



ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



Teniente 1° Tucapel Ponce Arellano
Piloto Aviador Militar

A 105 años de las primeras
maniobras militares combinadas,
con el arma aérea

El Día de la Aviación
de Caza Brasileira

Capitán Luis Cenobio Candelaria,
crónica de una hazaña...



Teniente 1° Emilio Berguño Meneses
Observador Aéreo



Actividades de marzo de 2020 N°3



RECORDAMOS CON GRAN CARIÑO
A TODOS AQUELLOS QUE
DIERON LO MEJOR DE ELLOS,
PARA FORMAR LA ACTUAL INSTITUCIÓN,
COMO TAMBIÉN FELICITAMOS A TODOS LOS
QUE HOY INTEGRAN
ESTA GRAN FAMILIA AÉREA



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Hago votos porque los bravos y decididos pilotos de éste y del otro lado de los Andes quieran aceptar la ardua y honrosa tarea de establecer, por sobre la cordillera, una corriente segura de intereses y afectos para bien de las dos patrias y modelo de fraternidad para todo el universo”.

Luis Cenobio Candelaria. 1918

Cuando conmemoramos, participamos o nos vinculamos con hechos y acciones del pasado, no sólo tenemos la oportunidad de ahondar en el mejor o mayor conocimiento, sino que ello nos brinda la ocasión de rendir el reconocimiento y cariño en justicia a la aviación y a quienes han participado con su esfuerzo, a la unión, fraternidad, conectividad, desarrollo y bienestar que su accionar nos trae.

En el reciente mes de marzo pasado, hoy tan justamente denominado en Chile como el “Mes del Aire”, en homenaje y recuerdo de aquellos valientes pioneros y soñadores que fundaran hace 90 años atrás, el 21 de marzo de 1930, una realidad llamada Fuerza Aérea, y a la cual hoy con orgullo admiramos y festejamos en sus continuadores, quizás no tuvimos la ocasión de mirarnos a los ojos y decirles “muchas Felicidades”, pero mientras tanto, sepan a través de este Aerohistoria, siempre están presentes en nuestros corazones agradecidos.

Cuando en la actualidad vivimos álgidos y extraños días en los que una pandemia hace peligrar nuestras vidas, y una cuarentena obligada ciertamente nos aísla de nuestro cotidiano círculo social y de trabajo, observamos como esa Fuerza Aérea se alza por sobre los obstáculos, llevando insumos de cuidado, transportando enfermos y organizando gente y actividades más allá de sus naturales fronteras. Hoy seguimos orgullosos de aquellos hombres y máquinas que la componen, por que reconocemos en su servicio a la comunidad, una identidad nacional de valerosa voluntad, la misma que desde sus inicios guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y conocemos, mes a mes.

Nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 37 años atrás, se inserta en estas actividades de homenaje, aportando no sólo a través de la investigación que realizan constantemente sus miembros, o adhiriendo a la celebración de hitos, fechas y personajes que forjaron esa ruta que hoy forma nuestro ADN aeronáutico, sino que lo hacemos recordando, transmitiéndolo y compartiendo, más allá de las fronteras, para conocimiento público y general.

Hoy, cuando nos encontramos viviendo tiempos de cambio, donde gozamos y participamos de una evolución tecnológicamente abismante que nos acerca con el mundo, debemos tener en cuenta más que nunca, nuestras raíces y pasado, pues son ellas y su experiencia derivada con que la podremos mantener, valorar y construir una dimensión moral permanente, menos oportunista y más firme que nos permita enfrentar el poder y materialismo obnubilado que resulta del desconocimiento, relativismo, falta de ética y sobre todo, patriotismo.

Quienes estén abiertos al aprendizaje y la humildad se adueñarán del futuro, mientras que aquellos que creen saberlo y hacerlo todo, manejar las masas, sólo están bien equipados para un mundo que ya deja de existir.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



www.historiaaeronauticadechile.cl

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



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Fuerza Aérea de Chile da inicio al "Mes del Aire" y actividades conmemorativas del nonagésimo aniversario institucional</i>	9
<i>Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" conmemoró centésimo séptimo aniversario del primer vuelo militar</i>	7
<i>Federación Aérea de Chile conmemoró vigésimo aniversario del récord de velocidad obtenido por el T-35 Turbo Pillán en el año 2000</i>	8
<i>Conmemoración del 97º Aniversario de la Aviación Naval</i>	10
<i>Recordando el 90º Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile</i>	11
<i>Recordando el 100º aniversario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona Universal de la Aviación</i>	12
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	13
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	17
EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL	20
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>A 105 años de las primeras maniobras militares combinadas, con el arma aérea</i>	37
<i>El Día de la Aviación de Caza brasilera</i>	53
<i>Capitán Luis Cenobio Candelaria, crónica de una hazaña...</i>	61
<i>40 Años en la historia de la FIDAE</i>	103
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Dornier DO-28D-2 en Chile</i>	107
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Una aviadora francesa cruza la cordillera</i>	117
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	119

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Fuerza Aérea de Chile da inicio al “Mes del Aire” y actividades conmemorativas del nonagésimo aniversario institucional*

Tras una solemne ceremonia en Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, la Fuerza Aérea de Chile dio el pasado martes 3 de marzo de 2020, inicio al “Mes del Aire”. Un evento ya tradicional, que considera una serie de actividades que se efectuarían a partir de esta fecha y que por la contingencia de la Pandemia se fueron paulatinamente cancelando algunas, mientras otras serán postergadas en beneficio de la salud de los ciudadanos.



El General del Aire Arturo Merino Núñez dirige un cálido y sentido mensaje a los asistentes

Durante la ocasión, el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez dirigió un señero y sentido discurso tras la exhibición de un video Institucional correspondiente a las tareas desarrolladas desde el nacimiento de la institución hasta las actividades del último período. En el discurso, no dejó de recordar, entre otros, el reciente accidente de un avión de transporte de la Fuerza Aérea, donde viajaban 38 mártires que servían a su país; y el servicio que presta la Fuerza Aérea de Chile, a través de sus medios polivalentes, lo que junto a la alta preparación de su gente, ha contribuido al desarrollo aeroespacial nacional, posicionando a Chile dentro de los más altos estándares de la aeronáutica mundial.

Además, el evento contó con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero, los Subsecretarios de Defensa y para las Fuerzas Armadas, asistió parte del Alto Mando Institucional, autoridades militares, delegaciones de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, de la

Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente e invitados especiales de instituciones y empresas aéreas.



De izquierda a derecha: Vicente von Teuber, Miguel Vetterlein, Eduardo Parada, Arturo Merino Núñez, Fernando Rojas Vender, Norberto Traub y Alberto Fernández

❖ Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” conmemoró centésimo séptimo aniversario del primer vuelo militar

En lo que fue una soleada mañana del sábado 7 de marzo pasado, se efectuó la ceremonia de conmemoración del centésimo séptimo aniversario desde el histórico vuelo realizado en 1913 por el Capitán Manuel Ávalos Prado, el que constituyera el primer vuelo militar realizado en los cielos de nuestro país. Esta actividad donde también se recordó la fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero del mismo año, fue presidida por el Comandante del Comando de Personal, General de Aviación Hugo Rodríguez González, y contó con la asistencia de integrantes del Alto Mando Institucional, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, docentes, personal civil e invitados especiales.

Todo sucedió en la “Chacra de Lo Espejo”, lugar en el cual hoy se ubica la Base Aérea “El Bosque”, desde donde despegó el Capitán Ávalos a bordo de un avión Blériot bautizado como “Chile”. El avión, con un motor de 35 HP, fue preparado en aquella memorable ocasión por los mecánicos señores Pedro Donoso y Miguel Cabezas y el vuelo se realizó en privado. Cinco días más tarde, el 12 de marzo, se realizó esta vez un acto oficial frente a las autoridades en el que el Capitán Ávalos repitió exitosamente el vuelo, esta vez en un Blériot XI denominado “Manuel Rodríguez” de motor de 50 HP.

Luego de tomar altura en dirección al sur hasta San Bernardo, el piloto viró hacia el norte sobrevolando la cancha de la recientemente creada Escuela de Aeronáutica Militar, a 150 metros de altura. Los pobladores de La Cisterna y San Miguel fueron sorprendidos por el raudo vuelo del avión militar, que bajo la ya entrenada conducción del célebre Ávalos anunciaba oficialmente los inicios del arma aérea al país. Más tarde en 1920, la entonces Escuela de Aeronáutica Militar cambia su denominación por Escuela de Aviación.



En la ocasión, el Director del Instituto, Coronel de Aviación (A) don Andrés Leiva Divasto, además de recordar la historia del Plantel que también cumpliera su aniversario el pasado 11 de febrero, destacó en el contexto que quienes componen el actual plantel son *“El producto de todo el trabajo en equipo de los docentes e instructores junto a todo el personal que es parte de este Instituto, permiten formar en sólo cuatro años a nuestros Oficiales, quienes saldrán a poner en práctica lo adquirido en conocimiento y temas valóricos, elementos esenciales para cumplir la tarea, no tan solo de ayudar y proteger a nuestros compatriotas, sino también la de guiar y liderar a otros, para conseguir los objetivos que le sean trazados a nuestra Institución”*.

Luego agregó: *“se han comprometido a entregar lo mejor de cada uno para hacer cada día más grande nuestra Fuerza Aérea.”*

Timbre original de que usara el plantel en sus inicios

❖ Federación Aérea de Chile conmemoró el vigésimo aniversario del record de velocidad obtenido por el T-35 Turbo Pillán en el año 2000

En dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile, se llevó a efecto la solemne ceremonia que conmemoró los 20 años del record de velocidad obtenido por el T-35 DT Turbo Pillán el 10 de marzo del año 2000 que fuera otorgado por la Federación Aérea Internacional.

La actividad recordatoria organizada por la Federación Aérea de Chile (FEDACH), contó con la presencia del representante del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea Fernando Silva de la Harpe; el Presidente de la FEDACH Rafael Bravo Villarroel; el Secretario General de la Dirección de Aeronáutica Civil de Chile, Ricardo Gutiérrez Recabarren; el Director del Museo Aeronáutico, Ricardo Gutiérrez Alfaro; Gerente Comercial de Enaer, Leopoldo Porrás Silva; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; el Vicepresidente de Desarrollo de Clubes Aéreos y Responsabilidad Social de FEDACH, Mauricio Malbec; el Director de FEDACH, Juan Carlos Donoso entre otros.



Norberto Traub Gainsborg, durante la reseña histórica que hiciera sobre este hito aeronáutico nacional

En esta oportunidad, la aeronave de fabricación nacional en que se cumpliera el record mundial para aviones de su categoría cuidadosamente preservado en el MNAE, fueron el ambiente ideal para que el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, entregara a los presentes una reseña histórica referida a este importante hito de la industria aeronáutica nacional.



Algunos de los presentes junto a la aeronave, el diploma del record y los dos pilotos

A continuación habló el Comandante de Grupo (A-Rva) Jaime Acosta Herrera, quien fuera el piloto que junto al entonces comandante Felipe Fernández Mesa alcanzaran una velocidad de 382,43 kilómetros por hora, logrando así el record de velocidad para los aviones de su clase. El actual Coronel de Aviación (R) Felipe Fernández Mesa, actuó también en su calidad de ingeniero aeronáutico en esa oportunidad, como copiloto.

Recordemos que este record se batió cuando la aeronave sobrevolaba entre las localidades de Melipilla y Talagante, marca mundial que significó superar la anterior obtenida en 1985 por el piloto norteamericano Larrie Chambers, a bordo de un Beechcraft A-36 Bonanza.

❖ *Conmemoración del 97º Aniversario de la Aviación Naval*

Con motivo de haberse cumplido, el pasado lunes 16 de marzo, 97 años de existencia desde que se creara la Aviación Naval como servicio de la Armada Nacional; nuestra corporación, a través de una nota de su presidente, hizo llegar los cordiales saludos al señor Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante don Carlos Fiedler Pinto y por su intermedio, las sinceras congratulaciones a los integrantes de tan prestigiosa e histórica especialidad.

Por intermedio de esta publicación, nos permitimos reiterarles nuestros sentimientos de alta estima y consideración.



Hidro avión "Short" Admiralty Type 184, utilizado por pilotos de nuestra Aviación Naval a inicios de la década de 1920.

El 16 de marzo de 1923, mediante un Decreto Supremo firmado por el entonces Presidente de la República Arturo Alessandri Palma, se acuñó el nacimiento oficial de la Aviación Naval. Este hito permitió que se traspasara en forma definitiva la dependencia de la Aviación Naval a la Armada, finalizando su relación anterior con la Inspección General de Aviación.

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE MARINA

N°196

SANTIAGO, 16 DE MARZO DE 1923

Considerando: que en virtud de los Decretos Supremos N°359 de 29 de abril de 1922, que incorporó la especialidad de Aviación Naval a los reglamentos de especialidades, ascenso i exámenes de Oficiales de la Armada, i 584 de 30 de junio del mismo año, que incorporó los servicios de Aviación Naval en el Reglamento de la Dirección de Artillería i Fortificaciones, i en consecuencia todo lo relacionado con la Aviación Naval ha pasado a depender de la Dirección Jeneral de la Armada.

DECRETO:

1.- Derógase el Decreto Supremo del Ministerio de Guerra F.A. 1669 de 15 de julio de 1920, que creó la Inspección Jeneral de Aviación, todo lo que se refiere a la Armada i a la Aviación Naval que en conformidad con los Decretos 359 i 584 del pte. año, del Ministerio de Marina, han ingresado al servicio administrativo de Marina, bajo la superior dependencia del Director Jeneral de la Armada.

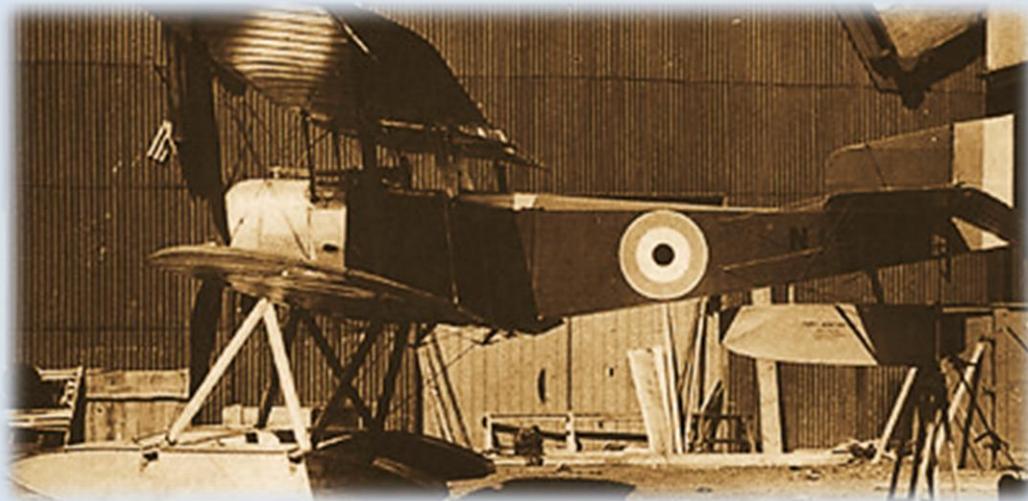
2.- La Aviación Civil que emplee como líneas de transporte el mar i como base el litoral marítimo, dependerá de la Dirección de la Armada.

3.- Mientras no se establezca una Escuela de Aviación Naval, los Oficiales de Marina para obtener el título de aviador deberán hacer un curso especial en la Escuela Militar de Aeronáutica, el cual se limitará a la enseñanza de volar en aeroplanos.

Tómese razón i comuníquese

Gustavo Silva

Arturo Alessandri Palma

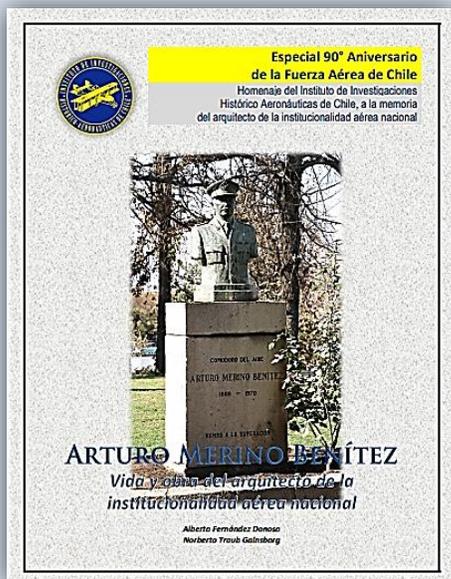


*Junio de 1919, el Sopwith Baby N2103 durante su etapa de armado en Talcahuano.
Tendría su primer vuelo de prueba el 3 de julio de ese año, piloteado por el Mayor Víctor Huston*

❖ Recordando el 90° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

En pasado 21 de marzo, tuvimos el privilegio de poder compartir una interesante reseña biográfica descargable de Arturo Merino Benítez, que dos de nuestros investigadores, habían realizado para recordar de la Fuerza Aérea de Chile, con ocasión del 90º Aniversario de la Institución.

La historia de nuestro país reconoce en la perseverancia y esfuerzo del [Comodoro Arturo Merino Benítez](#), al verdadero arquitecto de la institucionalidad aeronáutica nacional, que vino a impulsar nuestra aviación militar, civil, comercial y deportiva.



Este insigne aviador militar, logró visualizar que las rutas aéreas eran fundamentales para el desarrollo y porvenir de la Patria, lo que demostró al recorrer gran parte del territorio nacional, venciendo así algunos de los principales obstáculos geográficos que hasta ese entonces, hacían imposible unir el territorio nacional.

Junto a un grupo de valientes aviadores militares y navales, y el apoyo de don Carlos Ibáñez del Campo, Presidente de la Nación, materializó hace 90 años atrás, los cimientos de la Fuerza Aérea de Chile, que hoy tanto nos entrega y enorgullece como chilenos.

Arturo Merino Benítez
Vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional

❖ **Recordando el 100° aniversario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona Universal de la Aviación**

El pasado 24 de marzo, tuvimos el privilegio de poder compartir vía electrónica, otra interesante reseña histórica que indaga sobre la devoción existente en Iberoamérica, hacia la advocación de Nuestra Señora de Loreto y su posterior influencia en la aviación de nuestros pueblos, tras ser declarada por el entonces Papa Benedicto XV, Patrona Universal de los Aeronavegantes, el 24 de marzo de 1920.



