desbordes Jiménez; el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Arturo Merino Núñez junto a parte del Alto Mando Institucional, ex comandantes en jefe de la institución y otras autoridades aeronáuticas del país.

La solemne conmemoración fue transmitida vía streaming, debido a las restricciones sanitarias respecto a su aforo, y se inició con el discurso del Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, Coronel de Aviación (A) Andrés Leiva, quien destacó el legado de heroísmo y sacrificio de los mártires de la Institución, señalando que *“estamos comprometidos con el cumplimiento del deber y la excelencia en el servicio, sin importar los sacrificios que aquello implique, dejando muchas veces a nuestras familias de lado para ayudar a quienes lo necesitan, entregándonos al servicio de la patria hasta rendir la vida si fuese necesario”*. A continuación, la invocación espiritual que realizara, el Capellán Nacional Evangélico, Coronel de Aviación Aníbal Jiménez, que realizó en memoria de los mártires, recordando que sus muertes no han sido en vano, pues permiten comprender la plena entrega del aviador militar.



El Obispo Castrense, Monseñor Santiago Silva Retamales junto al Capellán Jefe del Servicio Religioso CDG Juan Carlos Fuentes y el Capellán de la Escuela de Aviación CDB Mauricio Torres, antes de comenzar la liturgia.

A continuación, una liturgia eucarística oficiada por el Obispo Castrense Santiago Silva Retamales. En su homilía, el prelado destacó el hecho que recordar a los mártires cada año, es una muestra de que su legado de valentía y entrega, está siempre presente en la Fuerza Aérea y que su servicio forma parte del llamado que Dios nos hace a ser Santos, expresando que la *“santidad se llama servicio”*.

Al término del oficio religioso, se presentaron ofrendas florales frente al monumento a los Mártires de la Aviación por parte del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Club de Suboficiales Mayores de la Fuerza Aérea, Centro de Ex - Cadetes y Oficiales “Águilas Blancas”, el Círculo de Coroneles de Aviación, el Centro de Generales de la Fuerza Aérea, la Fuerza Aérea de Chile y el Ministerio de Defensa Nacional.



El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg, ante la ofrenda floral que presentó esa corporación

Finalmente, una bandada de seis aeronaves T-35 Pillán, en formación en cruz, sobrevoló el monumento a los Mártires de la Aviación de Oeste a Este, mientras se interpretaba el himno institucional Camaradas, en honor a los mártires de la aviación militar.

Cabe la ocasión de recordar, que el actual *Monumento a los Mártires*, fue inaugurado oficialmente el 15 de abril de 1917, como *Monumento a Los Aviadores*. La ceremonia contó incluso con la presencia del Presidente de la República de ese entonces, don Luis Sanfuentes Andonaegui. El símbolo en memoria de los mártires es una columna de concreto creada por el ingeniero Alberto Rojas Alvarado, y coronada por un cóndor de bronce realizado por el escultor italiano Rómulo Tonti y fundido con gran destreza en la otrora legendaria Escuela de Artes y Oficios de Santiago, base de la actual Universidad de Santiago de Chile. El ave nacional está representada con las alas enarcadas, en posición de inicio de vuelo hacia la Cordillera de Los Andes.

En la base de la estructura, la columna ostenta un libro de bronce que lleva inscrito el nombre de los primeros seis mártires caídos hasta ese entonces, mientras que en los cimientos del monumento, se encuentran depositados los restos del aeroplano Blériot "Manuel Rodríguez", primer avión militar chileno que probara el Capitán Manuel Ávalos Prado en Francia y en el cual perdiera la vida el primer mártir de la aviación militar, el Teniente Francisco Mery Aguirre, caído trágicamente en enero de 1914 y en cuya querida memoria, se dio comienzo a la popular iniciativa de erigir este significativo *grupo escultórico de importancia nacional*.



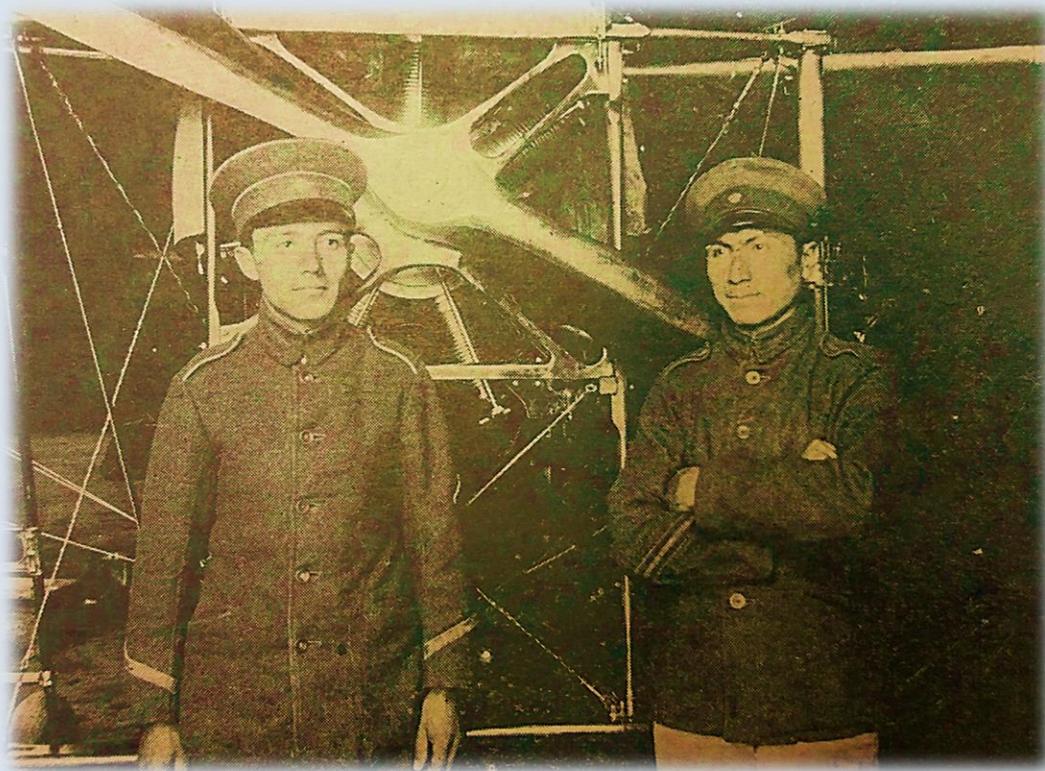
El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez presenta la Ofrenda Floral de la Institución.



❖ *IIHACH recibe la visita de un familiar directo de uno de nuestros precursores aeronáuticos, quien realizó una espléndida donación a esta corporación*

La mañana del pasado 4 de noviembre, el señor Carlos Martínez Lizana, nieto materno del Teniente de Reserva Aérea (A), don Filemón Lizana Piña, distinguido piloto aviador, quien, entre otras hazañas, estableciera en un avión monoplano Bristol M1C, el 7 de diciembre de 1918, el record chileno de altura con 5.500 metros. El récord anterior lo ostentaba el piloto civil, don David Fuentes con 4.200 metros, realizado en su avión Morane Saulnier.

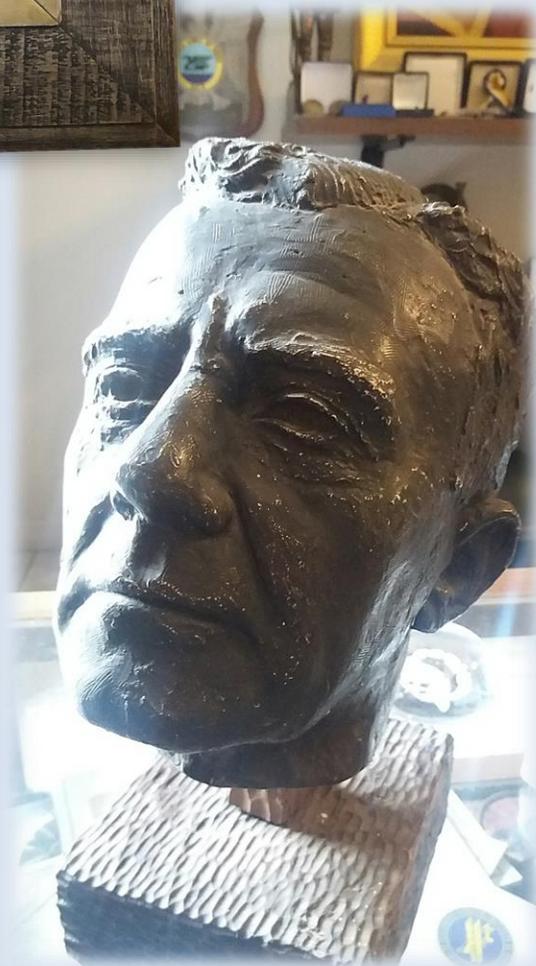
El entonces Sargento 1° Filemón Lizana, suboficial aventajado en vuelo, integró el tercer curso para pilotos militares, que se dictara para el año de 1915, en la Escuela de Aeronáutica Militar. En aquellos días la instrucción era proporcionada bajo la tuición directa del Capitán Manuel Ávalos Prado.



Los suboficiales pilotos Filemón Lizana y Máximo Alvarado

Don Carlos Martínez, se entrevistó con nuestro presidente y le relató algunos pormenores y muy interesantes recuerdos que atesoraba de su abuelo. Además, el señor Martínez, entregó a esta corporación, una serie de importantes documentos y objetos que fueran de propiedad de su abuelo. Entre ellos, una valiosa pintura al óleo dedicada por el artista e historiador, Coronel de Aviación don Enrique Flores Álvarez, misma que en su reverso lleva una dedicatoria: *“A mi querido amigo, Filemón Lizana destacado precursor de la aviación chilena, dedico esta pintura que representa el vuelo en el cual conquistara el récord nacional de altura -5.500 metros- cuando por primera vez piloteaba un monoplano Bristol, el 7 de diciembre de 1918. Con mi estimación de siempre. Enrique Flores. Viña del*

Mar, XII. 1971". A este importante testimonio, se agregó una escultura de su cabeza, realizada en 1951 por el destacado y célebre escultor nacional, don Santiago Mahan; Fotografías, documentos personales y tres revistas del Circulo de Suboficiales en Retiro de la Fuerza Aérea de Chile, entidad instituida en agosto de 1954.



❖ *Asistencia a la solemne ceremonia de conmemoración del 101° aniversario de la Fuerza Aérea de Colombia*

“Conocidas las experiencias de la Primera Guerra Mundial sobre el empleo de la aviación como arma de combate, una vez superados los problemas económicos, el Congreso colombiano, exhortado por el presidente Marco Fidel Suárez, demostró la necesidad de que las instituciones militares fortalecieran sus capacidades, introduciendo definitivamente en su organización las unidades aéreas.”

Con estas consideraciones en la mente y en papel, se originó la aviación militar en Colombia, hecho que se sancionó públicamente a través de la Ley N°126 de diciembre de 1919, estableciendo con ello el punto de partida de la hoy Fuerza Aérea Colombiana.

El jueves 19 de noviembre recién pasado, en las dependencias del Club de Campo “Quinchamalí” de la Fuerza Aérea de Chile en Santiago, la Fuerza Aérea Colombiana a través de su Agregado Aéreo en Chile, Coronel Sr. Santiago Murillo Colmenares junto a su equipo de la Agregaduría a la Embajada de Colombia en Chile, conmemoró este centenario primer pergamino, que nos relata esa historia y que la convierte en quizás la institución militar más querida y respetada por los colombianos y que hoy en las justas palabras de su distinguido Embajador en Chile, Dr. Alberto Rendón Cuartas, está preparada para *salvaguardar la vida, honra y bienes de todos sus nacionales*, gracias al entrenamiento, formación moral y la experiencia con la que cuentan sus *“Caballeros y Damas del aire”*.

Este nuevo y significativo aniversario de la Fuerza Aérea Colombiana, se realizó en el marco de una emotiva ceremonia que se inició escuchando los Himnos nacionales de Chile y Colombia, a continuación, los presentes guardaron un minuto de silencio en honor a los Héroes caídos, representados por una simbólica silla que guardaba un casco de piloto y dos espadas en sotuer. Luego, de las sentidas palabras del señor Embajador se exhibió un muy atractivo video de la Fuerza Aérea de Colombia que terminó con las palabras del señor Agregado Aéreo de Colombia quien invitó a los presentes a brindar por la ocasión.



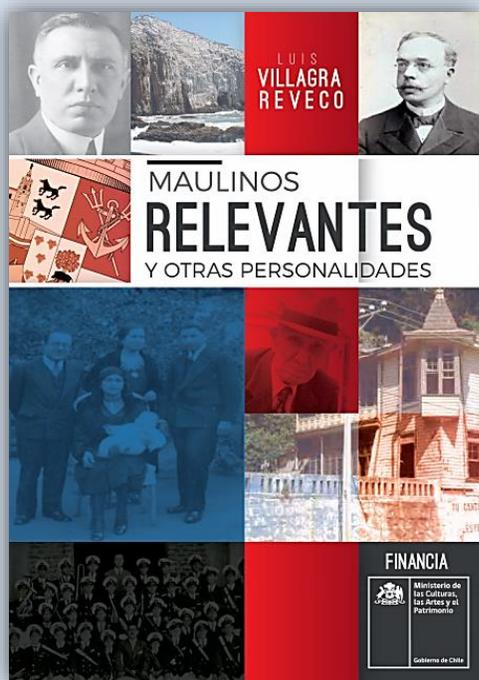
Concluida esta importante y emotiva actividad, el Coronel Murillo Colmenares, hizo entrega de unas hermosas medallas conmemorativas del Centésimo primer aniversario de la Fuerza Aérea Colombiana a los invitados.



De izquierda a derecha: Coronel de Aviación (DA) Fernando Atala Cifuentes; Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; el Agregado Aéreo de Colombia en Chile, Coronel FAC Sr. Santiago Murillo Colmenares y señora.



II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



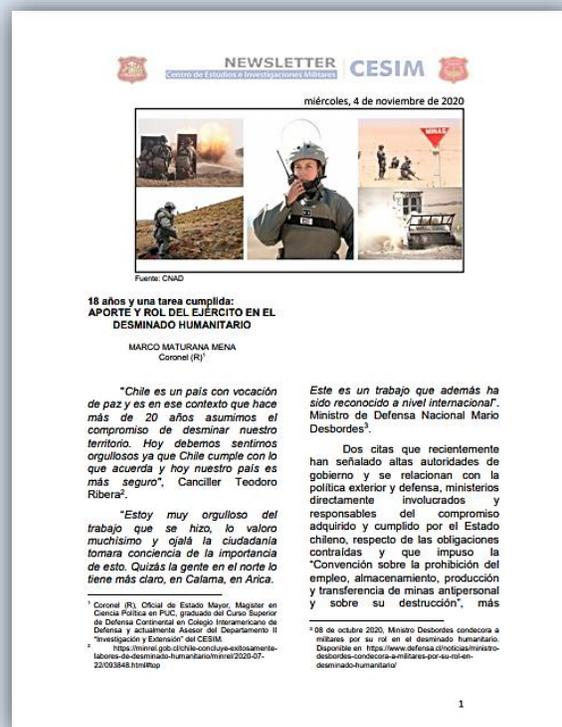
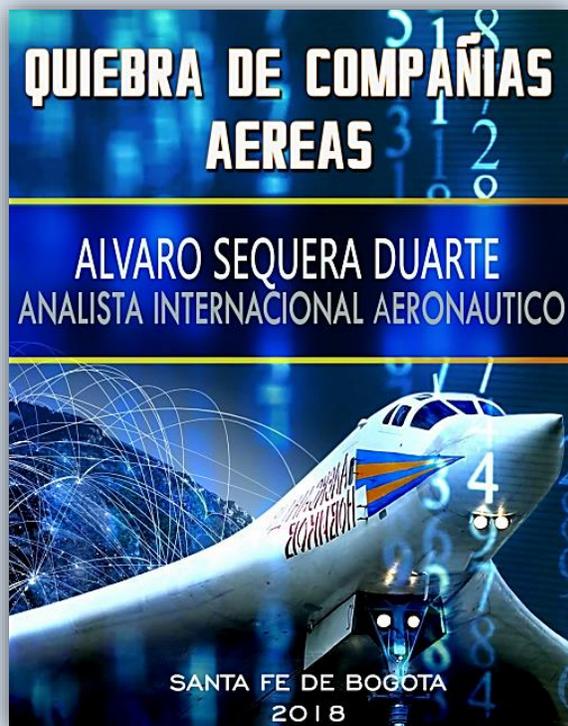
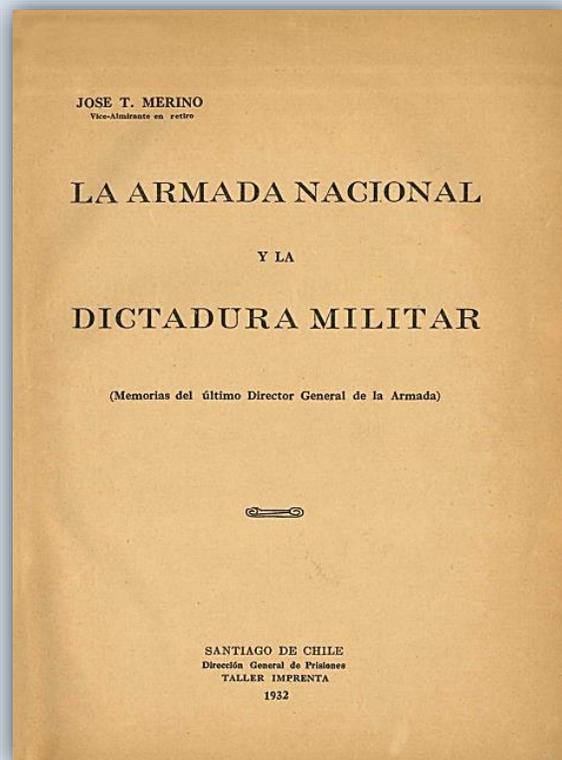
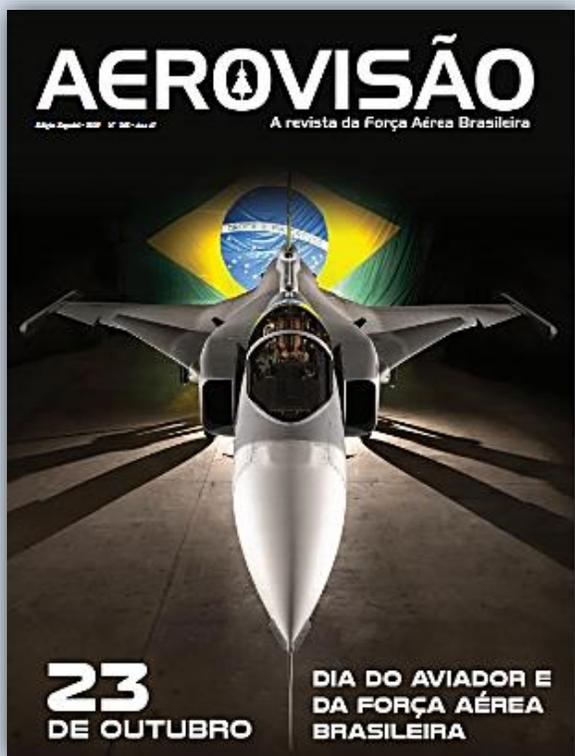
- ❖ *En este mes de noviembre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

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.





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.

❖ ***Comunicado de prensa de la Fuerza Aérea de Chile, con el nuevo Alto Mando Institucional.***

S.E. el Presidente de la República Sebastián Piñera Echenique, durante este mes de noviembre aprobó los ascensos y retiros para conformar el Alto Mando institucional, correspondiente al año 2021. De esta forma, el Alto Mando de la Fuerza Aérea de Chile para el próximo año, quedará integrado por el siguiente cuerpo de Generales:

Comandante en Jefe

General del Aire Arturo Merino Núñez

Jefe del Estado Mayor General

General de Aviación Roberto Avendaño Veloso

Comandante del Comando Logístico

General de Aviación Rafael Carrère Poblete

Comandante del Comando de Personal

General de Aviación Hugo Rodríguez González

Comandante del Comando de Combate

General de Aviación Leonardo Romanini Gutiérrez

Subjefe del Estado Mayor Conjunto

General de Aviación Jean Desgroux Ycaza

Comandante en Jefe de la IIIª Brigada Aérea

General de Brigada Aérea (A) Cristián Eguía Calvo

Auditor General

General de Brigada Aérea (J) Francisco Costa Lobos

Director General de Aeronáutica Civil

General de Brigada Aérea (A) Raúl Jorquera Conrads

Jefe de la División de Educación

General de Brigada Aérea (A) José Nogueira León

Jefe de la División de Ingeniería y Apoyo Sistemas de Armas

General de Brigada Aérea (I) Joaquín Urzúa Rentería

Director de Finanzas

General de Brigada Aérea (AD) Carlos Ketterer Droghetti

Director de Planificación y Doctrina

General de Brigada Aérea (A) Álex Voigt Grünwald

Director de Personal y Logística

General de Brigada Aérea (TI) Hugo Salinas Valderrama

Jefe de la División de Sanidad

General de Brigada Aérea (S) Xabier De Aretxabala Urquiza

Director General del Hospital Institucional

General de Brigada Aérea (AD) Mauricio García Barría

Inspector General

General de Brigada Aérea (AD) Helmut Hecht Caro

Director de Operaciones

General de Brigada Aérea (A) Máximo Venegas Raggio

Director de Inteligencia y Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago

General de Brigada Aérea (A) Fernando Silva De la Harpe

Jefe de la División de Bienestar Social

General de Brigada Aérea (A) Miguel Marguirot Fajardo

Estado Mayor Conjunto

General de Brigada Aérea (DA) Gonzalo Opazo Drouillas

Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea

General de Brigada Aérea (A) Víctor Cerda Ramírez

Secretario General

General de Brigada Aérea (A) Carlos Madina Díaz

Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea

General de Brigada Aérea (A) Miguel Stange Muñoz

Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea

General de Brigada Aérea (A) Pedro Nadeau Pavez

Comandante en Jefe de la Iª Brigada Aérea

General de Brigada Aérea (A) Javier Dublé Searle

Jefe de la División de Desarrollo y Proyectos

General de Brigada Aérea (A) Francisco Pizarro Aste

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

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

01/12/1934: Se ordena rendir honores al monumento "Héroes de Iquique" a toda tropa de Ejército, Armada o Aviación, formada ya sea con armas o sin ella, que pase por frente al monumento ubicado en Valparaíso, donde existe una cripta que guarda las cenizas de esos mártires.



01/12/1946: Con la presencia del Presidente de Panamá, señor Enrique A. Jiménez, se recibe en la Escuela de Actividades Aéreas S.A., la primera mujer panameña Piloto, señorita Mary Quelquejeu de Galindo. Recibe sus alas por parte de quien fuera su Instructor y distinguido piloto panameño, don Marcos Antonio Gelabert D.



Fotografías de la señorita Mary Quelquejeu de Galindo, primera mujer piloto de Panamá. (1946)

01/12/1973: Lan Chile realiza el primer vuelo charter a Sydney, Australia. En un Boeing 707 tripulado por los comandantes Jorge Jarpa y Kurt Pfeffer, se trae al regreso del periplo, el primer Correo Aéreo entre Australia y Sudamérica. Se rinde homenaje al General de Brigada Aérea Roberto Parragué Singer, Navegante del vuelo, por su larga actuación en las rutas del Pacífico Sur, de evidente beneficio para Chile.

02/12/1915: El Capitán Juan E. O'Connor La Guevara realiza el primer vuelo táctico de cooperación con las Fuerzas del Ejército, en un avión Blériot por espacio de 45 minutos alcanzando unos 150 metros de altura. Tras cumplir su misión aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar de Chorrillos, donde es aclamado por la multitud y felicitado por el Presidente de la República del Perú,

don José Pardo. Debemos también recordar que el Capitán O'Connor junto a Ricardo Walter Stubbs, asistieron en marzo de 1916, como delegados del Aero Club del Perú a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación realizada en Chile. Con el grado de comandante, se convertirá en el primer director del Centro de Aviación Jorge Chávez, hoy actual Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, y posteriormente será el primer oficial en ascender al grado de Mayor General del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Falleció estando ya en retiro en 1956, su labor y su ejemplo fue simiente en el espíritu de los Aviadores Peruanos.



Parte de la concurrencia a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación celebrada en Chile en el mes de marzo de 1916.

Durante la recepción ofrecida por el Aero Club de Chile a los delegados del Aero Club del Perú, a su arribo a Santiago.

1.- Ricardo Walter Stubbs.

2.- Capitán Juan E. O'Connor La Guevara.

02/12/1984: Nace Gisella Ester Cortés Rojas en Villa Las Estrellas de la entonces denominada Base Aérea "Teniente Rodolfo Marsh" en Territorio Chileno Antártico, la primera niña chilena. El alumbramiento de la hermosa guagua de tres kilos y 49 centímetros, se produjo a las 01:20 horas. Sus padres fueron la señora Gisela Rojas y el Meteorólogo de la base, don Oscar Cortés.

La atención profesional del alumbramiento fue realizada por el equipo médico encabezado por el doctor gineco-obstetra, Miguel Serrano de la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile y asistido por un equipo médico que había arribado el 5 de noviembre pasado para asistir al primer nacimiento, que fue de un varón: Juan Pablo Camacho Martino (21 de noviembre de 1984).

03/12/1935: Con gran éxito finaliza el Raid de 2.000 kilómetros, la escuadrilla del Grupo de bombardeo utilizando trimotores Junkers al mando del comandante José Jara Concha de la F.A.N. de Chile, iniciado el pasado 25 de noviembre de ese año.

04/12/1919: El piloto civil David Fuentes Soza, se eleva en Collipulli, llevando como pasajero al piloto aviador Emilio Castro, y cruzan el arco principal del viaducto sobre el río Malleco.

04/12/1924: Llega a Chile, la misión Junkers en dos monoplanos, uno para siete pasajeros y el segundo biplaza para empleo militar.

04/12/1967: Producto de una serie de erupciones volcánicas, queda destruida la Base Aérea Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda". (Chile)

05/12/1920: El Inspector General del Ejército venezolano, en Oficio N°607, participa al Ministro de Guerra y Marina, que los alumnos Tte. Alfredo Sánchez Colón y los civiles Elías Vivas Moros y Julio E. Molina, no fueron aptos para el curso de pilotaje, siendo los primeros descartados del pilotaje en esa nación.

05/12/1923: Se efectúa en un avión De Havilland DH-9, la comprobación en vuelo del invento del dentista chileno, señor Alfredo Leigh Bañados, una serie de perfiles dispuestos en el borde de ataque del ala, que más tarde fueran conocidos como "Slots".



Comprobación del invento del Sr. Alfredo Leigh Bañados.
Avión De Havilland DH - 9



La aviadora Dora Koeppen (Mucki) junto al secretario del Club, René González, izan la bandera que flameó desde este día en cada ceremonia oficial realizada en Los Cerrillos.

06/12/1942: Ceremonia oficial de entrega del primer Gallardetón del Club Aéreo de Chile.

A medio día y amenizada por el Orfeón de la Fuerza Aérea de Chile se realizó la entrega del emblema de aquella institución el que consistió en un gran banderín de tela azul y blanco a la mitad y que ostentaba una estrella blanca y un cóndor al centro, sobre la leyenda: CLUB AEREO DE CHILE.

06/12/1959: El primer catapultaje de un avión argentino fue desde el Portaaviones "Independencia" de la Armada Argentina, con un avión Vought F4U-5 Corsario. Su Piloto fue el Capitán de Corbeta, señor Hugo Frontroth.

06/12/1948: Llega a la Línea Aérea Nacional de Chile, el Beechcraft AT-11 de instrucción (CLU N°0198), adquirido en USA, por un valor de US\$23.000. Posteriormente este avión será vendido por la empresa en el mes de mayo de 1950.

07/12/1941: Creación del Club Aéreo de La Serena, más tarde conocido como Club Aéreo de La Serena - Coquimbo. (Chile) El Club Aéreo de La Serena - Coquimbo fue fundado con un propósito claro, "darles alas a los entusiastas de la aviación". La Fuerza Aérea de Chile le donó su primera aeronave hace ya más de medio siglo; como toda institución el Club ha pasado por altos y bajos, épocas oscuras en que no había vuelos, sin embargo, la fidelidad de sus miembros le ha hecho

perseverar. Hoy el Club Aéreo cuenta con tres aeronaves y más de veinticinco socios pilotos activos. Los que dan vida a una verdadera hermandad de alas.

07/12/1944: Representantes de 52 países firman en Chicago, el Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual actualiza la Convención de París de 1919 y crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

07/12/1950: Por decreto N°26.099 del Poder Ejecutivo Argentino, se crea Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado.

07/12/2009: Aerogal (Aerolíneas Galápagos de Ecuador), fundada en noviembre de 1985 con el objetivo inicial de ofrecer transporte aéreo de pasajeros y carga en Ecuador Continental y en el Archipiélago de Galápagos, inaugura con gran éxito la ruta a Nueva York, para lo cual la empresa incorpora un Boeing 767. En 2013, la empresa se convierte en la nueva línea aérea Avianca Ecuador, puesto que Aerogal fue adquirida por [Avianca Holdings](#)



08/12/1944: Creación del Club Aéreo de Talca. VII región (Chile), que por Decreto Supremo N° 168 del 9 de abril de 1945 estableció su persona jurídica. Se dice que la idea de crear un Club Aéreo local habría surgido el 19 de octubre de 1939 en el Centro Español de Talca, día en que un grupo de jóvenes amantes del deporte aéreo se propone materializar la idea, alentados por el connotado piloto don Emilio Castro.

El aeródromo se construyó ese año en el mismo lugar en que actualmente aterrizan y despegan aviones y helicópteros de mediano tamaño. Ubicado en el sector de Panguilemo, a 5 kilómetros al norte de Talca, es el aeródromo más grande la región y lleva el nombre de uno de los socios históricos del Club, Emilio Castro.

El Club adquiere en septiembre de 1968 dos nuevos aviones adquiridos con ayuda de la Municipalidad de Talca a un costo de 170 mil escudos, y logra ampliar el casino gracias al esfuerzo de los socios, esperando albergar una mayor cantidad de visitantes externos, principalmente pilotos en situación de "escala". En 1968 y 1969, el Club Aéreo de Talca fue catalogado como uno de los mejores a nivel nacional.

En 1982, el aeródromo contaba dentro de sus instalaciones con una pista de aterrizaje de mil 200 metros de largo. Para este año, el Club tenía dos Cessna cuadriplazas utilizados como ambulancias aéreas en caso de alguna emergencia o accidente, un Cessna biplaza para dar instrucción a los alumnos y un Champion para la instrucción primaria.

Por suerte, al momento del terremoto de 2010, el aeródromo se encontraba en condiciones bastante favorables para los trabajos de monitoreo efectuados prioritariamente por la Fuerza Aérea de Chile, situación que la misma institución destacó en diario El Centro en abril de 2010, considerando, por

ejemplo, la iluminación de la pista que ha servido para agilizar el traslado de órganos y pacientes de extrema gravedad que deben ser llevados a Santiago y como centro de operaciones de las Fuerzas Armadas en caso de catástrofes.

Carabineros de Chile también tiene su hangar dentro del perímetro. En agosto de 2016 se inauguró un Hangar de Carabineros dentro del Aeródromo “Emilio Castro”, que fue entregado con helicópteros, camiones, transportadores de petróleo y camionetas, todo para cumplir con más eficiencia las tareas de esa institución.”

08/12/1944: Se realiza la ceremonia de cambio de denominación de la Escuela de Aviación por *Escuela de Aviación “Capitán Avalos”*, reconociendo con esto, el señero y fructífero trabajo realizado por quien fuera el primer director de este plantel formador de los aviadores militares de Chile.

09/12/1912: El ciudadano norteamericano de ascendencia germana, Georges Schmitt pone a prueba su avión biplano Baldwin, logrando despegar desde Santa Marta, Colombia, a las 7 de la mañana para sobrevolar la ciudad a 1.000 metros de altura, aterrizando minutos después, en medio de los aplausos del público. Fue este el primer vuelo de una nave en cielos colombianos.



9/12/1905: El futuro Capitán Emilio Carranza Rodríguez nace en Ramos Arizpe, Coahuila.

Fue un notable aviador mexicano y héroe nacional, conocido como el “Lindbergh de México”. Murió en 1928, cuando regresaba de un vuelo histórico para promover *la paz y la buena voluntad* entre las naciones.

09/12/1944: Con gran pompa, regocijo y participación, tiene lugar la inauguración de las nuevas instalaciones del entonces Club Aéreo de Chile, en Los Cerrillos. Durante el solemne acto, 55 nuevos pilotos recibieron su piocha de manos del comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, Manuel Tovarias.

09/12/1952: Creación del Club Aéreo de Calama (Chile). Una entidad sin fines de lucro, que fue creado con el objetivo de formar básicamente pilotos civiles y prestar servicios a la comunidad, ya sea de la ciudad o de zonas cercanas. Apoyando en rescates aeromédicos, fotografía aérea, rescates andinos, etc.



10/12/1920: A las 7.30 horas de este día, el Director de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, Coronel David López Henríquez en compañía de su Ayudante, Capitán Alejandro Fernández Ortiz, de los Instructores, Capitán Roberto Petit, Ludovic Pouget y Luis Rollin y en presencia de los alumnos pilotos y mecánicos, declaró solemnemente instalado este plantel, procediendo a firmar su Acta respectiva. Se establece así más tarde como fecha de fundación de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela, la que tiene por misión asegurar la soberanía del espacio aéreo del Territorio Nacional, así como contribuir con las demás Fuerzas Orgánicas de la Defensa Nacional.

10/12/1940: En la Fuerza Aérea de Chile, se dispone el establecer y homologar grados para el Servicio de Justicia recientemente instituido a fines de 1936. Es así que, para el Auditor General, don Edelberto Alcaino Quijada, corresponderá el grado de Comodoro del Aire; para el Auditor de 1ª. Clase, don Raúl Magallanes Barros, el grado de Comandante de Grupo; para el Auditor de 2ª. Clase, don Alfonso Santa Cruz Barceló, el grado de Comandante de Escuadrilla; para el Secretario de la Auditoría General, don Eduardo Hamilton Depassier, el grado de Capitán de Bandada. La fecha de entrada en vigor de la Ley N°6772, fue el 1° de enero de 1940.

11/12/1968: Último aterrizaje sobre el Portaaviones ARA “Independencia” de la Armada Argentina, realizado en un avión S2A Grumman Tracker. Su Piloto fue el Teniente de Navío, señor Juan Pedro Villemur.

12/12/1912: El Ministerio de Justicia del Brasil cede al Aeroclub de ese país, un terreno en “Campo dos Afonsos” para la construcción del primer aeródromo dentro del Distrito Federal, actual Municipio de Rio de Janeiro.

12/12/1918: A las 3 de la madrugada de este día se daba inicio a los preparativos para lo que sería el Primer Cruce de Los Andes en avión por su parte más alta. Este magno hito aeronáutico mundial, fue realizado por el entonces Teniente de Ejército, señor **Dagoberto Godoy Fuentealba**.

Dada la importancia y trascendencia de este triunfo sobre los macizos americanos, es que posteriormente en noviembre de 1956, se establece esta fecha como Día de la Aeronáutica Nacional en Chile.



12/12/1940: Cruce de la Cordillera de Los Andes para conmemorar la hazaña de Godoy en 1918, en un avión caza SPAD de la I Guerra Mundial por el entonces CDB(A), señor Enrique Flores Álvarez (Primer Presidente de nuestra corporación). El vuelo constituyó un alto riesgo por lo obsoleto del avión empleado a esa fecha.

12/12/1964: También en homenaje y conmemoración del cruce efectuado por el Teniente Godoy en 1918, el piloto chileno y socio de nuestra corporación, señor **Alejo Williamson Dávila** (Q.E.P.D.), realiza el Primer Cruce de la Cordillera de Los Andes en Planeador, volando desde Santiago a Mendoza tras 5 horas y 59 minutos, alcanzando alturas de más de 5.000 metros, en una nueva hazaña aeronáutica de resonancia mundial.





www.aguilasblancas.cl

12/12/1983: Creación del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas". Esta entidad nace como resultado de la unificación del Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas" con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Los Cóndores".

La unificación se produce a instancias del Comandante en Jefe de la época, General del Aire, don Fernando Matthei Aubel, quien teniendo en mente la idea de conformar una organización que cumpliera fines similares a los existentes en los Regimientos Simbólicos del Ejército, integra a ellos los Ex Cadetes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" con los Oficiales en retiro y de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

13/12/1927: Arriban a Santiago de Chile los aviadores franceses Dieudonné Costes y Joseph- Marie Le Brix, quienes venían dando la vuelta al mundo en un avión Breguet 19 GR (Gran Raid), con motor Hispano Suizo de 600 HP., con el que habían cruzado el Océano Atlántico en 18 horas de vuelo sin escalas desde Saint Louis, Senegal hasta Natal en Brasil. Desde allí habían proseguido hacia Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo y Asunción, regresando a Río para intentar el vuelo directo a Chile. Aunque trataron de hacerlo un 12 de diciembre, aniversario del cruce de los Andes por Godoy, el viento en contra los obligó a aterrizar en el Palomar, en Buenos Aires, desde donde salieron a las 01.20 horas del día 13, con plena oscuridad, sorprendiéndolos el amanecer con la visión de la Cordillera de los Andes que debían cruzar. Para ambos pilotos, según confesaron más tarde, este fue el más grande espectáculo que habían presenciado en sus vidas.

13/12/1935: El distinguido médico y aviador peruano, señor Armando Revoredo Iglesias, efectúa un vuelo sin escalas de Lima, Perú a Bogotá, Colombia.

13/12/1944: Se da término al primer curso de capacitación constructora de aeromodelos que dictara la sección aeromodelismo del Departamento IV de la entonces Dirección de Aeronáutica. Este curso inaugurado en el mes de agosto e impartido a 25 alumnos de forma totalmente gratuita, constituyó un excepcional esfuerzo por aumentar la conciencia aérea en la juventud. El proyecto liderado por el capitán Enrique Flores Álvarez, desarrolló en 41 clases, las siguientes asignaturas: *Aerodinámica, Legislación Aérea, Historia de la Aviación y Capacitación Constructora.*

Finalizada la actividad, se exhibió una película que se realizó con el desarrollo y logros alcanzados durante el curso, material que fue luego distribuido para recorrer los cines de Santiago y provincias.

15/12/1913: Fallece Miguel Lebrija Urtegui, uno de los precursores de la aviación en México. Realizó sus estudios en el Colegio Williams. Posteriormente fue secretario particular del gerente de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz. En 1909 construyó y voló un planeador, siendo impulsado por un automóvil en la hacienda de San Juan de Dios en Tlalpan.

Fue el primer mexicano que voló sobre la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México y el primero en alcanzar alturas superiores a 1.000 metros. El 4 de abril de 1913, en un avión de la misma marca y

en compañía del piloto Juan Guillermo Villasana, ejecuta un simulacro de bombardeo aéreo, en el Aeródromo de Balbuena, usando bombas Martín Hale.

El Gobierno Mexicano lo nombró Mayor jefe de la aviación y se le envió a Francia con objeto de adquirir varios aviones para el Ejército Mexicano; desempeñando este encargo tuvo que atenderse de urgencia una lesión en su pierna derecha. Muere a los 26 años de edad.

15/12/1987: Creación del Centro de Exposición de Aeronaves de la Aviación Naval, antecesor del actual Museo de la Aviación Naval Argentina.

15/12/2008: COPA AIRLINES inicia operaciones a Aruba y a Santa Cruz, Bolivia

16/12/1929: El Vickers Vedette N°3 procedente de La Chamiza en Puerto Montt amariza en Puerto Aysén, siendo el primer avión en llegar al entonces aislado Puerto Aysén. Los pilotos de esta valerosa travesía fueron el comandante Arturo Merino Benítez y el teniente Félix Schaerer Dabner.



Merino y Schaerer tras arribar a Puerto Aysén



16/12/1930: Creación Grupo de Aviación N°6. Creada inicialmente con el nombre de Escuadrilla de Anfibios N°2, asentada inicialmente los terrenos de Cabo Negro y posteriormente en 1935, con el nombre de Grupo de Reconocimiento N°6 en la Base Aérea de Bahía Catalina de la ciudad de Punta Arenas.

Esta es una de las unidades más antiguas de la Fuerza Aérea, siendo su primer comandante el entonces Teniente 1° de Aviación, señor Santiago Leitao Moya.



Jacobo Atala B.

16/12/1966: Activación del Grupo de Aviación N°12. Al crearse en 1959, la antigua Ala Base N°3 en Punta Arenas, contemplaba en su orgánica el Grupo de Aviación N°12 de Combate.

Pese a ello, solo se activa esta unidad por Resolución de la Comandancia en Jefe N°E-01875, de fecha 16/12/1966, comenzando a operar en febrero de 1967 con aviones F-80 y T-33 provenientes del Grupo N°7, siendo su primer comandante el entonces CDG (A), señor Jacobo Atala Barcudi.

17/12/1916: Se cumplen ciento tres años desde que el sacerdote y capellán militar, Presbítero Norberto Schroer Bohle, se convierta en el primer religioso que vuela en Chile.

El hecho se produce cuando el avezado piloto civil don David Manuel Fuentes Soza, el mismo que realizara días antes (10 y 11 de diciembre) el primer correo aéreo en Chile, lo invita a subir a 700 metros de altura en su avión Blériot, tras lo cual el sacerdote puertomontino exclamará:

¡Qué hermosa vista desde la altura, uno no quisiera volver a descender!



17/12/1930: El hidroavión modelo Junkers W-34 "Bremen", fue el primer avión venezolano que voló al extranjero.

Ese vuelo con ruta Maracay-Maracaibo-Santa Marta, trajo a la representación diplomática venezolana hasta Santa Marta, Colombia, para asistir a la conmemoración de los 100 años del fallecimiento del Libertador Simón Bolívar.



Hidroavión venezolano que estuvo en Santa Marta en diciembre del año de 1930.

17/12/1944: Se lleva a cabo en el Aeródromo de Los Cerrillos, el primer Concurso Nacional de Aeromodelos verificado en Chile, al cual concurren destacados aeromodelistas que enviaron los Clubes de provincias. En la competencia tomaron parte alrededor de cien concursantes de Santiago, Temuco, Valparaíso, Viña del Mar y se inscribieron 110 aeromodelos con los que se realizaron unos 300 vuelos entre planeadores, aviones a elástico y con motor a bencina. Se perdieron, en vuelo cuatro aeromodelos que en sus planeos se encontraron con térmicas que les impidieron volver a la cancha. Entre los aeromodelos perdidos se cuentan dos de Santiago, y dos de Valparaíso. Los constructores de dichos aviones, los señores Arellano y Rodríguez del Puerto y señores Alfaro y Santander de Santiago, fueron premiados con los más valiosos trofeos que se disputaron. El avión con motor “Capitán Flores” diseñado y construido por Guillermo Prado de Santiago, se incendió en un despegue, lo que le impidió completar sus vuelos.

17/12/1949: Se graduaron los primeros Instructores de Vuelo a Vela del Club de Planeadores de Santiago y del país. Se trató de los señores Hernán Maturana Solano y Dobri Dobrev. Ambos postulantes rindieron examen ante la Comisión designada para el efecto por la Dirección de Aeronáutica, la que estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla Ingeniero Sr. Marcos Loyola y el Teniente 2º don Humberto Tenorio Iturra, en los terrenos que el Club ocupaba para sus prácticas en la vecina localidad de Batuco, terrenos gentilmente cedidos por don Jorge Herrera, dueño del Fundo “Santa Carolina”.

18/12/1910: El Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina, a la fecha alumno de la Escuela Superior de Guerra en París, eleva un primer informe requerido por el Gobierno de Chile sobre el estado de avance aeronáutico europeo, estableciendo lo que sería a la postre la base para la materialización e implementación de la Aeronáutica militar en Chile.



18/12/1980: Llega a Santiago de Chile, el primer avión DC-10-30 serie 47815, matrícula G-BGXI arrendado para ser utilizado por la flota de Lan Chile.

19/12/1919: El Teniente de Fragata, señor Marcos A. Zar (piloto) y el Capitán de Fragata Gregores (pasajero) efectúan con un hidroavión Macchi (M-9) el vuelo Puerto Belgrano – San Fernando (Argentina) y baten el récord sudamericano en velocidad y distancia sobre mar con y sin pasajeros.

19/12/1926: El teniente boliviano Faustino Rico Toro, junto a su instructor de vuelo, el francés Henry Lemaitre, quien le designó su copiloto, realizan con éxito el primer vuelo nocturno en Bolivia. Este episodio, fue objeto de elogiosos comentarios de la opinión pública que vio con asombro el destello de las luces del avión Breguet XIX que evolucionaba en el oscuro cielo paceño, haciendo rugir su motor propulsor, lo que fue todo un acontecimiento noticioso en aquella época.

19/12/1937: Por escasez de material de vuelo, la entonces Línea Aérea Nacional arrienda un Junkers Ju 52, a la empresa alemana Condor Syndikat. Por corto tiempo, este trimotor servirá en la ruta al Norte de Chile.

19/12/1985: Primer aterrizaje de un Boeing 737 de LAN en la pista de Puerto Williams, Chile (1.440 metros de longitud). Transportó 85 pasajeros los que se embarcaron en el barco turístico World Discover con rumbo a la Antártica.

20/12/1982: Fallece el General de División, Piloto Aviador señor Gustavo G. León González, quien realizó el primer vuelo de circunvalación a la República Mexicana.

20/12/1924: Primer aterrizaje en Medellín, de un avión de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos). El avión Fokker “Medellín” con los pilotos señores Ferruccio Guicciardi Romani y José Ignacio Forero F., aterriza en la finca “El Guayabal”, primer campo de aviación en Medellín, Colombia.



20/12/1936: Se entrega en custodia al Museo del Transporte Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo” de la ciudad de Luján en Argentina, el famoso hidroavión español Dornier Wal bautizado como “PLUS ULTRA”.

20/12/2005: Se realiza un doble cruce de la Cordillera de Los Andes en planeador a cargo del piloto chileno, señor Carlos Pérez Oehninger y sus hijos Javier y Mauricio.

21/12/1881: Nace en La Vega, República Dominicana, el Ingeniero Zoilo Hermógenes García Peña, quien se destacara por ser el primer ingeniero dominicano graduado en Francia quien además diseñó y construyó un ingenioso avión, el cual fuera conocido como “Poliplano”.



21/12/1927: Pilotos de la armada de EE.UU. en cinco aviones anfibios inician un vuelo panamericano, desde EE.UU. a Centroamérica, Sudamérica y de vuelta.

21/12/1952: La Fuerza Aérea Argentina, constituye la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA); realizándose durante este mes varios vuelos hasta la isla Decepción, con distintas tripulaciones al mando del Vicecomodoro, señor Gustavo Argentino Marambio.

22/12/1910: Se notifica como desaparecido en el Canal de la Mancha, el aviador chileno-británico, don Cecil Stanley Grace.

Primer mártir aeronáutico desaparecido en el mundo.

El aviador de padres británicos y nacido en el Cerro Alegre, Valparaíso, fue reportado perdido tras volver de su viaje de Inglaterra a Francia en un avión Short S.27. Cecil Grace fue declarado oficialmente muerto en marzo de 1911.



DESTINO DEL SEÑOR CECIL GRACE

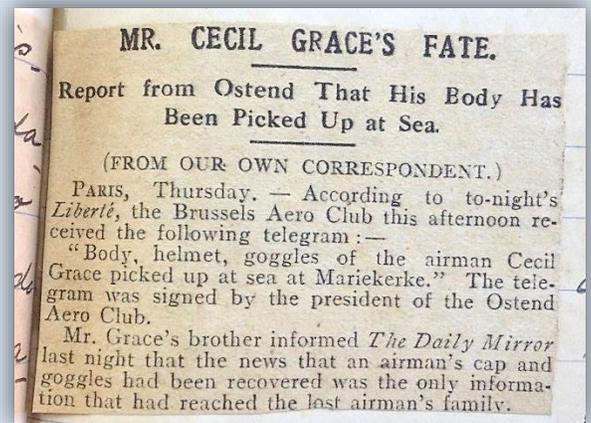
Informe desde Ostende señala que su cuerpo ha sido recogido en el mar.

(De nuestro propio corresponsal)

París, Jueves. - Según el diario *Liberté* de esta noche, el Aero Club de Bruselas recibió esta tarde el siguiente telegrama:-

"Cuerpo, casco, antiparras del piloto Cecil Grace recogidos en el mar en Mariekerke". El telegrama fue firmado por el presidente del Ostende Aero Club.

El hermano del Sr. Grace informó anoche a The Daily Mirror que la noticia de que se había recuperado la gorra y las gafas de un aviador era la única información que había llegado a la familia del aviador perdido.



Recorte del periódico británico Daily Mirror de 1911.

22/12/1956: Primer Sobrevuelo comercial de la Antártica, realizado por el DC-6B N°401 de Lan Chile. El avión a cargo del Vice Presidente de LAN, Adalberto Fernández Ferreira. La tripulación estaba compuesta por los Pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa, el Ingeniero de Vuelo Eric Campaña, el Radiooperador Januario Lazo, el Sobrecargo Héctor García y las Auxiliares de Vuelo Polígena Nerlich y Karen Hanke.



A bordo del avión viaja el presidente de la compañía, Adalberto Fernández Ferreira. El avión despegó desde Chabunco en Punta Arenas a las 5.36 horas y regresa a las 13.20 horas. Este primer vuelo de una línea aerocomercial sobre el continente helado llevará 80 pasajeros, por lo que ese día recibirán el diploma "El gran pingüino", que llevará un especial sello "Primera sobre la Antártica".

22/12/1972: Se realiza en circunstancias muy difíciles, el heroico y riesgoso rescate de los jóvenes supervivientes uruguayos caídos en la Cordillera de los Andes, tras el accidente del 13 de octubre de 1972, cuando un avión Fairchild FH 227D de matrícula T-571 la Fuerza Aérea Uruguay se estrelló a la altura de Curicó en Chile.



23/12/1907: El Ingeniero, señor Jorge A. Newbery, junto con su amigo Aarón de Anchorena, realizan su primera ascensión en un globo denominado "Pampero". Dos días más tarde, cruzarían el Río de La Plata desde Argentina hasta la vecina orilla del Uruguay, en la localidad de Conchillas. El hecho produjo tal entusiasmo, que con fecha 13 de enero de 1908, se creó el Aero Club Argentino, primera entidad aérea de este país.

23/12/1913: En sesión de la Cámara de Diputados del 23 de diciembre de 1913, la Comisión de Industria y Agricultura de esa corporación, presentó un proyecto correspondiente a la moción del Diputado por Santiago, don Héctor Arancibia Lazo, por el cual se establecía un premio de 20.000 pesos para el primer aviador que trasmontara la Cordillera de los Andes.

Así tras discusión, quedó acordado finalmente en la sesión del día 26 de diciembre, un premio de 50.000 pesos, para quien realizara un vuelo sobrevolando las más altas cumbres y comprendido entre los 31 y 35 grados, o sea entre La Serena y Linares.

GLORIA A DAGOBERTO GODOY!

El primero en atravesar en avión la Cordillera de los Andes por sus altas cumbres

(12 de diciembre de 1918)

23/12/1980: Llega a Santiago de Chile desde Seattle USA, el Boeing 737 200 serie 22602, matrícula CC-CHJ N°731 para ampliar la flota de Lan Chile. Sus pilotos fueron los comandantes de aeronave Roberto Parragué Opazo y Roberto Anguita.

23/12/1986: El Licenciado señor Humberto Chavarría junto a otros accionistas, forman la Compañía Istmeña de Aviación S.A., siendo ella la segunda empresa con el mismo nombre que se organizaba en Panamá.

25/12/1907: Jorge A. Newbery y Aarón Anchorena cruzan desde Buenos Aires el Río de la Plata por primera vez, en un globo bautizado “El Pampero” para luego aterrizar en Conchillas, Uruguay.

27/12/1909: El distinguido aeronauta argentino, señor Jorge Alejandro Newbery Malagarie, establece un récord sudamericano de distancia y duración en globo, al unir la localidad de Belgrano en Buenos Aires, Argentina; pasando sobre Uruguay y aterrizando en la ciudad de Bagé ubicada en Rio Grande do Sul en Brasil, a bordo de un aerostato de 800 m³, bautizado como “Huracán”. La travesía de 541 kilómetros realizada por el globo, fue cubierta en 13 horas de navegación.

27/12/1924: El piloto italiano Attilio Canzini realizó el primer vuelo directo entre las dos principales ciudades del Ecuador, Guayaquil y Quito, en un avión Ansaldo S.V.A. Partió del campo de aviación *El Cóndor*, ubicado en Durán, entonces parroquia de Guayaquil hasta el campo de Iñaquito. En el arriesgado viaje superó altitudes más allá de los 4.800 metros sobre el nivel del mar.

27/12/1937: De acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial N°51 de esta fecha, se establece la denominación “BASE AÉREA” para la Unidad o conjunto de Unidades de la Fuerza Aérea de Chile, ubicadas en una misma localidad.

27/12/1990: Se protocoliza la Escritura Pública N° 520 de la Notaría 9ª del Circuito de Panamá, con la cual se da vida a la Sociedad CARGO THREE INC. (También conocida como Cargo Tres Sociedad Anónima). Su Presidente fue don Germinal Sarasqueta O.

28/12/1955: Se realiza el primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile, uniendo Punta Arenas con la Base Aérea Antártica “Presidente Aguirre Cerda”.

El avión utilizado fue el OA-10 A Catalina N° 406, que fuera bautizado como “SKUA”, perteneciente al Grupo de Aviación N°2. Tripulado por el Comandante de Escuadrilla (A) Humberto Tenorio Iturra (Piloto) y los Capitanes Rafael Vásquez y Sabino Poblete como Copilotos.



Sello postal nacional con la imagen del “SKUA” arribando a Territorio Chileno Antártico. (El original corresponde a una pintura al óleo del artista CDA. Enrique Flores Álvarez.)

28/12/1979: Se firma un Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República de Corea.

28/12/1984: Se envía a España el primer avión T-35C "Pillán" fabricado en Chile y que forma parte de una partida de cuarenta y un aviones del mismo tipo vendidos a ese país por la Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER), que serán conocidos como E-26 "Tamiz".



29/12/1937: En lo que fue un trágico accidente y que enlutó a toda América, fallecen en Cali, Colombia, siete de los integrantes de la Escuadrilla Panamericana "Pro Faro Colón", que realizaban un vuelo de Buena Voluntad por los cielos de este continente.



29/12/1945: Creación del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile. Unidad especializada en las tareas de transporte pesado, este Grupo de Aviación tiene sus antecedentes en la antigua "Escuadrilla de la Comandancia en Jefe", creada el 31 de marzo de 1944 en "El Bosque" y el posterior Grupo de Transporte N°1.

29/12/1917: El Aero Club de Brasil anuncia su intención de comprar material de aviación como también el de contratar instructores de vuelo en Italia. El diario de la comunidad italiana en Brasil, "La Fanfulla", abrió con esta fecha, una suscripción popular destinada a recolectar fondos para comprar un aeroplano de guerra Caproni, con el fin de regalarlo al Aero Club brasileño.

29/12/2008: Como parte del proceso de renovación del material de helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, a partir de esta fecha comienzan a llegar al país las aeronaves Bell 412, destinadas a las distintas brigadas de la Institución.

LA ESCUELA DE AVIACIÓN, EL GRAN LEGADO DEL CAPITÁN MANUEL ÁVALOS PRADO

INTRODUCCIÓN

El prócer patronímico de la Escuela de Aviación, formadora de los Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, nació en la ciudad de Santiago, el día domingo 02 de agosto de 1885¹. Curiosamente, él recibió el mismo nombre y apellidos que su progenitor, pues su padre también se llamaba Manuel Ávalos Prado y su madre era doña María Prado Puelma.²



Imagen N°1

Fotografía de Manuel Ávalos Prado en su niñez, vistiendo un uniforme militar regalado por su tío, el entonces comandante Arístides Pinto Concha.

En su niñez, el joven Manuel creció escuchando las historias de la guerra que le contaban sus familiares, entre ellos su tío el entonces Teniente Coronel Arístides Pinto Concha³, quien fuera un héroe de la Guerra del Pacífico, siendo incluso herido en la batalla de Tacna y que luego, también combatió en la trágica Guerra Civil de 1891⁴.

¹ Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado. Extraído del Archivo General del Ejército.

² Alarcón Carrasco, Héctor, "Manuel Ávalos Prado, Primer Aviador Militar", Ediciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2017, p. 23.

³ *Idem.*

El General Arístides Pinto Concha, era tío político del Capitán Manuel Ávalos Prado, pues él estaba casado con la señora Carmela Prado Puelma, hermana de doña María Prado Puelma, madre del Capitán Ávalos.

⁴ Traub Gainsborg, Norberto, "Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor". Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.

Con el paso del tiempo sintió el llamado de la patria y a la edad de 15 años, el 11 de febrero de 1901 ingresó a la Escuela Militar, escogiendo para especializarse el arma más avanzada de aquel momento en el Ejército: “La Artillería”.⁵

De ese Instituto matriz egresó el 22 de febrero de 1904, siendo destinado a las pocas semanas como Alferez, al entonces Regimiento de Artillería de Montaña N°4 “Miraflores”. Posteriormente, junto a su respectivo ascenso a Teniente, fue trasladado sucesivamente al Regimiento de Artillería a Caballo y luego, como alumno a la Escuela de Caballería.⁶

De esta forma, el Teniente Manuel Ávalos Prado llegó al año del centenario en 1910, cuando se produjo el acontecimiento que le cambió la vida. En diciembre de aquel año, llegó al país el aviador italiano Bartolomé Cattaneo, quien efectuó los primeros vuelos públicos en Chile. En aquella ocasión, se encontraba presente en el Club Hípico de Santiago el teniente Ávalos, quien asombrado con esta nueva tecnología, decidió que dedicaría su vida a la aviación.⁷

Coincidentemente, estos vuelos de Cattaneo se produjeron casi simultáneamente con el informe que realizó el Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell desde Europa, el cual sugería la creación del servicio de aviación militar en Chile.⁸ Dentro de este contexto, con fecha 04 de febrero de 1911, el gobierno envió a los jóvenes tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín a Francia, para iniciarse en esta nueva ciencia y dar vida a la Aviación Militar chilena.⁹

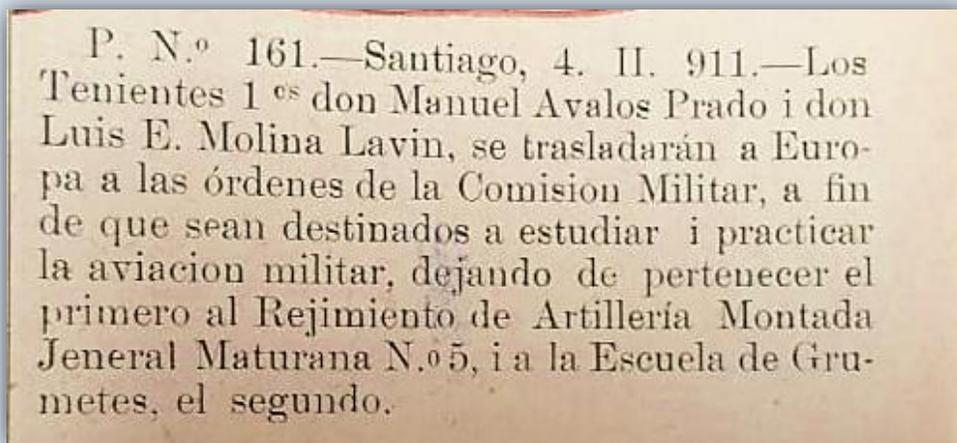


Imagen N°2
Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año I, N°6,
del 10 de febrero de 1911, página 43

Una vez en el viejo continente, los militares recibieron su instrucción aérea en la afamada Escuela Blériot y obtuvieron sus respectivos brevets de piloto aviador, correspondiéndole el N°558 al Teniente

⁵ Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado. Extraído del Archivo General del Ejército.

⁶ *Idem.*

⁷ Flores Álvarez, Enrique, “Historia Aeronáutica de Chile”, Impreso en los Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile, 1950, p. 38.

⁸ Jahn Barrera, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.

⁹ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año I, N°6, del 10 de febrero de 1911, p.43.

Ávalos y el N°561 al Teniente Molina.¹⁰ Luego, este último regresó al país y se retiró del Ejército, convirtiéndose en un distinguido aviador civil¹¹.

Por otro lado, el Teniente Manuel Ávalos Prado se mantuvo en Francia y Alemania entre 1911 y 1912, en compañía de los mecánicos Miguel Cabezas Soto y Pedro Donoso Amengual, quienes también se convirtieron en pilotos aviadores. Igualmente, se puede señalar que el Teniente Ávalos logró su anhelado ascenso a Capitán en tierras extranjeras y perfeccionó sus conocimientos aeronáuticos en la misma Escuela de Louis Blériot que ya conocía y también en la del pionero chileno José Luis Sánchez Besa. En esta misma línea, cabe destacar que el 27 de septiembre de 1912, rindió exitosamente las pruebas para obtener el brevet de piloto militar, las cuales eran más complejas que las de piloto aviador.¹²

Para concluir el punto, se puede agregar que el recién ascendido Capitán Ávalos regresó a Chile a fines de este último año, con un conjunto de aeronaves y esta fue la antesala de la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar.

LA ESCUELA DE AERONÁUTICA MILITAR

Por aquella época, los estudios para la creación de una Escuela de Aeronáutica Militar, dentro de los cuales destacaban los del General Arístides Pinto Concha¹³, los del Comandante Mariano Navarrete Ciris¹⁴ y los del mismo Comandante Pedro Pablo Dartnell Encina antes mencionado¹⁵, entre varios otros, estaban bastantes avanzados en el país y finalmente se concretaron el martes 11 de febrero de 1913, mediante el Decreto de Guerra N° 187, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz, que creó oficialmente al nuevo plantel.¹⁶

En este contexto, días más tarde fue nombrado el Teniente Coronel Carlos Hinojosa Peña i Lillo como primer comandante del novel establecimiento¹⁷. Sin embargo, a este Oficial Jefe nunca se le ordenó asumir este puesto y se mantuvo por varios meses comisionado en Alemania, por ende, la responsabilidad desde el primer momento recayó en el segundo Oficial en antigüedad, en este caso el señalado Capitán Manuel Ávalos Prado. Esta anomalía fue enmendada recién el 25 de septiembre de 1913, cuando el Capitán Ávalos fue nombrado Comandante Interino de la Escuela de Aeronáutica Militar.¹⁸

Se debe entender que el Capitán Ávalos fue nombrado Comandante Interino de la Escuela y no Comandante en propiedad de esta, porque él sólo era un Oficial Subalterno y no un Oficial Jefe, como lo establecía el mismo decreto de creación. Sin embargo, a pesar de este detalle administrativo, hasta

¹⁰ Marín Rodríguez, Guillermo, "El Capitán Ávalos y la Escuela de Aviación", Reproducción de un artículo publicado en el Diario El Mercurio en octubre de 1966 por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

¹¹ Sánchez Varas, Alberto, "Eduardo Molina Lavín, el Primer Piloto que voló en Ecuador", Revista Aerohistoria N°10, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.

¹² Alarcón Carrasco, *Opus Citatus*, p. 50.

¹³ Traub Gainsborg, *Opus Citatus*.

¹⁴ Navarrete Ciris, Mariano, "La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar", Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911, pp.59-80.

¹⁵ Jahn Barrera, *Opus Citatus*.

¹⁶ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°112, del 15 de febrero de 1913, p.1423.

¹⁷ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°114, del 1 de marzo de 1913, p.1462.

¹⁸ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°155, del 27 de septiembre de 1913, p.1943.

el presente se reconoce al Capitán Manuel Ávalos Prado, como el primer Director de la Escuela de Aviación.

Digno es de mencionarse también, que por aquellos días todo estaba por hacerse, pues no había ninguna instalación preparada para formar un plantel educacional de estas características. Es por ello que en esta primera época, fue muy relevante el apoyo que le prestó el entonces Regimiento de Ferrocarrileros, a la naciente Escuela, ya que esta estuvo durante mucho tiempo, adjunta a dicha unidad de transporte del Ejército, ocupando sus dependencias.¹⁹

La primera tarea que debieron afrontar los pioneros de la aviación militar, fue proceder al armado de los aeroplanos llegados desde Francia. Arduo trabajo le dio esta labor, pero finalmente el día 7 de marzo de 1913, ya tenían listo el primer aparato, un Blériot de 35 HP llamado “Chile”, con el cual el Capitán Ávalos realizó el primer vuelo de prueba²⁰. El encargado de accionar la hélice del avión, fue el mecánico Miguel Cabezas, dándose inicio con esto, a la centenaria tradición que se extiende hasta el día de hoy, que simboliza la unión entre el piloto y el mecánico.

Este acontecimiento de rutina, propio de un avión que es armado, es recordado hoy en el ambiente aeronáutico, como el primer vuelo militar en el país. Debemos señalar que esto se realizó en la misma Base “El Bosque”, que por aquellos años se conocía como “Chacra de Lo Espejo” y luego “Campo de Aviación de lo Espejo”.

Cinco días después, ya había dos aviones más listos para ser probados. Aquel 12 de marzo de 1913, acudió al campo aéreo, el Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz y el General Arístides Pinto Concha, para pasar revista a la naciente Escuela de Aeronáutica Militar. En esta ocasión, frente a las mencionadas autoridades, el Capitán Avalos procedió a realizar el “primer vuelo oficial”, esta vez piloteando un Blériot de 50 HP llamado “Manuel Rodríguez”.²¹

Al finalizar la revista, tanto el Ministro Matte Gormaz como el General Pinto Concha, quedaron bastante conformes con lo observado, comprometiéndose a dar el apoyo necesario, para llevar a cabo en óptimas condiciones, el inicio de las actividades en la Escuela, con el ingreso del primer curso de alumnos pilotos.

Durante el mes de marzo de 1913, se produjo la primera postulación a este Instituto, siendo aceptados 10 oficiales y 7 suboficiales. Posteriormente de estos 17 hombres, fueron enviados a Francia los 6 mejores puntajes en la etapa de postulación, encontrándose entre ellos el Teniente 1º Alejandro Bello Silva y el Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas.²²

Por su parte, el ingreso a la Escuela de los 11 Oficiales y Suboficiales restantes, se produjo el día 6 de abril de 1913, contándose entre sus filas a los tenientes Enrique Pérez Lavín, Francisco Mery Aguirre y al Sargento 1º Luis Omar Page. Estos últimos en los meses de agosto y septiembre de aquel año,

¹⁹ Flores Álvarez, *Opus Citatus*, p. 80.

²⁰ Extraído del Diario “El Mercurio” del viernes 08 de marzo de 1913.

²¹ Extraído del Diario “El Mercurio” del jueves 13 de marzo de 1913.

²² Extraído del Diario “El Mercurio” del jueves 20 de marzo de 1913.

podieron rendir exitosamente las pruebas de piloto aviador y posteriormente al finalizar 1913, del mismo modo rindieron sus pruebas de piloto militar.²³



Imagen N°3

En la fotografía se puede apreciar al General Arístides Pinto Concha (izquierda), al Ministro Jorge Matte Gormaz (centro) y al Capitán Manuel Ávalos Prado (derecha) Extraída del Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Mientras esto acontecía en Chile, en Francia se formaban los Tenientes Amadeo Casarino y Víctor Contreras, quienes además de obtener su brevets de pilotos, se especializaron en el estudio de la aeronáutica, llegando el Teniente Contreras, a convertirse en el primer Ingeniero Aeronáutico chileno en 1914.²⁴

²³ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°175, del 17 de diciembre de 1913, p.2099.

²⁴ Contreras Guzmán, Víctor, "Historia de la Aeronáutica Militar de Chile", Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1916, p. 104.

No obstante lo anterior, todo esto no estuvo exento de problemas y sacrificios, pues junto con la falta de nuevo material y repuestos, especialmente durante el periodo de la Primera Guerra Mundial, también sucedieron varias tragedias, que enlutaron a la Escuela de Aeronáutica Militar.

Los primeros accidentes fatales de la Escuela se produjeron en 1914, cuando aún este Instituto no cumplía un año de existencia. Quienes perdieron la vida en forma sucesiva aquel año, fueron los tenientes Francisco Mery Aguirre, Alejandro Bello Silva y el Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas.²⁵

Tras conocerse la muerte del primer mártir, el teniente Mery, el domingo 11 de enero de 1914, en forma espontánea y simultánea, nació la idea de rendirle un homenaje en forma de monumento. En honor a la verdad, se debe señalar que esta concepción tuvo dos orígenes, por una parte está la idea del Teniente Coronel Eduardo Medina Meza, Comandante del Grupo de Artillería de Montaña N°3 "General Aldunate" y la otra, por parte del Capitán Manuel Ávalos Prado, jefe directo del fallecido Teniente Mery.²⁶

En este caso nos centraremos en esta última. Al respecto se puede señalar, que existe una comunicación los días 14 y 15 de enero de 1914, entre el Capitán Ávalos y el General Arístides Pinto Concha, a la sazón Inspector de Aeronáutica Militar.²⁷

A continuación, se transcribe el mensaje del Capitán Ávalos Prado al General Pinto Concha, de fecha 14 de enero de 1914:

"Solicitando de esa Inspeccion, la autorizacion necesaria para erijir en el punto preciso donde cayó el Sr. Teniente Mery, una pequeña pirámide de ladrillo revestida con cemento ó de piedra y para colocar en una de sus caras una plancha de mármol con el nombre del extinto y con la fecha del accidente."²⁸

Respuesta del General Pinto al Capitán Ávalos, de fecha 15 de enero de 1914:

"Estimo laudable la idea de recordar la muerte del Teniente Mery colocando un signo en el punto donde cayó cumpliendo con su deber y creo que á fin de no estorbar los ejercicios del Aeródromo podría ahí colocarse una plancha de mármol con la inscripción correspondiente".²⁹

²⁵ Vergara Paredes, Sandrino, "El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena", Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018, p. 63-65.

²⁶ *Ibidem*, p. 10.

²⁷ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°112, del 15 de febrero de 1913, p.1430.

²⁸ Extraído del Libro de Notas Enviadas a la Inspección, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 614, de fecha 14 de enero de 1914. Archivo Histórico de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

²⁹ Extraído del Libro de Notas Llegadas, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 108, de fecha 15 de enero de 1914. Archivo Histórico de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

El Bosque, Enero 14 de 1914.

A la

INSPECCION JENERAL DE AERONAUTICA,

Santiago.

Solicitando de esa Inspeccion, la autorizacion necesaria para erijir en el punto preciso donde cayó el Sr. Teniente Mery, una pequeña pirámide de ladrillo revestida con cemento ó de piedra y para colocar en una de sus caras una plancha de mármol con el nombre del extinto y con la fecha del accidente.

M.A.P.

Imagen N°4

Extraído del Libro de Notas Enviadas a la Inspección, año 1914, de la Escuela de Aeronáutica Militar, Hoja N° 614, de fecha 14 de enero de 1914.

Archivo Histórico de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

Como es posible apreciar, en la primera misiva, el Capitán Ávalos hace alusión a un monolito en homenaje al teniente Mery. Sin embargo, en la respuesta del General Pinto, se puede constatar que la intención inicial del Capitán no prosperó de la forma que él la solicitaba, debido a las aprensiones del General, pues en caso de instalarse un monolito en medio del aeródromo, este podría haber afectado las actividades aéreas que allí se realizaban.

No obstante lo anterior, igualmente se instaló una piedra en el lugar donde perdió la vida el malogrado Teniente Mery.³⁰ Asimismo, se debe considerar que desde la muerte del teniente Mery en enero de 1914, debieron transcurrir poco más de tres años, pero finalmente se materializó el objetivo, pues el día 15 de abril de 1917, fue inaugurado el Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena, en homenaje a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber.

³⁰ Flores Álvarez, *Opus Citatus*, p. 148.

Hasta el momento no se han encontrado rastros de aquella piedra.

Este gran logro, se obtuvo en gran medida gracias a la iniciativa y a la gestión del Capitán Manuel Ávalos Prado.³¹



Imagen N°5

En esta fotografía se puede apreciar al Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Extraída del Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

En el intertanto se debe señalar, que el 13 de marzo de 1915, el Capitán Ávalos después de dos años al mando de la Escuela, dejó el cargo en manos de un Oficial Jefe, el Mayor Carlos Lira Quintanilla. Sin embargo, durante el resto del año, se mantuvo como Jefe del área de vuelo del Instituto.³²

El paso del Capitán Ávalos Prado por la Escuela de Aeronáutica Militar se extendió hasta el 19 de febrero de 1916, momento en que cumplió otro de sus sueños: Ingresar a la Academia de Guerra para realizar el curso de Oficial de Estado Mayor. Con este gran paso, él ampliaba su futuro profesional y podía con justa razón, proyectarse a llegar algún día al Alto mando Institucional.³³

³¹ Vergara Paredes, *Opus Citatus*.

³² Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado. Extraído del Archivo General del Ejército.

³³ Marín Rodríguez, *Opus Citatus*.. p.8

EL LEGADO DEL CAPITAN MANUEL ÁVALOS PRADO

Para resumir la importante labor del Capitán Ávalos en la Escuela de Aeronáutica Militar y en la Aviación Militar en general, se puede señalar que él se hizo cargo del proyecto en su etapa embrionaria, cuando estaba todo por hacerse, ya que antes no habían pilotos militares en el país y más aún, no habían instalaciones preparadas para iniciar una Escuela, ni siquiera una cancha adecuada para que volaran los aviones, pues en esa época en la Chacra de lo Espejo, futura Base Aérea El Bosque, había plantaciones de álamos y eucaliptus, los cuales ponían en riesgo las actividades aéreas. Por esta razón, poco a poco hubo que ir talando los árboles y al mismo tiempo, con la ayuda de bueyes, ampliando y emparejando la cancha.³⁴

Asimismo, el Capitán Ávalos tuvo que gestionar la construcción de las primeras edificaciones, los hangares de madera, las oficinas administrativas, las salas de clases de aquella época, que se encontraban ubicadas en el actual parque frente al casino de Cadetes e incluso, como ya se ha señalado, dar el puntapié inicial al Monumento a los Mártires de la Aviación Militar chilena.³⁵



Imagen N°6

***En la fotografía se pueden apreciar las primeras edificaciones de la Escuela de Aeronáutica Militar (sector centro izquierda)
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".***

Igualmente, se debe reconocer que junto con desempeñar eficientemente sus labores como Director, con todo lo que esto implica, paralelamente debió hacerle instrucción aérea a los primeros 11 alumnos pilotos, pues él era el único instructor de la Escuela.³⁶

³⁴ Alarcón Carrasco, *Opus Citatus*, p. 82

³⁵ Vergara Paredes, *Opus Citatus*, p. 10

³⁶ Extraído del Diario "El Mercurio" del Lunes 24 de febrero de 1913.