Logotipo usado internacionalmente para conmemorar este centenario



Escarapela realizada por el Servicio Religioso de la FACH para conmemorar este aniversario

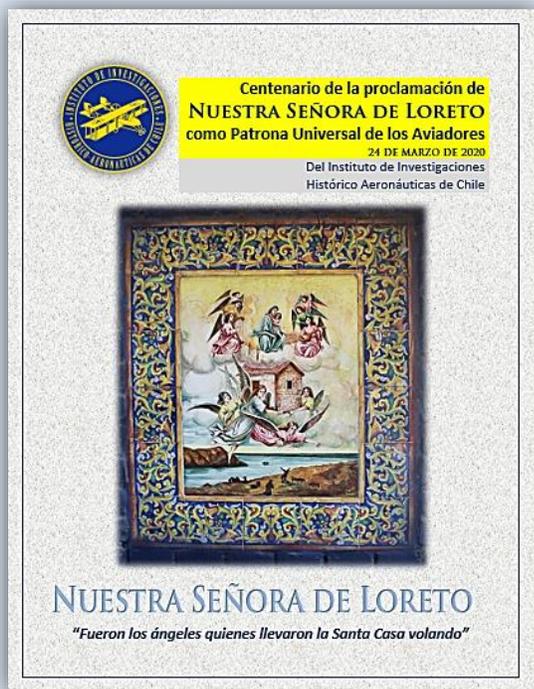


Matasello diseñado por nuestro socio Mauricio Navarro G.

II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



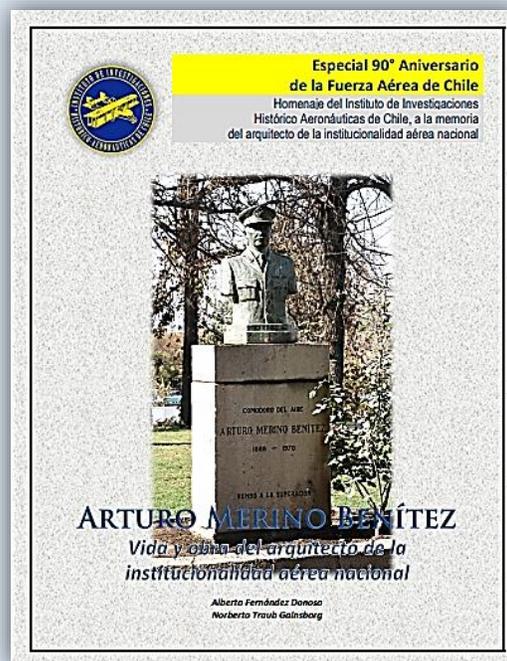
(Haga **doble click** sobre la imagen **para descargar**)

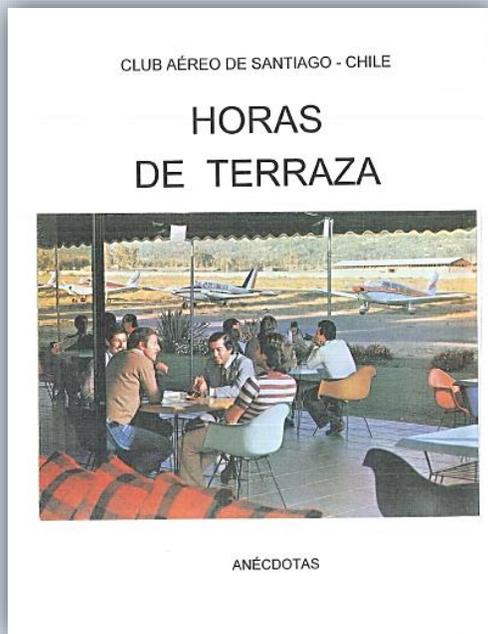


- ❖ *En este mes de marzo, hemos querido privilegiar este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

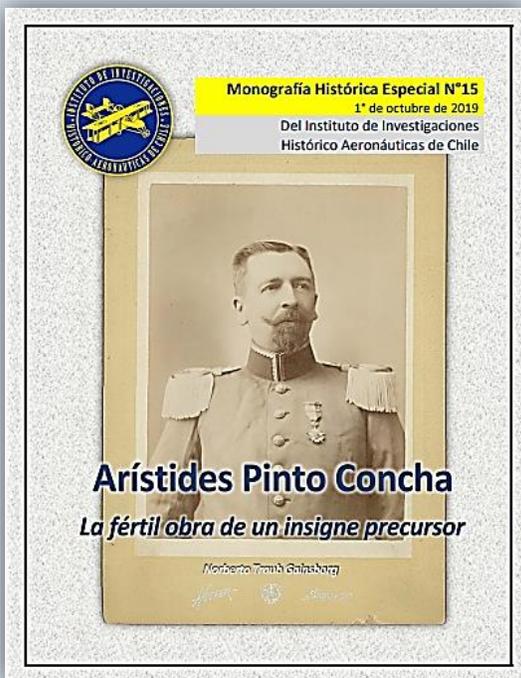
Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

Muchos saludos a todos ustedes.





Anecdotario del Club Aéreo de Santiago realizado por nuestro distinguido socio señor Hugo Marín Lezaeta. (Haga doble click sobre la imagen para descargar)





Muy apreciados Amigos Aeronautas:

Con ocasión pasada, de nuestras efemérides del Centenario, les envió con mucho gusto esta importante obra académica, histórica y aeronáutica de nuestra F.A.C., en su reciente celebración y en la entrega física en días pasados, lo cual espero sea de la complacencia.

Cordial saludo.

DR. ÁLVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D
Derecho Aeronáutico y Espacial
Facultad de Derecho Dpto de Postgrados
Universidad de Málaga-Upe España.

Nace SKUA,
una revista
de estudios históricos
Aeroantárticos

DE REGALO,
un sensacional
Poster Antártico
para descargar

PDF

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
37 años haciendo historia

SOBERANÍA
IDENTIDAD NACIONAL
PATRIMONIO TERRITORIAL

SKUA
Revista de Estudios Históricos Aeronáuticos
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Recuerdos aviáticos de nuestra Patria Austral y Antártica
Rescate de científicos ingleses en Isla Decepción-Antártica Chilena
Primeros aterrizajes antárticos
Apuntes sobre el correo en la Antártica
Pioneros aéreos antárticos

PRIMER TRIMESTRE DE 2020 - Nº 1

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, durante el pasado mes, y como homenaje al sexagésimo noveno aniversario de la que fuera la Primera Base Antártica de la Fuerza Aérea de Chile, inaugurada el 12 de marzo de 1951, lanzó virtualmente una nueva revista denominada *SKUA*, destinada a conocer y difundir interesantes temas históricos Aeroantárticos.

Como regalo especial y en celebración de esa primera edición, nuestro equipo de artistas e investigadores, preparó un atractivo Poster Antártico para descargar On line.

DESCARGAR [REVISTA SKUA](#)
DESCARGAR [POSTER DE REGALO](#)



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.

❖ *Comunicación recibida de la Comisión Internacional de Historia Militar*



International Commission of Military History
Commission Internationale d'Histoire militaire

The President
Le Président

26th March 2020

Dear Members of the ICMH community and fellow military historians,

In this moment in which almost the entire world is facing a sanitary emergency, I wish to send you my warmest feelings. I hope that none of you, your families, friends, and colleagues has been affected directly, and I wish a speedy a complete recovery to those who possibly fell ill. My thoughts and prayers be with you.

The ExBoard of ICMH is watching closely the situation. It is too early to forecast the developments in the coming months: we hope for the best, but we must prepare for the worst.

In this respect, statutory procedures continue and the Secretary General has just circulated a letter to remind the electoral rules. If there should be any change in the next Congress' organization in Poland, we will inform you as soon as possible. Concerning the statutory elections, we are considering some solutions to assure the continuity of the ICMH's governance.

I welcome any suggestion or information and I remain,

Sincerely yours

Prof. Massimo de Leonardis

Postal Address: Prof. Massimo de Leonardis - Dipartimento di Scienze Politiche
Università Cattolica del Sacro Cuore - Largo A. Gemelli, 1 - I 20123 Milano - Italia
Tel.: +390272342733 (secretary); +3972342309 (direct); +393397704365 (mobile).
Fax +3902723423649. E mail: massimo.deleonardis@unicatt.it



Algunos conflictos a observar en el 2020:

LIBIA

En el mundo actualmente existe una serie de conflictos armados, verdaderas guerras civiles en muchos casos, cuyo origen se remonta a varios años atrás y que, lejos de visualizarse su término en el mediano plazo parecen recrudecer y asumir un carácter cada vez más violento. Uno de ellos es el conflicto que se desarrolla en Libia.

La causa principal de esta guerra se encuentra en el gobierno del fallecido coronel Muamar Gadafi, que llegó a ser uno de los regímenes más curiosos del mundo árabe, caracterizado por sus excéntricas y por financiar el terrorismo internacional. Gadafi asumió el poder en 1969, mediante un golpe de Estado, y se mantuvo a la cabeza del país durante más de 40 años, con el título de Hermano Guía de la Gran Revolución y Rey de Reyes Tradicionales de África. Basó su revolución en distinguir a su país del resto del mundo, y para ello editó un "Libro Verde" (1975) en el cual se planteaba como una alternativa al comunismo y al capitalismo, agregándole el islam como elemento religioso. Cabe destacar, por ejemplo, que Libia tenía su propio calendario basado en la fecha de la muerte de Mahoma.



Muamar-el-Gadafi. Foto: Infobae

Gadafi gobernó sin mayores inconvenientes durante muchos años, hasta que el 17 diciembre de 2010, en Túnez, sucedió un hecho que marcaría el comienzo de la Primavera Árabe y motivaría una serie de cambios en los países del área. En efecto, un joven tunecino de 26 años, Mohamed Bouazizi, intentó oponerse a la acción de la policía que le confiscaba sus bienes, representados por un humilde puesto callejero de frutas. Además, los agentes lo abofetearon e insultaron al fallecido padre de Bouazizi. Sin decir nada a su familia, Bouazizi compró una lata de gasolina y se prendió fuego frente a la sede de la autoridad provincial. Si bien Bouazizi no falleció sino el 4 de enero siguiente, su inmolación encendió una ola de protestas contra el gobierno, especialmente contra el desempleo, la corrupción y la falta de libertades políticas, protestas que muy luego alcanzaron a varios países árabes.

En Libia, entre el 13 y 16 de enero de 2011, molestos por las demoras en la construcción de viviendas y por la corrupción política, los habitantes de Darnah, Bengasi y Walid Baní se alzaron en desórdenes y ocuparon las viviendas en cuestión. A esta primera manifestación le siguió otra el 15 de febrero, cuando unas 500

personas protestaron fuera del cuartel de policía de Bengasi. A partir de allí, las protestas evolucionaron rápidamente en una revuelta que se extendió en especial por la parte oriental del país, tradicionalmente hostil a Kadafi.

La resistencia se organizó en torno al líder de la oposición, el exministro de justicia de Gadafi, Mustafá Abdel Jalil, y el 23 de febrero se informaba que los rebeldes estaban en control de varias ciudades del este, mientras que el régimen mantenía Trípoli, Sirte, Sabha y otros centros menores.

Muy luego Libia se vio envuelta en una verdadera guerra civil, con dos bandos, cada uno dominando un sector del país: las fuerzas de gobierno en el oeste y los rebeldes en el este. No hay que olvidar que Gadafi favorecía a las tribus del oeste por sobre aquellas del este, una separación evidente hasta el día de hoy.

Ante la gravedad de los hechos y la brutalidad con que eran reprimidos los opositores, el 19 de marzo de 2011 la ONU autorizó el uso de la fuerza para imponer una zona de exclusión aérea sobre Libia y proporcionar protección a la población civil. Comenzó así la operación "Dawn Odyssey", una coalición internacional liderada por EE.UU., en contra de las fuerzas de Gadafi. Posteriormente intervino la OTAN en la operación "Unified Protector", con la intención de implementar un embargo de armas y cooperar en la zona de exclusión aérea.

Después de meses de duros enfrentamientos contra el gobierno, las fuerzas opositoras lograron dominar gran parte del territorio y capturar la capital el 22 de agosto. Con ello, el régimen de Gadafi fue derrocado y reemplazado por un nuevo gobierno conocido como el Consejo Nacional de Transición (CNT). Gadafi huyó a Sirte, intentando continuar un gobierno paralelo, sin embargo, muy luego fue ubicado oculto en una tubería de drenaje, golpeado y, finalmente, ultimado el 20 de octubre de 2011.

En esta fecha comienza a aparecer en escena un exmilitar llamado Jalifa Haftar. Acusado en 1993 de un intento de asesinato a Gadafi, fue condenado a muerte. Sin embargo, logró escapar y luego del derrocamiento de Gadafi regresó a Libia. Más adelante (en 2015) Haftar fue promovido al rango de "general" por la Cámara de Representantes y nombrado "comandante en jefe" del denominado "Ejército Nacional Libio".



Jalifa Haftar. Foto: BBC News

Ante la gravedad de la situación, el 16 de septiembre de 2011 la ONU diseñó un plan de paz, la UNSMIL (UN Support Mission in Lybia). Se

trata de una asistencia política, no militar, cuyo mandato inicial fue de tres meses pero que las circunstancias han hecho que se haya renovado varias veces y actualmente se ha extendido hasta el 15 de septiembre de 2020.



Enfrentamientos en Libia durante 2019. Foto: HispanTV

En medio de la guerra civil y de un caos generalizado, en 2012 el CNT fue disuelto y traspasó el poder a un parlamento electo, el Congreso Nacional General (CNG), con un mandato de 18 meses. Finalizado dicho plazo sin haber cumplido el objetivo de elaborar una nueva Constitución, en junio de 2014 y en medio de los combates, el CNG tuvo que llamar a elecciones para un nuevo órgano legislativo: la Cámara de Representantes. Sin embargo, algunos diputados del CNG se negaron a ceder sus cargos y se proclamaron como los legítimos legisladores.

Por su parte, producto de diversos desacuerdos políticos la Corte Suprema libia declaró ilegal a la Cámara de Representantes, lo que provocó que el Banco Central rechazara su financiamiento. Como resultado, la Cámara de Representantes fundó su propio Gobierno y estableció su sede en Tobruk, trasladándose luego a Bengasi.

En octubre de 2015, la ONU propuso un acuerdo para compartir el poder. Fue firmado en diciembre de ese año por los gobiernos rivales y estableció la formación provisional de un Gobierno de Acuerdo Nacional (GAN) con la tarea de unificar políticamente al país, crear un ejército en el que se integraran las milicias y llamar a elecciones generales en dos años. En marzo de 2016 el GAN instaló su sede en Trípoli. Pese a sus esfuerzos, el GAN no logró su objetivo y el país continuó dividido entre Trípoli y Bengasi.

En septiembre de 2017, el Representante Especial de la ONU, Ghassan Salamé, anunció un plan que consideraba para 2019 una Conferencia Nacional, un referéndum constitucional y elecciones generales siguiendo un calendario de transición política.

Dicha Conferencia Nacional se retrasó debido a que las partes no lograron implementar un acuerdo mediado por Salamé en Abu Dabi el 27 de febrero, y la posterior acción militar de abril de 2019 del Ejército Nacional Libio de Haftar contra las fuerzas del GAN.

En julio de 2019, Salamé propuso un plan de paz de tres puntos, que consideraba un alto al fuego, una reunión internacional de los países implicados en el embargo de armas y una conferencia libia interna para tratar materias económicas, militares y políticas. A mediados de agosto de 2019 el GAN y el Ejército Nacional Libio acordaron un alto al fuego.

En septiembre de 2019 el gobierno alemán se incorporó activamente en la situación libia y, junto a Salamé, inició un proceso de consulta

que consideraba tres etapas, siendo una de ellas una reunión en Berlín en enero de 2020.

De acuerdo con lo anterior, el 19 de enero del presente año se celebró en Berlín una conferencia con la participación de representantes de Argelia, China, Egipto, Francia, Alemania, Italia, Rusia, Turquía, la República del Congo, EAU, Reino Unido y E.E.UU., además de Altos Representantes de la ONU, la Unión Africana, la Unión Europea y la Liga de Estados Árabes.

Al término de la conferencia se emitió una lista de 55 puntos, que incluía una comisión militar conjunta y un Comité de Seguimiento Internacional para monitorear el proceso de paz. La comisión militar conjunta considera un formato 5+5, es decir, tendrá cinco representantes del GAN y cinco de las fuerzas de Haftar.

Luego, a fines de febrero de 2020 se realizó una nueva ronda de conversaciones en Ginebra, que no prosperó porque el GAN dijo que no tomaría parte en las conversaciones hasta que se avanzara en las negociaciones militares.

En resumen, en Libia la situación se mantiene altamente inestable y actualmente existen dos centros de poder, en el este y en el oeste, con inclusiones paralelas:



La división de poder en Libia. Mapa: Granma

Trípoli (oeste):

Gobierno de Acuerdo Nacional. Producto de los convenios de 2015, está bajo la dirección de Fayeze Sarraj, que ejerce como Primer Ministro y jefe de Estado. Internamente lo apoyan distintas milicias locales y en el plano internacional cuenta con el respaldo de la ONU, la Unión Europea, Italia, Catar y Turquía, que incluso ha enviado tropas para respaldar a Sarraj.

Bengasi (este):

Cámara de Representantes. Apoyada por el general Haftar y el llamado Ejército Nacional Libio. Tiene la simpatía de Francia, Egipto, EAU, Jordania, Siria, Arabia Saudita y Rusia.

Como se aprecia, el derrocamiento de Gadaffi condujo a un vacío de poder e inestabilidad general, y a nueve años de guerra civil aún no se vislumbra una autoridad que pueda asumir el control de la situación política y militar de Libia. Las principales potencias mundiales, por su parte, muestran simpatías por los distintos bandos dependiendo de sus intereses en la zona, lo que no contribuye a la búsqueda de una solución al conflicto.

HUGO HARVEY PARADA

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL.

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

01/04/1915. Primer bombardeo aéreo en Chile. El teniente Tucapel Ponce, lanza dos bombas de 10 libras cada una desde una altura de 300 metros, con gran precisión, cayendo a poca distancia del blanco marcado con una cruz, en la cancha de Lo Espejo.

01/04/1921. La joven aviadora francesa, Adrienne Bolland se convierte en la *primera mujer en derrotar la cordillera de los Andes*, cruzándola en un pequeño avión Caudron G3 desde Argentina hacia Chile.



Adrienne Bolland

01/04/1936. Se crea la actual Brigada Aérea I de la Fuerza Aérea Uruguaya, bajo la denominación de Aeronáutica N°1, y operando ocho aviones Potez 25.

01/04/1941. A partir de esta fecha se inicia la publicación de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer director fue el General de Brigada Aérea, señor Darío Mujica Gamboa.

01/04/1945. El entonces Club Aéreo de Chile funda la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" y cuyos cursos se iniciarán días después.



Interesante certificado de la otrora Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" (1950)

01/04/1957. Creación del Grupo de Defensa Antiaérea Nº25, cuyo nombre original a esta fecha fue de “Batería de Artillería Antiaérea Experimental Nº4” con asiento en la entonces Base Aérea de La Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt. Su primer comandante fue el Subteniente (T), señor Juan Bautista Becerra González.

01/04/1969. Entra en funcionamiento la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA) que más tarde se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú).

02/04/1913. Acta de Fundación del Aero Club de Chile. En Santiago de Chile, el miércoles 2 de abril de 1913, en los salones de “El Mercurio ” y a invitación de los señores Armando Venegas, Eduardo Molina Lavín y Lisandro Santelices, se reunieron los señores Enrique Phillips, Eduardo Molina Lavín, Lisandro Santelices, Paul Puret, Juan Maluenda, Julio Reyes Cerda, Augusto Perrey, Julio Díaz, Sabino Blásquez, guardiamarina Rojas Castro, Francisco González, Armando Fuentes, Eduardo Pérez C., Demóstenes Labra, Julio Valenzuela, Pedro Huerta, José M. Flores, Víctor Madariaga, Francisco Quiroz, Ignacio Jiliberto, Armando Venegas, Juan Livingstone, Juan Gálvez y Elías Robinovitch. Presidió la reunión el Coronel señor Phillips, y actuó como secretario el señor Armando Venegas.

El señor Phillips dio a conocer los fines de la reunión, que eran estudiar la posibilidad de fundar el “Aero Club de Chile”, institución que hacía falta para dar más vida y fomentar la ciencia aérea en el país. Todos estuvieron de acuerdo sobre la idea propuesta, acordándose la fundación del “ Aero Club de Chile ” .

Se dio cuenta que la casa W. R. Grace y Cía., había ofrecido poner bajo el patrocinio de esta nueva institución, el premio de quince mil pesos que ha destinado para que sea disputado en un raid entre aviadores chilenos, y que será de Santiago a Concepción y de esa ciudad a Viña del Mar, con diversas etapas.

A fin de elegir un directorio provisorio y estudiar los Estatutos que serán presentados por una comisión compuesta por los señores Phillips, Molina Lavín y Santelices, se acordó reunirse el miércoles próximo, a las nueve de la noche.

Todos los presentes quedaron facultados para invitar a esa reunión a todos sus amigos y personas que se interesen por formar parte del Aero Club. —

(Fdos.) — Enrique Phillips, presidente. — Armando Venegas , secretario.



Primera Asamblea del Aero Club de Chile



Matasello utilizado.

02/04/1930. Inauguración de la Línea Aérea Río Gallegos-Buenos Aires-Europa. En homenaje a este vuelo, el fundador de esta compañía aérea, señor Marcel Bouilloux Lafont entrega al Gobernador señor Julio Berdera, uno de los sellos con leyendas alusivas a este vuelo, el que lleva las leyendas "2 de abril de 1930 / Inauguración de la Línea Aeropostal/ Río Gallegos- Buenos Aires- Europa". El piloto de aquel vuelo inaugural fue el legendario, Antoine de Saint Exupéry."

02/04/1982. Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en Puerto Stanley (llamado posteriormente también, Puerto Argentino) dando inicio a la llamada recuperación de las Islas Malvinas o Falklands, reclamadas también por el Reino Unido desde 1833. Con esta acción se desencadenó la Guerra de las Malvinas que se desarrolló desde ese día hasta mediados de junio de 1982. En el año 2000 en Argentina, es declarado por ley que cada 2 de abril, se celebre el "*Día del Veterano y caídos en la Guerra de Malvinas*".

03/04/1842. Benito León Acosta Rubí, es el primer aeronauta mexicano en ascender en la Ciudad de México con un globo de manufactura nacional. La actividad la realizó en la plaza de toros de San Pablo, para luego descender en la calzada Niño Perdido (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). El entonces Presidente de la República Mexicana, señor Antonio López de Santa Anna, otorgó un permiso de tres años para que sólo él cruzara el cielo mexicano. Su segundo vuelo, el 1 de mayo de 1842 lo dedica "al bello sexo de su país"; realizó otro vuelo en Morelia, el 11 de noviembre del mismo año.

03/04/1967. LAN inicia los vuelos regulares a Isla de Pascua, valiéndose de la recién pavimentada y ampliada pista del aeropuerto Mataverí, en cuya pequeña y barrosa pista original solo había aterrizado en cinco ocasiones el recordado capitán Roberto Parragué y sus nobles anfibios Manutara.

La inauguración de la nueva pista, se había realizado el mes anterior con el primer aterrizaje de un DC-6B de la FACH en ella, quedando lista para su servicio por la aviación comercial. Con este vuelo inaugural de la LAN, los isleños finalmente rompieron su más que secular aislamiento, e Isla de Pascua y su misterioso pasado, ingresó al mapa del turismo global pero también, con el aeropuerto Mataverí capacitado para recibir aeronaves de mayor porte, Chile se incorporó de pleno a la comunidad del Pacífico.

El vuelo LAN-130 fue al mando del comandante de aeronave Julio Matthei y los pilotos Gustavo Siderey y Hugo Burr. El ingeniero de vuelo era Pedro Araya apoyados por Roberto Parragué y el jefe de navegantes de la Lufthansa Willy Kumbler. Viajaban además el director nacional de turismo Luis Aldunate, el operador turístico Lars Linblad, el agente de la ESSO Hobart Gardiner y el socio fundador de nuestra corporación, Comandante de Aeronave señor Alfonso Cuadrado Merino.

04/04/1922. Primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana frente a las autoridades castrenses de este país, sobre la pista aérea de Flandes, donde se construía la Primera Escuela Militar de Aviación. Es realizado en un avión Caudron G-3 por el Piloto Cadete, señor José Ignacio Forero F.

04/04/1945. Una vez fundada tres días antes, se da inicio a la Escuela de Aviación Civil de Chile, "Aladino Azzari". Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascuñán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores de Vuelo. Secundaron a éstos los pilotos señores Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrarrázaval, Rafael Salas S., y Ricardo Valderrama. Actuaron como profesores de los ramos teóricos Max Flores A., Jefe del Curso y profesor de Aerodinámica; José Claro V., Navegación Aérea; Erick Trollund, Meteorología; José Mellado León, Motores; y Eduardo Hamilton Depassier a cargo de Legislación y Reglamentación Aérea, todos quienes aportaron desinteresadamente su concurso.

Las clases teóricas se desarrollaron en las aulas de la Universidad de Chile pues no se contaba con un local apropiado en Los Cerrillos ni en la sede del Club. El material de vuelo empleado fueron cuatro aviones Aeronca. El curso cuya finalidad principal es formar pilotos aviadores de turismo, con los conocimientos necesarios para poder optar más tarde a los demás títulos en la Aviación Comercial y en la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, estuvo integrado por 49 alumnos

05/04/1919. Se realiza una de las principales hazañas de la aeronáutica militar chilena: el inicio de la Primera Doble Travesía aérea sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes. La hazaña fue realizada por el audaz Teniente del Ejército de Chile, señor Armando Cortínez Mujica, en un avión Bristol M1C, concluyó con el triunfal retorno a Chile el día 16 de este mismo mes.



El teniente Cortínez posa delante del avión Bristol M1C con que realizó su histórico cruce de la cordillera

05/04/1925. Se efectúa el Raid Montevideo- Asunción-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo, de 4.500 kms. En 32 horas de vuelo, efectuado por el señor Teniente Coronel uruguayo, don Cesáreo L. Berisso acompañado por el Mecánico de la misma nacionalidad, don Dagoberto Moll, en un avión Breguet XIV.



05/04/1927. Tres aviones Breguet XIX de la Escuadrilla española “Elcano”, despegan de la Base Cuatro Vientos, con la misión de recorrer los 17.500 km que los separan de Filipinas.

07/04/1940. Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Sabana, Costa Rica.

08/04/1930. El Congreso Nacional Hondureño emite el Decreto N°217, referido a la Primera Ley de Aviación en Honduras.



Villa Las Estrellas. Territorio Chileno Antártico. (1984)

09/04/1984. Es inaugurada “Villa Las Estrellas” en el Territorio Chileno Antártico.

Las instalaciones alojan desde esta fecha, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección General de Aeronáutica Civil los que, junto a sus familias, realizan periódicamente soberanía en este distante territorio nacional.

12/04/1961. Primer vuelo espacial efectuado por el piloto de la Fuerza Aérea Soviética, señor Yuri Gagarin, a bordo del Vostok -1. De acuerdo a sus relatos habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК В КОСМОСЕ!

ЮРИЙ ГАГАРИН: ПРОШУ ДОЛОЖИТЬ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВУ И ЛИЧНО НИКИТЕ СЕРГЕЕВИЧУ ХРУЩЕВУ, ЧТО ПРИЗЕМЛЕНИЕ ПРОШЛО НОРМАЛЬНО. ЧУВСТВУЮ СЕБЯ ХОРОШО

ВЕЛИЧАЙШАЯ ПОБЕДА НАШЕГО СТРОЯ, НАШЕЙ НАУКИ, НАШЕЙ ТЕХНИКИ, НАШЕГО МУЖЕСТВА

2 АПРЕЛЯ 1961 ГОДА В 10 ЧАСОВ 55 МИНУТ КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ-СПУТНИК «ВОСТОК» БЛАГОПОЛУЧНО ВЕРНУЛСЯ НА СВЯЩЕННУЮ ЗЕМЛЮ НАШЕЙ РОДИНЫ



ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ГАГАРИН



ИЗВЕСТИЯ

СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СССР

№ 88 (13434) Год издания 45-й Московский вечерний выпуск Среда, 12 апреля 1961 г. Цена 3 коп.

СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ, ВПЕРВЫЕ В МИРЕ СОВЕРШИВШЕМО КОСМИЧЕСКИЙ ПОЛЕТ МАЙОРУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ

Дорогой Юрий Алексеевич! Мне доставляет большую радость горько-сладкое Восток с выдающимся героическим подвигом — первым космическим полетом на корабле-спутнике «Восток».

Весь советский народ восхищен Вашим славным подвигом, который будет помнить в веках как пример мужества, отваги и героизма во имя служения человечеству.

Совершенный Вами полет открывает новую страницу в истории человечества в покорении космоса и повышает сердца советских людей великой радостью и гордостью за свою социалистическую Родину.

От всего сердца поздравляю Вас со счастливым возвращением из космического путешествия на родную землю, Обликом Вас.

До скорой встречи в Москве.

Н. ХРУЩЕВ.

12 апреля 1961 года.

ВСЕМ УЧЕНЫМ, ИНЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ, РАБОЧИМ, ВСЕМ КОЛЛЕКТИВАМ И ОРГАНИЗАЦИЯМ, УЧАСТВОВАВШИМ В УСПЕШНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРВОГО В МИРЕ КОСМИЧЕСКОГО ПОЛЕТА ЧЕЛОВЕКА НА КОРАБЛЕ-СПУТНИКЕ «ВОСТОК» ПЕРВОМУ СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ ТОВАРИЩУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ

Дорогие товарищи! Дружеско-соотечественнический! Радостное, величайшее событие переживает народы нашей страны. 12 апреля 1961 года впервые в истории человечества наша Родина — Союз Советских Социалистических Республик — успешно осуществила полет человека на корабле-спутнике «Восток» в космическое пространство.

Полет советского человека в космос — величайшее достижение творческого гения нашего народа, результат свободного и вдохновенного труда советских людей — строителей коммунизма. То, о чем в прошлом мечтали выдающиеся представители русской и мировой науки и техники, чему посвятил свою жизнь гениальный сын нашего народа — Константин Эдуардович Циолковский, превратилось сегодня в живую действительность, стало явью наших героических дней. Это великий выдающийся вклад советского народа в сокровищницу мировой науки и культуры. Это историческая заслуга Советского Союза будет с благодарностью воспринята человечеством. Героическим полетом советского человека в космос строится новая эра в истории земли. Вековая мечта человечества сбылась.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР от имени нашей славной Коммунистической партии, Советского правительства, всех народов Советского Союза горячо поздравляют с великой победой разума и труда всех ученых, конструкторов, техников, рабочих, все коллективы и организации, участвовавшие в успешном осуществлении первого в мире космического полета человека.

Сердечно приветствуем и поздравляем Вас, дорогой наш товарищ Юрий Алексеевич Гагарин, с величайшим подвигом — первым полетом в космос.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КПСС

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

РЕПОРТАЖ С МЕСТА ПРИЗЕМЛЕНИЯ

От старшего корреспондента «Известий»

Центр группы, которой возложено встретить пилота-космонавта Юрия Гагарина на месте его приземления. Сюда сегодня утром съездо так, как радио передавало в эфире короткими сообщениями «Восток», приближась к земле, приземлился.

Команде в дурно болелись картами. Одну из них перевернул ураганный ветер — это трагедия для экипажа корабля-спутника. Стоял в ожидании экипажа. Здесь не курят. Переминаются на ногах, перебирая карты. Слышатся звуки лайки или места. Люди держатся — нервы почти кончились, зритель слабый. Конечно, летчик сегодня сажает работу, заглянув на космос, ему будет легче ориентироваться.

Проверка готовности техники — завершена, выгружены — Команды — и они в воздухе. Ручки управления группы Команды. Терпеливо берет трубку телефона. Его крупное, зрительное лицо, на котором часто вылезает улыбка, сейчас строго и сосредоточенно. Кладе трюбу, он снова улыбается.

(Окончание 2-й стр.)

Los titulares dicen: "¡El hombre soviético en el espacio!", "La mayor victoria de nuestro modelo, nuestra ciencia, nuestra técnica y nuestra valentía", "Sobre el primer vuelo del hombre en el espacio"

El 12 de abril, es conmemorativo al primer vuelo espacial de Yuri Gagarin y fue declarado por la Federación Aeronáutica Internacional, como el Día Mundial de la Aviación y de la Astronáutica (efectuado el 12-4-1961). De acuerdo a los relatos de Yuri Gagarin, éste habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

12/04/1976. La Fuerza Aérea Argentina declara al distinguido ingeniero, señor Jorge Alejandro Newbery, fundador de la Aeronáutica argentina.

13/04/1913. Ocurre el trágico accidente que sufriera el distinguido piloto civil, señor Luis Alberto Acevedo quien al enfrentar uno de sus desafíos, cual era realizar el Raid Concepción – Santiago, se estrelló en las aguas del río Biobío, en San Pedro de la Paz frente a Concepción, falleciendo y convirtiéndose así, en el primer mártir de la aviación civil chilena.

Su inesperada muerte causó enorme consternación en el país.

13/04/1918. En un monoplano Morane Saulnier Parasol, logra cruzar la cordillera de Los Andes desde Zapala, ubicada en el centro de la provincia del Neuquén en Argentina, hasta la ciudad de Cunco en Chile, el teniente del Ejército argentino, señor Luis C. Candelaria, logrando así efectuar un cruce en aeroplano, a una altitud máxima de 2.950 metros.

Meses más tarde, el 12 de diciembre de ese año, será el teniente chileno, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cumplirá el verdadero desafío y sueño de muchos temerarios aviadores, al derrotar el macizo andino por su parte más alta.



El piloto chileno, señor Luis Alberto Acevedo, junto a su mecánico y amigo francés, señor Pierre Coemme.

13/04/1932. Se establece mediante la Ley N°295 de la República Dominicana, la existencia de requisitos para aterrizar o amarrar aeronaves en los lugares autorizados.

14/04/1914. El capitán Piloto Aviador, señor Gustavo Adolfo Salinas Camiña, quien en 1913 se había unido al movimiento Constitucionalista bombardea con su avión biplano “Sonora” al buque “Guerrero” de la Armada Federal Mexicana en el puerto de Topolobampo, estableciendo así lo que sería el primer combate aeronaval americano. El general Álvaro Obregón, Jefe del Cuerpo del Ejército Constitucionalista del Noroeste, lo nombró después de este ataque jefe de artillería en las fuerzas contra Doroteo Arango, más conocido como Pancho Villa.

14/04/1931. Se inaugura en Honduras, la Escuela Nacional de Aviación, más tarde en octubre de 1937, denominada Escuela de Aviación Militar “Capitán Roberto Raúl Barahona Lagos”

15/04/1915. Por Resolución Ministerial 90/915 de esta fecha, se dispone la creación de la Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la Plata, en Argentina.

15/04/1917. Se inaugura el monumento a los mártires de la aviación chilena.

La construcción fue financiada por suscripción popular iniciada a fines de 1915, en recuerdo de la memoria de aquellos aviadores militares caídos en los albores de la Aeronáutica Nacional.

El obelisco de cuatro caras lleva en su parte superior un cóndor de bronce con sus alas desplegadas, obra realizada bajo el diseño del artista italiano radicado en Santiago, Chile, señor Rómulo Tonti quien utilizando unos 800 kilos de este noble material fundiera magistralmente en la Escuela de Artes Y Oficios, actual Universidad de Santiago de Chile.

Al pie de esta imponente obra, se rinde homenaje cada 1º de noviembre a los Mártires de la Aviación Chilena.



15/04/1928. Es inaugurado oficialmente el Correo Aéreo en México. Esta actividad ya había sido realizada desde el vuelo que realizara el 6 de julio de 1917, cuando el teniente piloto aviador (TPA), señor Horacio Ruiz Gaviño, efectuó el primer transporte de correo aéreo de la historia de México.

15/04/1961. Los aviones B-26 de la Brigada 2506, bombardean el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana y el Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba, dos días antes de la frustrada invasión de Bahía de Cochinos protagonizada por fuerzas cubanas exiliadas.

16/04/1930. Bajo la denominación inicial de “Dirección de Personal”, se crea uno de los primeros órganos de apoyo al mando que se constituyeron al momento de la creación de la Fuerza Aérea chilena. El primer Director del actual Comando de Personal, fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Florencio Gómez Flores.

16/04/1945. En la ciudad de La Habana, Cuba, se realiza la reunión constituyente de la *International Air Transport Association* (IATA) y su posterior fundación tres días después. Su propósito principal, es el de ser una entidad encargada de determinar la regulación vigente y aplicable a la navegación aérea y al transporte aéreo de personas y bienes, facilitando con ello procesos y servicios hacia las empresas de transporte aéreo y a las naciones donde éstas operan.

16/04/1959. Aerolíneas Argentinas inaugura su ruta internacional, en la era de aviones a reacción, con un vuelo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. El avión utilizado fue un De Havilland D.H. 106-Comet 4, bautizado como “Las Tres Marías” en una emotiva ceremonia celebrada en Ezeiza, especial oportunidad en la que se entronizó en la aeronave la imagen de la santísima Virgen María, bajo la advocación de *Nuestra Señora de Loreto*, patrona de la aviación argentina.



17/04/1920. Los habitantes de la ciudad de La Paz, Bolivia, quedaron sorprendidos cuando en la tarde de ese día, el avión triplano norteamericano Curtiss Wasp 18T, al mando de los estadounidenses, señores Donald Hudson y Robert Albough, conquistó el firmamento de la capital boliviana; siendo este el primer vuelo realizado con éxito, sobre esa ciudad capital altiplánica.

17/04/1920. Se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, consolidándose el 10 de diciembre de ese mismo año en el acto de instalación presidido por el Coronel David López Enríquez y con la participación de asesores de la firma francesa FARMAN.

17/04/1921. Se inaugura oficialmente el Aero-Club de Rosario. Al poco tiempo de iniciado, a fines de 1925, un devastador ciclón derribó los hangares y destruyó sus aviones acabando con las expectativas e ilusiones de aquellos esforzados pioneros rosarinos. En el año de 1938, el A.C.R. reinicia sus actividades donde actualmente se encuentra el Aeropuerto Internacional Rosario, y en 1970, se traslada a su predio actual, el Aeroparque Rosario.