Felizmente, los frutos de su arduo trabajo comenzaron a verse aquel mismo año, pues en la Gran Parada Militar del 19 de septiembre de 1913, él acompañado de cuatro de sus alumnos más aventajados, los tenientes Urrutia, Mery, Urzúa y el Sargento 1° Page, pudo pasar volando en aquella importante ceremonia.³⁷



Imagen N°7

En la fotografía se puede apreciar al Presidente de la República don Ramón Barros Luco (izquierda), observando la Escuadrilla de aviones de la Escuela de Aeronáutica Militar Extraída de la Revista Sucesos de septiembre de 1913.

Con el correr del tiempo, la Escuela de Aeronáutica Militar liderada por el Capitán Ávalos, se fue consolidando como un referente no sólo a nivel nacional, sino también más allá de las fronteras, pues en 1915 recibió a dos prestigiosos Oficiales extranjeros, los tenientes Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, padres de la aviación militar uruguaya³⁸. Después de ellos, serían decenas de Oficiales de países vecinos, los que pasarían por las aulas de esta Escuela y se formarían en el arte de volar.

Asimismo, se puede agregar que desde este Instituto, egresaron distinguidos próceres de la aviación militar chilena, como los Tenientes Dagoberto Godoy Fuentealba y Armando Cortínez Mujica, además del Capitán Diego Aracena Aguilar, quienes con sus hazañas cubrieron de gloria a su patria, al realizar proezas nunca antes ejecutadas por hombre alguno, como efectuar los primeros cruces de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, o el gran raid a Brasil. Cabe destacar, que todos ellos tuvieron un denominador común, los tres fueron alumnos del Capitán Manuel Ávalos Prado.³⁹

³⁷ Extraído del Diario "El Mercurio" del viernes 19 de septiembre de 1913.

Extraído de la Revista Sucesos del septiembre de 1913.

³⁸ Extraído del Libro "Notas Llegadas de la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica, p. 0312.

³⁹ L.F.J. Revista Chile Aéreo. "La Escuela de Aviación Capitán Ávalos", s/f.

Luego en marzo de 1916, en el contexto de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana realizada en Chile⁴⁰, el Capitán Ávalos en reconocimiento a su experiencia, fue uno de los representantes del país anfitrión, a pesar de que él ya no tenía directa relación con la Aviación Militar, pues como ya se ha visto, se encontraba realizando el curso de Oficial de Estado Mayor en la Academia de Guerra.⁴¹

Por otro lado, se debe señalar que el día 10 de febrero de 1917 a las 18:30 hrs., el Capitán Manuel Ávalos Prado, contrajo matrimonio con la señorita Inés Silva Mandiola.⁴² Al respecto se puede agregar, que dentro de las tradiciones de la Escuela de Aviación, se indica que los árboles que hace años atrás circundaban el parque en torno al Monumento a los Mártires, fueron plantados o donados por la señora Silva de Ávalos. Hoy en día de todos ellos, al parecer sólo se conservarían tres araucarias australianas.⁴³



Imagen N°8

En la fotografía se puede apreciar a la señora Inés Silva Mandiola, viuda de Ávalos, frente al busto del Capitán Ávalos en la Escuela de Aviación el año 1973. Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Lamentablemente, el prócer fundador de la Escuela de Aeronáutica Militar, no pudo disfrutar por mucho tiempo de sus logros familiares y profesionales, ya que durante la apoteósica recepción que se le realizó a su ex-alumno, el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba en diciembre de 1918, con motivo

⁴⁰ Boletín Informativo N° 3, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, 2016.

⁴¹ Flores Álvarez, *Opus Citatus*, p. 230.

⁴² Información extraída del Registro de Matrimonio en la Circunscripción de Santiago, N°106 del 10 de febrero de 1917.

⁴³ Villalobos Chaparro, Edgardo, "Historia de la Fuerza Aérea de Chile", Editorial de la Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 2001, Tomo I, p. 129.

del cruce de los Andes, él cayó fulminado por el tifus exantemático, una enfermedad que asoló al país en aquella época, falleciendo el día viernes 03 de enero de 1919, cuando sólo tenía 34 años de edad.⁴⁴

Inicialmente, el Capitán Ávalos fue sepultado en el cementerio católico de Santiago, sin embargo, el año 1974 fue trasladado al Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile, ubicado en el Cementerio General de Santiago, lugar donde descansan sus restos actualmente.⁴⁵



Imagen N°9

En la fotografía se puede apreciar a los Cadetes Rodrigo Toledo (izquierda) y Agustín García (derecha), junto a la tumba del Capitán Ávalos en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea. Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Dentro de los primeros homenajes realizados en su honor, se puede señalar que estuvieron las palabras del teniente Dagoberto Godoy en el cementerio:

"¿Quién no pensó que el Capitán Ávalos sería el aviador héroe de Chile en caso de una guerra?.....

Luego agregaba:

Deseo señores que la lápida inscrita no separe para siempre del mundo de los vivos, al que fuera mi capitán Ávalos y pueda ofrendarle mis laureles que han sido conquistados gracias a sus inolvidables enseñanzas y consejos, los que en gran parte a él le corresponden.

Mi capitán: oíd mi ofrenda, aceptadla, es lo único que tengo que brindaros. Subís no ya en alas del ave mecánica, llegarás donde no hay envidias ni traiciones y donde recibiréis vuestro merecido galardón".

"Adiós maestro. "¡Descansad en paz!"⁴⁶

⁴⁴ Diario La Nación 04 de enero de 1919, Pág. 11

⁴⁵ Alarcón Carrasco, *Opus Citatus*, p. 126.

⁴⁶ Diario La Nación 05 de enero de 1919, Pág. 11

Poco tiempo después en la década de 1920, la Escuela de Aeronáutica Militar cambió de nombre y pasó a ser denominada hasta el presente como Escuela de Aviación. En este mismo contexto, junto con la llegada de nuevo material de vuelo británico, se bautizó al avión de instrucción modelo Avro 504 N°78 como “Capitán Ávalos”.



Imagen N°10

***En la fotografía se puede apreciar al avión Avro 504 N°78 bautizado “Capitán Ávalos”
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”.***

Sin embargo, el homenaje más grande se produjo el 08 de diciembre de 1944, cuando la propia Escuela de Aviación que él formó, en una solemne ceremonia presidida por el General del Aire Manuel Tovarías Arroyo, siendo Director del Instituto el Comandante de Escuadrilla Jorge Gana Eastman⁴⁷, recibió su nombre como patronímico, pasando a ser desde ese momento la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos”.⁴⁸

⁴⁷ En 1944 el grado de Comandante de Escuadrilla era equivalente a un actual Comandante de Grupo.

⁴⁸ Extraído de la Orden del Día de la Escuela de Aviación N°276, del sábado 2 de diciembre de 1944, f. 0263.

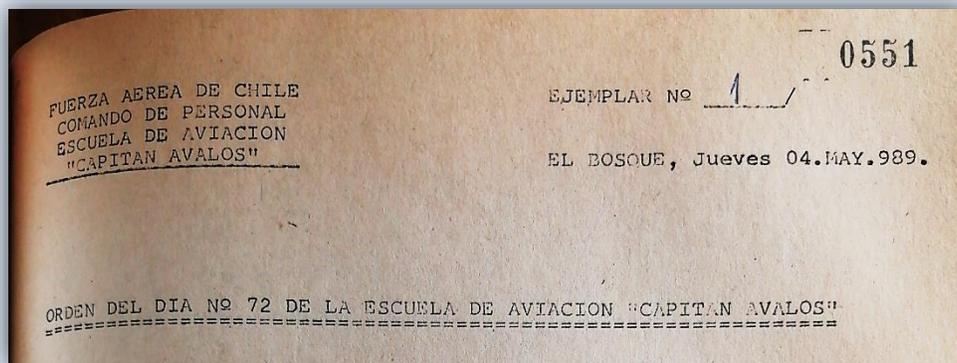


Imagen N°11

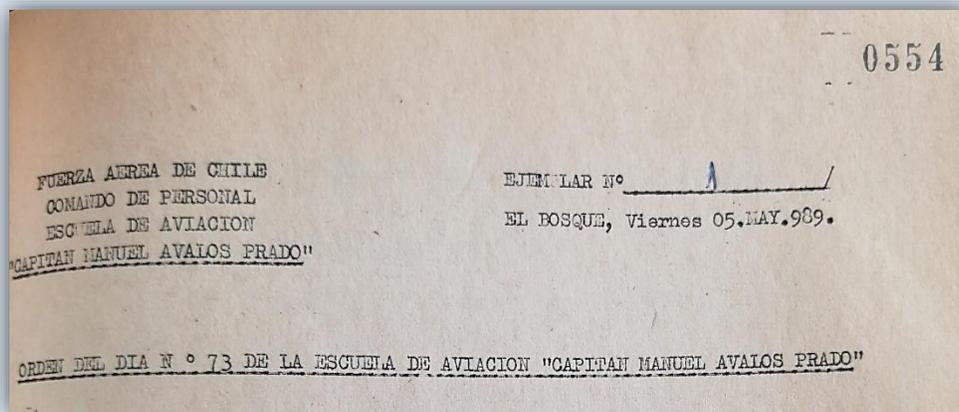
En la fotografía se pueden apreciar los momentos previos al descubrimiento de la placa, que denominó a la Escuela de Aviación como "Capitán Ávalos", el 08 de diciembre de 1944.

Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Cabe agregar que en mayo de 1989, se efectuó la última modificación al respecto, pues bajo el mando del Coronel de Aviación (A) Jaime Parra Santos y como queda consignado en las siguientes Ordenes del Día, la Escuela de Aviación pasó de ser "Capitán Ávalos" el 04 de mayo, a "Capitán Manuel Ávalos Prado" desde el 05 de mayo hasta el presente.⁴⁹



⁴⁹ Extraído del Libro de Orden del Día de la Escuela de Aviación de 1989.



Imágenes N°12 y N°13

**Órdenes del Día N°72 y N°73, de los días 04 y 05 de mayo de 1989 respectivamente.
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".**

En relación al devenir histórico de la centenaria Escuela de Aviación, que en sí misma es el principal legado del Capitán Manuel Ávalos Prado, se puede agregar que el año 1926, asumió la dirección del plantel el entonces Mayor, Arturo Merino Benítez, cuya figura cambió para siempre a la aviación chilena. Este último, luego de obtener su certificado de Piloto de Guerra a los 40 años y al igual que el Capitán Ávalos, predicando en todo momento con el ejemplo, logró independizar a la Aviación Militar, fusionándola con la Aviación Naval, dando vida a la Fuerza Aérea de Chile el 21 de marzo de 1930.⁵⁰

Volviendo a la Escuela, se puede señalar que otro de los importantes hitos en su Historia, se produjo el año 1942, cuando ingresó la primera promoción de cadetes, con esto se logró la total independencia de la Fuerza Aérea, de las otras Instituciones la Defensa Nacional, pues hasta la fecha, para conformar la planta de Oficiales, se seguía dependiendo de egresados de las Escuelas Militar y Naval.⁵¹

De igual forma, otro de los hitos relevantes dentro de la Historia del plantel, se dio el año 2000, cuando ingresó la primera promoción de mujeres, pudiendo desde ese momento en adelante, hacer carrera militar en la Institución, al igual que lo habían hecho los hombres desde varias décadas atrás.⁵²

El material aéreo empleado en la Escuela a lo largo de estos cien años, dista mucho del empleado por el mismo Capitán Ávalos en sus inicios, el cual se fue modernizando de acuerdo a los avances tecnológicos. Haciendo un breve repaso, se puede destacar que la instrucción se inició en 1913 con los Blériot XI de origen francés; posteriormente en la década de 1920 llegaron los Avro 504, primeros aeroplanos doble comando de origen inglés; más adelante en la década de 1930 entraron en escena los Focke Wulf FW-44 alemanes; en las décadas siguientes llegaron los aviones norteamericanos Fairchild PT-19 "Cornell", Vultee BT-13 "Valiant", North American AT-6 "Texan", Beechcraft B-45 "Mentor" y Cessna T-37 "Tweety Bird", este último, el primer avión a reacción de la Escuela, hasta

⁵⁰ Pizarro Soto, Alejandro, "El Comodoro Merino Benítez, El Hombre del Destino", Ediciones de la Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, 1994.

⁵¹ Barriga Kreft, Sergio, Reseña Histórica del Curso de Cadetes 1942-1943, de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", Imprenta Carabineros de Chile, Santiago de Chile.

⁵² Villalobos Chaparro, Edgardo, "20 años desde las Primera mujeres Cadetes de Aviación", Revista Aerohistoria N°8, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, agosto del 2020.

llegar al presente con el avión de instrucción Piper PA- 28 "Dakota" y el ENAER T-35 "Pillán", de fabricación chilena.

Finalmente, se puede señalar que hoy en día la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", más que una Escuela de vuelo como lo fue en sus inicios, es un Instituto militar de Educación Superior reconocido como tal y acreditado por la CNA, que tiene por misión: Seleccionar y formar integralmente a los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Este es el principal legado del Capitán Ávalos, del cual, a más de 100 años de su partida, se sentiría muy orgulloso.

Sandrino Vergara Paredes*

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Archivo General del Ejército, Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, año 1911.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, año 1913.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro de Notas Enviadas a la Inspección, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 614, de fecha 14 de enero de 1914.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro de Notas Llegadas, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 108, de fecha 15 de enero de 1914.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro "Notas Llegadas de la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro Orden del Día de la Escuela de Aviación de 1944.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro Orden del Día de la Escuela de Aviación de 1989.
- Alarcón Carrasco, Héctor, "Manuel Ávalos Prado, Primer Aviador Militar", Ediciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2017.
- Barriga Kreft, Sergio, Reseña Histórica del Curso de Cadetes 1942-1943, de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", Imprenta Carabineros de Chile, Santiago de Chile.

* Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Profesor de Historia y Geografía por la Universidad de Concepción, Magister en Historia Militar y Pensamiento Estratégico por la Academia de Guerra del Ejército, Magister en Docencia para la Educación Superior por la Universidad Central de Chile, Profesor de Historia Militar e Historia Aeronáutica de la Escuela de Aviación, "Capitán Manuel Ávalos Prado" de la Fuerza Aérea de Chile.

- Boletín Informativo N° 3, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, 2016.
- Contreras Guzmán, Víctor, “Historia de la Aeronáutica Militar de Chile”, Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1916.
- Diario “El Mercurio” 1913.
- Diario “La Nación” 1919.
- Flores Álvarez, Enrique, “Historia Aeronáutica de Chile”, Impreso en los Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile, 1950.
- Jahn Barrera, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.
- L.F.J. “La Escuela de Aviación Capitán Ávalos”, s/f.
- Marín Rodríguez, Guillermo, “El Capitán Ávalos y la Escuela de Aviación”, Reproducción de un artículo publicado en el Diario El Mercurio en Octubre de 1966 por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Navarrete Ciris, Mariano, “La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar”, Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911.
- Pizarro Soto, Alejandro, “El Comodoro Merino Benítez, El Hombre del Destino”, Ediciones de la Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, 1994.
- Registro Civil, Registro de Matrimonio en la Circunscripción de Santiago, N°106 del 10 de febrero de 1917.
- Revista Sucesos 1913.
- Sánchez Varas, Alberto, Eduardo Molina Lavín, el Primer Piloto que voló en Ecuador, Revista Aerohistoria N°10, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
- Traub Gainsborg, Norberto, “Aristides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor”. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
- Vergara Paredes, Sandrino, “El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena”, Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018.
- Villalobos Chaparro, Edgardo, “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”, Editorial de la Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 2001, Tomo I.
- Villalobos Chaparro, Edgardo, “20 años desde las Primeras mujeres Cadetes de Aviación”, Revista Aerohistoria N°8, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, agosto del 2020.



AEROLINEAS ARGENTINAS – NUESTRA LINEA DE BANDERA

Aerolíneas Argentinas nació el 7 de diciembre de 1950 mediante un decreto del Presidente Juan Domingo Perón, a través de la unión de cuatro aerolíneas que ya volaban dentro de nuestro país.

La primera de ellas y quizás el antecedente más emblemático de Aerolíneas Argentinas, fue la empresa Aeroposta Argentina S.A., creada como filial de la Compagnie Générale Aéropostale de Francia, el 5 de septiembre de 1927.

El 1 de enero de 1929, se inauguraba la ruta desde el Aeródromo de Pacheco, Buenos Aires hasta Asunción del Paraguay. Meses más tarde, en julio de 1929 se estableció la ruta Buenos Aires - Mendoza - Santiago de Chile y en noviembre de ese mismo año iniciaría sus servicios aerocomerciales desde su cabecera en la ciudad de Bahía Blanca, hacia el sur de la Argentina.

Los franceses Jean Mermoz y Antoine de Saint-Exupéry se encontraban entre sus primeros pilotos. Por problemas económicos y políticos, en 1931 la empresa suspendió sus servicios y el Estado Nacional le autorizó a funcionar bajo la órbita del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Correos y Telégrafos por el término de 6 meses. Esta primera aerolínea estatal es conocida como la "Aeroposta Nacional", solamente a los fines jurídicos. En 1932 las autoridades del Poder Judicial cambian la denominación jurídica e igualan los nombres de la empresa: Aeroposta Argentina S.A, comenzando a volar el 1 de junio de ese mismo año.

Por otra parte, estuvieron vinculadas también, las Sociedades Mixtas: Aeroposta Argentina, A.L.F.A., FAMA y Z.O.N.D.A., las que pasaron a formar parte del patrimonio del Estado, mediante el Decreto N° 10.459, sancionado por el Poder Ejecutivo a cargo del Presidente Perón, comenzando a operar el 14 de mayo de 1949, aunque no fue sino hasta el 7 de diciembre de 1950, en que es oficialmente creada como Aerolíneas Argentinas Empresa del Estado, por intermedio del Ministerio de Transporte argentino.



Hidroaviones Short S25 Sandringham

A grandes rasgos, Aerolíneas hereda los hidroaviones Short S25 Sandringham de A.L.F.A., con los que realiza los servicios sobre el Río de la Plata hasta Montevideo y sobre el litoral hasta Asunción. Los Douglas DC-3 de Aeroposta y Z.O.N.D.A., que le permitieron volar a destinos de cabotaje que eran inaccesibles hasta entonces, así como mantener las rutas internacionales de FAMA, empresa de la cual recibe los Douglas DC-4, con los que inaugura servicios a Santiago de Chile, Lima, Santa Cruz de la Sierra y São Paulo y los Douglas DC-6B, que le permitieron, por primera vez, la realización de vuelos nocturnos que llevaron el nombre de Aerolíneas Argentinas a destinos como Nueva York, La Habana, Lisboa, Dakar y Río de Janeiro.

También de FAMA, recibirá, por último, el material de vuelo Convair 240, los que se incorporarán en julio de 1951.



Bimotores Convair CV-240

Para este tiempo Argentina no contaba todavía con ningún aeropuerto de proporciones, por lo que el gobierno de Juan Domingo Perón construyó el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini en la localidad de Ezeiza, inaugurado el 30 de abril de 1949, para satisfacer esa necesidad. Aerolíneas estableció allí la base de sus operaciones comerciales.



Aviones Douglas DC-3 (El primero a la izquierda, preservado en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio en Chile)



Foto aérea del Aeropuerto Ministro Pistarini (Ezeiza) 1950

Fueron clave para el crecimiento de Aerolíneas los nombres de Alfonso Aliaga García y Dirk Wessels van Leyden, quien había sido piloto de la línea aérea francesa Aeropostal y tuvo gran influencia en la mejora de la calidad de los vuelos.

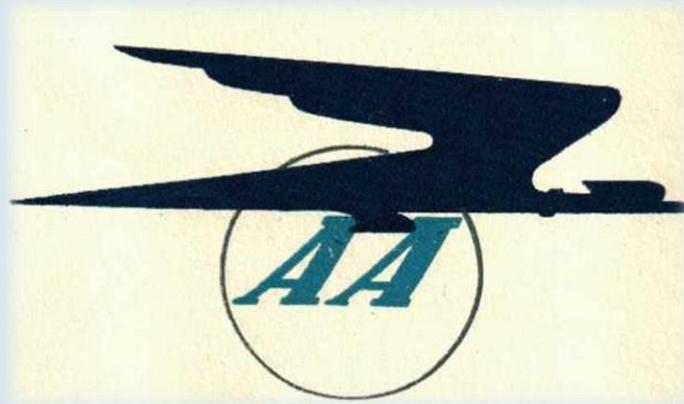
El 30 de noviembre de 1950, un nuevo galardón se agregará para Aerolíneas Argentinas, cuando el avión Convair LV-ADN, piloteado por el comandante Alfredo Pesagno y de copiloto don Stanley Lleuse, consigan rebajar el tiempo de vuelo, en la etapa entre Santiago de Chile y la ciudad argentina de Mendoza, conquistando un récord de vuelo de tan sólo 37 minutos, marca que rebajó en forma considerable la mejor performance lograda hasta la fecha.

El avión argentino había salido desde Los Cerrillos en Chile, a las 13 horas del día mencionado, para posarse en la losa del aeropuerto mendocino, a las 13.37 horas (hora chilena).

Era esta una nueva prueba de eficiencia de los servicios de “Aerolíneas Argentinas”, de sus ansias de progreso, siempre crecientes, renovadas, y muy especialmente, de la capacidad de sus pilotos y tripulación. El equipo que llevaba este Convair, que a escasos meses de iniciación de sus servicios, había cumplido esta magnífica hazaña de paz y progreso con el país hermano, fue la siguiente: comandante Alfredo Pesagno y copiloto Stanley Lleuse (ya mencionados más arriba); Radiooperador, Benito Peredia; Mecánico, Hugo Vossia; Comisario, Alejandro Mac Cullach y Auxiliar de Cabina, la señorita Thelma Kilberg.

El mismo año, era inaugurada la ruta Nueva York – Buenos Aires. Con la llegada al aeropuerto “Ministro Pistarini” en Ezeiza, del avión Douglas DC-6, LV-ADV, pilotado por el comandante Juan B. Acosta, se cumplía por primera vez con toda felicidad, el vuelo experimental en solo 21 horas. La ruta había necesitado de sólo una escala en Puerto España, capital de Trinidad & Tobago.

Para la memorable ocasión, se había congregado una crecida cantidad de público y autoridades, entre ellos, el Ministro de Transportes, Coronel Juan F. Castro; el Subsecretario Técnico, Coronel Angel Ricotti; altos funcionarios de ese Departamento de Estado; Legisladores; el Comodoro (R) Alfredo Pérez Aquino, Director del aeropuerto “Ministro Pistarini”; las autoridades en pleno de “Aerolíneas Argentinas” encabezadas por su gerente general Dirk Wessels van Leyden y representantes de la prensa nacional. Si bien el vuelo no constituyó una hazaña, fue el fruto de cálculos perfectos efectuados por quienes planearon la búsqueda y trazado de la ruta, para este nuevo servicio que fue denominado “Expreso El Pampero” en referencia a la velocidad y distancia recorrido por la corriente de viento de igual denominación, que se desplaza de sur a norte, por el territorio argentino.



Logotipo usado en la década de los 50.

En diciembre de 1951, después de tan solo un año de operaciones la Sociedad Interamericana de Prensa la designó como la mejor empresa aerocomercial del mundo, por su eficiente organización y la calidad de sus servicios.



Douglas DC-6B



Avro 748

En abril de 1958, el presidente de la empresa Juan José Güiraldes convenció al Presidente Argentino Arturo Frondizi de comprar seis nuevos aviones jet Comet IV, que recientemente habían inaugurado los vuelos comerciales en reactores a nivel mundial, con la condición de que Aerolíneas los pagaría más tarde.

Fue así que Aerolíneas recibe, el 2 de marzo de 1959 en el Aeropuerto Internacional Ezeiza, el primer jet de este tipo con el nombre de *“Las Tres Marías”*, adelantándose una vez más, a las otras compañías aéreas de Sudamérica y con los que mantuvo un crecimiento sostenido durante los años sesenta, inaugurando el 19 de mayo de 1959 el vuelo en jet a Europa (Londres, Madrid, París y Roma) y el 30 de ese mismo mes a los Estados Unidos. Cabe destacar que Aerolíneas fue la primera compañía en volar reactores en Latinoamérica.



De Havilland Comet IV



Sud Aviation Caravelle II

En abril de 1960 quedarían fuera de servicio los hidroaviones y en noviembre de ese año, los jets realizan los primeros vuelos de cabotaje, uniendo Ezeiza con Bariloche.

Luego, en enero de 1962 se incorporan los Sud Aviation Caravelle II y los Avro 748 para las rutas nacionales, en reemplazo de los Douglas DC-3 y DC-4. En 1963 se inauguró la ruta a La Paz, Bolivia.

A partir del año 1965, comenzó el reemplazo de los Comet IV por los Boeing 707-387 «Intercontinental» y gracias a esta última incorporación se comenzó a volar a Fráncfort, Alemania (Frankfurt).

En mayo de 1966, Aerolíneas Argentinas, tendrá a su cargo el transporte aéreo de la carga postal de primera clase en todo el país.

En enero de 1970 comienza a operar en forma regular el primero de los Boeing 737-200 (cuatro básicos y dos cargueros y más tarde tres «Advanced» y tres «Super-Advanced») encargados a Boeing y se desprograma definitivamente el Comet IV.

Dirección:
AVENIDA SANTA FE 1659



de la REPUBLICA

DIRECCION NACIONAL

AÑO LXXIV — Número 20.939

Buenos Aires, martes 1

Secretaría de Comunicaciones
EMPRESAS DEL ESTADO

AEROLINEAS ARGENTINAS. —

Tendrá a su cargo el transporte aéreo de la carga postal de primera clase en todo el país.

DECRETO N° 3.043 - Bs. As., 29/4/66

VISTO el adjunto expediente letra S. C., número 11.117, año 1966, por el que la Secretaría de Estado de Comunicaciones solicita la aprobación del contrato celebrado con la Empresa Aerolíneas Argentinas para el transporte aéreo de correspondencia de primera clase en todo el territorio nacional, y

CONSIDERANDO:

Que por las características y configuración del país, los transportes actuales de superficie no satisfacen plenamente las necesidades de orden público de los servicios postales, esencialmente cuando se trata de lugares apartados entre sí;

Que de los estudios realizados se ha previsto utilizar la programación de vuelos autorizados por la autoridad aeronáutica y a través de ella, la atención de las ciudades y localidades de mayor importancia del interior del país, con lo cual se beneficiará la totalidad de los habitantes cuando su correspondencia circule entre zonas que cuentan con escala-avión;

Que la utilización de la vía aérea permitirá a la Secretaría de Estado de Comunicaciones el perfeccionamiento de los servicios a su cargo mediante el empleo, en gran escala, de ese medio de transporte, que significará un sensible adelanto en la celeridad impuesta a la correspondencia;

Que en razón de las características especiales, el contrato que se aprueba en el presente decreto, está involucrado en las excepciones estatuidas por la Ley de Contabilidad en el artículo 56, inciso 3°, apartado i) por ser la empresa contratante concesionaria de servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros y tratarse, además, de una empresa estatal;

Por todo ello, atento lo solicitado por el señor Secretario de Estado de Comunicaciones y a lo propuesto por el señor Ministro Secretario en el Departamento de Obras y Servicios Públicos, El Presidente de la Nación Argentina, Decreta:

Artículo 1° — Apruébase el contrato suscripto con fecha 26 de abril de 1966, entre la Secretaría de Estado de Comunicaciones y la Empresa Aerolíneas Argentinas para realizar el transporte aéreo de la carga postal de primera clase, en todo el territorio nacional, obrante a fojas 8/12 del expediente número 11.117 SC/66.

Art. 2° — El gasto que demande el cumplimiento del contrato aprobado por el presente decreto, será atendido con cargo a los créditos que se incorporen en jurisdicción de la Secretaría de Estado de Comunicaciones.

Art. 3° — El presente decreto será refrendado por los señores Ministros Secretarios en los Departamentos de Obras y Servicios Públicos y de Defensa Nacional y firmado por los señores Secretarios de Estado de Comunicaciones y de Aeronáutica.

Art. 4° — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y vuelva a la Secretaría de Estado de Comunicaciones, a sus efectos.

ILLIA. — Miguel A. Ferrando. —
Leopoldo Suárez. — Antonio Pagés
Larraya. — Mario Romanelli.

Secretaría de Industria

INDUSTRIA

Prioridad de equipamiento para la instalación de una planta de pasta celulósica mecánica.

DECRETO N° 3.609 - Bs. As., 29/4/66

VISTO el expediente S. E. I. M. número 251.389/64, en el que la firma "Papelera Mar del Plata", Sociedad Anónima, Industrial y Comercial, solicita se le acuerden los beneficios del Decreto número 3.113/64 y



Boeing 707-387 Intercontinental



Boeing 737 200

En 1975 se incorporan los Fokker F-28 y el 31 de diciembre de 1976 se recibe al primer Boeing 747-200. Ese año, la empresa llamó a un concurso de proyectos arquitectónicos para su nueva sede en la esquina de las calles Rivadavia y Perú, a metros de la Plaza de Mayo. La propuesta ganadora fue de los arquitectos Clorindo Testa, Héctor Lacarra y Francisco Rossi, y el antiguo edificio —que había pertenecido a la tienda Gath y Chaves—, fue completamente transformado a un estilo moderno, y adecuado a la nueva función que tendría. Entre los años 1977 y 1978 comienza a funcionar el sistema de reservas y ventas automatizado.

En esos mismos años debido al auge de los pasajes aerocomerciales y debido al mundial de Fútbol a realizarse en Argentina, la aerolínea comienza a funcionar con un sistema de reservas y ventas automatizado.

A partir de 1978, los Boeing 727-200 operan desde Córdoba y Jujuy con salidas internacionales. También se abrieron nuevos destinos como Bogotá, Caracas, Ciudad de México, Miami, Los Ángeles y Montreal.



Boeing 727 200



Fokker F-28

Aerolíneas apareció en varias películas de Jorge Porcel (actor de comedia, argentino) de la época y junto con una reforzada estrategia de publicidad, comenzó a vender licencias a empresas fabricantes de juguetes para que produjeran modelos de sus aviones, una práctica que se mantiene hasta hoy en día.

En 1979, por decreto N° 808 del Poder Ejecutivo, Aerolíneas Argentinas se transformó en Sociedad del Estado. En 1980 se incorporó a la flota el Boeing 747SP y se abrieron las primeras rutas transpolares hacia Melbourne, Australia y Auckland, Nueva Zelanda.

En 1990, luego de que se cambiara su tipo societario de Sociedad del Estado a Sociedad Anónima (ARSA), la empresa fue vendida por el gobierno de Carlos Menem a la estatal española Iberia. La compañía se transfirió sin ningún pasivo, ya que antes el Estado absorbió su deuda. Los españoles pagaron 1.610 millones de dólares en títulos públicos y apenas 260 millones en efectivo, para conseguir el dinero se endeudaron y transfirieron el pasivo a la cuenta de la propia Aerolíneas Argentinas.

Tras comprar toda la compañía los españoles comenzaron a liquidar prácticamente todo. Vendieron oficinas comerciales en el país y el exterior, los simuladores de vuelo y las 28 aeronaves que conformaban la flota. También dismantelaron los talleres y levantaron decenas de rutas y escalas. La situación no mejoró y en el año 2000 se declararon en convocatoria de acreedores.

Durante esta etapa se vendieron aeronaves antiguas y muchas propiedades y algunos activos fueron dados en préstamo. Los problemas internos de Iberia y de sus filiales la llevaron a la bancarrota en 1994, momento en el que las acciones de Aerolíneas pasaron a la Sociedad Española de Participaciones Industriales, ente público del Estado español.

Durante esta etapa Aerolíneas unió sus operaciones con la línea aérea de cabotaje argentina Austral Líneas Aéreas. El gobierno español intentó vender sus acciones a American Airlines, que manejó la aerolínea por nueve meses, pero desestimó la oferta.

**EL VICEPRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
EN EJERCICIO DEL PODER EJECUTIVO
DECRETA:**

Artículo 1º — Ajustase el procedimiento establecido hasta la entrega de la posesión de Aerolíneas Argentinas S. A. a sus nuevos propietarios de conformidad con las siguientes pautas.

Art. 2º — Constitúyase AEROLINEAS ARGENTINAS S. A. la que se registrá por el estatuto que como Anexo I integra y forma parte del presente.

Art. 3º — Ordénase la protocolización del citado estatuto social a través de la Escribanía General del Gobierno de la Nación.

Art. 4º — Dispónese su inscripción en los Registros Públicos pertinentes.

Art. 5º — Suscríbese el Contrato de Transferencia de Acciones de AEROLINEAS ARGENTINAS S. A. y, cumplido, formalícese el Contrato General de Transferencia.

Art. 6º — Facúltase a los Sres. MINISTROS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y de ECONOMIA y al Sr. INTERVENTOR DE AEROLINEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO a suscribir los contratos referidos en el Artículo 5º.

Art. 7º — Notifíquese a los adjudicatarios.

Art. 8º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — DUHALDE. — José R. Dromí. — Antonio F. Salonia.



Boeing 747 200



Airbus A-310 (Registro: Mark Bess. Airlines.net)

En junio de 2001, Aerolíneas sufrió la peor crisis en su historia, se suspendieron vuelos a siete destinos internacionales y la aerolínea entró en convocatoria de acreedores (suspensión de pagos). En octubre del mismo año, el control de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas se cedió al Grupo Marsans (un consorcio español formado por las aerolíneas privadas Spanair y Air Comet), que adquirió el 92,1 % de las acciones.



McDonnell Douglas MD-88 (Fotografía: Michel Anciaux - Chile)

En 2002, la empresa salió de la convocatoria de acreedores luego de que un juez de Buenos Aires aceptó la reestructuración de su deuda. Ya por estas fechas Aerolíneas poseía una flota de aviones Airbus A310, Airbus A340-200, Boeing 737-200, Boeing 747-200, McDonnell Douglas MD-83 y McDonnell Douglas MD-88.



Airbus 340 200 (Fuente: Adolfo Malet Ollete. AviacionCR.net)

El 6 de diciembre de 2004, el Grupo Marsans crea Aerolíneas del Sur, filial chilena de Aerolíneas Argentinas, con aeronaves y recursos propiedad de Aerolíneas. En 2005 el Grupo Marsans intentó crear Aerolíneas del Perú como filial peruana de Aerolíneas Argentinas. La filial chilena volaba con bastante éxito y poseía un gran porcentaje del mercado aéreo nacional de Chile, pero la administración del Grupo Marsans, la llevó a la quiebra en octubre de 2008.

El 17 de julio de 2008, durante un acto de inauguración de obras realizadas en el Aeropuerto Internacional de Resistencia, la presidente Cristina Fernández de Kirchner anunció el proyecto de ley para la estatización de Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas y las demás empresas pertenecientes al Grupo Aerolíneas Argentinas. Para esto, se firmó un acta acuerdo entre el Estado Nacional (representado por Ricardo Jaime) y la empresa (representada por Eduardo Aranda Unzurrunzaga), fijando las pautas para la operación. Entre otros aspectos, las partes se comprometieron a que el precio de venta de las acciones fuera fijado por una evaluadora designada por la empresa y que, en caso de no ser éste aceptado por el Estado, una entidad imparcial debería realizar una nueva valuación, que sería la definitiva.

El 24 de julio, el gobierno envió al Congreso de la Nación el proyecto de reestatización de Aerolíneas Argentinas. El 22 de agosto de 2008 el proyecto fue aprobado en Diputados por 167 votos a favor y 79 en contra, y fue remitido para su tratamiento por el Senado. El día 3 de septiembre de 2008, fue aprobado en el Senado por 46 votos en favor y 21 en contra 11, convirtiéndose en la Ley N° 26.412.

El 13 de julio de 2009, se designó por decreto presidencial a Mariano Recalde como miembro de la comisión. El día siguiente el directorio de Aerolíneas lo avaló como miembro y director de tal órgano, convirtiéndose en el presidente de la empresa.

Desde 2009 se modernizó la flota, se adquirieron simuladores de vuelo y crearon nuevas rutas de vuelo intercontinentales, nacionales y regionales. El 22 de mayo de 2009, para reemplazar a los MD-80, Austral firmó un contrato con el fabricante brasileño Embraer para la provisión de 20 aviones E-190.

El 3 de enero de 2010, Aerolíneas sumó un nuevo destino internacional, con vuelos regulares una vez por semana a Salvador de Bahía, Brasil. A mayo de 2010 la ruta se operó con dos frecuencias semanales los días jueves y domingos, a bordo de los recientemente incorporados Boeing 737-700.

En ese enero, ocho meses después de la primera aeronave incorporada, se completó satisfactoriamente la llegada de las doce aeronaves Boeing 737-700 que se esperaba incorporar en la flota de Aerolíneas. Las matrículas son LV-BYY, LV-BZA, LV-GOO, LV-BZO, LV-CAD, LV-CAM, LV-CAP, LV-CBF, LV-CBT, LV-CBG, LV-CBS y LV-CCR. Todas las aeronaves poseen winglets, excepto los LV-BYY y LV-GOO.

Desde el 14 de marzo de 2010, acompañado de una nueva programación en todos los vuelos nacionales y regionales, Aerolíneas Argentinas inauguró el Hub Aeropuerto que consiste en ofrecer vuelos regionales desde el Aeropuerto Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires, para que los pasajeros en tránsito puedan realizar conexiones con vuelos nacionales e internacionales todo en un mismo aeropuerto. Esto implicó mover los vuelos a Asunción, Florianópolis, Santiago de Chile, San Pablo, Salvador de Bahía, Porto Alegre y Río de Janeiro que se operaban desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, para que comiencen a operar desde y hacia el Aeropuerto Jorge Newbery. Los vuelos a San Pablo y Río de Janeiro son los únicos que se siguen ofreciendo desde y hacia ambos aeropuertos.

El 17 de mayo de 2010, la presidenta Cristina Fernández de Kirchner y el CEO de Aerolíneas en su visita a Madrid, reinaugaron las oficinas que Aerolíneas había adquirido originalmente en 1969 cuando era estatal y que se habían dejado de usar desde y durante la gestión privada. El mismo día el gerente europeo de Aerolíneas anunció el interés de la aerolínea argentina en abrir un Hub en Madrid o Barcelona, para llegar a destinos europeos. Entre los anunciados estaban París y Londres.

El 9 de junio de 2010, el Grupo Aerolíneas presentó su nueva imagen para todas sus marcas y áreas de la empresa (Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas, Aerolíneas Argentinas Cargo, Aerohandling, Jet Paq y Optar). Un cambio renovador, nunca antes visto en la historia de la empresa, elevando en el nuevo esquema que utilizaran sus aviones los colores de la bandera argentina, ya que en el esquema se incorporan por primera vez el color celeste y amarillo, además del blanco y gris plata. El cambio de

imagen era una de las prioridades de la nueva gestión Estatal. A las pocas horas de la presentación, la página web de la empresa fue actualizada completamente acorde a la nueva imagen.

El 14 de marzo de 2010 la empresa inaugura los vuelos denominados 'Corredor Federal'. Casi en simultáneo con dos aeronaves MD-80 se realizan los tramos de ida y vuelta por separado, Iguazú-Salta-Mendoza-Bariloche y Bariloche-Mendoza-Salta-Iguazú. Estos vuelos son operados dos veces por semana los días miércoles y sábados con aviones de Austral Líneas Aéreas.

El 20 de septiembre de 2010 fueron incorporadas las primeras dos aeronaves Embraer 190 para Austral Líneas Aéreas, en el marco de la ampliación y modernización de la flota; en total 22 aeronaves Embraer se incorporaron a la flota en cinco años. Las primeras dos aeronaves de este tipo poseen las matrículas argentinas LV-CDY y LV-CDZ respectivamente. Todas las aeronaves encargadas están configuradas para transportar a 98 pasajeros, y cada butaca cuenta con pantallas individuales para un mejor entretenimiento del cliente durante su vuelo, servicio nunca antes brindado en cabotaje por una línea aérea argentina.



Embraer 190

El 29 de noviembre de 2010 en la Casa Rosada la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, el CEO de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas Mariano Recalde y el CEO de Sky Team Marie Joseph Malé firmaron el acuerdo definitivo para que Aerolíneas Argentinas ingrese como socio pleno de Sky Team. Esto se tradujo como mayor prestigio internacional para la empresa y mejoras significativas para los pasajeros como por ejemplo más destinos internacionales, salones V.I.P. en todos los aeropuertos y común acumulación de millas en cualquiera de las aerolíneas pertenecientes a esta Alianza. Delta Airlines como miembro fundador de Sky Team mediante un comunicado oficial celebró la futura incorporación de Aerolíneas Argentinas a la alianza. El 29 de agosto del 2012, Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas se unen a SkyTeam, quedando así como el miembro número 18 y se convirtió en el primer miembro suramericano de la Alianza.

Tal como estaba programado, el jueves 3 de marzo de 2011 despegó desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza el Airbus A340-200 matrícula LV-ZRA de Aerolíneas Argentinas, para dar comienzo a los vuelos que unirían a partir de ese momento a Buenos Aires con la Ciudad de México. Los vuelos operan con cuatro frecuencias semanales que parten desde Buenos Aires los días lunes, martes, jueves y domingos.

Hacia más de tres años y bajo la gestión privada que Aerolíneas Argentinas había dejado de volar a la capital mexicana. La Ciudad de México fue el primer destino de largo radio que recuperó la empresa en la gestión estatal. El 16 de diciembre de 2013 comenzó a volar la ruta Buenos Aires-Nueva York, con un vuelo diario, partiendo de EZE a las 23:00 horas. Esta decisión implicó retomar una de las rutas emblemáticas de la compañía, abandonada durante la gestión de Marsans.

El 7 de febrero de 2011, según un informe de la oficina alemana de JACDEC (Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre) Aerolíneas Argentinas figuró entre las 10 empresas aéreas más seguras del mundo, que detalla que las diez compañías aerocomerciales más seguras son: British Airways, Air Canada, All Nippon Airways, Qantas, Finnair, Air Lingus, Air New Zeland, Aerolíneas Argentinas, TAP Portugal y Cathay Pacific.

La aerolínea consiguió transformarse en 2012 gracias a la ampliación de la flota de 21 a 71 aviones operativos y a la mayor conectividad entre ciudades del interior, la cantidad de pasajeros creció un 80 % entre el periodo 2008-2014, pasando de 5,3 millones a 9,7 millones.

Hacia 2013, según la Asociación Argentina de Derecho del Turismo, la aerolínea alcanzó 100 días de puntualidad perfecta, asimismo, las partidas de Aerolíneas Argentinas y Austral desde el Aeropuerto de Ezeiza tuvieron una puntualidad de 96,6 % y las llegadas de vuelos del 97,3 %, cifra superior al 27 % de puntualidad que tenía en 2007 antes de ser estatizada.

En octubre de ese año se anunció la incorporación de 20 aeronaves nuevas en el período 2016/2018, con una inversión de 1.800 millones de dólares, que permitiría una notable reducción de costos operativos y ahorro de combustible. A finales de ese año se incorporaron un Boeing 737-800 destinado a vuelos de cabotaje y regionales; un Airbus 330-200 y un Airbus 340-200 para vuelos internacionales. Se así alcanzó la meta de 66 aviones operativos. Ese año la cantidad de vuelos de la empresa aumentó alrededor de 20%.

El 5 de marzo de 2014, después de 25 años, Aerolíneas Argentinas mediante vuelos de su filial Austral Líneas Aéreas, retomó la ruta desde Buenos Aires-Aeroparque hacia la Ciudad de Paraná, capital de la Provincia de Entre Ríos. Los vuelos tienen una frecuencia diaria operados con aeronaves Embraer 190.

De esta manera, Aerolíneas vuelve a volar a todas las capitales del país, en junio de ese año el secretario de Transporte, Alejandro Ramos, adelantó que desde agosto Iguazú se va a conectar con las ciudades de Córdoba y Rosario, sumando un nuevo corredor federal. El destino misionero, convertido en una de las Siete Maravillas Naturales del Mundo, sumó una nueva conexión federal, como la que ya se lleva adelante con Salta y Bariloche, sin pasar por Buenos Aires.

En 2014, con motivo de la Copa Mundial de Fútbol 2014, el presidente de Aerolíneas Argentinas, Mariano Recalde, firmó un acuerdo con la brasileña Gol que permitió a las empresas comercializar vuelos en forma indistinta, y a los clientes acumular millas de ambas firmas.

Ese mismo año, con un 89% de ocupación, Aerolíneas Argentinas inauguró vuelos directos entre la ciudad de Bariloche y Rosario. El Grupo Aerolíneas llevó a cabo un programa de renovación de flota, la cual está compuesta hoy por aeronaves Airbus 330, Boeing 737-700/800 y Embraer 190.

En enero de 2015, Aerolíneas fue reconocida entre las 25 mejores firmas aerocomerciales del mundo, escalando fuertemente desde el puesto 95 en el que había sido ubicada en el ranking dos años antes.

El 28 de febrero de 2015, incorporó el primero de los cuatro Airbus 330-200 ordenados directamente al fabricante. Es el primer avión cero kilómetros de fuselaje ancho que se integra a la flota en 37 años (los anteriores fueron en 1978 los 747 jumbo de «Boeing»). Además, el Airbus 330-200 —que es el avión número 70 de la compañía— es el primero de la historia que la fábrica francesa entrega a Aerolíneas. En marzo llegó a acuerdos de colaboración con Korean Air para volar a Seúl y con la compañía rusa Aeroflot, para operar vuelos conjuntos a través de códigos compartidos.



Airbus A-330 200

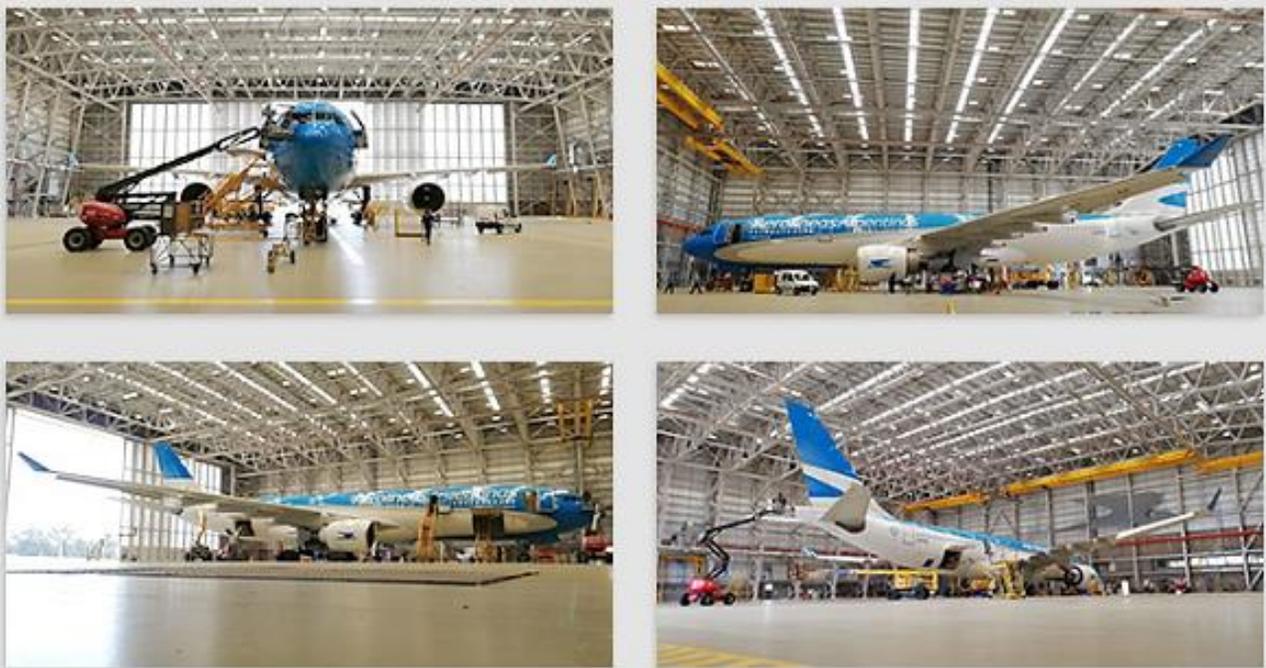


Centro de Formación - CEFEPRA

La Aerolínea construyó el Centro de Formación y Entrenamiento de Pilotos de la República Argentina por lo que los pilotos ya no necesitan ir al exterior para capacitarse, lo que implica un gran ahorro, además de generar divisas alquilando horas de simulador de vuelo a compañías extranjeras. También al año 2015 se inició la construcción del Hangar 5 en Ezeiza, que es el hangar más grande de Latinoamérica.

El 11 de marzo de 2015, Aerolíneas Argentinas incorporó un Boeing 737-800, matrícula LV-FVM, el marco de ampliación y modernización de la flota, con presencia del presidente de la compañía Mariano Recalde y el ministro de economía Axel Kicillof. El 21 de abril, la empresa incorporaba el segundo Boeing 737-800 con la matrícula LV-FVN. Y al finalizar el mismo mes llegaba el segundo de los cuatro Airbus A330-200 con la matrícula LV-FVI que fueron comprados directamente a la fábrica de Airbus en Francia.

La entonces presidente de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, inauguró en diciembre de ese año el nuevo Hangar 5, que demandó una inversión de 280 millones de pesos. Esta gigante infraestructura tiene una superficie de 11 mil metros cuadrados, cuenta con tecnología robótica y es el hangar más grande de Latinoamérica.



En enero de 2016 con la asunción de Mauricio Macri al poder ejecutivo, Isela Costantini asumió al cargo de CEO de Aerolíneas Argentinas.

El 25 de enero de 2016, la compañía incorporó a su flota el avión número 74, se trató de un Boeing 737-800, cero kilómetros, con matrícula LV-GFQ. Así mismo, el 20 de abril de 2016, se incorporó el avión número 75, un Embraer E190 que operará para su filial Austral Líneas Aéreas con matrícula LV-GAQ.

Constantini renunció al cargo de CEO de la aerolínea de bandera en diciembre de 2016. Tras su renuncia, fue remplazada por el número uno de Intercargo, Mario Agustín Dell'Acqua. En julio de 2018 asume como CEO Luis Malvido quien ocupó el cargo hasta diciembre de 2019.

La Flota actual de Aerolíneas Argentinas está compuesta por las por los siguientes modelos de aviones:

BOEING 737-700

ASIENTOS / SEATS: 8 CLUB ECONOMY,
120 ECONÓMICA
LARGO / LENGTH: 33,6 M
ENVERGADURA / WINGSPAN: 35,8 M
ALCANCE / RANGE: 6.370 KM



EMBRAER 190

ASIENTOS / SEATS: 8 CLUB ECONOMY,
88 ECONÓMICA
LARGO / LENGTH: 36,24 M
ENVERGADURA / WINGSPAN: 28,72 M
ALCANCE / RANGE: 4.448 KM



BOEING 737-800

ASIENTOS / SEATS: 8 CLUB ECONOMY,
162 ECONÓMICA
LARGO / LENGTH: 39,5 M
ENVERGADURA / WINGSPAN: 35,8 M
ALCANCE / RANGE: 5.765 KM



BOEING 737 MAX 8

ASIENTOS / SEATS: 8 CLUB ECONOMY,
162 ECONÓMICA
LARGO / LENGTH: 39,5 M
ENVERGADURA / WINGSPAN: 35,9 M
ALCANCE / RANGE: 6.500 KM



AIRBUS 330-200

ASIENTOS / SEATS: 24 CLUB CÓNDROR,
248 ECONÓMICA
LARGO / LENGTH: 58,82 M
ENVERGADURA / WINGSPAN: 60,3 M
ALCANCE / RANGE: 13.400 KM



El gobierno de Alberto Fernández designó a Pablo Ceriani como presidente de la empresa en diciembre de 2019. En mayo de 2020, Ceriani anunció que Aerolíneas Argentinas y Austral se

fusionarían hacia fin de este año a través de un proceso de integración. Además, se crearon dos nuevas unidades de negocios: una de mantenimiento y reparación de aviones para dar servicios a terceros y otra de transporte de carga.

En junio de 2020, a causa de la estricta cuarentena en el marco de la Pandemia de coronavirus, se debieron cancelar los vuelos regulares durante meses, sin embargo, los aviones de Aerolíneas se convirtieron en elemento fundamental para el abastecimiento logístico de insumos médicos desde la lejana China. Esto permitió preparar al sistema de Salud nacional para su hora más crítica. Esfuerzo que en la actualidad se continúa

La integración completa entre Aerolíneas y Austral se concretará el 1° de diciembre próximo, permitiendo la optimización de la gestión participativa del personal y la optimización de los recursos técnicos, estableciendo así una nueva sinergia para enfrentar los desafíos del porvenir, en estas primeras décadas del siglo XXI.

Aerolíneas Argentinas, ha alcanzado sus 70 años de existencia con una historia fecunda y llena de satisfacciones y también algunos sacrificios.

Su personal, factor fundamental de ese éxito, es su activo máspreciado, a todos ellos mujeres y hombres que la formaron en este viaje fecundo, representados en esta síntesis histórica, un simple pero profundo “Muchas Gracias” sin ustedes no hubiera sido posible.

Ahora de cara al futuro y otra vez en la cabecera de despegue, los invitamos a seguir comprometidos en su labor diaria garantizando para ese porvenir soñado mantenerla, Alta en el cielo.

Juan José Membrana

Instituto Nacional Newberiano
República Argentina



Bibliografía.

- ❖ Página de Wikipedia, 2020
- ❖ El Cielo es el límite – Aerolíneas Argentinas – 2003
- ❖ Página Histarmar, 2020
- ❖ Boletines Oficiales de la República Argentina.
<https://www.boletinoficial.gob.ar/busquedaAvanzada/primera>
- ❖ Revista Chile Aéreo N°222. Octubre – noviembre 1950.
- ❖ Archivo personal del autor.

Botón publicitario usado entre la década de los ochenta hasta 2012, en que se cambió de logotipo

Fotografías: Página Airlines, 2020
Archivo Aerolíneas Argentinas

“EL SERVICIO DE JUSTICIA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE: UNA RESEÑA HISTÓRICA Y JURÍDICA.”

En recuerdo de la Ilustrísima Corte Marcial de Ejército, Fuerza Aérea y Carabineros, de la Fiscalía de Aviación de Santiago, y de la Dirección de Finanzas y la Contraloría Interna de la Fuerza Aérea de Chile; todas destinaciones en las que serví como Abogado del Servicio de Justicia de ésta.

"Los procesos a que dieren lugar los delitos previstos en este código serán de competencia de los Juzgados de Aviación y se sujetarán al procedimiento establecido en el libro II, títulos I, II, y III, del Código de Justicia Militar, a excepción de los delitos cuyos imputados sean civiles."

(Artículo 201 del Código Aeronáutico)

Resumen

Las Fuerzas Armadas existen para la Defensa de la Patria y la Seguridad Nacional, por lo que el establecimiento de una jurisdicción militar distinta del sistema civil tiene su razón sustancial en permitirle a aquéllas robustecer directamente valores de trascendencia jurídica en el desempeño de sus funciones; como son la disciplina, la seguridad militar y la eficiencia operacional. Visto así, estos valores o bienes son de carácter instrumental en relación, a su vez, con los cometidos constitucionales que les asigna nuestra Constitución Política de la República y a los que ya precedentemente hemos hecho referencia; por lo que, en la medida en que se observen integralmente aquéllos, el cumplimiento de esos cometidos estará asegurado.

Pues bien, esta investigación es una breve reseña histórico jurídica del quehacer del Servicio de Justicia de la Fuerza Aérea de Chile; que, considera tanto al Escalafón de Justicia como a los Abogados y otros asesores jurídicos especializados de la Institución, todos quienes orientan administrativamente en los temas de Justicia Militar, legalidad, probidad y transparencia.

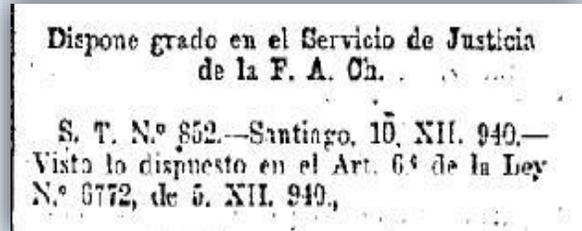
Palabras clave: *Justicia Militar, Servicio de Justicia de la Fuerza Aérea de Chile, Tribunales de Aviación.*

I.- INTRODUCCIÓN

El Boletín Oficial de la Aviación N°49, de fecha 7 de diciembre de 1936, publicó la Ley N° 5.952 de fecha 20 de noviembre de 1936, misma que entraría en vigencia el 1° de enero de 1937, donde se aumentaba en la planta de Oficiales, Tropa, Personal de Maestranza y Personal Civil de la entonces Fuerza Aérea Nacional. En ella se contemplaba explícitamente la creación de la planta de Oficiales de Justicia de la F.A.N., la que contemplaba las plazas de Auditor General; Auditor de 1ra. Clase; Auditor de 2da. Clase y un Secretario de Auditoría General.

Los profesionales elegidos para ocupar estos primeros cargos, fueron el Auditor de Aviación don Edelberto Alcaino Quijada como Auditor General; el entonces fiscal de Ejército don Raúl Magallanes Barros como Auditor de 1ª Clase; el entonces Asesor Jurídico de la Dirección de Aeronáutica don Alfonso Santa Cruz Barceló como Auditor de 2ª Clase y don Eduardo Hamilton Depassier como Secretario de Auditoría General.

A mediados de diciembre de 1936, el S. A. N° 287 vino a modificar el Reglamento Serie D. N°7 (Uniformes para Oficiales de la Fuerza Aérea Nacional), contemplando el uso de un fondo de paño de color de 3 mm. Que sobresalga bajo los galones para distinguir a los Oficiales de Administración (Plomo), Sanidad (Granate) y Justicia (Blanco).



El 10 de diciembre de 1940, mediante la Ley N° 6.772 que entró retroactivamente en vigencia el 1° de enero de 1940, se dispuso en la Fuerza Aérea de Chile establecer y homologar los grados para el Servicio de Justicia; de manera tal que, para los Oficiales de dicho Servicio de Justicia de la época, hubo cambios a ese respecto. Fue así como al Auditor General don Edelberto Alcaino Quijada, le correspondió el grado de Comodoro del Aire; al Auditor de 1ª Clase don Raúl Magallanes Barros, el grado de Comandante de Grupo; al Auditor de 2ª Clase don Alfonso Santa Cruz Barceló, el grado de Comandante de Escuadrilla; y al Secretario de la Auditoría General don Eduardo Hamilton Depassier, el grado de Capitán de Bandada.



Comodoro (J) Edelberto Alcaino Q.

Pues bien, estamos a días de conmemorar 80 años de esta efeméride de la Fuerza Aérea de Chile, lo que con toda justicia justifica realizar una breve reseña histórico jurídica del quehacer del Servicio de Justicia o Escalafón Judicial de la Fuerza Aérea de Chile; que, dicho sea de paso, está de aniversario el 25 de abril.

Este servicio, claramente, ha tenido funcionarios de connotación nacional como es el caso del Auditor General, el General de Brigada Aérea (J) Enrique Montero Marx; y otros muy queridos para mí como lo son los también Auditores Generales, los Generales de Brigada Aérea (J) Pablo Canals Baldwin y Renato Nuño Luco.

Ahora bien, este Servicio considera tanto al escalafón de Justicia que principia con los grados de Capitán de Bandada (J) y que culmina en el de General de Brigada Aérea (J), como a los Asesores jurídicos especializados de la Institución quienes orientan administrativamente en los temas de legalidad, probidad y transparencia.

A su vez, los miembros del Escalafón de Justicia están destinados ya sea a servir en los Tribunales de Aviación, perteneciente al ámbito más general denominado Justicia Militar y que de suyo tiene un código de la república como es el Código de Justicia Militar, como también tiene un código especial como lo es el Código Aeronáutico; o a asesorar jurídicamente a los mandos de las unidades y reparticiones institucionales.

Su piocha es de fondo color azul, y tiene a una espada como base de una balanza de la justicia cruzadas como emblema en su centro.



Distintivo según modelo año 1978 (11 cms de largo)

Creemos que, más adelante, debiera realizarse una investigación en detalle y más extensa de los Oficiales de Justicia que han servido en la Fuerza Aérea de Chile.

En fin, en este contexto, el establecimiento de una jurisdicción militar distinta del sistema civil tiene su razón sustancial en permitir a las Fuerzas Armadas robustecer directamente valores de trascendencia jurídica en el desempeño de sus funciones; ellos son la disciplina, la seguridad militar y la eficiencia operacional.

Estos valores o bienes son de carácter instrumental en relación, a su vez, con los cometidos constitucionales que les asigna nuestra Constitución Política de la República; esto es, en la medida en que se observen integralmente aquéllos, el cumplimiento de esos cometidos está asegurado. Debemos recordar que las Fuerzas Armadas existen para la Defensa de la Patria y la Seguridad Nacional.

En lo que atañe a su consagración constitucional debemos tener en consideración los artículos 83, inciso cuarto, y 101 de la Constitución Política; los artículos 1, inciso tercero, de la LOC de la Fuerzas Armadas y el artículo 21 de la LOC de Bases Generales de la Administración del Estado; el artículo 5º del COT y el artículo 4º del Código Civil. Todos ellos sin perjuicio del propio Código de Justicia Militar.

II.- Desarrollo

A) EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA JUSTICIA MILITAR EN CHILE

A continuación se estudiará, en forma breve, la evolución de la Justicia Militar en nuestro país, a fin de comprender mejor su actual institucionalidad.

En efecto, esta parte del presente trabajo estará centrada en el desarrollo que han tenido instituciones claves en la jurisdicción militar, como los tribunales militares, los fiscales militares, los auditores, las cortes de alzada, entre otros, desde los tiempos de la colonia española hasta el presente. Se hará mención, en consecuencia, de los procesos legislativos que han modificado, a lo largo del tiempo, nuestro sistema de Justicia Militar.

a. Legislación colonial

Como se sabe, Chile, al igual que el resto de la mayoría de los países de América Latina, fue parte de la colonia española hasta principios del siglo XIX. Ello no sólo implicó la importación de la cultura, religión, idioma y economía españolas, sino que, además, significó la adopción de gran parte de la normativa legal y reglamentaria peninsular.

En el campo que nos enfocamos, es evidente que la legislación española tuvo una gran influencia e impacto. En efecto, tanto en Chile como en la mayor parte de Latinoamérica, la tradición jurídica europea continental, transmitida por España durante la Colonia, se mantiene vigente en muchísimas materias hasta el día de hoy. Y la Justicia Militar no es una excepción a esta regla.

Ahora bien, en el Reino de España, la Justicia Militar nació, de forma sistematizada, a partir de las *“Ordenanzas de Su Majestad para el Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio”*, dictadas por el Rey Carlos III, en el año 1768. Dicha normativa implicó, por un lado, la adopción del modelo prusiano para las Fuerzas Armadas⁵³, que Chile hizo suyo a partir de finales del siglo XIX y que está vigente hasta el día de hoy; y, por otro, significó el compendio y sistematización de la normativa relacionada con deberes militares, jerarquía, disciplina y delitos castrenses. En consecuencia, las *Ordenanzas de Carlos III*, *“como se las llamaba comúnmente, tenían el objeto de fijar el régimen jurídico de la esfera castrense. Entre otras cosas, regulaban las obligaciones del militar de acuerdo con su grado, poniendo una especial atención en aquellos aspectos relacionados con el honor y la disciplina del soldado que servía a su majestad.”*

Pues bien, las referidas Ordenanzas constan de tres grandes “Tomos” o capítulos, los cuales, a su vez, están subdivididos en ocho “Tratados”, dentro de los cuales se regulan materias disciplinarias, jurisdiccionales y estatutarias del mundo castrense. Es de tal magnitud la importancia de esta regulación que incluso *“durante el proceso de independencia de los países americanos, los ejércitos locales y realistas enfrentados en los campos de batalla, compartían la vigencia de las Ordenanzas de Carlos III para la forma de organización de las tropas, manejo de la disciplina interna, estilo de comando, o en materia de justicia militar.”* Más aún, la mencionada legislación española tuvo aplicación directa en nuestro país hasta el año 1839 y fue, sin duda, una de las fuentes legales para el actual Código de Justicia Militar chileno.

Ahora bien, en lo que respecta al presente trabajo de investigación, cobra una especial importancia la regulación contenida en el Tomo III de las Ordenanzas; más específicamente, lo prescrito en su

⁵³ En tal sentido se ha señalado que “indudablemente, en el aspecto técnico, las Ordenanzas de Carlos III representan el triunfo de la escuela prusiana (...). Las unidades de combate están concebidas más para la ofensiva en terreno abierto, que para el asedio o la retirada. Federico II, cuyo genio guerrero ganaba cada día más admiradores, había impuesto en Europa nuevos conceptos estratégicos, en los que entraban, como premisas ineludibles, el aprovechamiento del terreno y su estudio anterior; una disciplina férrea entre sus soldados; y el máximo entrenamiento de éstos, con el objeto de que pudieran manejar el fusil con la mayor soltura posible.” En RODRÍGUEZ CASADO, VICENTE. 2014. El ejército y la marina en el reinado de Carlos III. Boletín IRA, (3), 129–156. <<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/boletinira/article/viewFile/9331/9749>> Pág. 131.

Tratado VIII, denominado *“De las materias de la justicia”*. Es precisamente en dicho Tratado en el que se regulan las materias relacionadas con el fuero militar, la orgánica de los tribunales castrenses, los delitos militares y los procedimientos a que éstos dan lugar.

Pues bien, en lo que dice relación con la regulación orgánica de los tribunales castrenses, las Ordenanzas consagraban, en primer lugar, como tribunales de primera instancia para la generalidad de las infracciones militares, a los Consejos de Guerra Ordinarios. En efecto, *“el Tribunal Militar que conocía delitos militares o que afectaban el servicio era el Consejo de Guerra, que variaba en su composición dependiendo del grado del acusado (...), pero que, en todo caso, significaba un tribunal criminal y disciplinario, en que el juzgamiento del “militar” se entregaba a sus “pares”, entendiendo por tales, aquellos que ostentan la calidad de militar. (...) El tribunal, en este caso, era integrado por el Capitán General de la Provincia, asesorado por el “Auditor” o “Asesor de Guerra” y por un ministro de fe de las actuaciones, denominado “Escribano”.*

Por otro lado, y en forma paralela al Consejo de Guerra Ordinario, existía el Consejo de Guerra de los Oficiales Generales. Este tribunal castrense tenía competencia para conocer de los delitos más graves y de aquéllos cometidos por oficiales. Por tanto, *“dicho órgano eleva su estándar de integración, ya que el Presidente del Consejo es el Capitán General o Comandante General, quien nombra a trece oficiales, de preferencia del grado de General, y si éstos no alcanzan, elegirá a Brigadieres y Coroneles, respectivamente (...).”*

“Para que las tropas se contengan en aquella exacta obediencia y disciplina militar que conviene al decoro y estimación de su destino; ordeno, que por todo crimen, que no sea de los exceptuados, en que no vale el fuero militar, sea el individuo que lo cometa (desde sargento inclusive abajo), juzgado por el Consejo de Guerra que tengo concedida facultad de formar para estos casos, a los regimientos de mis ejércitos, así de infantería, como de caballería y dragones (bien sean españoles o extranjeros) para todos los delitos que señala esta Ordenanza(..).”⁵⁴

En cuanto al procedimiento seguido en los Consejos de Guerra, la tramitación tiene importantes similitudes, en sus aspectos generales, a la que rige actualmente en el ordenamiento jurídico militar chileno. A saber, *“se distingue nítidamente una etapa de instrucción secreta y escrita en idioma español, (...) a cargo del Sargento Mayor o Ayudante y luego el juzgamiento propiamente tal, que efectúa el Consejo de Guerra.”* Como veremos más adelante, tanto el procedimiento español de las Ordenanzas como el procedimiento del Código de Justicia Militar chileno constan hasta hoy de dos fases, pese a la implementación de la Reforma Procesal Penal para el fuero común: una secreta o sumaria y otra plenaria, en la que recién las partes pueden hacer valer sus descargos.

No obstante, en lo que sí se aleja nuestra legislación castrense de las Ordenanzas de Carlos III es en lo que dice relación con el juzgamiento de civiles por parte de los tribunales militares. En efecto, el mencionado cuerpo normativo español, a diferencia de nuestro Código de Justicia Militar en su versión de hasta el año 2010⁵⁵, sólo por excepción, permitía que personas no uniformadas fueran parte de los procedimientos seguidos en los tribunales castrenses.⁵⁶

⁵⁴ ESPAÑA. 1768. Ordenanzas de S.M. para el régimen, disciplina, subordinación y servicio de sus ejércitos. Madrid, en la Oficina de Pedro Marín, Impresor de la Secretaría del Despacho Universal de la Guerra. Tratado VIII, Título V, artículo 1º.

⁵⁵ En efecto, a partir del año 2010, a través de la Ley N° 20.477 se excluyó de forma absoluta el juzgamiento de civiles por parte de los tribunales militares en tiempos de paz.

⁵⁶ Este era el caso de civiles que contribuyeren a la desertión de tropa por parte de algún uniformado.

b. Legislación nacional hasta el año 1925.

Luego de la Primera Junta de Gobierno de 1810 e, incluso, después de la Declaración de Independencia de 1818, nuestro país continuó utilizando gran parte de la legislación española heredada de los tiempos de la Colonia.

En lo que dice relación con la normativa militar, en Chile se mantuvo vigente la regulación emanada de las Ordenanzas de Carlos III hasta el año 1839, en que se promulga la “Ordenanza General del Ejército de Chile”. Si bien se trata del primer esfuerzo criollo para regular en forma autónoma las instituciones militares nacionales, lo cierto es que la nueva legislación castrense no se aparta sustancialmente respecto del cuerpo normativo español que la precedió, sino que constituye más bien una adaptación a las necesidades del naciente Ejército patrio y un intento por reafirmar el sentimiento nacional y, por consiguiente, distanciarse de las instituciones monárquicas.

*En este sentido, como se ha señalado, “la Ordenanza no significó, empero, ningún progreso significativo, pues se limitó a repetir las disposiciones añejas incluso en el siglo XVIII, cuando fueron formuladas. Esta Ordenanza fue más bien un obstáculo poderoso para el desarrollo y desenvolvimiento de un Ejército moderno en el país, ya que no resolvía problemas sentidos por los militares, como, por ejemplo, la cuestión del reclutamiento. Tampoco aumentaba los sueldos, mantenía los castigos medievales (...) y una disciplina clasista y retrógrada.”*⁵⁷

Sin perjuicio de lo anterior, hay que reconocer importantes avances en la regulación militar nacional. Por ejemplo, en cuanto a la calidad de uniformado, los artículos 7 al 10 de la referida Ordenanza General del Ejército expresaban que tenían el carácter de militares los soldados en todas sus graduaciones, los empleados de artillería y maestranza, los proveedores de víveres y sus dependientes, los músicos a contrata, armeros, mariscales de cuerpo, los cirujanos del Ejército, los empleados de hospitales militares, el auditor o asesor, el escribano de guerra y los capellanes castrenses.

Sin embargo, la regulación más importante tuvo relación con la creación de los organismos jurisdiccionales encargados de impartir justicia en materia castrense. En efecto, en virtud de la Ordenanza General del Ejército de Chile, los Tribunales Militares eran el Comandante de Armas, el Comandante General de Armas, el Comandante General de Marina, el Consejo de Guerra ordinario, el Consejo de Guerra de Oficiales Generales, la Corte Marcial o de Apelaciones y el General en Jefe. Esto supuso ya una verdadera institucionalización de la Justicia Militar chilena y el precedente de toda la regulación venidera en materia castrense, por ejemplo de los tribunales de Aviación materia de esta investigación.

En cuanto a la orgánica, cabe destacarse, en primer lugar, al Consejo de Guerra Ordinario. Dicho tribunal no sólo tomó el nombre de su predecesor español, sino que asumió prácticamente las mismas funciones al asignársele competencia para conocer todos aquellos delitos cometidos por militares que no tengan el rango de oficial. Es decir, este órgano jurisdiccional tenía la competencia sobre la generalidad de los asuntos penales y disciplinarios de la tropa. En cuanto a la competencia para conocer de los delitos cometidos por oficiales, ésta estaba entregada al Comandante General de

⁵⁷ MALDONADO, CARLOS. 1986. El ejército chileno en el siglo XIX. Génesis histórica del ‘Ideal Heroico’, 1810-1885. Centro de Estudios Miguel Enríquez (CEME). <http://www.archivochile.cl/Poder_Dominante/ffaa_y_orden/Sobre/PDffaasobre0015.pdf>, Págs. 42-43.

Armas, quien era el Intendente de la Provincia respectiva. Finalmente, cabe hacer mención a la creación de la Corte Marcial, como tribunal de segunda instancia en asuntos militares.

Es así es como *“los fallos dictados por el Consejo de Guerra son apelables ante la Corte Marcial, la que además conocerá, mediante el trámite de “consulta”, aquellos procesos en que no se interponga apelación, en aquellos casos en que la sentencia condene a “suplicio”, “destierro” o “presidio”, lo que implica que para poder ejecutar dichas penas se requiere la aprobación de la Corte Marcial.”*⁵⁸

Ahora bien, en cuanto a la integración del mencionado tribunal de alzada, su composición varió a lo largo del siglo XIX. En efecto, desde la promulgación de la Ordenanza, en el año 1839, la Corte Marcial estuvo integrada por los Ministros de la respectiva Corte de Apelación más dos representantes de los cuerpos armados. Dicha situación se mantuvo hasta el año 1866, fecha en que se eliminó la integración militar, y los tribunales de segunda instancia competentes pasaron a ser las Cortes de Apelaciones respectivas.

Ahora bien, la regulación de la orgánica recién mencionada se vio complementada, en el año 1875, con la promulgación de la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales (norma predecesora al actual Código Orgánico de Tribunales). En efecto, dicha ley enmarca a los órganos jurisdiccionales castrenses como tribunales especiales dentro del Poder Judicial chileno. Por otro lado, el nuevo cuerpo normativo, en forma complementaria a las Ordenanzas de 1839, determina la competencia de los Tribunales Militares.

Es así como, en su artículo 5º, la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales señala, como norma general de competencia, lo siguiente: *“A los tribunales que establece la presente ley estará sujeto el conocimiento de todos los asuntos judiciales que se promuevan en el orden temporal dentro del territorio de la República, cualquiera que sea su naturaleza o la calidad de las personas que en ellos intervengan, con las solas excepciones siguientes: (...) Nº4 Las causas por delitos meramente militares o que consistan en la infracción de las leyes especiales del ramo y no en la de leyes comunes, de las cuales conocerán los tribunales que el Código Militar designa”*.

De esta manera, el artículo 5º en su numeral 4º, le entrega la competencia exclusiva a los tribunales castrenses para conocer de los delitos militares. Adicionalmente, el numeral 5º del mismo artículo, le otorga facultades jurisdiccionales a los tribunales militares para conocer los delitos comunes cometidos por uniformados, al señalar, como una excepción adicional a las normas generales sobre competencia, que *“las causas por delitos comunes que cometan los militares estando en campaña o en actos de servicio militar, o dentro de sus cuarteles, todas las cuales quedarán sujetas al conocimiento de los tribunales que el Código designa.”* Como se ve, el mencionado artículo, en sus numerales 4º y 5º, es un precedente de lo que será el actual artículo 5º del Código de Justicia Militar.

c. El Código de Justicia Militar de 1925

Si bien en muchos aspectos la Ordenanza del Ejército de Chile de 1839 significó un importante avance en materia de jurisdicción militar, no fue sino hasta el año 1925 en que la normativa se encuadra en un cuerpo normativo acorde a la realidad e idiosincrasia chilenas.