17/04/1970. La Comandancia en Jefe de la Armada autoriza la fundación del Club Aéreo Naval. Meses después por Decreto Supremo N° 306, del 22 de febrero de 1971, se le concedió Personalidad Jurídica a la Corporación. Dirigido por su primer Presidente el Socio Capitán de Navío don Raúl Valenzuela Pérez, el Club dispuso de un avión Piper PA 22 modelo 1957, adquirido en forma particular por un grupo de 12 Oficiales Infantes de Marina, dando así, inicio a las actividades aéreas del Club, operando desde el Aeródromo de Rodelillo. Posteriormente y gracias a las cuotas sociales de los primeros cien socios, el Club adquirió un avión Piper PA18 modelo 1954, el que hasta hoy continúa en servicio de vuelo.



17/04/1979. Se crea la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada, respondiendo a la necesidad institucional de regularizar las actividades de instrucción que desarrollaba la Aviación Naval y en reconocimiento al nivel y categoría de la educación que impartía a Oficiales y Gente de Mar en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval que funcionaba desde 1966.

Este plantel naval, lleva el nombre del Guardiamarina Zañartu, en homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio en 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación de El Bosque, a su amigo, camarada y compañero de vuelo, el Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



17/04/1990. Un avión DC-8-63 de Líneas Aéreas Paraguayas que cumplía el vuelo a Madrid sufrió un incidente cuando después de despegar de Dakar, se desvió de su ruta tradicional hacia la capital española y sobrevoló espacio aéreo de Argelia. Al entrar a dicho país, cazas Migs interceptaron al avión de LAP y lo obligaron a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Argel, donde fue retenido por espacio de tres horas.



19/04/1912. Se termina de construir el primer avión hecho en México por los señores Juan Guillermo Villasana y Jacques Poborejsky.

Este aparato fue bautizado como “Latinoamérica” realizando con gran éxito su vuelo inaugural, días más tarde, en el mes de mayo.

Meses después, el destacado ingeniero y aviador, Juan Guillermo Villasana López fabricaría la novedosa hélice “Anáhuac”, compuesta con varios tipos de maderas y un ensamble nuevo, que permitió a los aparatos elevarse más y mejor, dando así un giro fundamental a la aeronáutica mundial.

19/04/1914: El célebre aviador civil chileno Clodomiro Figueroa realiza los primeros vuelos sobre la hermosa y austral ciudad de Puerto Montt.

20/04/1952: En los salones del Club de Carabineros, se llevaba a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos de planeadores que reciben su característico distintivo recientemente aprobado ese año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Alejo Williamson Dávila, quien que realizara años más tarde la proeza de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta en un planeador Blanik L13, el 12 de diciembre de 1964, misma fecha en la que se conmemora el Día de la Aeronáutica Nacional.

21/04/1895. Nace en Maracaibo, Venezuela, Carlos Otto Meyer Baldó, quien fue un destacado aviador venezolano, as de caza de la aviación alemana durante la Primera Guerra Mundial y posteriormente uno de los fundadores de la Fuerza Aérea Venezolana.



Carlos Otto Meyer Baldó y su distintivo de avión.



Insignia de piloto imperial militar

21/04/1921. A las 9.35 horas de este día, en un acontecimiento memorable, se realiza el primer vuelo desde la localidad de Pasto hasta Cali, Colombia al mando del piloto italiano, señor Ferruccio Guicciardi Romani.

21/04/1980. Se crean las I^a, II^a, III^a y IV^a Brigada Aérea. Con esta fecha se activan 4 de las 5 actuales Brigadas Aéreas Institucionales, máxima orgánica operativa de la Fuerza Aérea de Chile. Sus primeros comandantes tras la reactivación fueron los Generales de Brigada Aérea (A): Benjamín Opazo Brull (I^a B.A.), en Antofagasta; Guillermo Sandoval Velásquez (II^a B.A.), en Santiago; Enrique Escobar Rodríguez (III^a B.A.), en Puerto Montt y Nelson Sepúlveda Brito (IV^a B.A.), en Punta Arenas.



I^a Brigada Aérea



II^a Brigada Aérea



III^a Brigada Aérea



IV^a Brigada Aérea

22/04/1983. La Fuerza Aérea de Chile, donó a su par paraguaya, cinco aviones Neiva T-25 Universal de entrenamiento, los cuales fueron incorporados al Grupo Aéreo de Entrenamiento y Transporte (GAET) en una ceremonia realizada en esta fecha. Cabe destacar que los T-25 llegaron de Chile en vuelo y fueron tripulados por oficiales de la FAP, quienes por primera vez realizaron el cruce de la cordillera de los Andes.



22/04/1914. Nace el señor José Abelardo Quiñones Gonzales. Aviador de guerra peruano declarado Héroe Nacional del Perú, por la Ley N° 16126 del 10 de mayo de 1966, a causa de su inmolación en una misión aérea contra las baterías ecuatorianas, durante la guerra de 1941. Asimismo, cada 23 de julio (día de su inmolación) se conmemora el *Día de la Fuerza Aérea del Perú*.



Billete de 10 Nuevos Soles, que recuerda la valerosa imagen de José Abelardo Quiñones G.

22/04/1932. Es creado por el Presidente brasilero, señor Getúlio Vargas, el Departamento de Aviación Civil, subordinado al entonces Ministerio de Vías y Obras Públicas.

22/04/1945. Desde inicios de 1944, treinta y tres pilotos partieron de Brasil rumbo a Albrook Field, en la Zona Estadounidense del Canal de Panamá. Su tarea era adiestrarse para el combate en los aviones de combate de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos. Durante los meses siguientes, instructores norteamericanos los entrenaron en el P-40 en la Base Aérea de Aguadulce, en Panamá, participando ocasionalmente en la defensa aérea del Canal de Panamá.

Cuando el grupo concluyó satisfactoriamente esta fase del adiestramiento, se trasladó a Suffolk, en Long Island, Nueva York, donde recibió adiestramiento en el P-47 Thunderbolt, avión que volarían más tarde en combate.

Para el mes de abril de 1945, las tropas aéreas voluntarias del Primer Grupo de Aviación asignado al *350th Fighter Group* de la Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU., llevarían a partir del día 22 de ese mes, su más grande esfuerzo aéreo en la campaña aérea contra las fuerzas contrarias en Italia.



Por tal motivo se proclama en esta fecha, el *Día de la Aviación de Caza Brasileña*. Para conservar una línea de mando clara, el 1er Grupo de Caza de la Fuerza Aérea Brasileña fue redesignado como *1er Escuadrón de Caza Brasileño*, hasta el fin del conflicto.

Con esta nueva designación, la unidad voló bajo su propia bandera e insignias brasileñas. Famosa fue desde entonces, la insignia roja que portaba el lema y grito de guerra de la unidad: *¡Senta a Pua!* (que quiere decir *¡Dale Duro!*).

22/04/1957. Fallece el Teniente Coronel P.A., señor Horacio Ruiz Gaviño, pionero de la aviación militar en México quien dirigió el Biplano "TNCA-SERIE A" No. 6, donde se transportó el Primer Correo Aéreo Mexicano en 1917.



Horacio Ruiz Gaviño

22/04/1970. Creación del Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Somela Valenzuela, Director.



22/04/2010. Luego de cambiar de dueños, la empresa Aero Regional Paraguaya S.A. deja de volar y son retirados ambos aviones 737-200 y traídos a Chile. La empresa cerró sus oficinas en Paraguay.

22/04/2010. La Agrupación Aeroflujial del Paraguay recibe su primer helicóptero Robinson R.44 Policecopter, al que se otorgó el serial A-01 (*call sign* "Ángel" 01).

24/04/1972. Creación de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Sus bases datan del 16 de junio de 1948, cuando se crea el Club Aéreo Carabineros de Chile, con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la Institución.

Posteriormente, el 17 de febrero de 1960, se dio origen a la Brigada Aeropolicial, destinada a organizar y operar los medios aéreos asignados a Carabineros. Finalmente en abril de 1972, se crea sobre la base de la Brigada Aeropolicial, la *Prefectura Aerea* de Carabineros de Chile cuyo primer jefe fue el Coronel de Carabineros señor Germán Sanhueza Romero.



La *Prefectura Aérea*, como se denomina actualmente desde el 23 de octubre de 2009, realiza operaciones aéreas permanentes para el mantenimiento del orden y la seguridad pública en todo nuestro territorio nacional.

25/04/1945. Creación de Club Aéreo de Traiguén, localizado en la Provincia de Malleco en la IX Región de la Araucanía, Chile.

25/04/1954. Creación del Club Aéreo “Adolfo Menadier Rojas”. La concepción de esta institución, se remonta a la década de los años 40, cuando un grupo de entusiastas suboficiales mecánicos de aviación de la Fuerza Aérea de Chile, se reunieron bajo un hangar para conversar y hacer realidad sus sueños de volar. Su primer Directorio lo conformaron los señores René Araneda Valdés, Osvaldo Sanhueza Suazo, Héctor Muñoz Hernández, Manuel Chávez, Manuel Pino Rojas y Alberto Nuño Veliz.

27/04/1910. El mecánico francés, señor Julien Mamet, realiza el primer vuelo de una aeronave sobre Portugal.

La aeronave utilizada para esta ocasión fue un Blériot XI, de propiedad del aviador civil uruguayo, señor Mario García Cames, y que según algunas notas claves de época, habría llevado la bandera de esta nación, pintada en la cola del citado avión.



27/04/1909. El distinguido pionero aeronáutico y deportista Ingeniero, señor Jorge Newbery Malagarie, es elegido como Presidente del Aero Club Argentino. Su primer emplazamiento tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Sportiva, que en la actualidad es el Campo Hípico de Palermo, en Buenos Aires.



27/04/1913. Se realiza el primer vuelo océano a océano a través del istmo de Panamá. Fue realizado por el afamado aviador y piloto automovilístico norteamericano, Robert G. Fowler. El tramo comprendió el vuelo entre la Bahía de Panamá y Bahía Limón en una hora y 35 minutos.

27/04/1916. Se da inicio al primer curso de aviadores navales en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, en Santiago de Chile.

Estos alumnos fueron el Teniente 2º Pedro Luco C., Guardiamarina de 1ºClase Enrique de la Maza R., Ingeniero 3º Francisco Cruz A., Contador 3º Carlos Yánquez C., Maquinista 2º Abraham Villalobos, Maquinista 2º Juan Constanzo, Torpedista 2º Luis Farías y Sargento 2º Artillero Juan Urrutia.



En esta fotografía de un curso de biplanistas en la Escuela de Aeronáutica Militar, figuran al menos tres de los primeros activos participantes de la Armada de Chile.

27/04/1947. A iniciativa del Rotary Club de Constitución, presidido por aquella época por el Dr. Alfredo Vera Kreisel, se funda el Club Aéreo de Constitución.

27/04/1998. Se inaugura la Base Aérea Ecuatoriana de Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbíos. Su primer comandante, fue el Teniente Coronel, señor Fernando Cano Andrade. Aquí funcionará el Ala de Combate Nº31, unidad que realiza vuelos de entrenamiento y preparación de sus escuadrones de combate, transporte y rescate.

28/04/1954. Se realiza el Primer vuelo de un avión a reacción de la Fuerza Aérea de Chile. Al mando del aparato de Havilland DH-115 "Vampire" J-03, armado en la Maestranza de Lan Chile despegó desde el Aeropuerto de "Los Cerrillos", el piloto inglés, Mr. George Errington, iniciando así la era del Jet en nuestro país.



PRIMER VUELO: Uno de los "Vampire" armados en la maestranza de Los Cerrillos se apresta para emprender su primer vuelo. Es el primer avión a chorro con que cuenta la FACH.

Recorte de la Revista Chile Aéreo Nº 250 de mayo de 1954

Asistieron a presenciar la prueba de ese día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general don Armando Ortiz; los generales señores Fernando Ortega, Javier Undurraga y Osvaldo Cordero; el coronel Ingeniero de Aviación don Fernando Fagalde; comandante Exequiel Varela y los ingenieros de la De Havilland que dirigieron el armado del Vampire, señores Bill F. Tull y Jeffrey Whiton, además del vicepresidente de LAN, don Arturo Merino Benítez.

Al día siguiente, jueves 29 de abril, volará el Comandante de Grupo (A) señor René Ianiszewski Courbis, siendo este oficial quien alcance el privilegio de ser llamado nuestro primer piloto de jet chileno.

28/04/1958. Es decretada la adquisición de seis aviones De Havilland D.H. 106- Comet 4, para Aerolíneas Argentinas. El vuelo inaugural de la primera de estas naves a reacción, bautizada como "Las Tres Marías", se llevó a cabo el 16 de abril de 1959, con la ruta Buenos Aires – Santiago.

29/04/1911. Tras haber efectuado el curso de pilotaje en la Escuela Farman, recibe en Francia su "brevet" de Aviador, el Teniente Capitán, señor Jorge Henrique Moller, primer piloto militar brasilero.

29/04/1952. Don Hilario Chau Lin, obtiene su título de Piloto Aviador en el Club Aéreo de Tocopilla, convirtiéndose en el primer piloto civil chino que realiza su curso de vuelo en Chile. El examen que había despertado una simpática expectación tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo de Barriles, donde sobre un Fairchild del Club Tocopillano el señor Chau realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar. Tanto como felicitaciones al joven oriental, hubo para su instructor Sr. Enrique Maurín, Teniente 1º de la Fuerza Aérea de Chile.



30/04/1937. Creación de la Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile.

Instituida con el nombre de Academia Aérea, para satisfacer la necesidad institucional de autonomía en la formación de Oficiales en la Especialidad de Estado Mayor, la que se efectuaba anteriormente en la Academia de Guerra del Ejército, sin la necesaria especialización del enfoque profesional en las características propias del medio aéreo. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Tovarias Arroyo, quien en 1943, llegaría a ser un muy distinguido Comandante en Jefe Institucional.

30/04/1948. Se crea el Juzgado de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, sustituyendo así, a los juzgados previos en calidad de Juzgado único. Se nombró como primer Juez de Aviación al Comandante de Unidades Aéreas, General de Brigada Aérea (A) Teodoro Ruiz Diez, y como auditor al Capitán de Bandada (J) Aquiles Savagnac Sánchez.

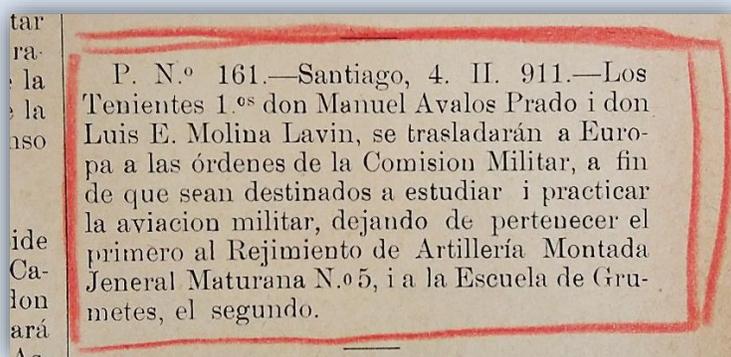
30/04/1949. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se inaugura el Aeropuerto “Ministro Juan Pistarini”, en la localidad de Ezeiza en Buenos Aires, Argentina.



V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

A 105 AÑOS DE LAS PRIMERAS MANIOBRAS MILITARES COMBINADAS, CON EL ARMA AÉREA

Nuestra aviación militar se gestaba entre 1909 y 1910, cuando se hacían llegar al Alto Mando militar, los primeros estudios e informes que realizaron algunos oficiales militares mientras cumplían servicios como Agregados Militares en las *Legaciones de Chile* en Europa u otros que perfeccionaban su preparación castrense en alguno de los tres más importantes ejércitos por aquellos días, el alemán, el británico y el francés. En propiedad, eran los informes recibidos de estas tres últimas naciones, los que gatillarían que se materializara la decisión del Gobierno Chileno para autorizar en febrero de 1911, el envío de los primeros oficiales del Ejército para que incursionaran en estas artes del vuelo con el fin de implementar en nuestro país, el *Servicio Aéreo Militar*.¹



Copia de la destinación de los dos primeros oficiales del Ejército para realizar los estudios para pilotos aviadores (Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, pág.43)

Desde Berlín, capital europea en donde funcionaba una activa Comisión Militar Chilena presidida por el preclaro general Arístides Pinto Concha, veterano de la Guerra del Pacífico y ex Ministro de Guerra. En el viejo continente, él asistía a la Exposición Internacional Aeronáutica de París, realizada a fines de 1911 en el Grand Palais des Champs-Élysées, había volado como pasajero en Escuela de Wiener Neustadt en Austria y no conforme con lo realizado e investigado, se matriculó en la Escuela Blériot de Étampes, donde cuando iniciaba su instrucción, fue requerida su regreso a Chile el 2 de septiembre de 1912, donde se integraría como Jefe del Departamento General de Guerra del Ejército, y luego a los pocos días, asumiría como Jefe del Estado Mayor General, puesto en el cual servirá durante los próximos seis años.

¹ Traub Gainsborg, Norberto. *“Arístides Pinto Concha, la fértil obra de un insigne precursor”*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2019.

A mediados de 1912, mientras se estudiaba el material de vuelo a adquirir, se integraban a los cursos de “mecánica de motores aeronáuticos”, dos nuevos y valiosos estudiantes², que con el tiempo serían relevantes para el futuro funcionamiento de los talleres de aviación, de la Escuela de Aeronáutica Militar, formación de nuevos mecánicos, mantención y renovación del material aéreo³.

Grandes Maniobras Militares

“Actualmente todos los pilotos de la Escuela, menos el sargento Page que obtuvo su licenciamiento, se están preparando con gran actividad bajo la dirección del capitán señor Ávalos, para tomar parte en las grandes maniobras militares...”

Con este llamado, se iniciaba una interesante nota contenida en el recientemente aparecido *Boletín del Aero Club de Chile*. Era su segunda edición mensual del año de 1914, la que daba cuenta sobre la temprana participación que tendrían los integrantes de la “Escuela Militar de Aeronáutica”⁴ en las maniobras militares proyectadas inicialmente para el mes de marzo de aquel año.

Si bien la importancia asignada a las maniobras militares, era un imperativo de práctica ya usual en el Ejército Nacional, la utilización y empleo de una nueva arma, como lo era la aviación, no tenía precedentes más allá de la experiencia transmitida por los algunos oficiales chilenos observadores, durante las prácticas de este tipo de acciones en Europa. El primer documento que trata esta materia en nuestro Ejército, era el informe que el comandante Alfredo Schönmeier, Agregado Militar en Gran Bretaña, remitiera en 1913 al Jefe del Estado Mayor General con una “pre memoria” del Servicio Aéreo en las maniobras del otoño de 1912 en Suecia⁵. En sus directivas generales, contemplaba el empleo de aviones como agentes de exploración y eventualmente “para la transmisión de partes”.