⁵⁸ CEA, SERGIO y CORONADO, RICARDO. op. cit. Pág 88.

Es por ello que, tras la cruenta guerra civil de 1891 y los cambios significativos en materia política y económica que tuvieron lugar a consecuencias de ella, el Gobierno resolvió definitivamente dar avance a la idea de reemplazar la Ordenanza General del Ejército por un Código de Justicia Militar, de tal manera que durante la Vicepresidencia de don Luis Barros Borgoño se aprobó el primer proyecto de Código de Justicia Militar por medio del decreto ley N° 806 del 23 de diciembre de 1925; disponiéndose en su artículo 1º que comenzaría a regir desde el 1º de marzo de 1926, derogándose en todas sus partes –conforme a su artículo 4º- la Ordenanza del Ejército del 25 de Abril de 1839.

Es evidente que el nuevo cuerpo normativo pretendió responder a las necesidades de Chile y sus Fuerzas Armadas en los albores del siglo XX, alejándose, de este modo, de toda vinculación con el pasado colonial del país.

En este sentido, “el Código de Justicia Militar de 1925, surge como respuesta a las críticas que se efectuaron por la aplicación de normas indianas castrenses y de su casi completa recepción en las normas nacionales, en el ámbito de la judicatura militar, toda vez que, en la práctica, la Ordenanza General de 1839 carecía de identidad nacional propia y más bien, era un compendio refundido de normas anteriores a la Independencia provenientes de España.”⁵⁹

Pues bien, el Código de Justicia Militar trató en forma sistematizada todo aquello relacionado con la competencia de los tribunales militares y la orgánica jurisdiccional (Libro Primero); el procedimiento a seguirse ante la judicatura castrense (Libro Segundo); y, finalmente, una parte importante del catálogo de los delitos considerados militares por el mismo cuerpo normativo (Libro Tercero).

Por su parte, el Código se aplica a las Fuerzas Armadas y, a partir del año 1932, a Carabineros de Chile, como policía militarizada. No obstante, en su texto original, también se aplicaba en gran medida a civiles por la comisión de delitos contemplados en el Cuerpo Normativo y leyes complementarias, en calidad de autores o partícipes.

En cuanto a su orgánica en tiempos de paz, que es lo que nos convoca, el Código de Justicia Militar estableció *“la conformación de un tribunal militar con un Juez no letrado que correspondía al Comandante en Jefe de la respectiva División de Ejército o Zona Marítima. El Juez es asesorado por un Auditor que corresponde a un letrado, que es oficial de los escalafones profesionales de justicia militar. El instructor es un Fiscal Militar, que, por regla general, es letrado, perteneciente a los citados escalafones; excepcionalmente la mencionada función podía ser cumplida, ya sea como titular o subrogante, por un oficial no perteneciente al escalafón profesional”*.⁶⁰

En cuanto a la competencia en segunda instancia, ésta vuelve a recaer sobre la Corte Marcial, integrada por dos ministros de la Corte de Apelaciones de Santiago y tres miembros representantes de las Fuerzas Armadas. Ello significó un cambio importante debido a que, como se señaló más arriba, a partir del año 1866 se eliminó la integración militar de la Corte Marcial, recayendo, en procedimientos castrenses, la competencia de alzada sobre la Corte de Apelaciones respectiva.

⁵⁹ CEA, SERGIO y CORONADO, RICARDO. op. cit. Pág. 89.

⁶⁰ CEA, SERGIO y CORONADO, RICARDO. op. cit. Pág 92.

Finalmente, la Corte Suprema, en causas de jurisdicción militar y contiendas de competencia, se encontraba integrada por sus ministros más el Auditor General del Ejército.

Ahora bien, en lo tocante al procedimiento, éste se encuentra fuertemente inspirado por el Código de Procedimiento Penal del año 1906. En efecto, a grandes rasgos, el procedimiento regulado en el Código de Justicia Militar, al igual que en el proceso penal general, constaba de dos partes: en primer lugar, estaba la etapa de sumario seguido ante el juez instructor, caracterizado, conforme a los principios formativos del procedimiento, por ser un proceso inquisitivo, secreto, escrito en el que prácticamente no existía derecho a la defensa. En segundo lugar, estaba la etapa de plenario, instancia en la cual el acusado recién podía tener acceso al expediente y realizar, por escrito, sus primeros descargos o alegaciones.

Es importante dejar en claro, desde ya, que el procedimiento recién descrito no ha sufrido modificaciones sustanciales desde su instauración en el año 1925, encontrándose vigente en sus principales aspectos hasta el día de hoy, pese a la modificación del proceso penal general a raíz de la dictación del Código Procesal Penal del año 2000.



General de Brigada Aérea (J) Renato Nuño L.

Para concluir este apartado, es importante hacer una breve referencia a las reformas más importantes que ha sufrido el Código de Justicia Militar, desde su promulgación hasta hoy:

Cabe destacar, en primer lugar, el decreto con fuerza de ley N° 650 del año 1932, en virtud del cual se agregó en el Libro IV de aquel Cuerpo Legal un Título I sobre “Los delitos especiales de la Marina de Guerra”, siendo tomadas la mayoría de sus disposiciones del proyecto de don Luis Uribe y don Antonio Varas (...).⁶¹

Adicionalmente, y con el objeto de complementar esta nueva normativa de la Armada, se creó, al año siguiente, mediante la ley N° 5.209, la Corte Marcial para la Marina de Guerra, con asiento en la ciudad de Valparaíso. Estaba integrada por dos Ministros de Corte, más dos representantes de la Fuerza Naval.

En materia procedimental, “la ley N° 16.639 de 1967 introdujo al Código de Justicia Militar normas destinadas especialmente a ampliar los derechos procesales tanto de los procesados como de los perjudicados con el delito”.⁶²

En cuanto a los delitos y la ejecución de las penas, la ley 17.266 de 1970 tuvo por objeto endurecer las penas para los delitos de violencia innecesaria cometidos por parte de los cuerpos policiales o Fuerzas Armadas contra quienes estuvieran privados de libertad, con el objeto de obtener información o

⁶¹ DUVAUCHELLE RODRÍGUEZ, MARIO. Op. Cit. Pág. 14.

⁶² DUVAUCHELLE RODRÍGUEZ, MARIO. Op. Cit. Pág. 16.

alguna declaración. Además, consagró la posibilidad de sustituir de la pena de muerte por la pena de presidio perpetuo respecto de una serie de delitos militares.

Durante el Gobierno Militar, si bien fueron de uso frecuente los tribunales militares, incluso aplicándose la legislación para tiempos de guerra, no existieron reformas sustanciales al Código de Justicia Militar.

En efecto, por nombrar algunas modificaciones, cabe mencionar el decreto ley N° 51 de 1973 sobre atribuciones jurisdiccionales en tiempos de guerra; el decreto ley N° 1.769 de 1977 sobre intervención del personal letrado de Carabineros durante el procedimiento ante los tribunales militares; el decreto ley N° 2.059 de 1977 sobre implicancias y recusaciones en materia militar; el decreto ley N° 3.425 de 1980 sobre notificación de resoluciones relevantes al Fiscal General Militar; la ley 18.431 de 1985 que autoriza al Fiscal Militar para decretar la publicidad durante los procedimientos militares en caso de cumplirse una serie de requisitos establecidos por la misma ley castrense; la ley 18.749 de 1988 sobre reemplazo del relator de la Corte Marcial; etc.

A partir del retorno a la democracia, en nuestro país se llevaron a cabo una serie de reformas constitucionales y legales en todas las áreas del ordenamiento jurídico, incluyendo, por cierto, a la Justicia Militar.

Una de las reformas más significativas fue la ley N° 19.047 de 1991 (denominada “Ley Cumplido”, en alusión al entonces Ministro de Justicia, Francisco Cumplido) la que tuvo por objeto “reducir la competencia de los tribunales militares y ampliar los derechos de los intervinientes.”⁶³ Además, con el propósito de otorgar mayor independencia a los jueces, se estableció la inamovilidad de los ministros integrantes de las Cortes Marciales por un período de tres años desde su nombramiento. Por último, en materia procedimental, esta ley *“permite apelar de las resoluciones que concedan a los inculpados su libertad provisional, solicitar en el plenario, hasta la dictación de la resolución que recibe la causa a prueba, diligencias probatorias conducentes a demostrar los hechos como materia del juicio, lo que el Tribunal calificará en la citada resolución, asistir a las diligencias probatorias del plenario con los derechos que le corresponden a la parte y, finalmente, deducir recursos de casación en la forma o en el fondo contra las sentencias de las Cortes Marciales, cuando ello procediere y dentro de los plazos y con las formalidades señaladas por la ley.”*

En consecuencia, podemos afirmar que la denominada Ley Cumplido fue un importante esfuerzo por adaptar la judicatura militar a los valores de una sociedad democrática y a los tratados internacionales recientemente ratificados por Chile.

Finalmente, es necesario remarcar el hecho de que el Código de Justicia Militar fue excluido de la Reforma Procesal Penal llevada a cabo a finales de la década de 1990. En efecto, la ley N° 19.519 de 1997 que crea el Ministerio Público y lo incluye como órgano constitucionalmente autónomo dentro de la Carta Fundamental con el objeto dar marcha a la modificación general del proceso penal, excluye de manera explícita a la jurisdicción militar de dicha reforma.

⁶³ CEA, SERGIO y CORONADO, RICARDO. op. cit. Pág 95.

Lo anterior queda de manifiesto en el artículo 83, inciso final de la Constitución –agregado por la mencionada ley N° 19.519- al señalar que *“el ejercicio de la acción penal pública, y la dirección de las investigaciones de los hechos que configuren delito, de los que determinen la participación punible y de los que acrediten la inocencia del imputado en las causas que sean de conocimiento de los tribunales militares, como asimismo la adopción de medidas para proteger a las víctimas y a los testigos de tales hechos corresponderán, en conformidad con las normas del Código de Justicia Militar y a las leyes respectivas, a los órganos y a las personas que ese Código y esas leyes determinen”*.

Como se pudo apreciar a lo largo de este capítulo, durante toda nuestra historia institucional ha existido una extensa regulación de la jurisdicción penal militar para tiempos de paz, desde la época colonial española, pasando por la Ordenanza General del Ejército de 1839 hasta el Código de Justicia Militar de 1925.

B) TRIBUNALES DE AVIACIÓN

a. Evolución histórica

El Código de Justicia Militar, junto con establecer el contenido de la jurisdicción militar y de organizar los tribunales militares llamados a ejercerla, dispuso que por militar se entendía no sólo a los miembros del Ejército, sino además a los de la armada, carabineros y aviación. De esta suerte, los aviadores, en cuanto a la jurisdicción militar se refiere, eran juzgados por los tribunales militares creados en dicho Código.

El Decreto con Fuerza de Ley N° 221 de 15 de mayo de 1931, sobre Navegación Aérea, en su Título X estableció los tribunales aeronáuticos, compuestos por Juzgados de Aeronáutica, con asiento en cada una de las Zonas Aéreas en que se divide el país, cuya competencia consistía en conocer de las causas que dicen relación con la naturaleza de los servicios aéreos y de los accidentes y otros hechos que se estimen delictuosos y que provengan de los servicios aéreo, y de todos los asuntos y delitos contemplados o penados en dicha ley; y por la Corte aeronáutica, con asiento en Santiago, de organización similar a la Corte Marcial, y con competencia para conocer en segunda instancia de las mismas causas o asuntos antes señalados.



*Insignia oficial de la
Auditoría General de la Fuerza Aérea de Chile*

En consecuencia, a partir del año 1931, los aviadores quedaron sometidos a dos clases de tribunales: a los tribunales militares por los delitos militares; y a los tribunales de aeronáutica por los accidentes y otros hechos delictuosos y demás materias señaladas en el ya citado Decreto con Fuerza de Ley N° 221.

Esta situación fue radicalmente reformada mediante la dictación de la Ley N° 7.852, de 27 de octubre de 1944, que reemplazó la denominación de Tribunales de Aeronáutica por Tribunales de Aviación;

les entregó a éstos el conocimiento en primera instancia de todas las causas seguidas en contra de los aviadores, sea por delitos militares, sea por delitos o demás materias relacionadas con los servicios de aviación; y suprimió la Corte de aeronáutica, siendo sus funciones entregadas a la Corte Marcial, ahora llamada de Ejército, Fuerza Aérea y Carabineros.

b. Organización actual de los Tribunales de Aviación.

Actualmente, los Tribunales de Aviación son los siguientes: un Juzgado de Aviación que se organiza en Fiscalías de Aviación; la Ilustrísima Corte Marcial de Ejército, Fuerza Aérea y Carabineros situada en Santiago y la Excelentísima Corte Suprema.

Existe un Juzgado de Aviación para todo el territorio nacional, debiendo el Presidente de la República determinar su asiento, el que desde su instauración ha estado en Santiago.

No obstante lo anterior, el Presidente de la República, cuando las necesidades del servicio lo requieran, puede crear otros Juzgados de Aviación en una o más zonas del territorio y, en tal caso, determinar su asiento y límites jurisdiccionales.

El Comandante en Jefe de la respectiva Brigada Aérea tiene la jurisdicción militar permanente en el territorio de la República y sobre las fuerzas e individuos sometidos al fuero militar, según disponen los artículos 14-A y 16 del Código de Justicia Militar.

El Juzgado Institucional de Aviación se organiza del mismo modo que los homólogos del Ejército; de manera tal que cuenta con Fiscales de Aviación en cada una de las cinco actuales zonas o Brigadas Aéreas, así como con un Auditor de la Fuerza Aérea en cada asiento del juzgado institucional, si fuese más de uno. Todo, además del Auditor General de Aviación, según disponen los artículos 26 y 36 del Código de Justicia Militar.

Ahora bien, los Juzgados de aviación conocen de las siguientes materias:

a) En primera instancia, con las causas que dicen relación con la naturaleza de los servicios aéreos, de los accidentes y otros hechos que se estimen delictuosos y que provengan de los servicios aéreos, y de otros los delitos contemplados o penados por el Código aeronáutico, esto es el Decreto con Fuerza de Ley N° 221; y

b) En primera instancia, las causas que dicen relación con el personal de la Fuerza Aérea de Chile y que actualmente estén entregadas a los juzgados militares.

A su vez, la ilustrísima Corte Marcial conoce en segunda instancia, precisamente de las materias precedentemente indicadas. Finalmente, la excelentísima Corte Suprema es el más alto tribunal de justicia dentro de la organización de los Tribunales de Aviación, y al conocer de los recursos que la ley le ha confiado, no se integra con el Auditor General de Aviación, sino con los Ministros llamados a conocer de las causas del fuero común y, además, con el Auditor General del Ejército; acorde a lo dispuesto por el artículo 70-A del Código de Justicia Militar.

III.- Conclusión

Sobre la base de todo lo expuesto, bien podemos afirmar muy certeramente que tanto la administración de Justicia Militar en general como el Servicio de Justicia de la Fuerza Aérea de Chile,

han contribuido sobremanera a que las Fuerzas Armadas y esta última rama aérea en especial, cumplan en tiempo y forma sus obligaciones constitucionales; habiendo tenido desde la dictación, entre otros cuerpos normativos, tanto del código de Justicia Militar como del Código Aeronáutico, una muy positiva influencia en nuestra historia reciente.

Raúl Jesús Romero Goenaga⁶⁴

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Bibliografía:

1. ASTROSA Herrera, Renato. Código de Justicia Militar Comentado. 3ª. ed. Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1985.
 2. CASARINO Viterbo, Mario. Manual de Derecho Procesal. Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2005, Vol. II.
 3. CEA Cienfuegos, Sergio. Consideraciones Generales de la Justicia Militar en Chile. En: ENCUENTRO INTERNACIONAL de Derechos Humanos, Derecho Militar y Derecho Penal (1º, Brasil).
 4. CEA Cienfuegos, Sergio. Justicia militar. El objeto de la Justicia Militar. En apuntes de clase Santiago: Universidad de Chile, 2003.
 5. CEA Cienfuegos, Sergio. Justicia militar. Informe sobre reforma al Código de Justicia Militar. En apuntes de clase. Santiago, Universidad de Chile, 2003.
 6. CEA Cienfuegos, Sergio. Justicia Militar. Apuntes de clase. Santiago: Universidad de Chile, 2004.
 7. DUVAUCHELLE RODRÍGUEZ, MARIO. 1994. Las Fuerzas Armadas y Carabineros de Chile: su regulación constitucional y orgánica constitucional. Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile.
 8. NOZIGLIA Reyes, Pablo et al. Memoria de Prueba para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile, Santiago, 2008.
 9. REPÚBLICA DE CHILE: Código Aeronáutico
Código de Justicia Militar
Código Orgánico de Tribunales
Constitución Política de la República
- D. F. L. N° 1 "Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas"
D. L. N° 2.306 "Normas sobre Reclutamiento y Movilización de las Fuerzas Armadas"
Ley N° 6.772
Ley N° 7.421
Ley Orgánica Constitucional de la Fuerzas Armadas
Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado

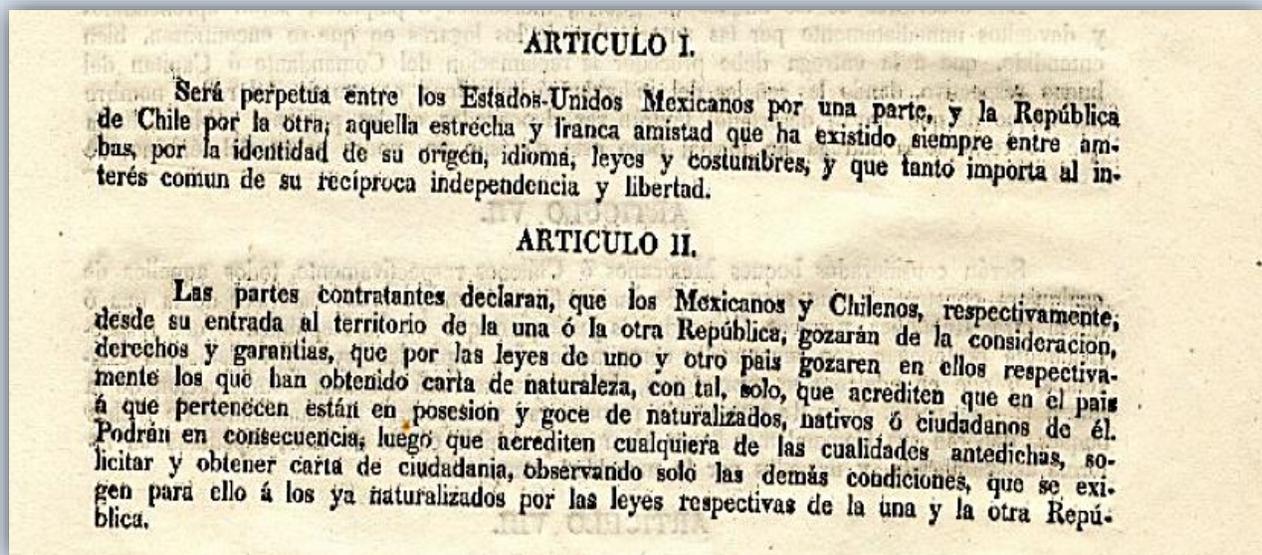
⁶⁴ Abogado; Doctorando en Derecho, Máster en Economía y Gestión, Post Títulos en Asesoría de Empresa, y Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales; Socio fundador de "ROMERO & CIA."; Profesor Universitario e Investigador; Socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y de la Academia de Historia Militar de Chile; Consejero Nacional del Instituto O'higiniano de Chile; Socio de la Corporación del Patrimonio Histórico Militar de Chile, del Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas, de la Corporación de Ex Alumnos de la Escuela Militar y de la Corporación del Patrimonio Cultural de Chile; Ex Director de la Unión de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas y de Orden (UNOFAR V Región); Brigadier del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de Ejército "Cien Águilas Valparaíso" y del del Centro de Ex Cadetes, Oficiales y Pilotos "Bandada Cóndores"; Secretario del Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las Fuerzas Armadas (COSUR CHILE); Ex Becario Presidente de la República y de la Fundación Hanns Seidel de la República Federal de Alemania; y Correo electrónico: raulromerocl@yahoo.com.

AIRES CHILENOS PARA UN PAR DE ALAS AZTECAS ***A 97 años de los primeros pilotos mexicanos recibidos en Chile***

“EN EL NOMBRE DE DIOS, AUTOR Y LEGISLADOR DEL UNIVERSO.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos por una parte, y el de la República de Chile por la otra; deseando confirmar y estrechar los sentimientos de fraternidad que entre ambas Repúblicas han existido siempre, por la identidad de su origen, idioma, costumbres e intereses, y establecer reglas seguras para la conservación y fomento de sus relaciones comerciales por medio de un tratado solemne de Amistad, Comercio y Navegación, han nombrado con este objeto sus respectivos Plenipotenciarios, a saber:

S.E. el Vicepresidente de los Estados Unidos Mexicanos, a S.E. D. Miguel Ramos Arizpe Y S.E. el Vicepresidente de la República de Chile, a S.E. D. Joaquín Campino Salamanca. Quienes después de haberse comunicado mutuamente sus plenos poderes, y hallándolos en buena y debida forma, han acordado y concluido los siguientes artículos:”(sic)



Si bien la relación ancestral chileno mexicana se inicia desde nuestro mismísimo período independentista, el primer Tratado de Amistad y Comercio de ambos países, data oficialmente del 1° de octubre de 1833.

Desde sus dos primeros artículos, se testimonia y evidencia claramente esa naturaleza de animosidad que surge de una relación común, la que brinda a cada uno de los integrantes de ambos pueblos, ese sello diáfano y de apoyo tan propio de pueblos hermanos. Sobre esta temprana raíz, es que se explicará más adelante, el que se acoja más adelante a dos integrantes del Ejército mexicano con naturalidad y prontitud, dentro del cuadro de alumnos de nuestra joven aviación militar.

La Aviación Militar Mexicana

La Fuerza Aérea Mexicana se remonta a la etapa postrevolucionaria de la historia de este hermoso país, cuando era expedido en el puerto de Veracruz el acuerdo del 5 de febrero de 1915, importante documento fundacional firmado por el presidente Carranza, y por el cual se creaba la entonces *Arma de Aviación Militar* dentro del Ejército Constitucionalista.

Desde ese momento, la participación heroica de distinguidos soldados del aire en diversos acontecimientos de su devenir, dio forma y trazó la ruta institucional en que le permitió con el tiempo, constituirse el 10 de febrero de 1944, en ese joven y prometedor componente de la defensa, al mismo nivel que la Armada y el Ejército nacionales.

Los innumerables hechos en los que ha tenido participación la Fuerza Aérea, han sido paradigma de vocación, lealtad, entrega y patriotismo, en aras de la libertad y la justicia social en las primeras décadas del siglo XX, tanto para la consolidación de la República; como también en la defensa de su soberanía, intereses e integridad de la Nación durante la Segunda Guerra Mundial; y de gran servicio al pueblo de México, hasta nuestros días.

Serán dos de sus pioneros y aguerridos integrantes, los que el 8 de noviembre de 1923, se titularán en Chile, como pilotos aviadores en la Escuela de Aviación de El Bosque, e integrados como los primeros oficiales mexicanos asimilados al Ejército de Chile con el grado de Teniente 2°.



Dos de los integrantes del Ejército mexicano que vinieran a Chile para profundizar su preparación militar en la aviación

De izquierda a derecha: En la fotografía aparecen Julio Maldonado Otto; Darío Mujica Gamboa; Carlos Cristiani Coutiño (México); Patricio Lynch Waldemar; Alfredo Puga Monsalve; Alfredo G. Leigh Bañados; Dr. Luis Sepúlveda Salvatierra; Armando Castro López; Arnaldo Carrasco Carrasco; Arthur B. Seabrook; Francisco Bedunau Revello; Luis Alarcón Quintanilla; José Zertuche González (México); y Carlos Montecinos Asenjo. (1923)

Arribo a Chile

A comienzos de 1923, recorrían las aulas de clases de la Escuela Militar de nuestro Ejército, unos seis jóvenes cadetes estudiantes provenientes de México. Sus nombres eran Agustín Hernández López; Luis Toledo Ortiz; Octavio Rueda Macro; Florencio Lazo Cerna; Idelfonso Navarro Gaete; Alfredo Sesma Altamirano; José Zertuche González y Carlos Cristiani Coutiño.

En el mes de abril, dos de estos estudiantes del Ejército Mexicano, con el grado de Sargento 1° aspirante a Oficiales, que cumplían instrucción en el Batallón de Telégrafos, ingresarán a la Escuela de Aeronáutica Militar⁶⁵, con el objeto de seguir un curso de pilotos aviadores. Ellos fueron los señores José María Zertuche González y Carlos Cristiani Coutiño, de 18 y 22 años respectivamente.

Al mes siguiente, ambos jóvenes iniciaron su aprendizaje con el Capitán Diego Castro López y el Teniente 1° Carlos Montecinos Asenjo.

De acuerdo con los documentos revisados, su instrucción se desarrolló con todo éxito, demostrando ambos, en pocas horas, los alumnos poseer condiciones sobresalientes para el vuelo, a pesar de su juventud.



De izquierda a derecha: José Zertuche G.(1), Julio Maldonado O. y Carlos Cristiani C.(2).

⁶⁵ Orden Ministerial G.2. N°162.- Santiago, 21 de abril de 1923

0633

MES DE MAYO DE 1923

El Bosque, Martes 1° de Mayo de 1923.-

ORDEN DEL DIA

N° 100 de la Escuela.-

- Servicio de guardia 1/. Jefe del Canton: Tte.1° Sr. O. Herreros.
para mañanas.- Primerero de Servicio: Vice 1° A. Cerda.
Comate. de Guardia: Sarjento 2° E. Castro.
Cabo Relevante: Cabo 1° J. Cataldo.
Practicante de servicio: Sjto.1° L. Gorrizal.
Chofer de servicio: Sjto.2° Gmo. Villarroel.
Cabo Portero: Cabo 2° J. Hernandez.
- Unidad de servicio 2/. Para mañanas: La ~~Escuela~~. Plans Mayor.
- Para la Administra- 3/. a) Derás de alta la suma de \$ 85.00, valor de
cion de Csjs. 17 ejemplares de la obra "Homenaje á la memoria
del Cais. Marina Zañartu," pagado por el Comando
del batallon Tren N° 4.-
b) Derás de alta tambien la suma de \$ 4.70, valor
de un ejemplar de la obra mencionada pagada por
el Comendo del batallon Zañartu N° 3.-
- Alte de Aspirantes 4/. Sarjentos 1° Aspirantes á Oficiales Carlos Cris-
(P. M.), tiani y José Zertuche, pasan del Batallon de
Telégrafos en calidad de agregados á esta Escue-
la, por O/M. G.2. N° 162 de 21.IV.923, al 1° V.
923.-
- Para la Comision de 5/. Se hará cargo de 24 escobas, 6 escobillones y
Inventarios.- 5 plumeros, comprados por la Administracion de
Csjs para las necesidades del Cuartel.-

J. J. J.
Capitan y Director

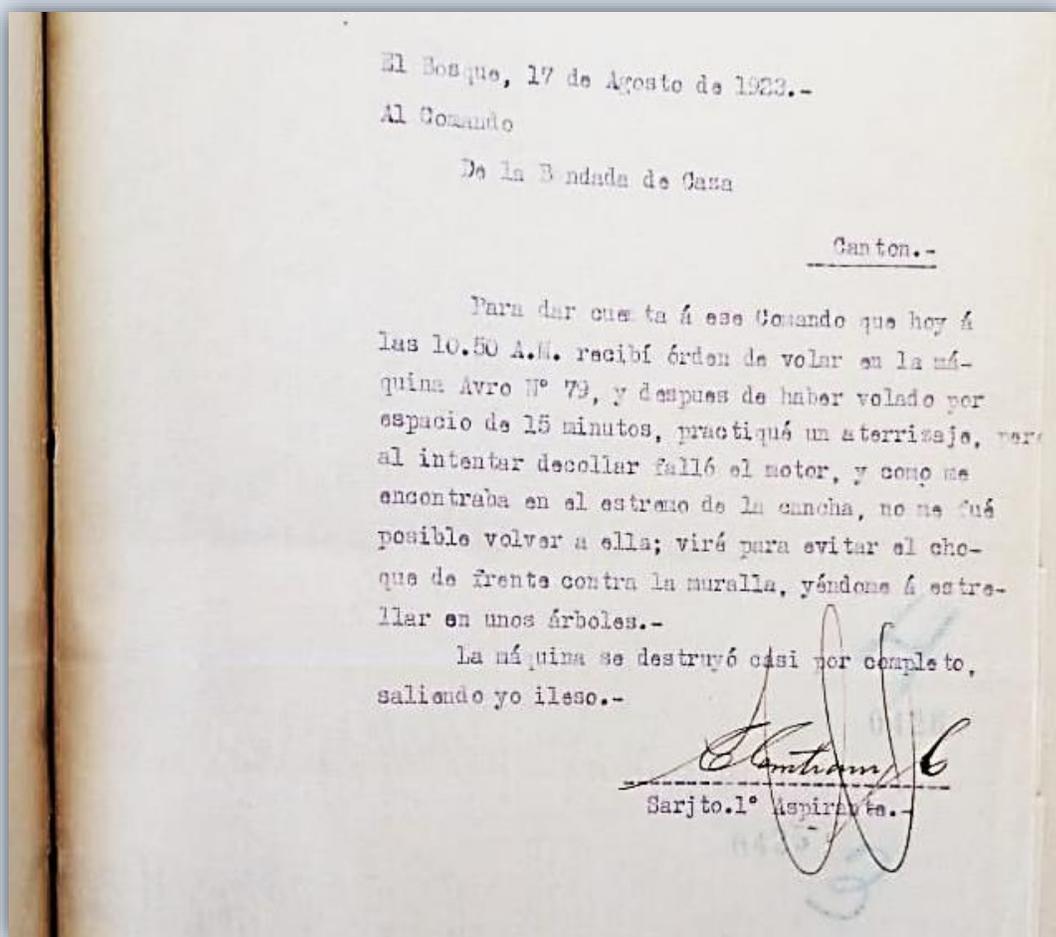
Puliendo las alas

Durante su aprendizaje, los aviadores aztecas debieron sortear algunos recordados eventos, algunos de ellos que hemos podido recopilar, los exponemos en la presente investigación.

Quizás uno de los más dolorosos para los jóvenes aprendices de piloto, haya sido la trágica muerte que sufriera uno de sus camaradas chilenos, el Sargento 1° Isaac Necochea a principios de agosto, y que sucediera en la tarde del día 3, en las cercanías del aeródromo de El Bosque.

Otro frustrante pero formador momento puede haber sido para Carlos Cristiani, el accidente ocurrido el 17 de agosto las 10.50 horas, cuando en el momento de aterrizar y luego despegar en el biplano Avro N°79 "Magallanes", *"...falló el motor por ahogamiento, el piloto cerró su llave para subsanar la falla y volvió á abrirla funcionando correctamente el motor, pero la máquina por su poca velocidad y altura no alcanzó á pasar los obstáculos que cierran el extremo sur de la cancha produciéndose el accidente.- El Aspirante Sr. Cristiani resultó ileso y la Máquina con desperfectos de consideración."*⁶⁶

En el informe final emitido tras la investigación de lo ocurrido por el propio Capitán Armando Castro, se señala que no hubo responsabilidad para el piloto de la aeronave, mismo que es corroborado en el propio relato del accidentado y que adjuntamos para su estudio.



⁶⁶ Relato del Capitán Armando Castro López, documentado con el N°0423 de fecha 17 de agosto de 1923.

Días más tarde, el 24 de agosto, les toco a ambos aviadores, la suerte de participar como observadores en los ejercicios militares de Tiro de Artillería que se practicaron en los campos militares de El Culenar, al oeste de la ciudad de Molina, donde una escuadrilla de aviones participó y ejecutó trabajos de fotografía aérea, radiotelegrafía y tiro aéreo.

Luego, para el domingo 16 de septiembre, la prensa nacional celebraba el aniversario de la independencia de Los Estados Unidos de México,⁶⁷ la fotografía de su presidente don Álvaro Obregón Salido y una relación del progreso de esta nación hermana, ocupaba un destacado espacio de ella. Junto a estas notas de aprecio, un hecho importante para la aviación se desarrolló ese día domingo, puesto que la Dirección de la Escuela de Aeronáutica, había encomendado una especial tarea para Cristiani y Zertuche, la que consistía en que ambos aviadores llevaran por el aire el saludo de la aviación chilena a la Legación mexicana ubicada en la zona centro de la capital.

Agradecido por tal atención, el entonces Embajador de ese país en Chile, don Carlos Trejo Lerdo de Tejada, envió la siguiente nota:

“Al capitán don Diego Aracena, Director de la Escuela de Aeronáutica de Chile.- Aeródromo “El Bosque”.-



Carlos Trejo Lerdo de Tejada

Con muy honda satisfacción recibí el mensaje aéreo de Uds. enviado por los aspirantes, señores Cristiani y Zertuche, por el que los Servicios de Aeronáutica Militar de Chile se asocian íntimamente a la celebración del último aniversario de la Independencia de Méjico.

Al agradecer en nombre de mi país, en el mío propio y en el del personal de Méjico, por el engrandecimiento de sus instituciones y por la felicidad de sus representantes en este país, me es grato recordar que a la tradicional simpatía y afecto que siempre han ligado a mejicanos y chilenos, va unido el profundo aprecio que tenemos por los hombres de este gran pueblo y la seguridad del valor que representa la raza chilena en el brillante futuro de nuestra América.

Al apreciar la gentileza con que Uds. han distinguido a los aspirantes mejicanos que en esa Escuela de su digno cargo aprovechan la eficiente enseñanza de los aviadores chilenos, cuyas aptitudes y conocimientos sólo son comparables a su arrojo, le ruego acepte los sentimientos de agradecimiento y beneplácito con que recibimos la simpática y cordial manifestación de los Servicios de Aviación de Chile.-

Aprovecho esta oportunidad para ofrecer a Ud. las seguridades de mi distinguida consideración.-

(Fdo.)- Lerdo de Tejada”⁶⁸

⁶⁷ La Independencia de México fue la consecuencia de un proceso político y social resuelto con las armas, que puso fin al dominio español en la mayor parte de los territorios de Nueva España. La guerra por la independencia mexicana inicio el 16 de septiembre de 1810, hasta la entrada del Ejército Trigarante a la Ciudad de México, el 27 de septiembre de 1821.

⁶⁸ Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la Aviación en Chile 1920 - 925*. Página 243.

Transcurridos pocos meses, el 28 de noviembre de ese año, y tripulando dos aparatos Avro de 110 HP de la Escuela, los jóvenes mejicanos cumplieron satisfactoriamente las pruebas del examen en conformidad a las exigencias de la Federación Internacional de Aeronáutica ante la comisión del Aero Club de Chile compuesta por el capitán Diego Aracena, el teniente Luis Alarcón y el señor Alfredo G. Leigh, por lo cual Carlos Cristiani y José Zertuche recibieron los brevets N°75 y N°76 respectivamente.

AERO CLUB DE CHILE		
BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 75		
Nombre	Carlos Cristiani C.	
Nacionalidad	Mexicano	
Nacido en	Chiapa de Corzo Mes	Año 1900
Profesion	Militar	
Fecha del Brevet	Noviembre 28. 1923	
Aeródromo	El Bosque	Hora
Aparato		
Motor		Potencia
Instructor		
Comisarios		
Aprobado en sesion de Directorio de		
	SECRETARIO	PRESIDENTE
		FIRMA
DETALLES DEL BREVET:		
1.a Serie de ochos	1.º 2.º 3.º 4.º 5.º Total	Altura m.
2.a " " "	1.º 2.º 3.º 4.º 5.º Total	Altura m.
Aterrizajes: 1.a serie	m. del centro; 2.a	m. del centro.
Altura alcanzada	m. Velocidad del viento, m/s	;
Estado Atmosférico	Observaciones	
	COMISARIO	COMISARIO
PERFORMANCES:		

Brevet N°75 de Carlos Cristiani en el registro del Aero Club de Chile.

El Aspirante don Carlos Cristiani Coutiño de 22 años realizó las siguientes pruebas:

I. Prueba de destreza

Serie de cinco ochos entre dos puntos distantes 500 metros.

Altura media de vuelo: 100 metros.

Aterrizó a 20 metros del punto señalado de antemano por la Comisión.

II. Prueba de altura

Efectuó un vuelo sin aterrizar por espacio de 1 hora veinte minutos, durante el cual mantuvo una altura media superior a 2.000 metros, alcanzando a 3.600 metros sobre el nivel del aeródromo.

Aterrizó cortando motor a más de 1.500 metros de altura.

AERO CLUB DE CHILE
BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 76

<p>Nombre <i>Jose Zertuche Gonzalez</i></p> <p>Nacionalidad <i>Mexicano</i></p> <p>Nacido en <i>Campazzo</i> Mes _____ Año _____</p> <p>Profesion <i>militar</i></p> <p>Fecha del Brevet _____</p> <p>Aeródromo _____ Hora _____</p> <p>Aparato _____</p> <p>Motor _____ Potencia _____</p> <p>Instructor _____</p> <p>Comisarios _____</p> <p>Aprobado en sesion de Directorio de _____</p>	<p style="text-align: center;">FIRMA</p>
SECRETARIO	PRESIDENTE

DETALLES DEL BREVET:

1.a Serie de ochos	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	Total	Altura	m.
2.a " " "	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	Total	Altura	m.
Aterrizajes: 1.a serie						m. del centro; 2.a	m. del centro.	
Altura alcanzada						m. Velocidad del viento, m/s		
Estado Atmosférico						Observaciones		

COMISARIO	COMISARIO
-----------	-----------

PERFORMANCES:

Brevet N°75 de José Zertuche en el registro del Aero Club de Chile.

El Aspirante don José María Zertuche de 18 años de edad, realizó las siguientes pruebas:

I. Prueba de destreza

Serie de cinco ochos entre dos puntos distantes 500 metros.

Altura media de vuelo: 80 metros.

Aterrizó a 10 metros del punto señalado de antemano por la Comisión.

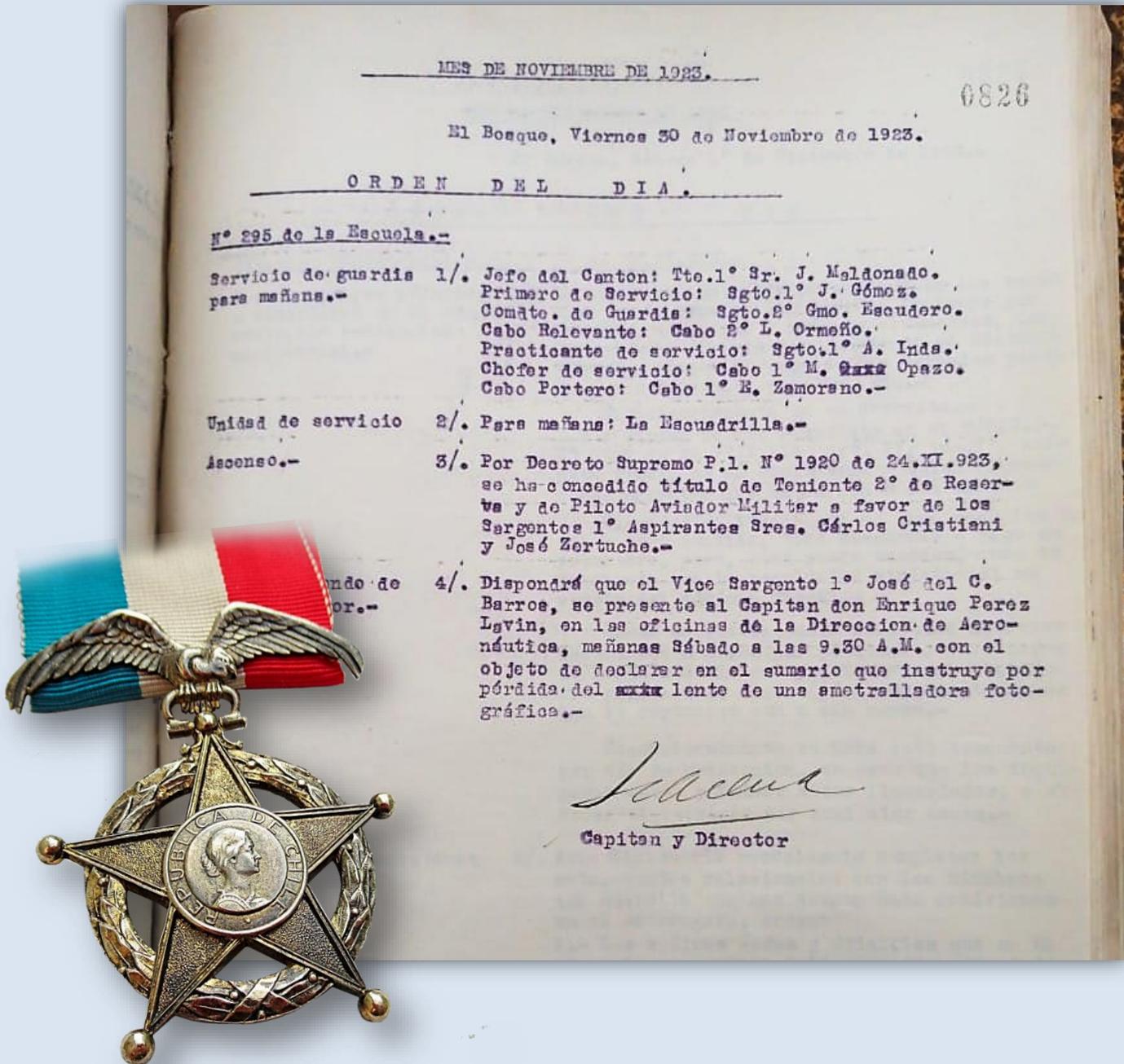
II. Prueba de altura

Efectuó un vuelo sin aterrizar por espacio de 1 hora 25 minutos, durante el cual mantuvo una altura media superior a 2.000 metros, alcanzando a 3.700 metros sobre el nivel del aeródromo.

Aterrizó cortando completamente su motor a más de 2.000 metros de altura.

Terminadas las pruebas de aviación ese día 28, los aspirantes mejicanos fueron invitados al Casino de Oficiales de la Escuela, donde se les hizo objeto de una simpática manifestación de camaradería.

A fines de noviembre⁶⁹ ascendieron a Teniente 2° de reserva y se les otorgaron además sus respectivos títulos de Piloto Aviador Militar. En diciembre se les dio de baja en la Escuela de Aeronáutica, regresando a fines de año a su país.



Al año siguiente, en abril de 1924⁷⁰, el grupo de Oficiales mexicanos que vino al país el año anterior, incluyendo a estos dos distinguidos aviadores, fueron condecorados por el Gobierno de Chile con la *Medalla Al Mérito de Tercera clase*.

⁶⁹ La orden del día N°295 de la Escuela de Aeronáutica Militar del viernes 30 de noviembre de 1923, señala que ambos recibieron sus títulos de Piloto Aviador Militar, junto con sus respectivos ascensos.

⁷⁰ Decreto G.3 N°839 de 21 de abril de 1924.

"PRIMERA COMISION DE PUNTOS CONSTI-
TUCIONALES.

"Señor:

"La H. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión remitió a esta, el expediente con la minuta del proyecto de decreto, por el que concede permiso al C. Carlos Cristiany C., Teniente Piloto Aviador de la Fuerza Aerea del Ejército Nacional, para que, sin menoscabo de sus derechos de ciudadano mexicano, pueda aceptar y usar la condecoración "Al Mérito" de Tercera Clase, que le ha conferido el Gobierno de la República de Chile.

"No habiendo objeción alguna que hacer a la solicitud del C. Cristiany C., esta Comisión estima que es de concederse el permiso, fundándonos en el artículo 37, fracción II, de la Constitución General de la República, ya que por acuerdo de Vuestras Señorías fué turnado a la Comisión que suscribe el expediente en cuestión.

"En tal virtud, nos permitimos proponer a la H. Asamblea para su aprobación, el siguiente

"PROYECTO DE DECRETO:

"ARTICULO UNICO.—Se concede permiso al C. Carlos Cristiany C., Teniente Piloto Aviador del Ejército Nacional, para que, sin perder sus derechos de ciudadano mexicano, acepte y use la condecoración "Al Mérito", de Tercera Clase, que le ha conferido el Gobierno de la República de Chile.

"SALA DE COMISIONES DE LA CAMARA DE SENADORES DEL CONGRESO DE LA UNION.—México, D. F., a 25 de noviembre de 1925.—M. Hernández Galván.—Arturo Cisneros Canto.—L. G. Monzón.—Rúbricas."—Primera lectura.

Resolución que le autoriza a aceptar y usar, la distinción conferida por Chile. (1925)

Legado de amistad y cooperación

A casi ya un siglo del arribo de estos dos distinguidos oficiales mexicanos a Chile, donde se les recibió y acogió como ha sido nuestra histórica costumbre y relación desde la temprana lucha por la independencia y desarrollo de un alma nacional; estas líneas vuelven a reseñar la unión y amistad imperecedera que su paso por Chile abrió y dejó en nuestra historia aeronáutica nacional como también el aporte y legado que esta aventura de intercambio pudo dejar en el pasar que estos jóvenes mexicanos aportaran a su noble Nación. Al respecto, el historiador chileno don Enrique Flores Álvarez, en su célebre obra Historia Aeronáutica de Chile, señala que Zertuche habría llegado a desempeñar el puesto de Jefe de la aviación mejicana, hecho que no se pudo constatar pero para ahondar, realizaremos una breve reseña.

Reseña biográfica de ambos pilotos



Don Carlos Cristiani Coutiño, como Teniente 2° de Reserva del Ejército chileno. (1923)

Carlos Cristiani Coutiño, había nacido en Chiapas de Corzo, México. Hijo legítimo de Eliseo Cristiani Cervantes y de doña Rosalía Coutiño.

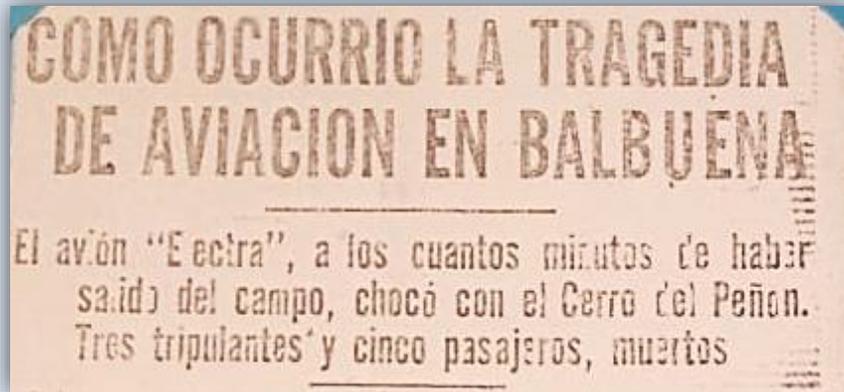
Oficial del Ejército de México, ingresó al Ejército de Chile como estudiante agregado, donde le fue conferido el grado de Sargento 1° Aspirante a Oficial. Obtuvo en nuestro país, el título de Teniente 2° de Reserva del Ejército de Chile, como también el de Piloto Aviador Militar a fines de noviembre de 1923.

Participó activamente como piloto de la Campaña Yaqui y luego de en la aplacación de la Revolución Cristera. Estando en México se casó⁷¹ con la señora Ana María Talamantes, con la cual tuvo un hijo en marzo de 1928.

En febrero de 1936, ya retirado del Ejército dos años antes, será uno de los experimentados pilotos fundadores de la entonces Liga de Pilotos de Transportes de Líneas Aéreas Nacionales, entidad precursora de la actual Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA).

⁷¹ De acuerdo con los antecedentes revisados en los archivos de www.familysearch.com, Cristiani se había casado anteriormente en mayo de 1917 con la joven señorita Carmen López de la Vega, quien necesitó consentimiento de su madre ya viuda.

En la mañana del 2 de diciembre de 1938, lamentablemente encontrará temprana muerte en Balbuena, al accidentarse en un avión Lockheed 10 Electra (XA - BAU) de la Compañía Mexicana de Aviación, el que al presentar una falla en uno de sus motores cuando volaba sobre el cerro del Peñón, Cristiani decidió virar para volver a la pista de origen, pero debido a las condiciones de baja visibilidad que imperaban en la zona, no pudo evitar chocar.



Periódico "El Universal". Sábado 3 de diciembre de 1938



Lockheed 10 Electra (matrícula XA - BAU) de la Compañía Mexicana de Aviación (www.baaa-acro.com)

En el fatal accidente fallecieron también, el copiloto Armando Martínez Barranco, el Radiooperador Rafael Sigler de la Fuente y cinco pasajeros.

A la fecha de su trágica muerte, Cristiani era poseedor de la licencia de vuelo N°44 en México, exhibiendo un récord de más de 5.000 horas de vuelo sin accidentes.

Su licencia para vuelos comerciales le había sido otorgada el 12 de febrero de 1934, misma fecha en que ingresó como piloto al servicio de la Compañía Mexicana de Aviación.



Don José María Zertuche González, como Teniente 2° de Reserva del Ejército chileno. (1923)

José María Zertuche González, nació a las dos de la mañana del 14 de marzo de 1905 en Lampazos de Naranjo, Nuevo León, México. Sus padres fueron don José M. Zertuche Canales y doña Soledad González Flores.

Zertuche quien quería ingresar a la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica de México, y esta se encontraba temporalmente cerrada debido a que esta nación estaba sumida en varias rebeliones armadas, consiguió viajar a Chile donde ingresó como alumno becado a la Escuela Militar del Ejército de Chile a inicios de 1923, y de aquí ser derivado a estudiar a la entonces Escuela de Aeronáutica Militar, donde le fue conferido el grado de Sargento 1° Aspirante a Oficial en el arma de Zapadores.

Obtuvo en nuestro país, el brevet de Piloto Aviador del Aero Club de Chile, conferido el 28 de noviembre de 1923. A fines del mismo mes, obtuvo su licencia como Teniente 2° de Reserva del Ejército de Chile, siéndole otorgada también su brevet de Piloto Aviador Militar.

En 1926 estalló la Rebelión Yaqui en el estado de Sonora, motivo por el cual, la Secretaría de Guerra y Marina ordenó el envío a esa entidad, de una escuadrilla aérea bajo el mando del entonces Mayor Piloto Aviador Roberto Fierro Villalobos, integrada con otros Oficiales Pilotos Aviadores entre los que estarán Zertuche y su camarada Cristiani.

Durante la Campaña contra los indios Yaqui, Zertuche se distinguió como un buen piloto y compañero de los hombres del aire, pues participó en todas las operaciones; trabajando duro para acondicionar campos de aviación en pleno territorio sonoreño. Le correspondió realizar salidas de vuelo de reconocimiento, bombardeo y ametrallamiento e inclusive de rescate.

"ARTICULO UNICO.—Se concede al C. José Zertuche G. el permiso necesario para que, sin menoscabo de su calidad de ciudadano mexicano, acepte y use la condecoración "Al Mérito" de Tercera Clase, que le confirió el Gobierno de la República de Chile.

"SALA DE COMISIONES DE LA CAMARA DE SENADORES DEL CONGRESO DE LA UNION.—México, D. F., a 25 de noviembre de 1925.—M. Hernández Galván.—Arturo Cisneros Canto.—L. G. Monzón.—Rúbricas."—Primera Sesión

En 1927, se casó⁷² con la señora Ana María Talamantes, con la cual tuvo un hijo en marzo de 1928.

Durante la primera mitad del siglo XX, durante plena Revolución Mexicana, se emitieron ciertos lineamientos del Estado que intentaron reducir la influencia eclesiástica en lo político y social. De aquí surgirá la denominada Rebelión Cristera (1926-1929), conflicto Iglesia-Estado en México que se remonta a las primeras medidas tomadas por los gobiernos liberales del siglo 19 contra algunos de los privilegios que mantenía el clero.

Es en este trance nacional, en el que el joven Teniente Piloto Aviador Zertuche⁷³ se verá envuelto en una serie de enfrentamientos que intentará aplacar esta guerra de guerrillas.

Para combatir la rebelión y por iniciativa del Departamento de Aviación, se enviarán entre 1927 y 1928, dos escuadrillas a cooperar en la denominada "Campaña de Occidente". Estas escuadrillas actuarán bajo el mando de los mayores Pablo Sidar, Alfredo Lezama Álvarez, Francisco Carrillo, Gustavo G. León, Roberto Fierro y Fernando Proal, empleando aviones De Havilland DH-4, Avro Anáhuac, Bristol F2B Fighter y los dos únicos y nuevísimos aviones Bristol 39B Boarhound II, con los que realizaron una serie de bombardeos y ametrallamientos en las zonas de La Barca, Jalisco; Calvillo, Aguascalientes; Sierra del Parnaso, Jalisco; Hacienda de El Luis, Jalisco; El Magistral, Jalisco; Autlán, Jalisco; La Villita, Jalisco; Santa Rosalía, Jalisco; Sierra de Perote, Jalisco; Portezuelo, Jalisco; Yahualica, Jalisco; Tepatitlán, Jalisco y Colima, Colima.

Será en esta última plaza, en ocurrirá un desastroso episodio, cuando el piloto José Zertuche deja caer por error, varias bombas sobre las tropas federales, matando a 40 soldados.

Desde este mismo año, en septiembre de 1928, voló como piloto del Servicio Postal Aéreo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) en la ruta México-Nuevo Laredo, que cubrirían con aviones Stinson SR-5^a, y que al año siguiente, en el mes de abril, se cancelaría por los incidentes de la Rebelión Escobarista⁷⁴.

Más tarde, de vuelta a las filas militares, participó en las campañas Escobaristas.⁷⁵

⁷² De acuerdo con los antecedentes revisados en los archivos de www.familysearch.com, Cristiani se había casado anteriormente en mayo de 1917 con la joven señorita Carmen López de la Vega, quien necesitó consentimiento de su madre ya viuda.

⁷³ **Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015).** SEDENA. Febrero 2015

⁷⁴ Ruiz Romero, Manuel. **Mexicana, La primera siempre será la primera.** Pág.77

⁷⁵ En diversas partes de la República estallan rebeliones en contra del gobierno de Emilio Portes Gil, acaudilladas por Gonzalo Escobar, Francisco R. Manzo y Jesús Aguirre. Escobar encabezó un movimiento al que llamó "Renovador", para darlo a conocer emitió un manifiesto y un plan en Hermosillo,

En 1931⁷⁶ ingresó a Mexicana de Aviación, donde volará por varios años. En febrero de 1936, ejercerá como Secretario de la Liga de Pilotos de Transportes de Líneas Aéreas Nacionales, entidad precursora de la actual Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA).



Lamentablemente a inicios de la década de 1940, mientras trabajaba como Comandante de Douglas DC-2 en Mexicana, en un examen de rutina le encontraron pérdida de visión, por lo que tuvo que dejar su pasión de volar. No obstante que su experiencia en la aviación no se podía perder, por lo que le ofrecieron ejercer algún tiempo como Instructor teórico en la Escuela Militar de Aviación y luego tomó un empleo de Ayudante Jefe de pilotos en la Compañía Mexicana de Aviación, empresa a la cual entregó gran parte de sus días y en la cual merecidamente jubiló. Su fallecimiento se registra en la ciudad de México en 1997.

Palabras finales

Resulta a lo menos curioso que seis estudiantes militares mexicanos, dos de ellos futuros aviadores que, a fines de 1922, vinieran al país quizás devolviendo la visita que parte de la Escuadra Nacional chilena hiciera un siglo antes a México, como señal de eterno auxilio, solidaridad y amistad recíproca.

Estos jóvenes militares, entregaron a Chile, parte importante de su juventud, entusiasmo, perseverancia y amistad, como también es cierto que fue esta Nación, quien les respondió otorgándoles sus grados de Oficiales, sus alas de pilotos aviadores, como también parte de su formación y un sello particular que llevarían por el resto de sus días.

En la historia de la aviación de ambas naciones, como no recordar en esta oportunidad, el legendario Raid de buena Voluntad que realizaran por América del Sur, los pilotos Pablo Sidar junto a Arnulfo Cortés en agosto de 1929⁷⁷. Quizás hayan sido ellos junto a Cristiani y Zertuche, los primeros aviadores aztecas que hayan presenciado nuestra cordillera y algo de nuestra Nación, desde las alturas donde habitan y cuidan, el Águila y el Cóndor.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Sonora. Escobar tomó las plazas de Monterrey, Veracruz, Torreón y otras en los estados de Chihuahua, Sinaloa y Sonora. A su movimiento se le conoce como "Rebelión Escobarista" que fracasó derrotado por generales federales, siendo Secretario de Guerra interino el ex presidente Plutarco Elías Calles.

⁷⁶ Ruiz Romero, Manuel. **Mexicana, La primera siempre será la primera**. Pág.96

⁷⁷ El coronel mejicano Pablo Sidar P. y el subteniente mecánico Arnulfo Cortes despegaron de Ciudad de México el 29 de agosto de 1929, dando inicio a una gira por los países sudamericanos a bordo del Douglas O-2M, N°8 "Ejército de México", registrando su paso por Arica el 10 de septiembre de 1929, a las 14:20 horas, procedente de Ilo en el Perú, para continuar horas después hasta Santiago, con un aterrizaje intermedio en la Oficina Alemania, donde pernoctó. El raid luego prosiguió por Argentina, Uruguay, Brasil, Paraguay, Bolivia, efectuando el 5 de octubre la etapa La Paz - Lima con una breve escala en Tacna (siendo el segundo avión en aterrizar en la Tacna peruana), en homenaje al tratado de Paz y Amistad recién firmado por Chile y Perú, que puso fin a la controversia de la soberanía sobre las provincias de Tacna y Arica.

Bibliografía

- ❖ Ministerio de Guerra de Chile. **Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. Primer y segundo semestre de 1923**. Santiago de Chile. Imprenta del Ministerio de Guerra. 1926
 - ❖ Ministerio de Guerra de Chile. **Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. Primer semestre de 1924**. Santiago de Chile. Imprenta del Ministerio de Guerra. 1926
 - ❖ Documentación archivada en el volumen de Ayudantía 18-19 de 1923. De la Escuela Militar de Aeronáutica
 - ❖ Documentación archivada en el volumen de Ayudantía 20-23 de 1923. De la Escuela Militar de Aeronáutica
 - ❖ Secretaría de la Defensa Nacional de México. SEDENA. **Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015)**. Febrero 2015
 - ❖ Venegas de la Guarda, Armando. **Recuerdos de casi un siglo**. Editorial del Pacífico, 1976
 - ❖ López Urrutia, Carlos. **La Escuadra chilena en México – 1822**. Editorial Francisco de Aguirre. Primera edición. Santiago de Chile. 1971
 - ❖ Fernández Donoso, Alberto. **La aviación en Arica**. Imprenta DASA, Santiago de Chile, 2014.
 - ❖ Flores Álvarez, Enrique. **Historia de la Aviación en Chile. 1920 – 925**. Imprenta Rapid, Nueva York 57, Santiago. 1934
 - ❖ Flores Álvarez, Enrique. **Historia Aeronáutica de Chile**. Santiago. 1950
 - ❖ Tarazona Torán, Francisco. **El despertar de las águilas**. ASPA. 2016
 - ❖ Ruiz Romero, Manuel. **La aviación durante la revolución mexicana**. Editorial Soporte Aeronáutico, S. A. de C.V. México, 1988
 - ❖ Ruiz Romero, Manuel. **Los orígenes. Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México**. México, 1996.
 - ❖ Ruiz Romero, Manuel. **Mexicana, La primera siempre será la primera**. México, 2006.
 - ❖ Ruiz Romero, Manuel. **Diccionario biográfico aeronáutico de México**. Primera edición. México, 2002.
 - ❖ Nandayapa, Mario. **Un chiapaneco sobrevoló por primera vez los Andes**. <https://personalidadesrevista.com/un-chiapaneco-sobre-volo-por-primera-vez-los-andes/>
 - ❖ Crash of a Lockheed 10e Electra in Mexico City: 8 Killed. <https://www.baaa-acro.com/crash/crash-lockheed-10e-electra-mexico-city-8-killed>
 - ❖ **Diario de los Debates de la Cámara de los Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos**. N°34 Tomo II. Jueves 26 de noviembre de 1925
 - ❖ **Historia de la Fuerza Aérea de Chile**, Tomo I. Comandancia en Jefe. Santiago, 1999
 - ❖ **Revista Los Sports. 1923**
 - ❖ Periódico mexicano “**El Universal**”. Sábado 3 de diciembre de 1938
 - ❖ Memoria política de México. **Gonzalo Escobar se levanta en contra del gobierno de Emilio Portes Gil, exige respeto a las organizaciones campesinas y obreras del país**. <https://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/3/03031929.html>
 - ❖ Archivo del Diario **La Nación**. Años 1923, 1930 y 1931 consultados
 - ❖ Archivo del **Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**
 - ❖ Archivo del autor.
- Sinceros agradecimientos a los señores Alberto Fernández, Alfonso Flores, Fernando Morlett y Sandrino Vergara por darse el tiempo de buscar parte del material consultado y expuesto.

MENSAJERO DE PAZ. CAPITÁN PILOTO AVIADOR EMILIO CARRANZA RODRÍGUEZ



Capitán P.A. Emilio Carranza Rodríguez.

Probablemente el Piloto Mexicano con mayor reconocimiento nacional e internacional ha sido el Capitán Emilio Carranza Rodríguez, su historia inicia el 9 de diciembre de 1905 en el poblado de Ramos Arizpe en el estado de Coahuila, México.

Su tío Abuelo era Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, quien posteriormente sería elegido Presidente de México y que promovió la adquisición y el uso de aviones en el Ejército Constitucionalista.

El General Alberto Salinas Carranza, quien fuera pionero de la aviación mexicana y que contribuyó a la fundación de la Fuerza Aérea Nacional era uno de sus tíos, por lo que durante su niñez tuvo acceso al Campo Aéreo de Balbuena, donde desarrolló su afición y conocimiento de las “Maquinas Voladoras”, aunque por motivos políticos derivados de la Revolución Mexicana su familia tuvo que exiliarse temporalmente en los Estados Unidos. En cuanto fue posible, su familia regresó a México y Emilio Carranza presentó la solicitud para ingresar en la Escuela Militar de Aviación, a la que ingresó a partir del 2 de Julio de 1923 y el 14 de enero de 1926 recibió el nombramiento de “Teniente Piloto Aviador”.

En su afán de contribuir al desarrollo, fomento y promoción de la aviación, adicionalmente a su carrera militar, consideró varios proyectos, pero el primero que logró desarrollar fue adquirir en Chicago, Illinois, un avión Lincoln Standard con el que intentaría vuelos de larga distancia, durante el traslado del avión a México sufrió varios inconvenientes y no logró realizarlo como lo había planeado, dejando los vuelos de larga distancia pospuestos para “una nueva fecha”. Estando ya en la Cd. de México fue asignado para combatir en el estado de Sonora en la llamada “Campaña del Yaqui”, donde destacó con su pericia y valentía en vuelo. Continuando con su intención de realizar vuelos de larga distancia decidió reparar un avión Lascurain “Quetzalcoatl” (también llamado “Tololoche”, un instrumento similar al Contrabajo) fabricado en 1924, que se encontraba abandonado en las afueras de la ciudad por algunos años.

Con la ayuda de su hermano Sebastián, que era Mecánico de Aviación, lo llevaron al Campo Aéreo de Balbuena, para repararlo, acondicionarlo y bautizarlo como “Coahuila”, con la intención de realizar un

vuelo sin escalas de la Cd. de México a Cd. Juárez, Chihuahua, el cual realizo con éxito el 2 de septiembre de 1927, recorriendo aproximadamente 2000 kilómetros en 10.45 horas de vuelo donde fue recibido efusivamente por su gran logro.



Los pilotos Emilio Carranza y Charles A. Lindbergh.

El vuelo de Lindbergh a la Cd. de México terminaría el 14 de diciembre de 1927 y le tomaría 27.15 horas en completarlo (El vuelo de New York a Paris le había tomado un poco más de 33 horas) debido al mal tiempo que se le presento y un error en la navegación lo llevo a la vecina Cd. de Toluca y al identificarla, continuar a la Cd. de México.

Durante su estancia en la capital del país, le fue asignada al Cap. Emilio Carranza la encomienda de acompañar y apoyar al aviador norteamericano. Adicionalmente de la importancia política de este vuelo, representaba un nuevo logro técnico y humano al haber completado un vuelo sin escalas entre ambas ciudades, por ello varios entusiastas de la aviación mexicana, consideraron corresponder a ese vuelo con uno realizado por un piloto mexicano.

Estos entusiastas previamente habían decidido formar la "Asociación Mexicana de Aeronáutica" para promover y difundir la aviación en México, por lo que iniciaron la difusión de la idea para encontrar apoyos para el "Vuelo de Buena Voluntad México - Washington", El Diario "Excélsior" decidió apoyar y promocionar el proyecto, el cual recibió una gran cantidad de dinero proveniente de una colecta popular recibiendo todo tipo de donaciones de los más variados sectores de la población Mexicana e Internacional, incluyendo una donación de 2.500 Dólares de Charles A. Lindbergh.

Asimismo conto con un gran apoyo de la población que considero que el vuelo enaltecía a la Aviación Mexicana y el Orgullo Nacional por lo que era importante apoyar este evento. Este vuelo requería de una gran coordinación para lograr que la pista para el despegue, la fabricación del avión y la logística del vuelo, estuvieran perfectamente coordinados, por lo que se formó la “Comisión Técnica” que sería responsable de todos los eventos necesarios para el adecuado desarrollo del Proyecto, la cual fue encabezada por el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, el General Juan Francisco Azcárate y el Vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación, Don Gustavo Espinosa Mireles, todos ellos miembros de la recién fundada “Asociación Mexicana de Aeronáutica”.

El piloto más indicado para este vuelo, sería el Cap. Emilio Carranza por lo que el 14 de febrero de 1928, se formaliza y envía la invitación para llevar a cabo el “Vuelo México – Washington” por parte de los directivos del periódico “Excélsior” y la “Asociación Mexicana de Aeronáutica, a la cual respondió de la siguiente manera...

“Recibí el amable mensaje de Excélsior y agradezco la deferencia que este periódico tan importante me ha otorgado. Primeramente quiero manifestar mi aprecio por este gran honor y dejarles saber que estoy muy conmovido y tengo la mejor disposición para cooperar con todo entusiasmo para que tenga éxito esta notable empresa.”

El Avión “México - Excélsior”

Se determinó que para poder realizar el vuelo se requería de un avión de probada eficiencia por lo que se seleccionó al Mahoney-Ryan B-1, fabricado por la B.F. Mahoney Aircraft Corporation en San Diego California, el cual era una versión muy semejante al “Spirit of St. Louis” utilizado por Lindbergh, las diferencias más notorias entre ambos modelos es que el B-1, no contaba con el tanque de combustible adicional que estaba colocado al frente del piloto y que obstruía la visión directa del piloto hacia el frente por lo que Lindbergh tuvo que instalar un visor para poder tener una visión frontal, el avión de Emilio Carranza contaba con el parabrisas frontal y las ventanillas laterales que le permitían tener una visión frontal excelente. Debido a la popularidad del avión, derivado de la fama que alcanzo el vuelo de Lindbergh, la fábrica del avión tenía una gran cantidad de pedidos de la versión “comercial” del avión el cual normalmente tenía capacidad para cinco pasajeros y una capacidad de combustible y aceite menor que los aviones adaptados para vuelos de largo alcance. Afortunadamente para cumplir con las fechas estimadas para el vuelo, se logró colocar el pedido para la fabricación del Ryan B-1 que sería utilizado por el Cap. Emilio Carranza con una entrega en breve tiempo.

Durante su fabricación el mismo Carranza realizo varios viajes a San Diego Calif. Para observar los avances en la fabricación del avión.

Finalmente, el 14 de mayo es terminado y queda listo para sus vuelos de prueba portando ya su decoración de “México – Excélsior” en el fuselaje y la matrícula mexicana M-SCOM, durante varios días realizó vuelos para probar y familiarizarse con la operación del avión y preparar todo para realizar un vuelo sin escalas de San Diego, California a la Cd. de México, aunque le fue recomendado realizar el vuelo con algunas escalas y durante el día por seguridad.

El 24 mayo, Emilio Carranza inicia el vuelo como lo había planeado, -sin escalas-, el cual realizó en 21.4 horas de duración hasta el Campo Aéreo de Balbuena en la Cd. de México, durante el cual la presencia del mal tiempo estuvo presente, especialmente en el tramo entre Mazatlán y Guadalajara, lo que le obligo a incrementar su tiempo de vuelo para evitar zonas de niebla intensa, terminando su vuelo a las 12.05 del 25 de mayo, donde una gran multitud ya lo esperaba, incluyendo al Presidente de México, Plutarco Elías Calles con toda la comitiva presidencial que acudió a recibirlo, pero fue tanta la emoción de la gente reunida, que al aterrizar el avión la multitud invadió el campo aéreo rodeando peligrosamente al avión que se aproximaba a la tribuna presidencial colocada a un costado del hangar principal del Campo Aéreo, finalizaba así, el nuevo vuelo más largo sin escalas realizado por un piloto mexicano y probablemente el tercero más largo del mundo después del New York - París y Washington - México de Lindbergh. Todo un logro de la Aviación Mexicana y que llenaba de orgullo y emoción a todos los presentes.



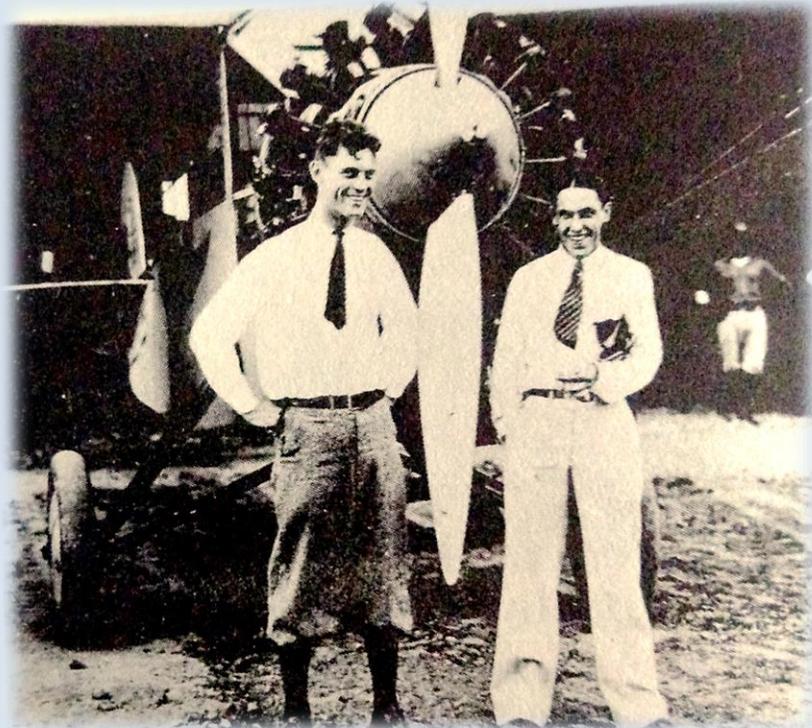
Avión Ryan B-1

La Pista para Despegue.

Derivado de la necesidad de contar con una pista para el despegue con la suficiente longitud y que fuera segura para el avión “México – Excelsior”, se requirió de preparar una pista especial fuera de los terrenos del Campo Aéreo de Balbuena. Los factores que se consideraron para ello fueron, el peso del avión cargado totalmente de combustible, la densidad promedio del aire, la capacidad del motor y la altura sobre el nivel de mar de la Cd. de México. (2,250 metros/ 7380 pies, sobre el nivel del mar) lo que afectaba el rendimiento del motor Wright J-5.

La pista fue construida en unos terrenos baldíos (Hoy conocidos como la Colonia Moctezuma) que se encuentra localizado entre el antiguo Campo Aéreo de Balbuena y el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, teniendo una longitud total de 5,000 metros y que actualmente es una calle que conserva la traza original de la pista y que lleva el nombre de “Cap. Emilio Carranza”.

En una fecha aún no determinada, los pilotos mexicanos Emilio Carranza y Roberto Fierro Villalobos (quien también realizó importantes y exitosos vuelos de largo alcance en mayo y agosto de 1928.) recibieron entrenamiento para mejorar su vuelo por instrumentos (Vuelo a Ciegas) en un avión Fairchild FC-2 modificado especialmente para adiestramiento con el Piloto en Jefe de la Compañía Mexicana de Aviación, Edward J. Snyder, pionero del Entrenamiento para Navegación Aérea para Pilotos y diseñador de los primeros simuladores de vuelo en México, terrestres y aéreos, los cuales fueron utilizados para la instrucción de los pilotos de la Compañía Mexicana de Aviación y Pan American Airways en Brownsville Texas.



Los Pilotos Edward J. Snyder y Emilio Carranza frente al Fairchild de Adiestramiento para vuelo por Instrumentos.

El Inicio del Vuelo

Realizados todos los preparativos en el avión, técnicos y administrativos, así como constantes revisiones del estado meteorológico de toda la ruta, en la mañana del 11 de julio el Cap. Emilio Carranza emprende el vuelo hacia Washington, DC. El cual sería seguido por las estaciones telegráficas, las cuales enviaban información sobre el paso del avión en cada una de sus estaciones, del territorio nacional, finalmente abandona México en el área de Brownsville Texas.

Un poco más adelante el mal tiempo se hizo presente teniendo que disminuir su velocidad y altura para verificar los puntos de referencia, también quienes seguían su ruta, reportaron que podían oír un avión pero no tenían la seguridad de que fuera el “México – Excelsior” por las nubes que lo cubrían, después de un muy largo rato, a las 4.00 am. se recibió en México el reporte de que el avión había tenido que aterrizar minutos antes en Mooresville, Carolina del Norte, debido a que el mal tiempo se

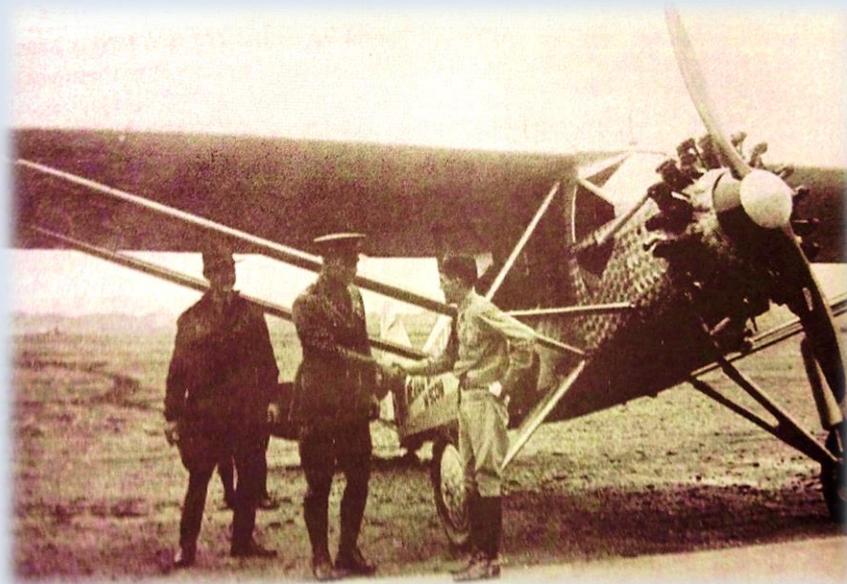
había intensificado en gran medida. Cuando el tiempo mejoro un poco, reinicio su vuelo, para cubrir los aproximadamente 480 kilómetros que le habían faltado para llegar a su destino.