Recortes tomados de la Revista Sucesos de marzo de 1913

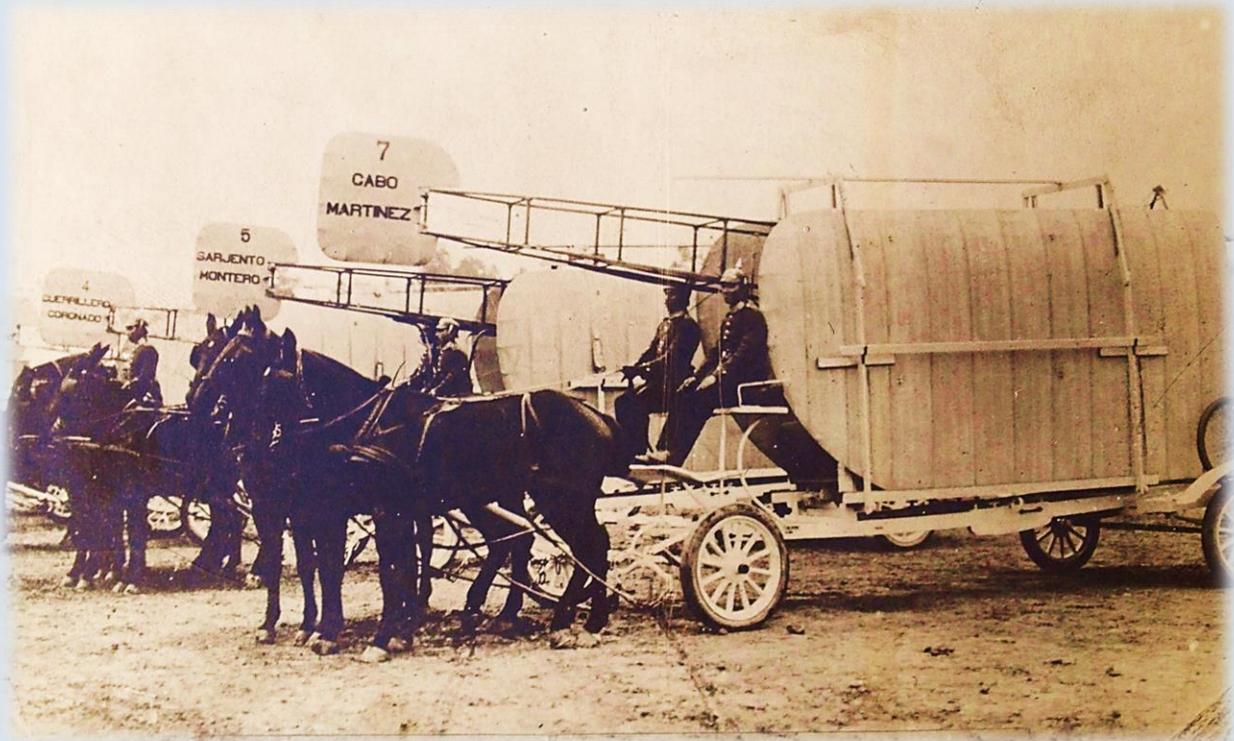
² Traub Gainsborg, Norberto. “Aristides Pinto Concha, la fértil obra de un insigne precursor”. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2019. Dos civiles mecánicos (egresados de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago) asimilados los señores Miguel Cabezas Soto y Pedro Donoso Amengual, quienes tras instruirse en las “técnicas de las maquinarias del motor y demás anexos de los aparatos de aviación” se les ordenó que realizaran también el curso de piloto aviador, tal como lo había sugerido un determinante informe de 1910.

³ Aero Club de Chile. *Boletín del Aero Club de Chile* N°2 – Año I. Santiago de Chile, enero de 1914. Se relata

⁴ El nombre oficial, de acuerdo a su fundación en el Decreto Supremo G.1.N°187 del 11.02.1913, debe ser *Escuela de Aeronáutica Militar*.

⁵ Contreras Guzmán, Víctor. *Historia de la aeronáutica militar de Chile*. Imprenta Universitaria. Santiago, 1916.

Desde la creación e implementación de la Escuela de Aeronáutica Militar, en febrero de 1913, su andar seguro y controlado, sólo supo de logros y éxitos. Cabe destacar además en esta reseña, la seriedad, resolución y compromiso que el general Pinto junto al capitán Ávalos asumieron con el Servicio de Aviación y con el desarrollo de la Escuela, respectivamente. Tras el arribo y alistamiento del material aéreo a comienzos de ese año, el entusiasmo que producía en la gente de la capital que había podido presenciar cuando los aviadores chilenos ejecutaban sus estrictas rutinas de vuelo matutino, sumado a los buenos resultados de las constantes revistas realizadas por Pinto Concha, hizo que el Alto Mando, se inclinara a pensar que los pilotos y personal de la Escuela estaban listos para exhibirse en público.



Fotografía con la participación terrestre de la Escuela de Aeronáutica Militar en septiembre de 1913.
(Nótese el uso de nombres patronímicos militares para individualizar los aviones)

Al respecto, una de las fuentes consultadas⁶ transcribe un interesante y decisivo documento que recibiera el general Pinto por parte del Ministro de Guerra y Marina, don Jorge Matte Gormáz, con ocasión de la notable e histórica primera presentación de cinco aviones en vuelo y remolque terrestre que la Escuela de Aeronáutica Militar hiciera en la Gran Parada Militar de 1913.

“Es grato para el infrascrito manifestar a US. la complacencia del Gobierno por las excelentes pruebas que hizo la Escuela de Aeronáutica Militar el diecinueve del presente. La fundación de una Escuela, sobre todo si es de un género de estudios nuevos en un país, es empresa muy laboriosa y llena de dificultades. US. ha sabido vencerlas con energía y constancia y mediante los conocimientos adquiridos en Europa se ha conseguido que la Escuela recién establecida diera en un tiempo relativamente corto, resultados excelentes, de modo que ya nuestro Ejército puede contar con el

⁶ Rodolfo Martínez Ugarte. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I

auxilio de este nuevo invento que está llamado a desempeñar importantísimo papel en las operaciones bélicas.

US. ha sido secundado eficazmente en su labor por los Oficiales que están a sus órdenes muy especialmente por el Capitán Ávalos, a quien se ha designado para el puesto de Comandante Interino de la Escuela de Aeronáutica Militar.

A todos ellos, como también a los pilotos aviadores, mecánicos y demás personal de la Escuela, se servirá US. Participarles la satisfacción del Gobierno por su pericia en esta nueva arma y por el valor y serenidad de ánimo de que dan constantemente prueba en medio de los peligros que ofrece la Aeronáutica...”

Como ya se ha señalado, todo parecía indicar que para el año de 1914, el empleo de aviones en las Grandes Maniobras Militares sería una realidad, y así estaba inicialmente considerado en los planes de desarrollo e instrucción del Ejército chileno.

Algunos de los medios de prensa y otros más especializados, como lo era el recientemente aparecido Boletín del Aero Club de Chile, entregaban información “detallada” sobre la inminente participación y el tipo de las aeronaves.

Al respecto se publicaba que, serían dos las escuadrillas participantes las que participarían en esta primera y especial ocasión. Una estaría acantonada cercana al Campo Militar en Linares⁷, y la otra en Curicó. Ambas, integrarían a casi la totalidad del material de vuelo que había arribado al país desde inicios de 1913. Entre ellos, un biplano Breguet de 100 H.P., con tubos lanza bombas, dos biplanos Breguet de 80 H.P., otros dos biplanos Sánchez Besa de 80 H.P., un monoplano Deperdussin tándem de 70 H.P., dos monoplanos Blériot tándem de 80 H.P. y el par de aviones Blériot para instrucción con motores de 50 H.P.

Al respecto, y con todo el interés público y militar que existía para esta primera participación del arma aérea en las maniobras de ese año, sólo resta señalar que éstas fueron momentáneamente postergadas debido a dos importantes incidentes; el primero de ellos, el inesperado y triste accidente con resultado fatal, que azotaba a la incipiente pero entusiasta Aviación Militar. El joven piloto, Teniente 2° Francisco Mery Aguirre⁸, había caído al suelo probando un Blériot 50 H.P. bautizado como “Manuel Rodríguez”, muriendo instantáneamente el domingo 7 de enero de ese año.

El segundo de ellos, a comienzos de marzo, era inesperado y caló muy hondo no solamente en el Ejército y los aviadores, sino que en toda la comunidad nacional. Se trataba de la “pérdida” de otro joven piloto, el teniente Alejandro Bello Silva, quien cumpliendo una misión de vuelo para optar al brevet de piloto Aviador Militar, se extravió en la neblina tan característica de nuestra zona central, para nunca más aparecer. Esta extraña situación generaría que los intereses del Ejército se enfocaran por aquellos días a la ubicación del piloto primero por vía terrestre y aérea, y luego al pasar los días, a continuar por mar, la exhaustiva búsqueda⁹ de los ahora presumibles restos de él o de su aeronave¹⁰.

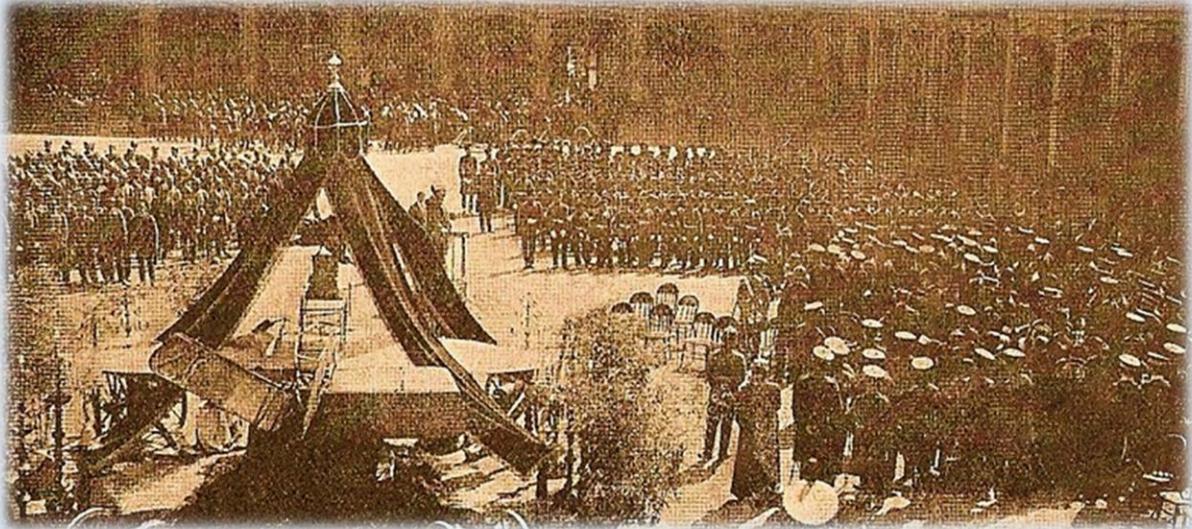
⁷ Campo Militar de Tiro del Ejército, “El Culenar” en Linares.

⁸ Mery era uno de los cinco pilotos, que por primera vez había volado sobre la elipse del Parque Cousiño durante la Revista Militar el 19 de septiembre de 1913

⁹ La búsqueda incluyó recursos de la Armada Nacional, quien encomendó al Escampavía “Gálvez” para tratar de ubicar, si hubiera restos de algún avión, caído al mar en las cercanías del vuelo.

¹⁰ Una curiosa coincidencia en ambos trágicos casos, fue la que ambos aviones llevaran el apodo de “Manuel Rodríguez”.

Inútiles resultaron todos los esfuerzos desplegados para ubicar sus restos. A fines de marzo, una grandiosa y solemne ceremonia celebrada en el patio principal de la Escuela Militar, exteriorizó el sentir de la institución, autoridades y de toda la sociedad civil.

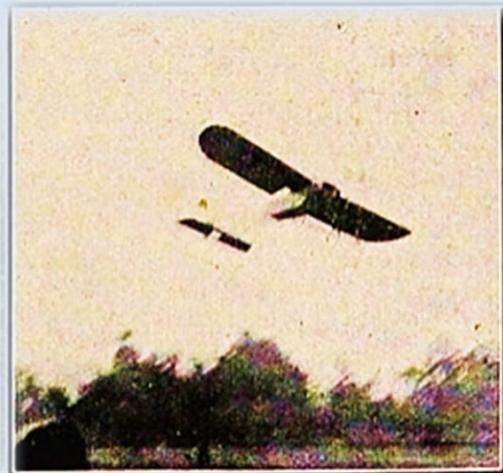


Aspecto del patio de la Escuela Militar, durante la primera ceremonia fúnebre en recuerdo a los aviadores militares caídos. En primer plano se observan los restos del avión del teniente Francisco Mery. 1914

En abril de 1914, se produjo la visita a Chile del hermano del Kaiser Wilhelm II de Alemania, S.A.R. el Príncipe Heinrich de Prusia y su señora, la Princesa Irene y una multitudinaria delegación que los acompañaba. Este verdadero evento social, diplomático y político, generó una serie de festejos en Valparaíso, Viña del Mar y Santiago. Entre estos, la programación de una gran parada militar realizada en el Parque Cousiño, la cual incluyó una aplaudida presentación de los *audaces pilotos militares*.



El teniente Pérez, aterrizando en la elipse a causa de un accidente sufrido en el motor de su aparato.



El teniente Pérez, elevándose de nuevo en el Parque, después del accidente.

Esta presentación recuerda dos hechos, el primero de ellos lo protagonizó el teniente Enrique Pérez cuando en pleno vuelo tuvo una falla de motor, pero ante el percance descendió con toda corrección frente a las tribunas y justo entre dos líneas de tropas, hecho que causó el asombro de los presentes.

El otro incidente, ocurrió con el biplano Sánchez Besa que piloteaba el sargento Juan Verscheure, quien tuvo que efectuar un aterrizaje forzado un poco más al norte, en el Club Hípico, evento que no tuvo mayores repercusiones más que el arrancar algunos postes de la pista.

En agosto de este mismo año, y con miras a retomar la participación aérea en las maniobras, hubo otro lamentable accidente que enlutó nuevamente la aviación. Se trataba ahora del Sargento Adolfo Menadier Rojas, quien mientras realizaba unas evoluciones de práctica de reconocimiento aéreo junto a otros dos aviones, al parecer le falló el motor, iniciando junto a ello, una mortal y particular caída¹¹.

El 1° de enero de 1915, el Aero Club de Chile realizaba en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar, lo que sería una destacada e importante actividad para la aviación nacional, con ello se invitaba y difundían entre público en general, los progresos alcanzados por la Aviación Militar como también por los pilotos civiles, que para la fecha, no eran pocos. El Aero Club había promovido el Concurso, como un acto a beneficio de las familias de aquellos más pobres que hubiesen acudido a combatir por las naciones de sus antepasados -sin distinción de banderas¹²- y también para ayudar a la Cruz Roja chilena, entidad que manejaba algunos fondos con los que se apoyaba algunos de los hospitales de campaña manejados por chilenos residentes en Europa.

Este particular torneo aéreo, además de ser *“la primera en su género verificada en Sudamérica, constituyó el más efectivo exponente del desarrollo alcanzado por la aviación nacional”*¹³, contempló muchas otras características especialmente favorables para la aviación. Entre ellas, mostraría el estado del material de vuelo, las condiciones particulares de los pilotos participantes, la difusión, interés y conocimiento de la aviación en el público espectador, grado de dificultad de las pruebas además de la coordinación y logística involucradas.

Se incluían además del vuelo y algunas destrezas propias de éste, la acrobacia aérea, navegación aérea necesaria para realizar el recorrido de 45 kilómetros, Aeródromo - Chalet del cerro Negro de San Bernardo - Virgen del cerro San Cristóbal – Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar, y finalmente un *número sensacional*, que se presentaba como el primer bombardeo aéreo realizado en público. Esta delicada e histórica tarea, la llevó a cabo el teniente Tucapel Ponce, quien lanzó dos bombas de 10 libras cada una desde una altura de 300 metros, con gran precisión, cayendo a poca distancia del blanco marcado con una cruz, en la cancha de Lo Espejo.

El éxito de esta magnífica actividad, trajo consigo nuevos impulsos para la aviación militar durante el primer semestre de 1915; que se reactivara la antes postergada inclusión en las Grandes Maniobras Militares, y que el arma aérea en general, se fuera arraigando paulatinamente en el alma popular y en

¹¹ Posteriormente, el informe de autopsia entregó la verdad: Había sufrido un ataque cerebral.

¹² Hay que recordar que si bien Chile era una nación políticamente neutral, existieron fuertes favoritismos y tendencias que se hacían representar por la fuerza política, social y económica de las colonias residentes.

¹³ Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la aviación en Chile*. Imprenta Rapid. Santiago, 1933.

todos los ambientes del país, en especial por aquellos días, se hablaba en Santiago de las grandes condiciones demostradas para el vuelo “por el vicesargento Luis Castro, y de las maravillas que hacía Tucapel Ponce con su Breguet “Soldado José Riquelme”¹⁴.



Los aviones observados desde el Cerro San Cristóbal



Vista parcial del aeródromo durante el concurso



Clodomiro Figueroa



Luis Omar Page



Emilio Castro



Eduardo Molina Lavín



Capitán Pérez



Teniente Ponce



Teniente Urrutia



Teniente Baraona

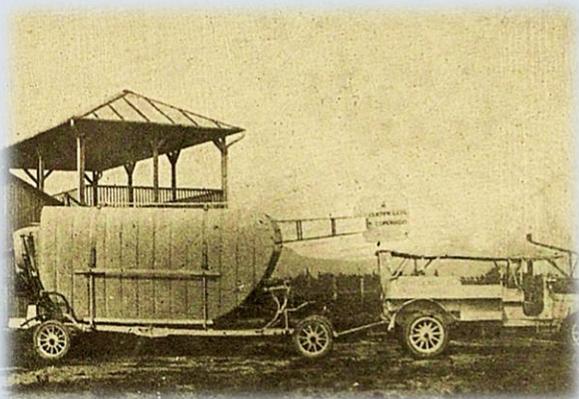
¹⁴ Ibidem

Participando en las Grandes Maniobras

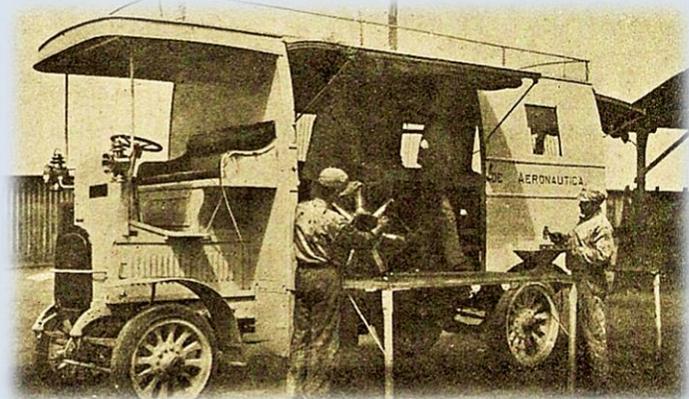
Para fines de marzo, los preparativos que realizaba la Escuela de Aeronáutica Militar, comprendían la división de las fuerzas en dos Escuadrillas. Una Azul al mando del capitán Enrique Pérez Lavín y su ayudante, el teniente Aníbal Mujica; la otra denominada "Roja", estaría comandada por el capitán Manuel Ávalos Prado y su ayudante, el Teniente Augusto León.