Cap. Emilio Carranza y el México – Excélsior

Finalmente, a las 17.15 hora local, llego al “Campo Aéreo Bolling” de Washington DC, convirtiéndose su avión en el primer avión con matrícula mexicana en aterrizar en la capital norteamericana. Ahí ya lo esperaba una gran cantidad de Diplomáticos norteamericanos y extranjeros para felicitar al Piloto Mexicano que llevaba un mensaje de “Paz y Buena Voluntad” a través del “Transporte más Moderno y rápido del Mundo”, siendo el primero en felicitarlo el embajador de México Sr. Manuel Tellez.

Las Fuerzas Armadas norteamericanas también recibieron efusivamente al aviador mexicano, realizando guardias en su honor y acompañándolo en todos sus trayectos, iniciando con el traslado del campo aéreo a la embajada de México, donde recibió los mensajes de felicitación del periódico Excélsior y del pueblo de México. Las celebraciones en Washington DC. Continuaron durante la tarde y noche incluyendo una recepción y cena ofrecida en su honor por el Presidente Calvin Coolidge en la Casa Blanca, las ceremonias de bienvenida y protocolarias en su honor continuaron por varios días y en una de ellas anuncio que planeaba regresar a México desde New York sin escalas. El 17 de junio realizo un vuelo a la Cd. de New York, a su despegue de Washington DC. una escuadrilla aérea lo escolto durante unos momentos como despedida y otra escuadrilla aérea lo recibió antes de llegar a New York, donde continuaron las celebraciones por su famoso vuelo, recibiendo incluso las “Llaves de la Ciudad” de manos del Alcalde de la ciudad y ceremonias de honor en la Academia Militar de West Point entre muchas otras.



Llegada al Campo Bolling en Washington DC.

Había realizado planes para regresar a México en los primeros días de Julio, sin embargo, las predicciones meteorológicas advertían del mal tiempo reinante, mucho peor que el que lo había obligado a aterrizar en Carolina del Norte, especialmente peligroso para la navegación aérea por lo que tuvo que posponer su regreso en varias ocasiones aunque el avión hubiera sido preparado con todo lo necesario para el regreso.

El Cap. Emilio Carranza lamentaba no poder regresar pronto a México, pero incluso Charles A. Lindbergh quien también estaba en New York, le aconsejaba esperar a que las condiciones meteorológicas fueran mejores. La última fecha tentativa para el vuelo, fue el 12 de julio, por lo que la noche del 11 de julio se preparó nuevamente el avión para su vuelo al día siguiente, sin embargo, los reportes meteorológicos continuaron siendo adversos y el vuelo fue cancelado. Al estar terminando de comer en su Hotel, “aparentemente” recibió un telegrama en que se le instaba a regresar de inmediato a México (Sin embargo, no hay pruebas que demuestren la existencia, procedencia, ni del texto del supuesto telegrama) pero intempestivamente el Cap. Emilio Carranza ordenó preparar nuevamente su avión para disponerse a volver a la Cd. de México de inmediato.

Regreso al Campo Aéreo Roosevelt y a las 19.18 inicio su vuelo a pesar de las tormentas que se avecinaban y que también estaban presentes en su ruta. No se tuvieron noticias de su paso por alguna estación telegráfica o de observación, lo que se consideró “normal” por la presencia de las nubes.

Fue hasta el 13 de Julio que se dio a conocer el hallazgo del avión y el Cap. Carranza por parte de unos campesinos, quienes informaron a las autoridades lo que habían encontrado, primero un ala de un avión y mucho más adelante, el fuselaje destrozado junto al cuerpo del infortunado piloto. Las teorías del accidente, sin que hayan sido confirmadas o negadas apuntaban a que debido al mal tiempo, el piloto había descendido para aterrizar y en la obscuridad de la noche, una de las alas impacto con un gran árbol, provocando que se separara del resto del avión o que durante el vuelo había encontrado

turbulencias muy severas y continuas, las que dañaron la estructura del avión, lo que explicaría la enorme distancia entre los restos encontrados, la tercera teoría señalaba que un rayo había impactado al avión y lo dañó, teoría que por el heroísmo y el romanticismo que implicaba fue la más infundada y aceptada por el público en general. Los restos de ambos fueron llevados a New York el día 14 y se brindaron los funerales de honor iniciales al Cap. Carranza, los cuales duraron tres días por la enorme cantidad de homenajes y personas que asistieron a presentar sus respetos al héroe caído, posteriormente el 18 de julio iniciaría el largo camino por Ferrocarril con destino a la Cd. de México, el cual llegaría el 28 de julio.

El traslado duro mucho más de lo normal debido a que se efectuaron ceremonias luctuosas en las principales ciudades por las que pasaba el tren, una de las más grandes y concurridas fue la realizada en San Antonio Texas, lugar en que vivió mientras su familia estuvo exiliada, también en las ciudades hermanas de Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas las ceremonias tuvieron una gran concurrencia. Al ingresar a territorio nacional las ceremonias también fueron impresionantes, al finalizar su funeral en la Cd. de México fue sepultado en la “Rotonda de los Hombres Ilustres” (Hoy, Rotonda de los Personajes Ilustres) en el Panteón de Dolores, cercano al Bosque de Chapultepec, terminando así, la historia del “Mensajero de Paz” mexicano, Capitán Emilio Carranza Rodríguez.

Monedas Cap. Emilio Carranza

Para conmemorar el vuelo México Washington de 1928, del Cap. Emilio Carranza, la Casa de Moneda de México acuñó tres tipos de monedas, con el mismo diseño pero con diferentes metales Oro, Plata y Cobre, las cuales tienen de un lado la imagen de la sección delantera del avión Ryan México-Excelsior, en la parte superior la leyenda “Al Aviador Emilio Carranza”, en la sección media, “La Casa de Moneda de México” y en la parte inferior “Vuelo México Washington”, del otro lado de la Moneda, la imagen del perfil de Emilio Carranza del lado izquierdo, del lado derecho una hoja de Laurel, en la parte superior la fecha “1928” y en la parte lateral inferior izquierda, tres fechas, la de nacimiento del Cap. Emilio Carranza “XII-9-1905” (Diciembre 09 de 1905), la del vuelo de San Diego a México “V-24-1928” (Mayo 24 de 1928) y la del Vuelo México – Washington “VI-12-1928” (Junio 12 de 1928).

Para conmemorar el primer aniversario del Fallecimiento del Cap. Emilio Carranza, la Casa de Moneda de México acuñó monedas de plata con el mismo diseño que las anteriores, pero retirando la fecha de 1928 de la parte superior de la imagen de Carranza.

Condecoración Emilio Carranza.

La condecoración Emilio Carranza (mejor conocida como “Medalla Emilio Carranza”) fue creada por decreto presidencial el 27 de diciembre de 1949 para el personal aeronáutico, “Para reconocer y distinguir al personal de Aeronáutica Civil o Militar de Nacionalidad Mexicana... por dedicar gran parte de su vida a la aviación... y por último, a todas aquellas personas que sin pertenecer a la aviación civil o militar realicen acciones similares, relacionadas con la aviación...”

La imagen de la “distinción” es la misma que las monedas de 1928, solo que se cambió el año de 1928 por 1929 en la parte superior de la moneda. El primero de julio de 1951 es otorgada por primera vez la “Condecoración Emilio Carranza”, la cual fue otorgada de manera póstuma al mismo Cap. Emilio Carranza. El 13 de noviembre del mismo año, se entrega a Alberto Salinas, Gustavo Salinas Camiña,

Eduardo Aldasoro Suarez, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Antonio Sánchez Saldaña, Pedro Souza García y a Rafael Sánchez Medrano.



Medalla Emilio Carranza

Sellos Postales

Como un homenaje al Cap. Emilio Carranza, se han emitido varios sellos postales en su honor, los primeros fueron una serie de seis sellos postales emitidos en 1929, con valores de 5 Centavos, 10 Centavos, 15 Centavos, 20 Centavos, 50 Centavos y Un Peso. Los cuales tienen la imagen del Cap. Emilio Carranza en un ovalo del lado izquierdo y el avión México-Excelsior sobrevolando el Valle de México con los Volcanes Ixtaccihuatl y Popocatépetl como fondo en lado derecho, solo cambiando los colores de las ilustraciones dependiendo de la denominación de cada estampilla.



Sellos de 1929.



En 1947, se emitió otra estampilla con la imagen del Cap. Emilio Carranza con valor de 10 pesos, formando parte de una serie de dos sellos complementarios de la serie aérea emitida de 1934 a 1950. El otro sello postal de esta serie tiene la imagen de un Douglas DC-4 de American Airlines el cual tiene un valor facial de 20.00 pesos.

Sellos de 1947

El 11 de junio de 1978, conmemorando el cincuentenario de su vuelo, se emitió otro sello postal con una imagen reducida al centro, del sello postal de 10 centavos emitido en 1929, y del lado izquierdo, la columna del Ángel de la Independencia de la Ciudad de México y del lado derecho, el Obelisco a George Washington, de Washington DC. El cual tiene un valor facial de 1.60 Pesos.



Sello de 1978

El 11 de junio de 2009 se emitió una serie de 50 sellos postales conmemorando los 100 años de la aviación en México por parte del Comité Nacional de Lucha contra la Tuberculosis y Enfermedades del Aparato Respiratorio, la cual conto con el apoyo de la Academia de Historia Aeronáutica de México, uno de los sellos postales con valor de 50 Centavos tiene la imagen del Cap. Emilio Carranza en un ovalo del lado derecho y del lado izquierdo el avión Mexico-Excelsior.



Sello 2010

Finalmente en 2015, nuevamente el Comité Nacional de Lucha contra la Tuberculosis y Enfermedades del Aparato Respiratorio en coordinación con la Fuerza Aérea Mexicana emitieron una nueva serie de 50 sellos postales para conmemorar los 100 años de la Fuerza Aérea Mexicana y en uno de los sellos se incluyó la imagen del Cap. Emilio Carranza y el avión México-Excelsior.



Sello 2015

Monumentos

Saltillo

En la Ciudad de Saltillo, Coahuila se construyó un monumento de grandes dimensiones, la cual incluía, en la parte más alta unas alas de piloto rotas simbólicamente, en la parte media, la estatua del Cap. Emilio Carranza y en la parte inferior una hélice de avión circundada por unas hojas de Laurel. El monumento fue destruido posteriormente para ampliar una avenida. Después se colocó en un muy pequeño pedestal cerca de la estación de ferrocarril la estatua y posteriormente trasladada al Aeropuerto de Saltillo.



Monumento al heroico Cap. Emilio Carranza en Saltillo

Mount Holy, New Jersey USA.

En el lugar donde fue encontrado el avión México-Excelsior, en 1928, se colocó un monumento en 1931, que fue elaborado para recordar al Cap. Emilio Carranza, el cual fue donado por los niños de México, por una iniciativa que surgió de la Escuela Primaria "El Pensador Mexicano" ubicada en la calle de Ciprés 132, Colonia Santa María la Ribera (que aún existe) la cual recaudo fondos de todas las escuelas de la Ciudad de México para su elaboración y traslado a los Estados Unidos.

El 9 de junio de 1930, se efectuó la presentación del Monumento, ensamblado provisionalmente en el patio de la Escuela "Pensador Mexicano", donde varios alumnos declamaron inspiradas loas a la memoria del "Mensajero de Paz" en presencia de la madre del Cap. Carranza, Doña María Dolores Rodríguez.

El monumento está formado por bloques que representan a cada uno de los estados existentes que formaban parte de México en ese tiempo. La asociación "American Legion Post 11 de Mount Holly" quien participó en el rescate del cuerpo y el avión de Emilio Carranza en 1928, realiza una ceremonia en su recuerdo desde 1929, en ese lugar.



Ceremonia de presentación del Monumento dedicado al Cap. Emilio Carranza.

QUEDO TERMINADO YA EL MONUMENTO A CARRANZA QUE SE ERIGIRA ENE. U.

Se Colocará en el Sitio de Mountholly, Donde Cayó el Capitán

UNA CEREMONIA

Presidida por la Madre del Héroe se Efectuó en una Escuela

Para exhibir el monumento que habrá de levantarse pronto en Mountholly a la memoria del heroico capitán aviador Emilio Carranza, obra que se hizo por iniciativa de los niños de la escuela "El Pensador Mexicano", en el local que ocupa este plantel, quinta calle del Ciprés número 132, se efectuó ayer por la mañana un acto severo al que concurren varias autoridades educativas entre las que figuró el señor profesor Leopoldo Kiel, jefe del Departamento de Enseñanza Primaria y Normal.

El programa desarrollado con el motivo anterior, desde las once horas, fué el siguiente:

El niño José Veites, alumno del 6o. año, recitó una emotiva composición al "Héroe de la aviación."

Otra recitación intitulada "Un recuerdo a su memoria", la declamó el alumno de quinto año, Jorge Rodríguez.

Emeterio Lavín, alumno del tercer año, recitó una composición más: "Al heroico aviador", y después, el profesor señor A. M. Treviño, dijo algunas frases alusivas al malogrado héroe de nuestra aviación, glorificando su memoria y aludiendo a la labor de los pequeños escolares para dar cima a su proyecto de levantar en Mount Holly un monumento a Emilio Carranza.

Nuestro Himno Nacional puso hermoso remate a esta ceremonia.

Muy pronto los niños de la escuela

Sigue en la página 6, 3a. columna

PESADAS MULTAS ESTAN GRAVITANDO SOBRE EL COMERCIO DE CHIHUAHUA

Como si no Fuera Bastante la Angustiosa Situación, hay Esta Calamidad

Exclusiva para EXCELSIOR

CHIHUAHUA, Chih., junio 9.—Anoche arribaron a esta ciudad, procedentes de Juárez, varios connotados comerciantes, que vienen con el objeto de unirse a la comisión designada por la Cámara de Comercio local que se encargará de hacer gestiones cerca del señor Gobernador del Estado y del Jefe Federal de Hacienda, para que se ponga término a las pesadas multas que están gravitando sobre el comercio y amenazan con arruinarlo completamente.

Las fuertes multas impuestas a varias empresas comerciales, han dado origen a que éstas resuelvan cerrar sus puertas y retirarse definitivamente. Figuran entre ellas la del señor Buchenau y Cia., Jiménez y Cia., y la Compañía de Gas de Ciudad Juárez y algunas otras.

El comercio del pueblo minero de Cusihuiriachic, se ha dirigido directamente a la Secretaría de Hacienda, quejándose contra las altas multas que les ha estado imponiendo la Oficina Federal de Hacienda, y que son de tal manera elevadas que resulta imposible hacerlas efectivas, y, además, injustas, pues se ha procedido a aplicar sanciones sin recabar previamente los antecedentes exactos.

Terminan los comerciantes del mencionado mineral diciendo que es tal la crisis existente, que en caso de que se trate de hacer efectivas las multas y continúen imponiéndose otras, todo el comercio se hundirá y con esto aumentará la miseria que reina ya en Chihuahua.

QUEDO TERMINADO YA EL MONUMENTO A CARRANZA

Sigue de la primera plana.

la "El Pensador Mexicano" enviarán el flamante monumento que se construyó por su iniciativa y previo costo cubierto por ellos, con la cooperación de todos los niños de las escuelas del Distrito Federal.

El monumento que ahora se envía para perpetrar en Mount Holly la memoria de Emilio Carranza, dice en las inscripciones que ostenta en sus caras:

"Homenaje de la niñez mexicana al capitán aviador Emilio Carranza, muerto trágicamente el 13 de julio de 1928, al realizar su vuelo de buena voluntad."

"¡Mensajero de Paz!! el pueblo mexicano anhela fructifiquen tus altos ideales."

Ante el monumento expuesto del extinto héroe aviador, los niños de la escuela "El Pensador Mexicano" hicieron una ofrenda floral ante el monumento, estando presente en éste como en los demás actos, la señora madre del desaparecido aviador.

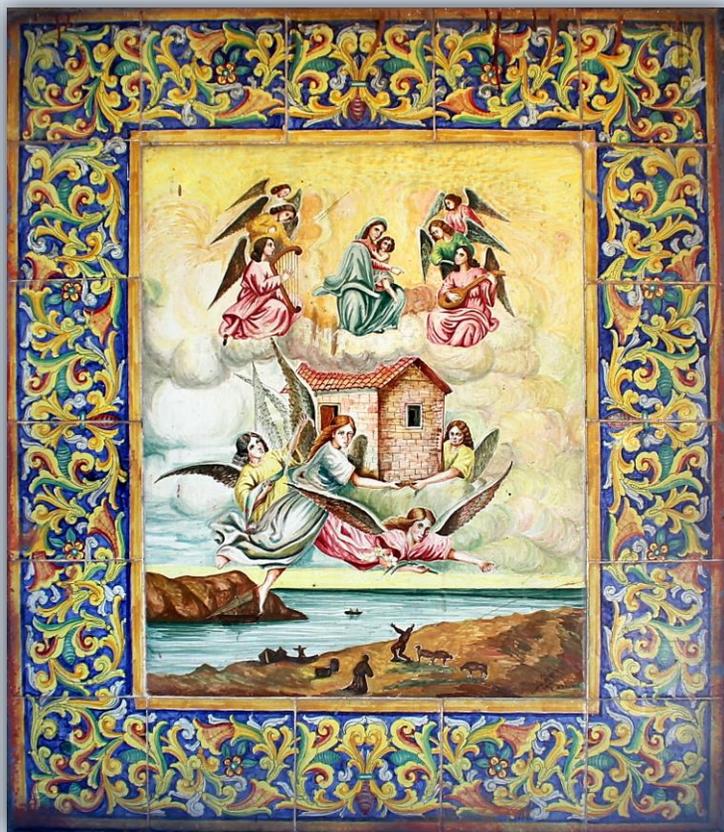
La escuela remitirá cuanto antes el monumento al héroe para que sea instalado en Mount Holly.

Fernando Morlet Becerril
Miembro Correspondiente del
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile en México

Fuentes Documentales

- ❖ Ing. José Villela Gómez. **Breve Historia de la Aviación en México**. México 1975.
- ❖ Ing. Juan Guillermo Villasana. **Emilio Carranza a 50 Años de su Muerte**. Aeropuertos y servicios Auxiliares. México 1978.
- ❖ Roberto Fierro Villalobos. **Esta es mi vida**. México 1964.

HUELLAS PATRIMONIALES DE NUESTRA SEÑORA DE LORETO EN LA AVIACIÓN DE CHILE



El domingo 12 de noviembre de 1817 en Concepción, se exhibió por primera vez la bandera nacional durante la procesión de la Virgen del Carmen, para darle importancia y solemnidad a su presentación. Por una notable coincidencia en nuestra historia aeronáutica, ese día la estrella quedó prendida en nuestro pabellón patrio por las manos de su bordadora Loreto Pineda, quien junto a su hermana la obsequió a “*la Patrona del Ejército*”, en la que la estrella representa a la Virgen del Carmen, la misma que bajo la advocación de Nuestra Señora de Loreto, sería declarada Patrona Principal de los Aeronavegantes en 1920.

Casualidad o simple coincidencia, lo cierto es que la Patrona de lo aéreo se hizo presente en la estrella de nuestro pabellón, un siglo antes de su proclamación, gracias a las manos de su bordadora.

Siguiendo con esta notable presencia lauretana en nuestra prehistoria aeronáutica agreguemos otra huella.

A los pies del cerro Huelén, se extiende hacia el sur la calle Portugal, una de las más antiguas de la capital, fue el escenario de una singular historia.

Hacia 1595, misioneros de la Compañía de Jesús instalaron una industria de losa y vajilla en una chacra, cerca de la Cañada de San Francisco, para abastecer de estos utensilios a los habitantes de Santiago. Con el tiempo el sector comenzó a ser conocido como el callejón de la Ollería.

Fue allí que hacia 1752, la congregación construyó la Casa de Ejercicios Nuestra Señora de Loreto⁷⁸, la que, tras la expulsión de los Jesuitas del imperio español, pasó a propiedad del obispado. Posteriormente el gobernador Luis Muñoz de Guzmán la adquirió para instalar un hospital, pero terminó confiscada por el gobierno patriota en 1817, para destinarla a una maestranza de material de guerra, por lo que el callejón recibió el nombre de callejón de La Maestranza.

A los pocos años el edificio albergaría a un cuartel de artillería en uno de cuyos patios habría de ocurrir un hecho singular, que constituye un hito en la historia aeronáutica nacional.

Promediando 1839, llegó a Santiago un ciudadano norteamericano prometiendo un espectacular ascenso en un globo de aire caliente en la Plaza de Armas, acto que terminó en un estrepitoso fracaso y que obligó a actuar a la fuerza pública para evitar que la multitud linchara al pretendido aeronauta.

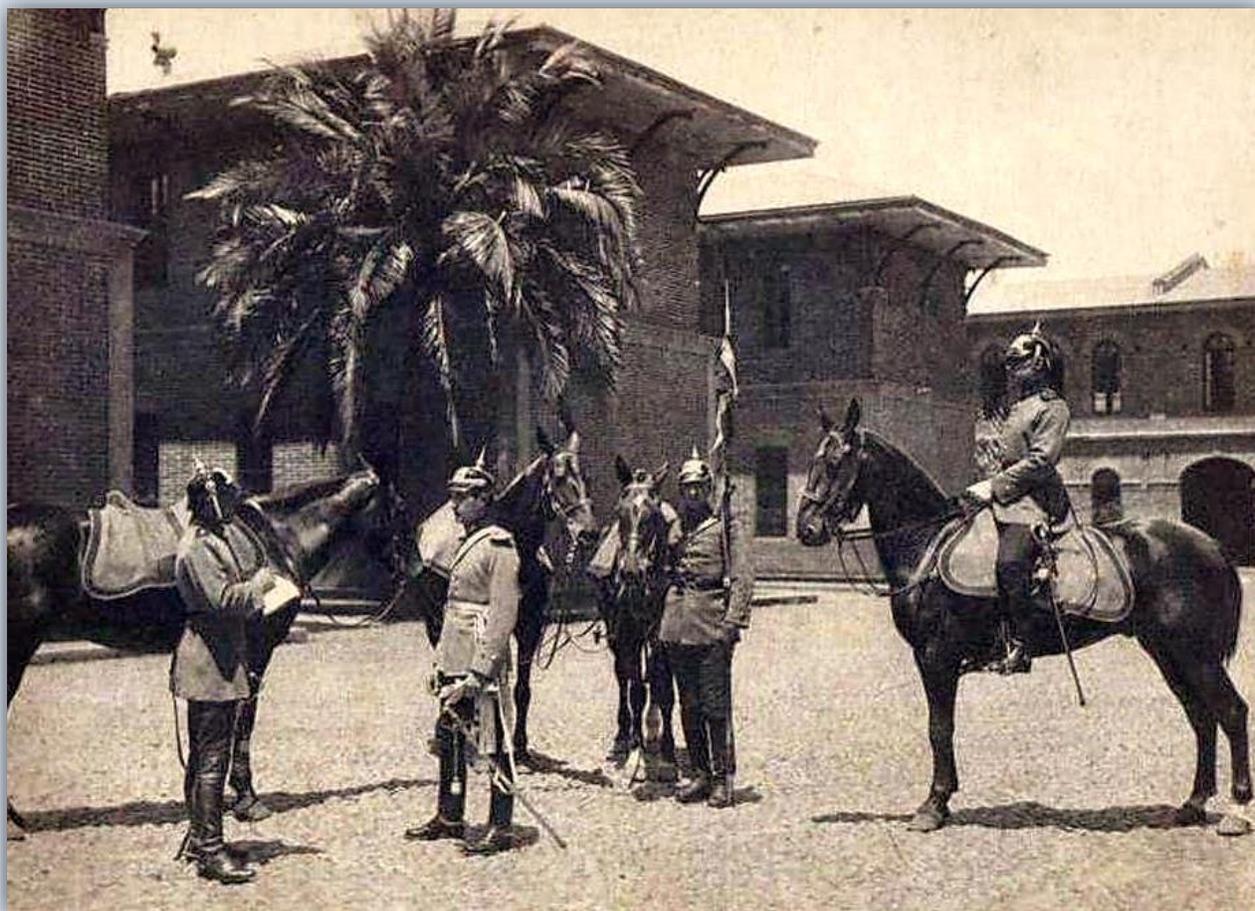
Un muchacho cuyo nombre se perdió en el tiempo, siguiendo las instrucciones del norteamericano a quien había ayudado en su fallido intento, consiguió fabricar un globo de aire caliente, anunciando a los pocos días que se elevaría por los aires desde un patio del mencionado cuartel de artillería.

Nuevamente una multitud de curiosos se reunió para presenciar atónitos como el muchacho ascendía en el globo hasta unos trescientos metros, agitando una bandera chilena en cada mano. Tal fue el éxito, que el espectáculo se repitió dos domingos seguidos en el mismo lugar.



⁷⁸ La devoción a Nuestra Señora de Loreto fue traída a Chile por la Compañía de Jesús, a cargo de su santuario en Italia desde 1554. En la iglesia Santa María de Loreto de Achao, construida por la Compañía en 1740, se conserva una imagen donada en 1672 por el Virrey del Perú, Pedro Antonio Fernández de Castro, al sacerdote jesuita Nicolás Mascardi para la Misión del Nahuel Huapi. Dos años más tarde la Misión fue destruida durante un malón indígena. La imagen envuelta en cueros de caballo fue abandonada en la orilla del lago hasta ser encontrada por el padre Arnold Jasper quien la trajo a Calbuco y luego a Achao donde se construyó el templo en su honor. En Tierra Amarilla, Atacama, se encuentra la iglesia Nuestra Señora de Loreto construida en 1783 por iniciativa del minero Pedro Arenas, descubridor de la veta de Loreto. Fue destruida por un incendio y reconstruida en estilo gótico en 1896 por el arquitecto José Miguel Retornano. (N. del A.)

Años más tarde, el edificio que albergó ese primer oratorio dedicado a Nuestra Señora de Loreto en Santiago y donde un chileno olvidado por la Historia efectuaría el primer vuelo humano en el país, fue convertido en el *Mercado Modelo Juan Antonio Ríos*, luego en el Liceo de Niñas N°5 y finalmente pasó a manos de la *Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile* que destinó una parte para instalar al Instituto de Historia de la Arquitectura en la llamada "*Casa de Loreto*", en la ahora rebautizada Avenida Portugal N°84.



El cuartel de artillería dio paso por un breve tiempo a la Escuela Militar, luego al Regimiento de Caballería Cazadores, a continuación al Mercado Juan Antonio Ríos y finalmente a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile

Una tercera huella lauretana la podemos encontrar un par de kilómetros al sur del puerto de Caldera, en la playa Loreto.



Ermite de la Virgen de Loreto en la playa Loreto, Caldera.

El 30 de junio de 1943, en plena 2ª Guerra Mundial, la Fuerza Aérea creó el Comando Costanero con la responsabilidad de llevar a cabo el patrullaje aeromárítimo y vigilancia del litoral hasta 100 millas mar adentro. Para el cumplimiento de aquella misión, el Comando Costanero dispuso el establecimiento de escuadrillas de aviones terrestres en Tocopilla, Antofagasta y Chañaral y la creación de una base para anfibios e hidroaviones Vought OS2U Kingfisher en Mejillones y una sub base en Caldera, cuya existencia daría origen a un improvisado aeródromo terrestre de aproximadamente 600 metros de longitud, dos kilómetros al sur del puerto, en un llano arenoso marcado con una gran roca pintada de rojo detrás de la playa Loreto.



Llanura y la roca en la que se encontraba el aeródromo Loreto en Caldera.

La pista se mantuvo vigente hasta promediar la década del cincuenta que se construyó el aeródromo actual en otra ubicación. En ella, sin embargo, el jueves 10 de diciembre de 1953, se accidentó al despegar el AT-6B 284 del Grupo N°1 basado en Iquique, salvando milagrosamente sus vidas el subteniente Carlos Godoy y el capitán Alfonso Simón.

Acaso ambos aviadores sin saberlo, hayan debido su vida a una intercesión de Nuestra Señora de Loreto.

Pareciera ser que por entonces no estaba arraigado el culto a la Patrona de la Aviación en la FACH ni en la aviación civil habida cuenta que el 11 de febrero de 1817 Bernardo O'Higgins proclamó a la Virgen del Carmen como "Patrona Generalísima de las Armas de Chile"; como sea, el hecho es que el martes 10 de diciembre de 1946 se celebró la fiesta de Nuestra Señora de Loreto en el convento de las religiosas de Santa Verónica en Peñalolén, con una eucaristía matinal que presidió monseñor Bernardino Berríos, obispo de San Felipe y a las 17 horas, con *"la tradicional procesión con la imagen de Nuestra Señora de Loreto por los caminos de Peñalolén, en la que tomarán parte delegaciones de la Aviación e instituciones católicas de Santiago, como asimismo los vecinos de esa localidad"*, a la que fueron especialmente invitadas a participar la Fuerza Aérea y la LAN, en la que posiblemente haya sido la primera manifestación pública que relacionó a la aviación chilena con su Patrona. Es dable suponer que la cercanía del Día de la Inmaculada Concepción, por lejos la fiesta mariana más popular de Chile, que se celebra cada 8 de diciembre y del Día de la Fuerza Aérea instituido para conmemorar cada 12 de diciembre la travesía de los Andes por el teniente Dagoberto Godoy⁷⁹, hayan conspirado para restarle brillo al Día de la Patrona de los Aeronavegantes que quedó justo al medio de ambas fiestas.

Aun así y siempre en el plano de las conjeturas, es posible que el Club Aéreo de Chile también se haya sumado con un acto propio.

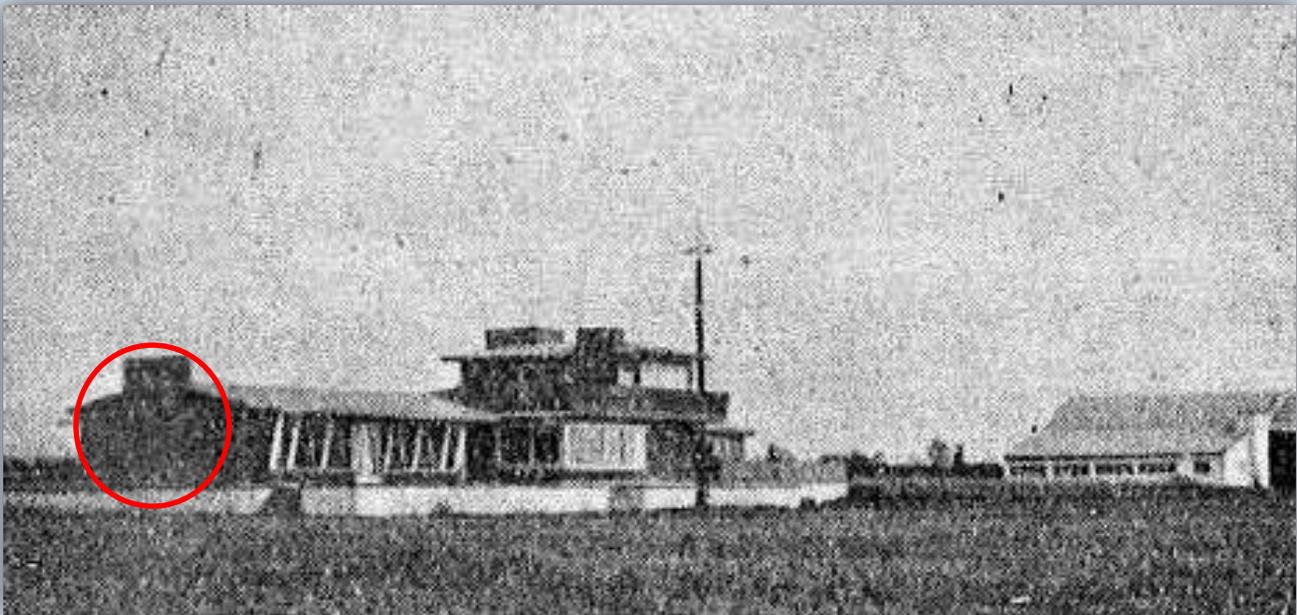
El viernes 8 de diciembre de 1944 la Fuerza Aérea le dio el nombre de "Capitán Manuel Ávalos" a la Escuela de Aviación con una ceremonia militar a frente la placa que fue develada en la ocasión en un pilar del pórtico. Presidió la ceremonia el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire,

⁷⁹ El 3 de febrero de 1956 el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Diego Barros Ortiz dispuso el cambio del Día de la Fuerza Aérea al 21 de marzo de cada año dejando el 12 de diciembre como Día de la Aeronáutica Nacional

Manuel Tovarias; y contó con la asistencia de los agregados militares extranjeros; jefes y oficiales de la Fuerza Aérea y la Escuela de Aviación formada al mando de su director, el comandante Jorge Gana. Al día siguiente, sábado 9 fueron inauguradas las nuevas instalaciones del Club Aéreo de Chile en Los Cerrillos, con la asistencia del ministro de Defensa Nacional, general Arnaldo Carrasco; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y presidente del Club, general Manuel Tovarias; el director de Aeronáutica, comandante José Jara Concha y otras autoridades aéreas. La fiesta continuó el domingo 10 con un gran festival aéreo, culminando el martes 12 con una romería al Cementerio General, encabezada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y oficiales superiores de la Institución, miembros de los clubes aéreos, aeromodelistas y de la Escuela de Planeadores.

En el edificio recién inaugurado encontraremos la siguiente huella. La obra de los arquitectos Eduardo Costabal y Andrés Garafulic, consideró un salón casino rematado con una gran chimenea en el lado norte, cuyo muro exterior fue posteriormente intervenido con la instalación de una cerámica policromada que muestra la imagen del milagroso traslado de la Santa Casa con la Virgen y el Niño sobre el techo siendo transportada por los ángeles a su sitio en Loreto, según una pintura de Giovanni Battista Tiepolo, que se guarda en el Archivo Histórico de la Santa Casa.

Lamentablemente en esta investigación no me ha sido posible determinar cómo llegó a ese muro. Quien la trajo y cuando la instalaron permanece en un misterio por ser develado, pero lo cierto es que está firmada en 1945 y figura en una fotografía publicada en Chile Aéreo mayo de 1950. *¿Habrá sido una consecuencia de la procesión de 1946?*



El 9 de diciembre de 1944 fueron inauguradas las instalaciones del Club Aéreo de Chile. Se puede apreciar la fachada norte con la chimenea antes que fuera intervenida para aplicar la cerámica policromada de Nuestra señora de Loreto

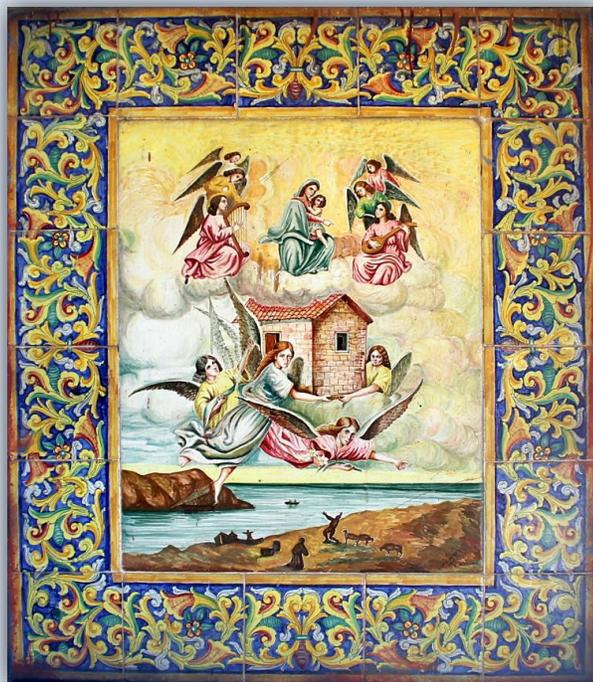


Imagen en cerámica policromada del traslado de la Santa Casa de Loreto aplicada sobre el muro de la fachada norte del casino del Club Aéreo de Chile, que hoy alberga un cuartel de la Policía de Investigaciones, inspirada al parecer, en una pintura de Giovanni Battista Tiepolo.

Para encontrar la quinta huella lauretana es preciso salir de lo que fuera el aeropuerto Los Cerrillos y atravesar la avenida Pedro Aguirre Cerda, para encontrarnos con una pequeña capilla.

En 1942 se estableció en Chile, en terrenos cercanos al aeropuerto de Los Cerrillos, la Congregación Pequeña Obra de la Divina Providencia fundada por Don Orione, en una vieja casa colonial que le donara el ex arzobispo de Santiago, Monseñor Horacio Campillo.

Para 1948 llegó al país a desempeñarse en aquella casa el padre Juan Bautista Lucarini ⁸⁰, nacido el 1 de mayo de 1915, en Pieve Bovigliana, y ordenado Sacerdote en 1939. En 1951 adquirió para la Congregación un terreno a la Sociedad Fundo Los Cerrillos Ltda., para construir un "lugar de culto para los viajeros del aeropuerto internacional" Los Cerrillos, dedicado a la Virgen de Loreto.