La primera de ellas, estaría compuesta por el ya experimentado piloto teniente Tucapel Ponce; el teniente Edmundo Moncada; Sargento 1° Aviador Floridor González; Vicesargento 1° Aviador Luis Castro; los mecánicos Miguel Cabezas (piloto) y Conrado Schudeck, además de una veintena de Sargentos 2°, Cabos y soldados de diferentes especialidades y destrezas.

El material de vuelo y operaciones asignado, consistió en dos aviones Breguet con motores Gnôme de 100 y 80 HP respectivamente; dos aeroplanos Blériot modelo Tándem con motores Gnôme de 80 HP; un Blériot de 50 HP; un camión Delahaye y dos vehículos de arrastre con tracción animal para llevar los Breguet y los Blériot.



Carro porta aviones Blériot con tractado mecánico



Camión - Taller "Delahaye" de la Esc. Militar de Aeronáutica

Con el superior propósito de probar el material de transporte que se había adquirido para trasladar el material aéreo en caso de movilizaciones, fue el propio general Arístides Pinto, Jefe del Estado Mayor General del Ejército, quien dispuso que esta Escuadrilla, se dirigiera por tierra, hacia el cuartel del Batallón Zapadores en San Fernando. Órdenes que cumplieron partiendo la madrugada del día 26 de marzo. El viaje se realizó en cuatro azarosas jornadas, durante las cuales hubo que sortear muchos inconvenientes geográficos y de infraestructura vial, para que el material asignado llegara en el óptimo estado posible. Lamentablemente, para los propósitos de la campaña, no estaba previsto el total hangaraje para todo el material, situación que en días venideros, causaría lamentables y serios problemas en algunos de los aviones, pues debían soportar la intemperie, algunas veces copiosa lluvia, escarcha matutina, viento y frecuentes cambios de temperatura.

Cuatro días más tarde, el 1° de abril de 1915, partía en ferrocarril rumbo a Linares, la Escuadrilla "Roja" a cargo del capitán Ávalos y el teniente León, conformada por los pilotos militares tenientes Armando Urzúa, Víctor Contreras y Arturo Urrutia; los sargentos Juan Verscheure y Juan Mancilla; el ingeniero Pedro Andrade; los mecánicos Pedro Donoso (piloto) y José M. Navarrete; Sargentos 1° Manuel Marchant y Abel Morales; vicesargentos José T. Mendoza y Diomedes Ramírez; Carpintero 1°

José S. Aranda; Cabo 1° Filemón Lizana más unos nueve soldados. El material de vuelo y operaciones asignado para esta segunda escuadrilla, consistió en dos aviones Sánchez Besa con motores Gnôme de 80 H.P; un monoplano Blériot con motor Gnôme de 80 HP; un Deperdussin con motor Gnôme de 70 H.P.; un Blériot de 50 H.P. y un automóvil-camión.

Al mismo tiempo y con dirección a San Rafael, partía un Camión Taller marca “Delahaye”, que serviría como unidad de apoyo logístico en repuestos, mecánica y carpintería al servicio de ambas escuadrillas. A cargo de este, iba el teniente Amadeo Casarino. Para operar junto a esta Unidad logística móvil, ofrecieron su generosa ayuda, los señores civiles Felix Copetta y Tulio Charlín.



Mapa de orientación con las ubicaciones referidas

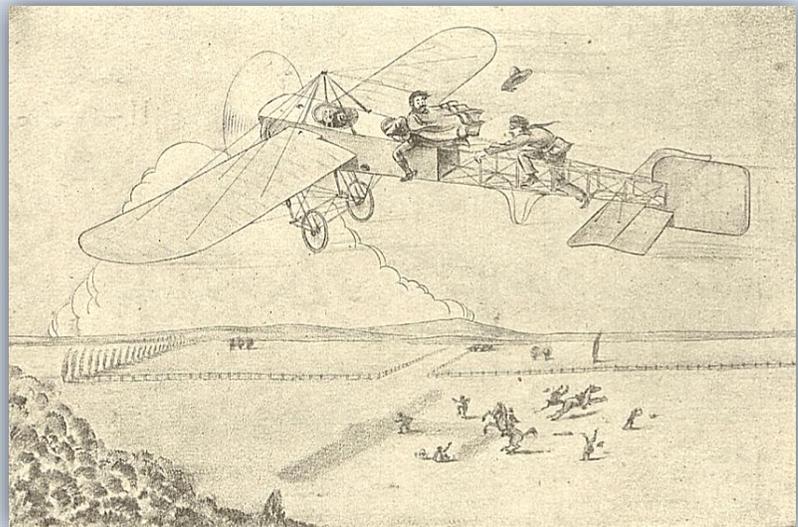
A medida que iban llegando a sus destinos, procedieron a instalarse y realizar el respectivo armado y montaje de los aviones. Ambos equipos (rojo y azul), se encontraban en condiciones para el día 6 de abril, para iniciar las marchas y acompañar a las tropas que tenían que aproximarse. Los aviones realizaban tareas tanto de observación como de comunicaciones, dejando caer “órdenes y partes” mediante pequeños paracaídas.

Generalmente se realizaron las exploraciones llevando oficiales artilleros como pasajeros, ellos apoyados de la cartografía disponible realizaban las misiones de observador avanzado. La orden para cada "ejército", disponía que las escuadrillas aéreas disponibles, debían efectuar dos exploraciones diarias, una por la mañana y la otra en la tarde, de este modo podrían entregar noticias sobre la situación táctica.

Una muy sabrosa e increíble anécdota le sucedió al capitán Enrique Pérez, quien durante los vuelos preliminares con el ejército azul, se extraviara. En circunstancias de una lógica y entendible falta de experiencia en vuelos de orientación visual, sumado a la monótona semejanza de parajes en la zona donde sobrevolaba, se produjo una desorientación general que le hizo buscar ante la emergencia, un lugar donde aterrizar. Tuvo la enorme fortuna de encontrarse con quien le indicara que se encontraba en el fundo "Roma", a tan solo, escasos cientos de metros de su base de operaciones.

"Al sitio del aterrizaje concurrieron numerosos "huasos" de la región, de manta y espuelas, que prestaron toda clase de informaciones y ayuda al piloto. Pérez se entretuvo algunos momentos conociendo las características del lugar y departiendo con la gente. Al disponerse a hacer funcionar nuevamente el motor, solicitó la ayuda de un voluntario. Como la maniobra más delicada era el lanzamiento de la hélice, el capitán Pérez instaló al voluntario, que resultó ser, el más huaso de la comarca, en la cabina del Blériot y luego de explicarle el objeto de cada llave se fue adelante, procediendo a lanzar la hélice en la seguridad de que el improvisado ayudante, no tocaría nada, y tan sólo se limitaría a poner contacto al motor a indicación del oficial. Después de tres impulsos sin éxito, la hélice partió y, ante la sorpresa del capitán Pérez, que alcanzó a arrojar al suelo, el aparato comenzó a moverse, cada vez con mayor rapidez. Sin perder la serenidad, el capitán se levantó en cuanto pasaron las alas sobre él, procediendo a sujetar el fuselaje con todas sus fuerzas, mientras solicitaba ayuda a grandes voces. El público presente no atinó a nada y permaneció impávido, sin reaccionar ante la crítica situación."

"En vista de la imposibilidad de detener el Blériot, Pérez saltó sobre el fuselaje y comenzó a avanzar, sosteniéndose de los maderos, mientras el aparato se elevaba hasta veinte metros de altura. Cuando el capitán Pérez logró llegar a la cabina, procedió a cerrar la llave del gas, que había sido abierta involuntariamente, y tomando la campana de dirección por detrás del huaso, hizo descender el aparato, el cual aterrizó sin sufrir daño alguno en un potrero colindante."¹⁵



Croquis del CDA Enrique Flores, donde interpreta algo de lo acontecido

¹⁵ Ibidem.

Los vuelos regulares que los aviadores venían realizando durante las maniobras, continuaron hasta el 7 de abril, fecha en que ambas tropas tomaron contacto.

Un par de horas antes del mediodía de ese mismo miércoles 7, cuando con ocasión de una expedición de reconocimiento aéreo entre San Rafael y Curicó, que realizaban los tenientes Tucapel Ponce junto Emilio Berguño como observador¹⁶, tuvieron que descender en el punto programado que comandaba el teniente Casarino para así cargar combustible y continuar con la exploración que realizaban esa mañana.



Tenientes Emilio Berguño (observador) y Tucapel Ponce (piloto) fotografiados durante las maniobras

El Breguet “Soldado José Riquelme” que piloteaba Ponce, contaba con un poderoso motor de 100 HP y era el mismo con que pocos meses antes, en el concurso de aviación, había demostrado una natural maestría en su dominio. Ahora durante las maniobras, se había vuelto a destacar por su labor, principalmente por sus constantes y muy buenos reconocimientos proporcionados durante las misiones.

Ya aterrizados sin novedad en San Rafael, y tras haber realizado la tarea de carga de combustible necesario, Ponce procedió a inspeccionar cuidadosamente su avión antes de emprender nuevamente el vuelo. Eran aproximadamente las once y cuarenta minutos de la mañana, cuando despegaba rumbo al norte junto a su pasajero y compañero de misión, el teniente Emilio Berguño Meneses, para continuar explorando la situación del equipo rojo en el Sector San Rafael - Curicó.

Pasados unos veinte minutos de vuelo, mientras cumplía con la misión encomendada, el motor comenzó a presentar fallas, lo que motivó que Ponce buscara un terreno apropiado para aterrizar su

¹⁶ Emilio Daniel Berguño Meneses, nació en Santiago el 21 de julio de 1895. Ingresó en 1908 a la Escuela Militar, tras egresar y ser nombrado Teniente 2° del arma de artillería el 8 de febrero de 1913, fue comisionado al Regimiento de Artillería “Tacna” N°1. El 23 de febrero de 1915, ascendió al grado de Teniente 1°.

máquina, eligiendo un potrero sobre un sitio llamado “cerro verde” ubicado en el fundo “El Triángulo”, de propiedad del señor Vicente Aníbal Bascuñán. Todo marchaba en control, pero al momento del aterrizaje un fuerte viento Sur, le impidió concretar la maniobra con felicidad, precipitando al Breguet contra el suelo donde se despedazó.



Tuca Pel Ponce Arellano

El capitán Enrique Pérez Lavín, se trasladó en el acto al lugar del accidente donde procedió en compañía de los mecánicos Miguel Cabezas y Conrado Schudeck, a extraer los cuerpos de las víctimas y a examinar los restos del aparato, en especial los cables de comando de las alas y timones.

*“Todos estaban intactos, y la posición recogida de los brazos contra el pecho del piloto, con las manos fuertemente asidas al volante de comando, demostraba el esfuerzo inútil hecho sobre el timón de profundidad”*¹⁷. El aparato había comprometido su estabilidad longitudinal siendo su caída motivada por una pérdida de velocidad (Spin) ¹⁸y el azote del fuerte y violento viento (wind shear).

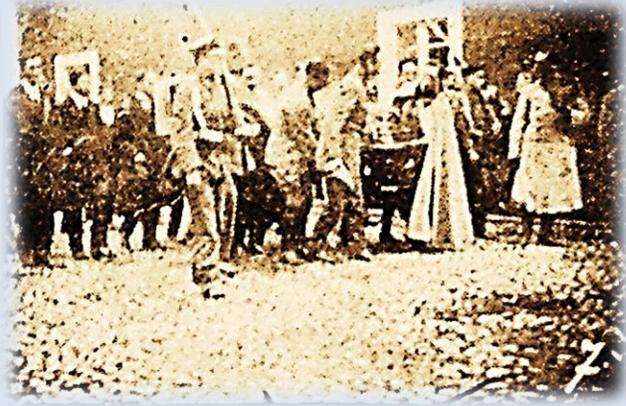
Ponce y Berguño habían muerto instantáneamente, pues sus cuerpos quedaron destrozados *hasta el extremo de no reconocerles sino por el uniforme*. El golpe fue tan recio que el motor se enterró casi por completo en el suelo.

Los restos mortales de estos jóvenes mártires, fueron conducidos rápidamente a Molina, donde sus ciudadanos les brindaron un homenaje *dentro de las reducidas proporciones que imponían las circunstancias*, asumió los caracteres de una verdadera apoteosis¹⁹. Desde Molina, los restos fueron enviados por tren a Santiago, donde una vez más, fueron recibidos con el impacto y recogimiento de quienes les admiraban y prodigaban su aprecio.

¹⁷ Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la aviación en Chile*. Imprenta Rapid. Santiago, 1933.

¹⁸ A manera de nota técnica, resulta interesante saber que la manera de recuperar el vuelo normal para un avión que caía en “spin”, sólo se conoció en Chile, con la llegada del instructor británico, Mayor Frank P. Scott en 1920.

¹⁹ Para consagrar indeleble el recuerdo sacrosanto de estas infaustas víctimas, un comité Ad Hoc presidido en aquellos días por el Honorable Senador de la República don Arturo Alessandri, trabajó para erigir un monumento en la ciudad de Molina.



El avión completamente destruido e invertido como cayó. En Molina, conducción de los restos de los aviadores al tren

Redactado por sportsmen
y para los sportsmen

AÑO 1 Santiago, tercera semana de abril de 1915 NUM. 1



Teniente **TUCAPEL FONCE**



Teniente **EMILIO BERGUÑO**

7 de Abril de 1915.

El Ejército de Chile está de duelo; negros crespones ostentan sus Estandartes, y la República toda y cada uno de sus hijos, se inclinan respetuosos ante los restos venerandos de estos nuevos mártires de la Cuarta Arma, tan maravillosa como trágica.

Recorte de la portada de la revista Deportes, recién aparecida en abril de ese año, y que tuviera amplia difusión popular

El Duelo del Ejército

En los momentos en que el Ejército, dedicaba muchos de sus esfuerzos y atención en las maniobras, el 7 de abril de 1915 sin duda ha quedado en la memoria institucional, pues la aviación militar chilena junto con manifestar su progreso, la eficacia de la instrucción y disciplina con que se asumía esta

responsabilidad para con la defensa nacional, este hecho luctuoso sin duda no solo cubría de *negros crespones sus estandartes*, sino que enlutaba a todo el país.

Si bien la muerte de los jóvenes y brillantes pilotos, víctimas del celoso cumplimiento de su deber, impactaba a todos, las *grandes maniobras* debían continuar. Es así que a pesar de la horrible tragedia, el teniente Armado Urzúa de la escuadrilla azul acampada inicialmente en Linares, efectuó esa tarde en recuerdo a sus compañeros caídos, el primer vuelo de reconocimiento militar nocturno en Chile.

Con ello el aviador además de poder informar al Comando las primeras noticias sobre el “enemigo”²⁰, demostraba que ante la desgracia, ni el valor ni la voluntad, podían doblegarse y que muy por el contrario, se estaba más dispuesto a continuar en la lucha por la conquista del aire patrio, aún a cambio de muchos sacrificios de vidas generosas.

Entre el 8 y 9 de abril, la aviación no operó dado el cambio de situación ocurrida e informada por Urzúa. El día 10, una Brigada en pie de guerra, atacaba a su enemigo simulado.

El 11 de abril, se ponía término a las maniobras con un desfile de todas las fuerzas²¹, mientras los tenientes Urzúa, Contreras, Urrutia, Moncada, y los sargentos Verscheure y Mansilla evolucionaban simultáneamente sobre las tropas. Finalizada esta presentación, el material de vuelo fue desarmado y transportado por tren a la Escuela de Aeronáutica, sólo el teniente Víctor Contreras quien había solicitado regresar por la vía aérea, lo hizo piloteando un biplano Sánchez Besa, con el que tras atravesar algo menos de 300 kilómetros de distancia, arribaba sin contratiempo, al aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar, en Lo Espejo.



Algunos de los carros y vehículos de dotación de la Escuela de Aeronáutica Militar

²⁰ El hecho se conoce por una especial felicitación recibida por parte del comando respectivo y consignada en su hoja de servicios.

²¹ Los jefes de ambas escuadrillas, los capitanes Ávalos y Pérez, no participaron en estas últimas jornadas de las maniobras, por haber tenido que cumplir la piadosa misión de acompañar a Santiago, los restos de los tenientes Ponce y Berguño.

Conclusiones de esa primera experiencia

Recordará el lector que estas eran las primeras experiencias del Ejército de Chile ante un eventual “empleo bélico”, no existían estudios ni experiencias anteriores, más que los indicados en los antecedentes preliminares y quizás algo más de los que por la prensa se había podido leer, sobre la débil utilización de aviones o de los avances que sufrían en los frentes europeos.

El empleo que por vez primera, se hacía de la aviación militar en maniobras, determinó la necesidad de organizar las escuadrillas en forma de poder coordinar su movilización junto a su escalón terrestre, acompañando a las unidades en su marcha tan adelante como fuera posible, para que los aeroplanos pudieran aprovisionarse y recibir atenciones de servicio oportunamente. Las primeras y únicas noticias obtenidas por los Comandos Superiores, sobre la ubicación y dirección de la marcha de los “ejércitos enemigos” se debieron a la oportuna información proporcionada por los aviones.

Al respecto, cuando el Comando en Jefe del Ejército en Maniobras emitió un informe de las mismas, cuando se refirió a la actuación de la aviación, manifestó en su juicio: *“Este servicio, por primera vez usado en nuestros ejercicios de campaña, correspondió,- dentro de las deficiencias de medios materiales y de empleo, a su misión. Las primeras y únicas noticias obtenidas por los comandos superiores sobre ubicación y dirección de las marchas de los ejércitos enemigos, se debieron a las escuadrillas de aeroplanos. Los motivos que no permitieron que las escuadrillas desarrollaran durante todo el curso de las maniobras la misma provechosa actividad, se deben a múltiples causas; unas provenientes del material y otras de las instrucciones deficientes recibidas por los pilotos, las que se pueden resumir como sigue:*

- a) Radio de acción muy limitado de los aparatos un tanto antiguos que posee la Escuela. Para la exploración a larga distancia, en los preliminares de una guerra, 200 a 300 kilómetros apenas si representan una parte de lo que tiene que recorrer el piloto para llegar hasta los grandes núcleos del enemigo;*
- b) La necesidad de emplear observadores capaces de dirigir tácticamente al piloto y de apreciar correctamente las unidades vistas;*
- c) Empleo de medios que hagan más efectiva y rápida la comunicación entre el aeroplano y el Comando;*
- d) Misiones concretas, en cada día, en la misma forma que se han recomendado para las patrullas de Caballería. En las maniobras pasadas, a causa de haber sido empleados los aeroplanos por primera vez los comandos se olvidaron a menudo de ellos. Una de las escuadrillas operó hasta el término de las maniobras con las instrucciones que se le dieron el primer día;*
- e) Necesidad de tomar en cuenta el radio de acción de los aparatos al señalarse su misión. Hubo tareas que requerían un recorrido de 500 a 600 kilómetros para ser cumplidas y los aparatos apenas si podían dejar atrás una distancia máxima de 150 kilómetros y otros tantos para regresar;*
- f) Obligación de tener presente las instrucciones superiores sobre las horas en que se deban efectuar los vuelos para reducir en lo posible los accidentes;*

- g) *Los Comandos del Ejército no deben olvidar que el Servicio de Aeronáutica requiere la disciplina más absoluta, la cual debe mantenerse a toda costa cuando las escuadrillas se desligan de la autoridad central para incorporarse a las unidades del ejército. Esa disciplina es la única que puede asegurar el éxito de las exploraciones y reducir los accidentes”.*

Sin duda, le cabía a la Aeronáutica Militar, la más honrosa *felicitación de parte de la Superioridad Militar* que había actuado e intervenido como árbitro en las maniobras y también como salomónico Juez en su resolución y reflexión final, ya que esta crítica, daba cuenta que el éxito de los ejércitos modernos no solamente radicaba en mantenerse a la vanguardia en el material bélico y el empleo inteligente de los recursos, sino que volvía a relevar la importancia de su buen uso y sobre todo, la práctica de la disciplina.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Aero Club de Chile. Boletín del Aero Club de Chile N°2 – Año I. Santiago de Chile, enero de 1914
Aero Club de Chile. Boletín del Aero Club de Chile N°9 – Año I. Santiago de Chile, marzo-julio de 1915
Contreras Guzmán, Víctor. *Historia de la aeronáutica militar de Chile*. Imprenta Universitaria. Santiago, 1916.
Cuadrado Merino, Alfonso. *La aviación heroica y el Comodoro Arturo Merino Benítez*. Inst. de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile. Santiago, 1985.
Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la aviación en Chile*. Imprenta Rapid. Santiago, 1933.
Martínez Ugarte, Rodolfo. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I
Sater, William F.; Herwig, Holger H. *The Grand Illusion: The Prussianization of the Chilean Army*. University of Nebraska Press. 1999. Pág.100
Traub Gainsborg, Norberto. *“Aristides Pinto Concha, la fértil obra de un insigne precursor”*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2019.

Hojas de Servicio y documentación general del Archivo General del Ejército.

Ponce y Berguño. https://web.molina.cl/?page_id=512

Los heroicos inicios de la aviación chilena. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-printer-728.html>



EL DÍA DE LA AVIACIÓN DE CAZA BRASILEIRA



Avión P-47 Thunderbolt. Fonte: www.google.com.br

El surgimiento de una institución surge de una idea precedida de debates. Según Nero Moura²², a fines de la década de 1930, un grupo de oficiales de mayor antigüedad del Arma de Aviación del Ejército y la Aviación Naval comenzaron a discutir la formación de aviación independiente en la línea de la aviación inglesa, italiana y francesa. Basado en la doctrina del general italiano *Giulio Douhet* y el general norteamericano *William Mitchel*, defensor del poder aéreo en los Estados Unidos, entre otros teóricos, se creó una ola favorable a la creación del Ministerio de Aeronáutica en Brasil.

La idealización del Ministerio de Aeronáutica comenzó en 1938, a través de un proceso lento, con conferencias que enfatizaron la necesidad de un cuerpo independiente para emparejarse con otras fuerzas. Con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el grupo se volvió más audaz y debatió abiertamente la idea que ganó una fuerza capaz de sensibilizar a los funcionarios del gobierno²³.

Entusiasmado con la idea, el Presidente de la República, Dr. Getúlio Vargas, realizó el sueño de los creadores. El 20 de enero de 1941, mediante el Decreto Ley N° 2.961, se creó el Ministerio de Aeronáutica²⁴. Para ocupar la cartera del nuevo ministerio, en una decisión política hábil, el presidente Getúlio Vargas eligió a un hombre con una experiencia sobresaliente en la vida pública. No seleccionó a un militar, sino a un civil, cuya elección recayó en la figura del Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho. Según Nero Moura, la elección del Dr. Salgado Filho, un hombre confiable y habilidoso del

²² Nero Moura, Brigadeiro do Ar, foi o ex-comandante do 1º Grupo de Caça da FAB que participou da Campanha da Itália, no final da Segunda Guerra Mundial.

²³ MOURA, Nero. Um voo na história. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996, p. 91.

²⁴ SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. História Geral da Aeronáutica Brasileira, Coleção Aeronáutica. INCAER. Belo Horizonte: Itatiaia, V. III, 1988, p. 70.

Presidente de la República, minimizaría cualquier ventaja que pudiera surgir con la elección de un militar. Con la organización inmediata de la nueva cartera, por razones presentadas por el Ministro de Estado, el Presidente Getúlio Vargas firmó, el 22 de mayo de 1941, el Decreto Ley N° 3.302, que crea la nueva denominación Fuerza Aérea Brasileña, con el acrónimo FAB , dando individualidad mundial, a pesar de las líneas internacionales que ya realizó²⁵.

Brasil se prepara para la Guerra

Con la intensificación de la cooperación militar entre Brasil y Estados Unidos, y las relaciones diplomáticas con el Eje se rompieron, en la primera mitad de 1942, los ataques a la flota mercante brasileña por submarinos alemanes empeoraron, lo que llevó a Getúlio Vargas, en el día 31 de agosto, para emitir un decreto que declarara el estado de guerra contra Alemania e Italia en todo el territorio nacional²⁶.

Con la decisión de enviar una fuerza expedicionaria para colaborar en el esfuerzo de guerra junto con los aliados, la Aeronáutica puso inmediatamente en marcha la formación de dos unidades aéreas de combate. El 18 de diciembre de 1943, el presidente Getúlio Vargas instituyó el 1er. Grupo de Aviación de Caza con el Decreto N° 6.123. El 20 de julio de 1944, se creó el 1er. Escuadrón de Enlace y Operación, el 1er ELO, a través del Aviso Ministerial 67, firmado por el Ministro Salgado Filho, teniendo como Comandante al Capitán Aviador João Affonso Fabrício Belloc.

Nueve días después, el recién creado 1er. Grupo de Aviación de Caza se reunió con su comandante, designado el 27 de diciembre de 1943. Veamos, en palabras del entonces Mayor Nero Moura, de cómo se tomó la decisión de comandar esta unidad, lo que tendría pocas horas de prepararse para el combate.

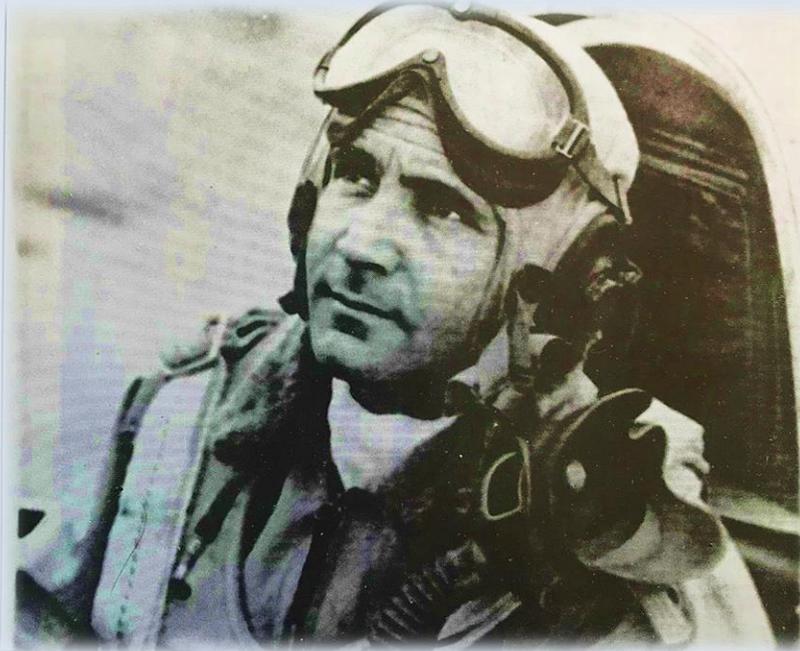
“Con la creación del Grupo de caza, busqué al ministro y le dije: ahora tienes que nombrar al comandante, para que elija al personal. Él preguntó: ¿A quién sugieres? Respondí: Ministro, soy candidato para el puesto. No pude evitar postular, al igual que no pude evitar ir, porque la responsabilidad de las escalas ya era mía. No tenía sentido enviar gente a la guerra y quedarse en la oficina observando. Además, tenía muchas ganas de ir a la guerra. ¡Quería ir! Como mayor, cumplió con las condiciones necesarias, incluida la cantidad de horas de vuelo que el comandante debe tener, experiencia, todo lo demás. Me sentí en buena forma y expresé mi voluntad ”. Sin embargo, el mayor José Vicente Faria Lima, a pesar de ser un gran amigo del mayor Nero Moura, también se presentó como candidato para disputar la vacante para el comando del 1er. Grupo de Aviación de Caza.

Nero Moura continúa: *“En vista de mi solicitud, dijo: Sr. Ministro, también soy candidato. Salgado incluso bromeó: ¡Guau! ¡Cuántos candidatos! ¿Cómo voy a resolver esto? Entonces discutí. 'Ministro, el Mayor Faria Lima es ingeniero. El gobierno invirtió mucho dinero para que él estudiara en Francia para ser diseñador de aviones. Soy piloto, nada más. Si se derriba, se pierde un piloto. Es tan piloto como yo, pero si lo derriban, perderemos un piloto y un ingeniero. No tiene sentido entregar el mando de una unidad de combate. El trabajo es mío, porque tales unidades están al mando de pilotos de combate, no ingenieros, aunque son grandes pilotos. A ellos se les reserva un trabajo más elevado, más intelectual. Salgado se divirtió y terminó la discusión: De acuerdo, lo resolveré”.* Al día siguiente,

²⁵ Idem, p.146.

²⁶ MOURA, Nero. Um voo na história. Op. Cit., p. 113.

el Ministro Salgado Filho sometió la pregunta al Presidente. Después de reflexionar entre los dos nombres, Getúlio Vargas aprobó el nombre del gaúcho Mayor Nero Moura y lo nombró como primer comandante del 1er. Grupo de Caza. Sin perder tiempo, el voluntariado en la FAB se abrió para el reclutamiento de personal que compondría el grupo que se iría al extranjero para luchar contra el enemigo en suelo europeo²⁷.



Nero Moura en un avión caza P-47 Thunderbolt, entre junio de 1944 y julio de 1945.

Fonte: Fundação Getúlio Vargas/CPDOC/Arquivo Nero Moura

Nero Moura reclutó, entre los voluntarios, a 32 hombres de su confianza que se embarcaron con él, el 3 de enero de 1944, en la *Tactical Air School* en *Orlando, Florida*, mientras que la mayoría del personal viajó en avión a *Albrook Field*, Panamá, donde esperarían el comandante y sus hombres clave²⁸.

Sobre esto, Rui Moreira Lima presenta la dimensión de los preparativos para dejar al grupo en condiciones para la lucha.

Con la llegada de Nero Moura, todos fueron a la Base Aérea de Aguadulce, equipados con aviones de caza P-40, para comenzar a entrenar a la unidad en su conjunto: personal de tierra y pilotos. El 11 de mayo de 1944, el 1er. Grupo Aviación de Caza comenzó a operar de manera independiente, participando en la defensa del Canal de Panamá, con aproximadamente 100 salidas en misiones de intercepción.

Una vez finalizado el curso de caza, la unidad salió de Aguadulce el 22 de junio de 1944 y se dirigió a la ciudad de *Suffolk, Long Island*, donde parecía volar el P-47 *Thunderbolt*. Después de completar el entrenamiento con el nuevo avión con el que iba a hacer la guerra, el 19 de septiembre de 1944, el 1er. Grupo Aviación de Caza se embarcó en un barco a Italia.

²⁷ MOURA, Nero. Um voo na história. Op. Cit., p. 115.

²⁸ LIMA, Rui Moreira. Senta A Pua. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989, p. 17.

1. Teniente 2° Piloto. 1er Grupo de Aviación de Caza
2. Teniente 1° Escuadrilla de Observación y Enlace; Suviana, febrero de 1945
3. Médico. Pelotón de rifles; Monte Soprassasso, marzo de 1945



1
 Teniente 2° Av. Alberto Martins Torres
 Piloto con mayor número de misiones de guerra
 cumplidas en Italia y una en la costa de Brasil (100)

Antiguo brevet de pilote militaire que
 perteneciera a Nero Moura (1923)

El 6 de octubre, desembarcó en el puerto de Livorno. Inmediatamente abordó un tren con destino a la Base Aérea de *Tarquinia*, a donde llegó al día siguiente. En esta gran base operada por los estadounidenses, la unidad brasileña quedó bajo el control operativo del *350th Fighter Group*, operando bajo el nombre del *1st Brazilian Fighter Squadron- Escuadrón Jambock*²⁹, que correspondía a un Escuadrón de Caza en la Fuerza Aérea Americana.

El 31 de octubre de 1944, la unidad brasileña inició operaciones. Tres semanas después del inicio de las operaciones, el grupo se mudó a la base aérea de *San Giusto* en la ciudad de Pisa, donde permaneció hasta el final de la guerra³⁰.

El grito de guerra "¡Senta a Pua!" (¡Toma un garrotazo!) y el 1er. Grupo de Caza se confunden en la historia. La figura de un avestruz caracterizada como un guerrero, sirvió como símbolo para formar parte de la vida del Grupo durante la guerra y permaneció en el tiempo. Según Rui Moreira Lima, el eslogan "Senta a Pua!" fue ganando fuerza hasta el punto de que nadie más en el Grupo decía una frase sin un "Senta a Pua!" como complemento. Y así nació el grito de guerra del 1er. Grupo de Aviación de Caza.



Distintivo del 1er Grupo de Aviación de Caza – Fuerza Aérea Brasileña
Diseño creación del Capitán Aviador Fortunato Câmara de Oliveira, comandante de la Escuadrilla Azul
Fonte: Moreira Lima, R. (1989).

El teatro de operaciones de la FAB abarcaba toda la región del valle del río Po al norte, que se extendía desde las colinas de los Apeninos hasta los contrafuertes de los Alpes. Los pilotos brasileños comenzaron sus vuelos haciendo reconocimiento en los alrededores de Pisa. Solo a mediados de octubre de 1944, dice el comandante Nero Moura, comenzaron a volar escuadrillas estadounidenses para reconocer el teatro y aprender cómo funcionaban. Cada vuelo estadounidense tenía un piloto brasileño. Primero los comandantes de Escuadrilla, el oficial de operaciones y el propio comandante

²⁹ Nome código do Esquadrão do 1º Grupo de Av. de Caça.

³⁰ LIMA, Rui. Senta a Pua. Op. Cit., p. 17-18.

del Grupo, y finalmente los tenientes. Después de 15 días en este tipo de operación, los pilotos brasileños comenzaron a operar independientemente con sus Escuadrillas.

En ese momento, la fuerza aérea alemana ya se había retirado y ya no operaba más en este Teatro de Operaciones. En ausencia de combate aéreo con el enemigo, el Comando Aéreo asignó al 1er. Grupo de Aviación de Caza una operación como Unidad de Cazabombardeo.

Continuaron buscando objetivos para lanzar bombas³¹ en vuelo picado y atacar objetivos tácticos. Seleccionaron una multitud de objetivos considerados importantes para destruir la acción del enemigo, desde estaciones de ferrocarril, puentes de ferrocarril, puentes de autopista, depósitos de municiones camuflados, convoyes de trenes o vehículos con tropas o carga, formaciones de tanques, cuarteles, tropas de infantería en movimiento, puestos de artillería antiaérea, artillería pesada, entre otros objetivos de oportunidad. La campaña del valle del río Po, fue el fin de la guerra.

Las pérdidas de combate totalizaron 16 aviones derribados con ocho aviadores muertos. Ocho se lanzaron en paracaídas, cinco de los cuales fueron hechos prisioneros, todos liberados al final de la guerra, y tres regresaron a líneas amigas con la ayuda de los partisanos. Además de estos, un aviador murió en un accidente durante el entrenamiento en *Tarquiniá*, y dos perdieron la vida en un accidente en un avión C-47 mientras realizaban un vuelo de filmación³².

Por otro lado, la participación efectiva del 1er. Grupo de Aviación de Caza marcó una diferencia en los resultados del *350th Fighter Group*, superando incluso las tasas logradas por destacados escuadrones extranjeros. Aquí están los resultados.

ESFUERZO OPERACIONAL³³

- Número de misiones ejecutadas	445
- Total de salidas ofensivas	2.546
- Total de salidas defensivas	4
- Número de horas de vuelo en operaciones de guerra ...	5.465
- Total de horas de vuelo realizadas	6.144
- Total de bombas	4.442
- Bombas incendiarias (F.T.I.)	166
- Bombas de fragmentación (260 lb)	16
- Bombas de fragmentación (90 lb)	72
- Bombas de demolición (1.000 lb)	8
- Bombas de demolición (500lb)	4.180
- Total aproximado de tonelaje de bombas	1.010
- Total de munición de calibre .50 consumida	1.180.200
- Total de cohetes lanzados	850
- Total de litros de gasolina consumidos.....	4.058.651

³¹ Para as missões de bombardeio, os robustos P-47 poderiam ser armados com duas bombas de 225 quilos, ou duas de 450 quilos com opção também de levar bombas incendiárias de gasolina gelatinosa.

³² SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. História Geral da Aeronáutica Brasileira. V. III, Op. Cit., p. 558.

³³ Idem, p. 581.

RESULTADOS OBTENIDOS³⁴

	Destruídos	Dañados
- Aviones	2	9
- Locomotoras	13	92
- Transportes motorizados	1.304	686
- Vagones y carros-tanques	250	835
- Carros blindados	8	13
- Puentes de ferrocarriles y vías	25	51
- Ferrocarriles y corte de vías	412	
- Plataformas de clasificación	3	
- Edificios ocupados por los enemigos	144	94
- Puestos de comando	2	2
- Posiciones de artillería	85	15
- Instalaciones industriales	6	5
- Diversas instalaciones	125	54
- Depósitos de combustible y municiones	31	15
- Refinerías	3	2
- Estaciones de radar		2
- Embarcaciones	19	52
- Navíos		1
- Vehículos de tracción animal	79	19



³⁴ Siqueira, D. I. de. Op. cit., p. 582.

Considerando el conjunto de resultados logrados por la FAB durante su participación en el esfuerzo por poner fin a una guerra que duró seis años, el veterano aviador Luiz Felipe Medeiros da Fonseca se refiere así:

“El 1er. Grupo de Aviación de Caza no era un puñado de individuos excepcionales; pero se enorgulleció de haber sido una unidad homogénea, donde el esfuerzo coordinado del grupo permitió resultados magníficos. Para esto contribuyó la pericia y la combatividad de sus pilotos, pero también y decididamente el trabajo efectivo y dedicado de los oficiales y oficiales de su división terrestre”.