El resultado fue una capilla de hormigón armado, de una nave principal y bóveda sostenida por pilares de sección cuadrada con un capitel que simplifica las formas clásicas; con un coro elevado sobre el nártex y dos pasillos laterales que no alcanzan a constituirse en una nave propiamente, financiada en parte con el aporte de 50.000 pesos de la benefactora argentina Mercedes Saavedra y abierta a la comunidad el 8 de diciembre de 1954, bajo la advocación de Nuestra Señora de Loreto, con una solemne ceremonia a la que asistió el Alto Mando de la FACH con la banda institucional, durante la

⁸⁰ En 1961 el gobierno de Chile, le otorgó la "Orden al Mérito Bernardo O'Higgins" y el 19 de enero de 2002, el Congreso Nacional dio su aprobación a la Ley 19784, que le concedió "la nacionalidad chilena, por especial gracia, al sacerdote italiano don Juan Bautista Lucarini Strani." Falleció en Santiago el 2004 a los 89 años de edad.

cual se entronizó una imagen tallada en madera de Nuestra Señora de Loreto llegada previamente por vía aérea desde el Santuario de Loreto en Italia.



Imagen y detalle del rostro de Nuestra Señora de Loreto de madera tallada entronizada el 8 de diciembre de 1954



Capilla Nuestra Señora de Loreto construida por el padre Juan Lucarini Stranni, frente al aeropuerto Los Cerrillos.



Vista interior de la capilla





*Dos aspectos de la Misa de Acción de Gracias celebrada el 27 de marzo de 2016
en el marco del XVI Congreso de Historia Aeronáutica*

A partir de esa fecha y durante varios años, cada 10 de diciembre la aviación chilena le rindió homenaje a su patrona con una solemne procesión por el interior del aeropuerto.

La sexta huella viene desde la historia hasta el presente.

Cuenta la tradición católica que el 12 de mayo de 1291, cuando los cruzados perdieron Tierra Santa, Dios envió al arcángel san Miguel con un grupo de ángeles a proteger la Santa Casa con el mandato que la movieran por los aires, a un lugar seguro sin ser vistos. Fieles a la orden, los ángeles la trasladaron a Tersatto, Croacia, a 2.300 kilómetros aproximadamente de Nazaret donde permaneció por tres años, hasta el 10 de diciembre de 1294, oportunidad en que unos pastores que se hallaban en un bosque de laureles italiano, dijeron haber visto una casa volando sobre el mar, sostenida por ángeles, uno de los cuales iba vestido con una capa roja dirigiendo a los otros, y que la Virgen María con el Niño Jesús iban sentados sobre el techo de la casa, agregando algo más de 200 kilómetros a tan milagroso vuelo.

Lejos de Loreto, en el Santiago colonial, los delincuentes de ambos sexos eran reclusos en cárceles, cuarteles militares y policiales. Recién en 1735 se creó la Casa de Recogidas de Santiago en la cumbre del cerro Santa Lucía, para recluir a las mujeres. Posteriormente, en 1817 el obispo de Santiago, José Santiago Rodríguez logró que el Cabildo creara un “Hospicio Correccional de Mujeres” que entregado al cuidado de la Congregación de Religiosas del Buen Pastor

Entre los hogares fundados por la orden religiosa se encontró la Casa de Amparo de la parroquia de La Asunción escindida de la parroquia de San Isidro en 1878, gracias al legado de Francisco Sotomayor

para las casas de amparo de San Isidro, con el que se pudo adquirir terrenos y construir albergues para mujeres.

En 1897 el gobierno dispuso que la Casa Correccional se trasladara a la calle Lira, a una casa quinta contigua, donada por al arzobispo Mariano Casanova, siendo su primera superiora la hermana María de la Trinidad Urzúa, quien llevó a cabo la construcción de una iglesia bajo la advocación de San Miguel Arcángel.

Con el correr del tiempo, la custodia de las reclusas pasó a manos de la Gendarmería y la iglesia San Miguel Arcángel, adquirida por el Fisco para destinarla al ministerio de Defensa Nacional, Vicaría General Castrense. Para 1985, la Vicaría se trasladó a la antigua parroquia San Ramón en Providencia, quedando abandonada hasta que el sacerdote Sebastián Navarrete, por entonces jefe del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea, gestionó su adquisición ante el Comandante en Jefe de la FACH, general Fernando Matthei Aubel quien, pese a ser luterano, consiguió que fuera asignada al Servicio Religioso, el 4 de mayo de 1988.



Cerámica policromada en el acceso de la iglesia San Miguel Arcángel de la Fuerza Aérea de Chile

Ajeno a estas circunstancias de la historia, hacia 1962 el General del Aire Eduardo Iensen Franke estaba al mando de la Fuerza Aérea de Chile.

Era un hombre profundamente mariano y estimó necesario hacerse de una imagen de Nuestra Señora de Loreto, especial para los aviadores chilenos, que proyectara la fuerza intercesora de María y la grandeza y solemnidad del vuelo.

La tarea se la encomendó a la escultora Marta Lillo González quien para fines de año entregó la imagen en bronce de María en una actitud de oración serena, de pie sobre un mundo alado, en el que se lee “*Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación*” escrito sobre el continente americano, permaneciendo resguardada durante 26 años por el Servicio Religioso de la Fuerza Aérea hasta su entronización en la iglesia San Miguel Arcángel cuando ésta le fue entregada a la institución.



La luz solar entra a través de los ventanales de la cúpula sobre el crucero iluminando el altar. San Miguel Arcángel a la izquierda parece custodiar a Nuestra Señora de Loreto, a la derecha.

Una segunda imagen fue instalada en la Capilla Nuestra Señora de Loreto de la Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta; una tercera en el atrio de la Capilla Santa Teresa de Los Andes en la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”, inaugurada el 20 de octubre de 1993 y otra similar que fue entronizada en la capilla San Pablo Apóstol de la Dirección General de Aeronáutica Civil el 31 de mayo de 2001 por el Obispo Castrense, monseñor Pablo Lizama.



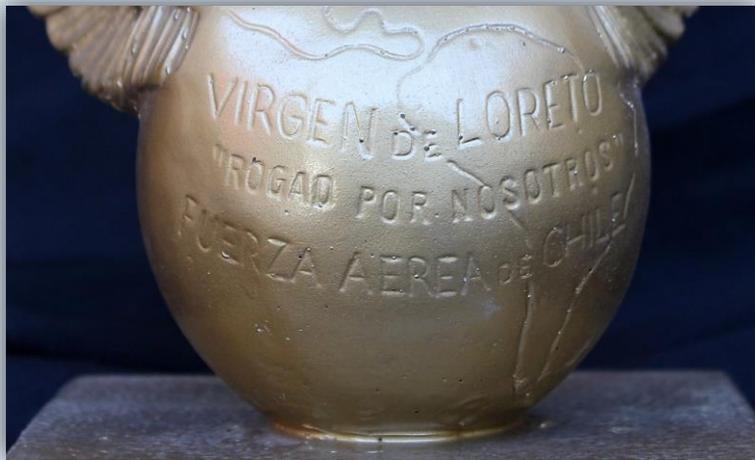
Capilla San Miguel Arcángel



Capilla San Pablo Apóstol



***27 de febrero de 2010 un terremoto remeció Chile central.
Las imágenes de la capilla "San Pablo Apóstol" de la Dirección General de Aeronáutica Civil
resultaron con graves daños salvo la de Nuestra Señora de Loreto que resultó indemne.***



Además de lo anterior, se fundieron una pequeña cantidad de miniaturas que fueron entregadas a la Capilla Institucional Nuestra Señora de Loreto en Las Condes, inaugurada el 22 de marzo de 1987, y a algunas autoridades, llegando una de ellas al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y que a diferencia de las cuatro imágenes mayores tienen la leyenda “*Virgen de Loreto, Rogad por nosotros, Fuerza Aérea de Chile*” grabada en el globo terráqueo.

Con ocasión del 95° aniversario de la Proclamación Papal de Nuestra Señora de Loreto como Patrona Universal de los Aeronavegantes, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas De Chile instituyó la condecoración Cruz “Virgo Lauretana”, el 24 de marzo de 2015 y promovió la iniciativa de proclamar a la Virgen de Loreto, Patrona de la Federación Internacional de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales, FIDEHAE, durante en el XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que se realizaría ese año en Ciudad de México.

La ceremonia se verificó el miércoles 21 de octubre de 2015, en la Iglesia de la Sagrada Familia, de Ciudad de México oportunidad que se prestó para que el presidente del Instituto chileno le otorgara la Cruz Virgo Lauretana a la imagen aportada por la Fuerza Aérea Argentina y trasladada a ese país por la delegación del Instituto Nacional Newberiano.



***La imagen de Nuestra Señora de Loreto luciendo la condecoración Virgo Lauretana otorgada por la delegación del IIACh al XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial.
De izq. a derecha: Señores Edgardo Villalobos, Norberto Traub y Claudio Cáceres***



Condecoración Cruz "Virgo Lauretana" del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

En el siguiente congreso realizado en marzo de 2016 en Santiago, el Instituto entregó una figura de Nuestra Señora de Loreto realizada por el socio Rino Poletti Barrios, a la delegación de República Dominicana, para que esta imagen acompañara el siguiente Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial a realizarse en ese país.



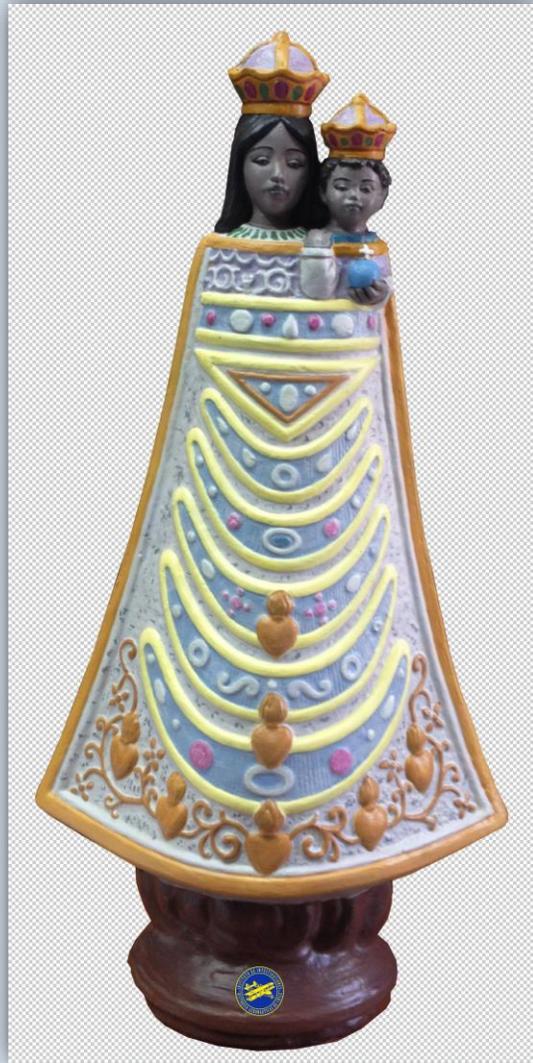


Imagen de Nuestra Señora de Loreto hecha en resina por Rino Poletti en 2016

Para finalizar una reflexión. Nuestra Señora de Loreto ciertamente ha dejado sus huellas impresas en la cultura aeronáutica nacional, no sólo por el misterioso traslado de la Santa Casa de Nazaret a Loreto, sino porque la Fe es un patrimonio del alma y es allí donde debemos buscar sus huellas.

Es María la santa casa del Hijo de Dios y el templo de Loreto nos recuerda ese misterio. Es por ello que en octubre de 2019 el Papa Francisco promulgó el decreto que establece la fiesta de la Virgen María de Loreto cada 10 de diciembre, considerando entre otras razones que *“en particular, cuantos viajan en avión han encontrado en ella la celestial patrona”*, disponiendo que debe aparecer en todos los Calendarios y Libros litúrgicos para la celebración de la Misa y de la Liturgia de las Horas.

Con este decreto la fiesta de la Virgen María de Loreto es formalmente parte del patrimonio inmaterial que la iglesia católica pone a disposición de la aviación mundial.

NUESTRA SEÑORA de LORETO PATRIMONIAL

<p>1. Virgen de Loreto</p>	<p>Pudahuel DGAC – DASA</p>	<p>Autor: Marta Lillo González Ubicación: Capilla San Pablo Apóstol DGAC Estado: Bueno Material: Bronce Instalación: Observaciones: Esculpida en 1962</p>	
<p>2. Virgen de Loreto</p>	<p>Santiago Centro</p>	<p>Autor: Marta Lillo González Ubicación: Capilla Sn. Miguel Arcángel FACH Estado: Bueno Material: Bronce Instalación: Observaciones: Esculpida en 1962</p>	
<p>3. Virgen de Loreto (miniatura)</p>	<p>IIHACH</p>	<p>Autor: Marta Lillo González Ubicación: Servicio Religioso FACH Estado: Bueno Material: Instalación: Observaciones: 1962 Miniatura original firmada e inscrita con el N°25660</p>	
<p>4. Mural N.S. de Loreto</p>	<p>LOS Cerrillos</p>	<p>Autor: E. Marca S. Ubicación: Antiguo edificio C.A. de Santiago Estado: Bueno Material: Cerámica Instalación: 1948? Observaciones: Fabricado en Lima 1945</p>	
<p>5. N.S. de Loreto</p>	<p>IIHACH</p>	<p>Autor: Rino Poletti Ubicación: IIHACH Estado: Bueno Material: Resina epóxica Instalación: 2015 Observaciones:</p>	

<p>6. Condecoración Virgo Lauretana</p>	<p>IIHACH</p>	<p>Autor: Ubicación: IIHACH Estado: Bueno Material: Instauración: 2015 Observaciones:</p>	
<p>7. N.S. de Loreto</p>	<p>Caldera</p>	<p>Autor: Ubicación: Playa Loreto Estado: Bueno Material: Instalación: Observaciones:</p>	
<p>8. Capilla Nuestra Señora de Loreto</p>	<p>Cerrillos</p>	<p>Autor: Ubicación: Av. Pte. Aguirre Cerda Estado: Bueno Material: Hormigón Instalación: 8 diciembre 1954 Observaciones:</p>	

OTRA CAPILLAS AERONAUTICAS DEDICADAS A NUESTRA SEÑORA DE LORETO			
1. Capilla Nuestra Sra. de Loreto	Colegio Nuestra Señora de Loreto	Inaugurada el 25 de octubre de 1996.	Las Condes – Comunidad FACH
2. Capilla Nuestra Sra. de Loreto	FACH		B. A. Cerro Moreno - Antofagasta.
3. Capilla Nuestra Sra. de Loreto	FACH	Inaugurada el 29 de octubre de 1996	Punta Arenas.
4. Capilla Nuestra Sra. De Loreto	Av. Naval	Inaugurada el 5 de marzo de 1990	Base Aeronaval de Concón

Alberto Fernández Donoso
 Instituto de Investigaciones
 Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- ❖ Cantarutti, Angelo y Valencia, Gustavo. *“Don Orión en Chile, sueño e historia”*
 - ❖ “80 años de la llegada de Don Orión a Mendoza”.
<https://donorione.org.ar/web/index.php/miradoras/5382-80-anos-de-la-llegada-de-don-orione-a-mendoza>
 - ❖ www.bcn.cl/leychile/N?i=193897&t=0
 - ❖ Fernández D. Alberto. *“La Cruz y la Estrella en el Alma Aeronáutica de Chile.”* Inédito
 - ❖ Fernández D. Alberto. *“La aviación chilena a través de los monumentos públicos, sitios históricos y construcciones patrimoniales”.* Inédito
 - ❖ Traub Gainsborg, Norberto. *“El Servicio Religioso en la Fuerza Aérea de Chile”.* 2015
 - ❖ Recortes de prensa 1930 – 1960
 - ❖ Diario La Nación 1917 – 1940
 - ❖ Revista Chile Aéreo. Ediciones varias.
- Especial agradecimiento por sus aportes a María Paz Valenzuela Blossin, Cristina Cuevas, al presbítero Celestino Higor y a don José Marchetti.

VII. AVIONES CON HISTORIA



*Bella imagen del Bell 212, aterrizando tras la bandera, en la Antártica chilena.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*

HELICÓPTERO BELL 212, único de su tipo en la FACH

En el mes de mayo del año 1968, la empresa estadounidense, Bell Helicopters Company, anunció que había firmado un acuerdo comercial con Pratt&Whitney Canada, y el propio Gobierno de Canadá, para el desarrollo de un helicóptero, biturbina, basado en el fuselaje del prestigioso Bell 205/UH-1H "Iroquois".

Las Canadian Armed Forces, ya operaban desde marzo, aparatos Bell UH-1H con la designación local CUH-1H, y solicitaron se dotara al nuevo helicóptero de dos nuevas turbinas Pratt&Whitney, asumiendo los costos de este desarrollo, los tres involucrados en el proyecto.

Este desarrollo, derivó en la concepción del helicóptero militar Bell modelo 212, del cual, la USAF, con la denominación de Bell UH-1N "Iroquois", recibiría los primeros ejemplares en 1970, fabricados en la planta de Bell Helicopters, en Fort Work, Texas, Estados Unidos. Al año siguiente, la Armada y el Cuerpo de Marines de EEUU, recibieron sus ejemplares, en tanto, el 3 de mayo del mismo año, las Canadian Armed Forces, recibieron el primer helicóptero, designado CUH-1N, el que fue redesignado posteriormente como CH-135.

Del mismo modelo, la Fuerza Aérea de Bangladesh, recibió seis ejemplares y la Fuerza Aérea de Argentina, ocho.



Ejemplar H-84 de la Fuerza Aérea Argentina. Fotografía: Sr. Jorge Núñez Padin.

El helicóptero Bell 212 Twin Huey, está en la categoría de transporte mediano, bimotor, con un rotor principal, semirrígido de dos palas, totalmente metálico, y un rotor de cola, también metálico bipala. Su estructura, es similar al Bell UH-1H, con fuselaje totalmente metálico, y tren de aterrizaje del tipo patín. Puede ser empleado en labores militares y también civiles.

En el año 1988, la fabricación y producción paso a realizarse, en Mirabel, Quebec, Canadá. Este modelo, también se produjo bajo licencia en Italia, por la compañía Agusta, la que desarrollo su propia versión naval denominada Agusta-Bell AB-212 ASW. Las entregas para la Marina de Italia comenzaron en el año 1976.

Por otra parte, la Bell Helicopters Company, produjo una versión civil del aparato, denominado Twin Two Twelve, con capacidad para catorce pasajeros, y solo se diferenciaba de la versión militar, por los accesorios de la cabina y la aviónica. Esta versión obtuvo la certificación de tipo de transporte, categoría A, de la FAA el 30 de junio del año 1971, y posteriormente la certificación para operar IFR, lo que demando cambios en la aviónica, nuevo panel de instrumentos y controles de estabilización apropiados para la tarea.

Las compañías operadoras que dan apoyo a las prospecciones petroleras en alta mar, vieron en esta aeronave un gran potencial de seguridad al operar con dos turbinas. En junio del año 1977, la FAA certifica este helicóptero, para operaciones IFR con solo un piloto y flotadores fijos.

Cientos de ejemplares de este helicóptero se fabricaron en sus diferentes versiones, siendo utilizados por diferentes Fuerzas Aéreas del mundo, así como también por innumerables compañías civiles, hasta el día de hoy.



Helicóptero de la Fuerza Aérea del Perú, aterrizando en Aeródromo de Puelo Bajo, durante la Operación Confraternidad, en octubre del 2010. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Bell 212 en Chile:

Desde hace mucho tiempo, especialmente en la temporada entre noviembre y abril de cada año, es posible ver algunos helicópteros civiles modelo Bell 212, tanto nacionales como extranjeros, operando en el control y extinción de incendios forestales.

Este rol es cumplido con mucho profesionalismo por las tripulaciones y los combatientes del fuego, quienes se arriesgan en cada vuelo operacional, y que muchas veces, son sobrepasados por la naturaleza del siniestro.



***Bell 212 de la empresa nacional Calquin, operando un bambi bucket combatiendo un incendio forestal.
Fotografía: Sr. Fabián Puentes Elgueta.***



***Otro operador nacional del Bell 212 es FAASA. El helicóptero de la imagen, el año 2012, operando en Perú, tuvo un impasse diplomático, fue acusado por autoridades peruanas de espionaje, felizmente el problema fue solucionado.
Fotografía: Sr. Jaime Lamas Soto.***

Bell 212 en la FACH



Bell 212 matrícula H-31 en la Base Teniente Marsh de la Fach. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

La Política Antártica del Estado de Chile, en el año 1980, consignó en sus objetivos primordiales, la investigación científica, colonización, conocimiento y exploración del Territorio Antártico Chileno.

La Fuerza Aérea de Chile, para poder cumplir con esos objetivos, adquirió en 1980, en el mercado civil norteamericano, un helicóptero Bell modelo 212, el que arribó al país, al año siguiente.

Previo cambio de esquema de pintura, era amarillo con rojo en USA, fue pintado con colores verde y negro, similares a las aeronaves Cessna A-37 y Bell UH-1H, que operaban en Punta Arenas, recibiendo matrícula institucional H-31 (C/N° 31194) y destinado al Grupo de Aviación N° 6.



*Con sus colores originales en USA, se puede observar que no porta los flotadores en sus costados.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*



*Ya en operaciones con el Grupo de Aviación N° 6 de Punta Arenas, el Bell 212 con su esquema austral.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*

Luego de unos pocos años de servicio, fue destinado al Grupo de Exploración Antártica N°19, creado el 24 de abril de 1980.

En ENAER, fue sometido a mantención y al pintado correspondiente a las aeronaves que operaban en la Base Teniente Marsh en la Isla Rey Jorge. Su nuevo esquema fue rojo brillante con líneas blancas.



*Bell 212 y Bell UH-1H en la Antártica chilena, con los colores de alta visibilidad utilizados en la zona austral.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*

El helicóptero fue subido a bordo del Lockheed C-130 Hércules, Fach 996 y llevado al continente antártico chileno.



Momento en que el helicóptero es bajado del C-130 Hércules Fach. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

Su utilización en esa zona austral, significó ser parte de las operaciones que permitieron a la Fuerza Aérea de Chile, conocer y explorar los lugares más recónditos de la profundidad antártica, culminando exitosamente con la primera travesía chilena al Polo Sur en noviembre de 1984, la operación Estrella Polar.

El 23 de julio de 1986, en la pista de la entonces Base Teniente Marsh, el helicóptero Bell 212, se accidentó durante la maniobra de aterrizaje. Resultando con daños considerables, que aconsejaron su baja del servicio.



*Estado en que quedó el H-31 en su accidente en la Antártica. Se puede ver que los flotadores se encuentran inflados.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.*

Posterior al accidente y a su baja, el helicóptero fue vendido a la empresa sudafricana, Autair Helicopters que lo recupera y lo registra como G-BTHC. Manteniendo operaciones hasta el 6 de marzo del año 1991. Luego fue vendido el 28 de marzo de 1991 a Eagle Copters Maintenance Ltda. de Canadá, recibiendo la matrícula C-FBHY.

Según el sitio www.rotorspot.nl, esta empresa canadiense mantiene la aeronave totalmente operativa al 1° de noviembre del año 2020, prestando servicios a distintas empresas aéreas.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://en.wikipedia.org/wiki/Bell_Huey_family#Civil_designations
www.rotorspot.nl
airport-data.com.
Aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile 1913-2020. Erwin Cubillos Salazar
Revista Fuerza Aérea de Chile, varios números.

Colaboración:

Señores Rino Poletti Barrios, Jorge Núñez Padin, Jaime Lamas Soto, Fabián Puentes Elgueta

VIII. SABÍA USTED?

...que fue el 10 de diciembre de 1940, y teniendo en cuenta que diversas Instituciones Armadas celebraban el Aniversario de sus glorias o conmemoraban alguna fecha trascendental que prestigiaba sus organizaciones, estableció que el **12 de diciembre de 1918** era una fecha especial para nuestra aviación nacional, ya que en ella se había llevado a cabo una de las gestas más importantes de la aviación mundial, como lo era el cruce aéreo de la Cordillera de los Andes, por su parte más alta?



El primer intento de fijar una efeméride de carácter institucional se encontró tardíamente, en el Anexo 1 al Proyecto de Reglamento de los Agregados del Aire de la Fuerza Aérea Nacional, modificadorio al R.A.A. Serie A N°14, SECRETO, del año de 1936. Más tarde, un Proyecto elaborado el 9 de mayo de 1938, que lleva la firma de don Armando Castro López, Comodoro del Aire, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

En dicho proyecto, se establecía como efeméride Institucional, el 21 de marzo de 1930 como fecha de la fundación de la ahora Fuerza Aérea de Chile.

No sería hasta, hasta dos años más tarde que la Fuerza Aérea podría tener oficialmente, una fecha para conmemorar su Día Oficial. Es así que, el Decreto (Sin Tramite) N°849 bis, de fecha 10 de diciembre de 1940, establecerá que el 12 de diciembre de cada año, se conmemoraría **EL DÍA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE**.

Años más tarde, el 3 de febrero de 1956, esta celebración fue reemplazada por orden del entonces Comandante en Jefe de la FACH, don Digo Barros Ortiz, quien consideró en justicia, que las efemérides debían ser celebradas en el día de su creación, seleccionando tres fechas conmemorativas para las siguientes Reparticiones y Unidades:

FUERZA AÉREA DE CHILE: 21 de marzo de 1930

DIRECCIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO: 3 de junio de 1952

DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA: 21 de marzo de 1930

Desde aquel día, la fecha de conmemoración para la Fuerza Aérea de Chile, ha sido celebrada cada 21 de marzo, como también cada 12 de diciembre, se reservó como Día de la Aeronáutica Nacional.

NERVO

y se queda
Perú paga
ile se que-
Trescañillas.
le menores.
con el prin-
adientes a

CABEL

Alemania.

letreros

de los le-
de la luz
unos letre-
los timen-
te otros
"Timbre".
o apoderen
pándole las
as, y solo
tado conve-
y las per-
segurada su

lor, las per-
manes no
lo el mun-
no será
to los fun-
empleados
odos llevan

letreros
En los ca-
le ponerse
ce: "¡Cui-
erde".
exclamaba
dor de los

los asesl-
de escribi-
dado! Este

os asesinos
que muer

plazas ber-
randes ca-
le el tran-
os papeles
torban, en
elo. Sobre
indica su
ido el le-

Esta fiem-
en que
para que
ue está a
Así, el
erliner Ta-
la naranja
la hacerlo
sino direc-
to. Es de

es el de
a algunos
deras son
s de ellas
el otro la-
antar atra-
no exis-
cial evita-
ción! Vi-

Yo creía
o en cues-
las mos-
scas anal-
ducir que

se hacen
os escom-
ue dice:

los letre-
mejor día
un letre-
dad! Pe-

CAMBA

Homenaje al vencedor de los Andes

Continúan las manifestaciones en su honor

El Teniente Godoy visita ayer al Presidente de la República y ense-
guida se traslada a la Cámara de Diputados.

El banquete de anoche en el Club Militar

El teniente señor Dagoberto Godoy ha continuado siendo objeto de cariñosas manifestaciones.

El público de la capital no ha perdido oportunidad además de renovar sus aplausos.

Con el Presidente de la República
En la tarde de ayer el teniente Godoy, acompañado del Jefe del Departamento de Ingenieros y Comunicaciones coronel Dartnell pasó a saludar al Presidente de la República, señor Sanfuentes.

El distinguido aviador relató al primer mandatario algunos detalles de su viaje, recibiendo de aquel conmovedoras frases de felicitación por el triunfo que ha dado a la aviación nacional.

En la Cámara de Diputados
Concurrió también a la Cámara de Diputados donde se le hizo objeto de cariñosas atenciones de

1918. Ministro de Guerra. Santiago, Chile. Por la travesía de los Andes rogamos expresar nuestras cordiales congratulaciones por la hazaña record del teniente Godoy, realizada en aeroplano Bristol. Sociedad Colonial Inglesa de Aeroplanos Bristol, Inglaterra.

El Ministro de Guerra contestó en los siguientes términos: "Agradezco sinceramente sus atentas felicitaciones por el triunfo del aviador teniente Godoy en aeroplano Bristol. Por mi parte, envío a esa sociedad las felicitaciones del Gobierno chileno por haber contribuido en forma tan eficaz a la realización de la brillante hazaña. Enrique Bermúdez, Ministro de Guerra".

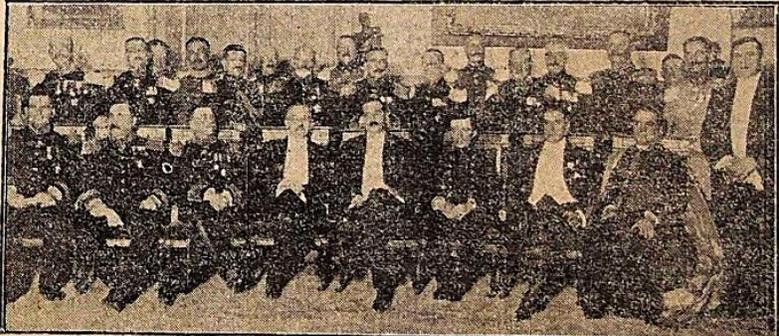
Función de Gala.
La compañía chilena de comedias Baguena-Buhrle dará mañana

El banquete en el Club Militar

El banquete realizado anoche en el Club Militar, en honor del teniente Godoy, asumió grandiosas proporciones, y fué el más simpático homenaje que pudieran rendir sus compañeros de armas al vencedor de los Andes.

En contadas ocasiones se ha realizado en este hogar militar una manifestación como la de anoche, en la cual predominó una nota de intensa alegría y de justificado entusiasmo para festejar dignamente al oficial que, tras de numerosos esfuerzos, ha dado una nueva gloria al Ejército de Chile.

El local del Club se encontraba adornado desde su entrada con profusión de luces y banderas, presentando un aspecto por demás lucido e imponente. A la subida de la escala que da acceso al local del Club, se había co-



EL MINISTRO DE GUERRA Y DE RELACIONES, EL TENIENTE GODOY Y LOS JEFES DEL EJERCITO QUE CONCURRIERON AL BANQUETE

parte de algunos miembros de esa

corporación.
Se le obsequió con una copa de champagne.

Felicitación del Presidente Irigoyen
Entre los numerosos telegramas que ha recibido en estos últimos días el teniente Godoy, figura el enviado por el Presidente de la República Argentina, señor don Hipólito Irigoyen, que dice como sigue:

"Sr. teniente 1.º del Ejército de Chile Dagoberto Godoy. Santiago. Al regresar gloriosamente a su patria me es sumamente grato condensar en una concisa felicitación todas las manifestaciones de admiración y simpatía que llegaron hasta Ud. de parte del pueblo y de las autoridades argentinas retribuyendo muy complacido el deferente saludo del Gobierno, Ejército y pueblo chileno que tuviera Ud. a bien dirigirme en nuestro suelo. H. Irigoyen, Presidente de la Nación".

Felicitación enviada por una casa constructora de aeroplanos
En el Ministerio de Guerra se recibió el siguiente telegrama:

"Bristol, 18 de Diciembre de

Sábado una función de gala en honor del señor Dagoberto Godoy a la cual asistirá él y se representará la obra patriótica en tres actos y seis cuadros titulada: "El Girón de la Bandera".

Con este motivo el teniente señor Godoy le envió al director de la compañía la siguiente carta:

"Sr. Arturo Buhle. Presente. Con viva complacencia acepto y agradezco la gentil invitación que en sus nombres y en el de sus compañeros de arte me hacen. Uds. son también cooperadores silenciosos del engrandecimiento de Chile. Pdo. Dagoberto Godoy.

Festejos en Concepción

Reunidas en Concepción las sociedades obreras y deportivas, en número de cincuenta, acordaron invitar al teniente Godoy para que asistiera el Domingo 29 del presente a presenciar diversos festejos que se han preparado en su honor.

El aviador ha acordado concurrir a la generosa invitación de los deportistas y obreros de aquella ciudad.

locado una pequeña estatua de bronce, que representa al roto chileno con una espada en la mano derecha y un haz de luces en la izquierda. Segua después una interminable guirnalda de flores y banderas, que se prolongaba hasta el interior del gran comedor en el cual se realizó la manifestación.

En el interior de éste se ostentaban numerosos pabellones chilenos, entrelazados con banderas brasileras, inglesas y argentinas. En el Centro de la mesa de honor se colocó un faro de bronce en miniatura, rodeado con lamparillas eléctricas y con una hermosa coronación de flores naturales. Este pequeño faro fué el obsequio que hizo el Ejército boliviano al de Chile, con ocasión del Centenario de nuestra Independencia nacional, celebrado en 1910. En el medio del comedor, resaltaba un aeroplano formado con luces y flores.

Presidió la manifestación el vicepresidente del Club Militar, coronel don Mariano Navarret, quien tenía a su derecha al festejado, teniente Godoy; al Ministro de Relaciones Exteriores, se-

se dejaba
truenos
En un i-
joven te-
torizació-
encontra-
para llev-
niente G-
se, enco-
compañ-
invitación
rigió a li-
tantes, el
flor Sócr-
breve y
gío de ac-
ven oficia-
estrellas
y se la
para sign-
sus comp-
concedier-
capitán.
Este n-
tado en li-
había ma-
dad y de-
te entre.
Un grupo
antiguos
so en ma-
Guerra,
tud en q-
con el m-
ascenso
des, com-
sus esfuer-
Rasgos
ron much-
como una
patía con
Godoy en
mas.
Al fin
pronunció
to el vice-
nel señor
terrupció
truenos
Las nune-
El orador
lizada po-
que en
que entor-
al Arte y
siempre l-
de, de lo
Recordó
res chilen-
cumplimie

Se re-
gran ar-
dar un
que su-

1916.
L
res
sua

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Sr. Director:

Me es muy grato agradecer el envío de vuestra Revista para la cual faltan adjetivos para calificarla como una obra de excelencia; muy bien documentada, de gran interés y estupenda presentación.

Muy cordialmente

LUIS HUMBERTO VILLAGRA REVECO

Estimados amigos,

Es una gran satisfacción y deleite el recorrer las páginas de tan estupenda Revista Aerohistoria, más aún en esta época de confinamiento producto de la Pandemia Mundial.

Sin duda esta Revista constituye la recopilación periódica de grandes sucesos de la Aviación, que tanto apasiona a quienes vibramos con el vuelo y la historia.

Saludos afectuosos

OSCAR MEDINA ROJAS

Administrador de Aeropuertos

Sección Operación de Aeródromos

Subdepartamento Servicios de Aeródromos - DASA

Ola estimado Norberto.

Gracias por AEROHISTORIA de octubre.

Lo veo con ariño.

Salud mi amigo.

Att. Teomar Benito Ceretta

Al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Estimados señores:

*Acuso recibo y agradezco el envío de la revista Aerohistoria de circulación mensual.
La misma será reenviada a nuestros Asociados.*

Atentamente:

Noelia.
Secretaria

ACADEMIA URUGUAYA DE HISTORIA MARÍTIMA Y FLUVIAL

Que buena esta nueva versión de la Tercera Parte sobre el 767. Lo curioso es que los autores son mencionados en tercera persona.

Muy bien logrado el artículo.

Julio Matthei S.

*Estimado Norberto,
Recibida la Revista, estupenda como siempre y a pesar de la pandemia!*

Edgardo Villalobos

*Estimado señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile,
don Norberto Traub Gainsborg:*

*Agradezco el gentil envío de la "Revista Aerohistoria N° 10", documento de gran importancia y trascendencia para nuestra Corporación, y, en especial, para los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo".
Atentos saludos,*

Julio Nanjari Valenzuela,
Secretario.

Estimado Norberto, acuso recibo del ejemplar de la Revista Aerohistoria y te agradezco la gentileza de considerarme en el repartido de esa interesante publicación.

Recibe mi cordial saludo.

Carlos Rodríguez Valle

Señor
Norberto Traub
Presidente Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile
Presente

Junto con saludarlo, se acusa recibo de Revista Aerohistoria, además de agradecerle el envío, lo felicito por los muy buenos artículos publicados.

Atte.

Luis Fredes Gallardo
Vicepresidente Ejecutivo
Corporación Patrimonio Histórico Militar
Blanco Encalada N° 1550 Ofic. 227 Santiago

*Señor Norberto Traub Gainsborg
Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.*

Acuso recibo de la revista de su dirección, es un ejemplar formidable, al igual que todos los anteriores. En esta vuelta, muy acertadas sus palabras en el editorial y el párrafo tomado de Gabriela Mistral, también un acierto muy oportuno.

Lo saluda en "Paz y Bien:

Oscar Silva Abarca
SOMF.(R)EJTO. 1960
"Batallón de Hierro 1960
"Veterano de Valdivia 1960 y del Beagle 1978"

Estimado señor Traub:

Acuso recibo y agradezco su amabilidad de enviarme la revista Aerohistoria, correspondiente al mes de Octubre de 2020.

*Atentamente,
Rodrigo Carrasco Casanueva*

*Muchísimas gracias, estimado Norberto.
Un cordial saludo,
Álvaro Castellón*

Muy agradecido por interesante envío.
Francisco Alomar Marchant

Gracias por tu siempre interesante revista.

Ana María Ried Undurraga

*Acuso recibo de vuestra publicación, como siempre de inobjetable calidad por su especial contenido.
Muchas gracias.*

Emb. Nicolas Incolla Garay
(Ecosoc-ONU)

Muchas gracias, Norberto!

Saludos cordiales,

Jacqueline Casasempere

Estimado Norberto:

Como siempre un agrado recibir tan completo trabajo de investigación de los hitos aeronáuticos de Chile y América.

El editorial, sin duda un contundente mensaje a los chilenos que queremos una patria en paz y equidad.

Cordialmente

Luis Filippi de S.
Presidente
Círculo de Coroneles de Aviación

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

Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Fernando Morlett Becerril
Juan José Membrana
Raúl Romero Goenaga
Sandrino Vergara Paredes

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

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

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