El 22 de abril de 1945 fue un día importante en las operaciones del 1er. Grupo Aviación de Caza. Fue en ese día que los aviadores brasileños realizaron la mayor cantidad de salidas durante la campaña en el Valle del Río Po. Se completaron 44 audaces misiones de guerra, lo que resultó en la destrucción de más de 100 objetivos. Por esta notable hazaña, se eligió la fecha del 22 de abril para celebrar el Día de la Aviación de Caza, que se celebra cada año en la Base Aérea de Santa Cruz, en Río de Janeiro.

El 22 de abril de 1986 - Día de la Aviación de Caza - el 1er. Grupo de Aviación de Caza recibió la distinción *PRESIDENTIAL UNIT CITATION (USAF)*³⁵, en una ceremonia presidida por el Presidente de la República José Sarney, en la Base Aérea de Santa Cruz, el premio más alto otorgado por el gobierno de los Estados Unidos a una unidad extranjera subordinada al *350th Fighter Group*. Por razones desconocidas, este premio tardó 41 años en ser entregado al Grupo *“Senta a Pua!”*. Como sea, el Secretario de la USAF, Sr. *Edward Aldrig Jr.*, vino especialmente a Brasil como representante del Presidente de los Estados Unidos, Ronald Regan, para realizar la entrega en manos de los veteranos excombatientes *“Jambock”*.



La “Citación Presidencial para la Unidad”, originalmente llamada “Citación de la Unidad Distinguida”, otorgada a las unidades de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos y a sus aliados por heroísmo extraordinario en acción contra un enemigo armado, fue entregada a partir del 7 de diciembre de 1941 (la fecha del ataque a Pearl Harbor y el comienzo de la participación estadounidense en la Segunda Guerra Mundial).

Teomar Benito Ceretta

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

³⁵ Citación Presidencial para Unidades (Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica)

CAPITÁN LUIS CENOBIO CANDELARIA, CRÓNICA DE UNA HAZAÑA...

La primera guerra mundial ingresaba en su cuarto año y las restricciones que afrontaban las fuerzas armadas debido al completo direccionamiento de la industria bélica. La aviación era probablemente uno de los elementos más afectados por esta coyuntura.

En 1917 el Dr. Hipólito Yrigoyen decía: *se está en vías de resolver el problema de independizar la fabricación de los elementos de guerra de la industria extranjera*. En esta dirección, y dentro de la estrechez presupuestaria, se llevaron a cabo cambios en la organización interna de las fuerzas armadas y se desarrollaron políticas orientadas a perfeccionar el material existente y generar los primeros esbozos de encaminar el desarrollo de la industria nacional para lograr menor dependencia de los factores externos.

El 30 de enero de 1918 se recibieron noticias en Buenos Aires de que en Comodoro Rivadavia se ha producido el hallazgo de nuevos yacimientos petrolíferos que generaba amplias perspectivas al progreso nacional. Dos semanas más tarde, el 15 de febrero, la capital de la república se conmovía con una ceremonia pública de contornos imponentes: el arribo de la fragata Sarmiento trayendo a bordo los restos de Bernardo de Monteagudo.

Pero los ecos de la guerra no cesaban y el 13 de marzo conmovió el anuncio de que los Imperios Centrales habían desatado una formidable ofensiva en todos los frentes. El nombre de Verdún comenzaba a cobrar contornos legendarios, al que se sumó el de Foch, designado generalísimo aliado al 30 del mismo mes.

El 5 de abril se conmemoraba el centenario de la batalla de Maipú, un episodio decisivo en la campaña emancipadora del General San Martín en Chile donde fue nuevamente derrotado ejército realista al mando del brigadier Mariano Osorio.

Antecedentes

Luis Cenobio Candelaria nació en la ciudad de Buenos Aires el 29 de octubre de 1892 en la casa familiar de Venezuela N° 4134.

Fueron sus padres Asisclo Victorio Candelaria de 59 años (argentino)³⁶ y María Luisa Micossi³⁷ de 16 años (italiana). Contrajeron matrimonio a las 12:30 del 6 de enero de 1892.

Fue bautizado el 14 de diciembre³⁸ por el párroco Valentín Cassini en la iglesia de San Carlos en el barrio de Almagro. Fueron sus padrinos Manuel Castro y Teresa Micossi.

³⁶ De profesión horticultor, viudo de Demetria López. Hijo de Andrés Corsino Candelaria y Andrea Silva. Fallecido las 12 del 28 de febrero de 1894 de pericarditis. En ese entonces vivía en Venezuela N° 4138.

³⁷ Hija de Santiago Micossi y Ana Tulia.

³⁸ Recuperado de Internet de: <https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/XNWH-YFZ>

LIBRO DE BAUTISMOS 985
DE LA PARROQUIA DE
SAN CARLOS EN BUENOS AIRES

AÑO DE 1892

En *catorce de Diciembre* del año
del Señor de mil ochocientos noventa y dos el padre
Candelaria *Valentin Cassini con licencia del*
infrascripto Cura de esta Parroquia de San Carlos bautizó solemnemente á
Luis Cenobio
que nació el día *veinte y nueve de Octubre* del año
que rige en *Buenos Aires*
hijo legítimo de Don *Agustelo Candelaria*
natural de *el país* de *sesenta*
años de edad, y de Doña *Maria Luisa*
Micassi natural de *Italia* de *diez y siete*
diez y siete años de edad, domiciliados en *Calle Venezuela*
número 4134; siendo sus padrinos Don *Manuel*
Castro natural de *el país*
domiciliado en *Calle Solís número 1719*
y Doña *Ceresa Micassi* natural
de *Italia* domiciliada en *Calle Venezuela*
número 4134; á quienes advirtió el parentesco espiritual
con el ahijado y con sus padres y la obligación de enseñarle la doctrina cristiana,
y por señal de verdad lo firmaron

El Cura de la Parroquia

Jose Verguiani

Padrino

Manuel Castro

Madrina

Ceresa Micassi

Registro de bautismo N° 985 correspondiente a Luis Cenobio Candelaria

Entre 1905 y 1907 cursó los estudios secundarios en el Colegio Nacional. El 1 de septiembre de 1908³⁹, con sólo los 16 años, ingresó al Colegio Militar de la Nación como *cadete pensionista*⁴⁰. En ese entonces el instituto tenía su asiento en la localidad bonaerense de General San Martín y se encontraba a órdenes del Teniente coronel de artillería Pastor Ricardo Marambio (1867-1936)⁴¹.

El 24 de febrero de 1909⁴² fue becado y el 31 de diciembre de 1910⁴³ egresó como Subteniente del arma Ingenieros. Entre los 160 oficiales que egresaron de esa promoción hubo nombres que por su trayectoria, marcaron hitos importantes en la historia argentina. Entre otros podemos citar a: Manuel Nicolás Aristóbulo Savio, Manuel Félix Origone (primera víctima de la aviación militar), Antonio Parodi, Benjamín Matienzo, José William Rosasco, etc.



**Colegio Militar de la Nación
en el partido de San Martín**

³⁹ Decreto. Boletín Militar Nº 80, 2ª Parte.

⁴⁰ Boletín Militar Nº 199, 1 de septiembre de 1908.

⁴¹ Su ejercicio como director se desarrolló entre el 8 de mayo de 1907 y el 16 de agosto de 1909. García Enciso Isaías J. *Historia del Colegio Militar de la Nación*. Biblioteca del Círculo Militar. Volumen 611/615. Editorial Lito. Buenos Aires. Mayo de 1970.

⁴² Boletín Militar Nº 48.

⁴³ Boletín Militar Nº 292. Promoción Nº 35 Orden de Mérito 42.



Compañía de Ingenieros que integraba el cadete Candelaria presentada antes de partir a Chile. Septiembre de 1910

Situación de la Aviación de Ejército

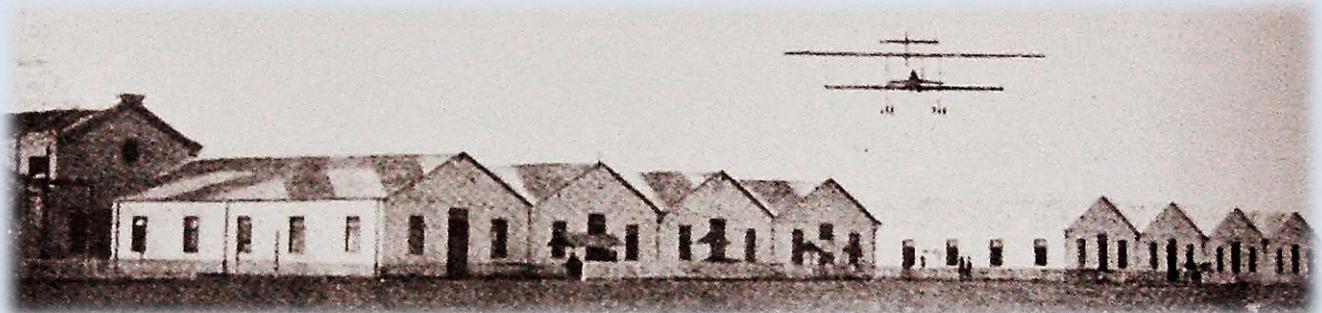
En el período que abarcó la Primera Guerra Mundial, la Aviación del Ejército Argentino afrontó limitaciones propias de la escasez de recursos aeronáuticos, dado que todo el esfuerzo estaba dirigido a las demandas de material y personal propias de la guerra. Esta restricción si bien se convirtió en un obstáculo significativo para el desarrollo aeronáutico, también fue un desafío, dado que del conocimiento técnico y la capacidad profesional, con grandes esfuerzos se pudo mantener, reparar y construir aviones, motores y equipos en las mejores condiciones posibles.

En 1914 la partida asignada para la Escuela de Aviación Militar fue de apenas \$ 62233.08, no obstante, los aparatos de la Escuela habían actuado con éxito en los ejercicios de tiro que efectuó el Regimiento 1º de Obuses de Campaña en Carmen de Areco, y en las grandes maniobras de otoño, en la provincia de Entre Ríos, donde, a pesar del persistente mal tiempo, cumplieron las comisiones ordenadas. Al respecto, en la memoria del Ministerio de Guerra correspondiente al período 1915-1916 dice textualmente:

El personal de maestranza, mecánicos ajustadores, etc., formados en la escuela, ha respondido plenamente a las necesidades del establecimiento, pues todos los aparatos que posee han sido reparados, reconstruidos, o contruidos en sus talleres. Esto indica que hay personal idóneo no sólo para las construcciones, sino también para proyectar las reformas que la práctica y los adelantos de la aviación aconsejan. La escuela cuenta hoy con instructores militares egresados de ella, que permite su funcionamiento regular sin recargar a los profesores civiles que contribuyeron y siguen contribuyendo con su acción patriótica y desinteresada.

En 1917 el presupuesto aumentó a \$ 105620. Ese año se ampliaron los talleres con adquisición de máquinas que duplicaron el rendimiento, determinando economías para el erario. El recorrido de los vuelos aumentó en un 100 % destacándose, entre otros, los efectuados a Concordia, a Posadas y en Mendoza; y se aumentaron las construcciones para la comodidad del personal de tropa y existen proyectados nuevos elementos necesarios al mejor desenvolvimiento de esta Escuela cuya importancia aprecia este Ministerio por la extensión que han adquirido hoy los servicios de la aviación militar.

Para 1918 el presupuesto asignado a la Escuela Militar de Aviación ascendió a \$ 150040, esta partida permitió resolver parcialmente los problemas ocasionados por la carestía de repuestos y partes de motores. Fue precisamente en los talleres del instituto donde se construyeron y mejoraron aeronaves, que en algunos casos superaron en rendimiento a las máquinas traídas de Francia.



Escuela de Aviación Militar. 1918

El aviador

El 1 de septiembre de 1916 fue incorporado como alumno a la Escuela de Aviación Militar⁴⁴. En esa fecha también fue incorporado el siguiente personal:

Oficiales: Teniente 1º José William Rosasco y los Tenientes Benjamín Matienzo, Valentín Campero, Argilio Teodoro Vadela Orito, Victoriano Martínez de Alegría y José Enrique Wells.

Suboficiales: Sargento 1º Gregorio B. López, Sargentos Próspero Sianja, Dante Ferrari, Eduardo Romero, Liborio Fernández, Luis E. Romero, Cabos 1º Juan Carlos Goggi, Antonio B. Conti y Emilio Rodríguez.

⁴⁴ Disposición de la Dirección General de Personal del Ejército inserta en Boletín Militar Nº 4531, 1ª Parte.



De izquierda a derecha: Tenientes Candelaria, Martínez de Alegría, Parodi, Urdy y Matienzo

Efectuó su primer vuelo de escasos cinco minutos como pasajero, en un Henri Farman el 18 de octubre de 1916, y el 11 de diciembre realizó su primer vuelo solo.

El 10 de febrero de 1917 junto con Benjamín Matienzo fueron llamados a continuar los cursos regulares de formación de Aviador Militar⁴⁵. El 24 de marzo recibió el título de Piloto Aviador Internacional (Brevet N° 109), junto con él ese mismo día recibieron su título los Tenientes: José William Rosasco (Brevet N° 110), Benjamín Matienzo (Brevet N° 111), Adolfo Carlos Camilo Urdy (Brevet N° 112), Otón Adolfo Mantovani (Brevet N° 113), Victoriano Dionisio Martínez de Alegría (Brevet N° 114), Argilio Teodoro Vadela Orito (Brevet N° 115) y el Sargento Pedro Méndez (Brevet N° 117).

⁴⁵ Boletín Militar N° 4661, 1ª Parte.

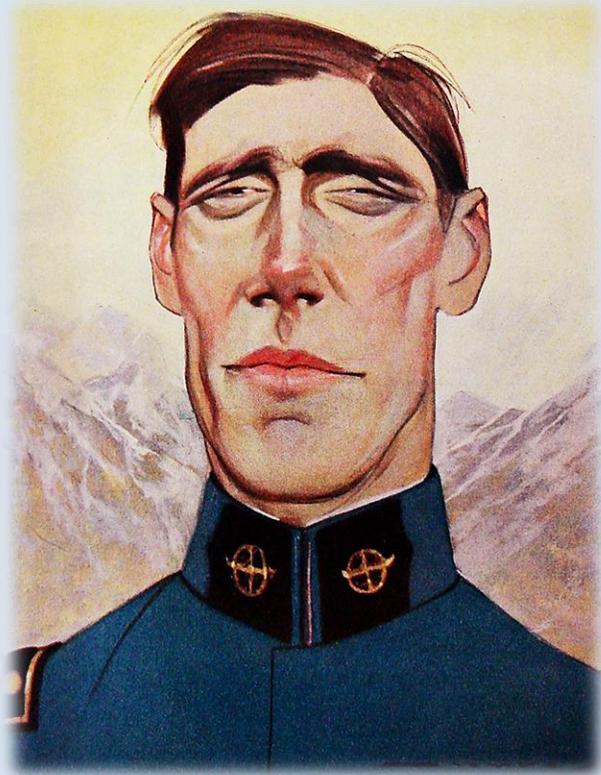
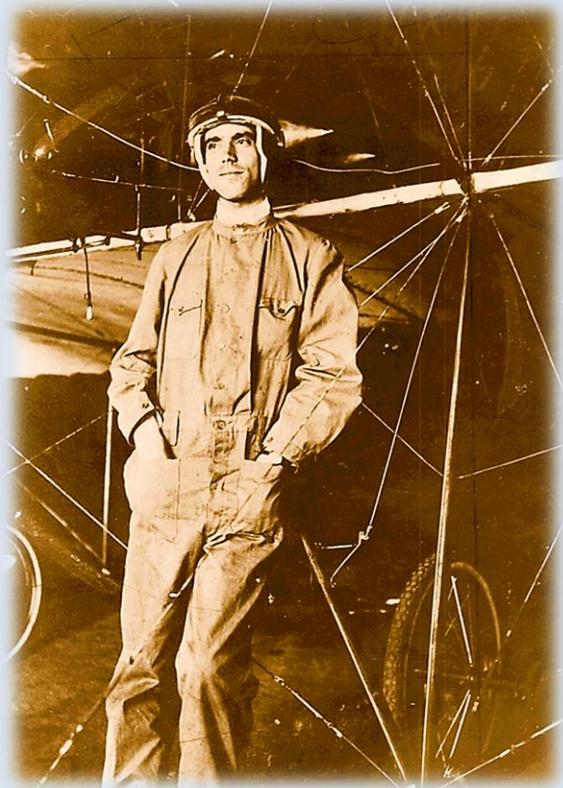
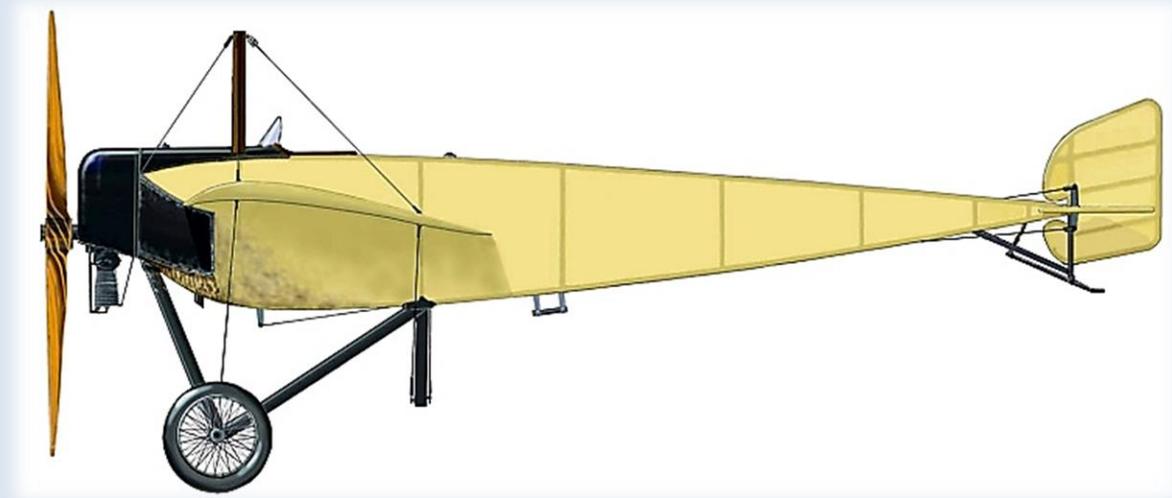


Foto y caricatura del Teniente Candelaria⁴⁷

El proyecto del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery

El ingeniero Newbery planificó el cruce de la cordillera en aeroplano, para ello eligió la marca Morane Saulnier y adquirió un monoplano modelo G con fondos donados por la colectividad italiana⁴⁸.



Morane Saulnier G

⁴⁷ Revista *Caras y Caretas* N° 1022. 4 de mayo de 1913.

⁴⁸ Diario *La Prensa de Belgrano*. 1 de diciembre de 1912.



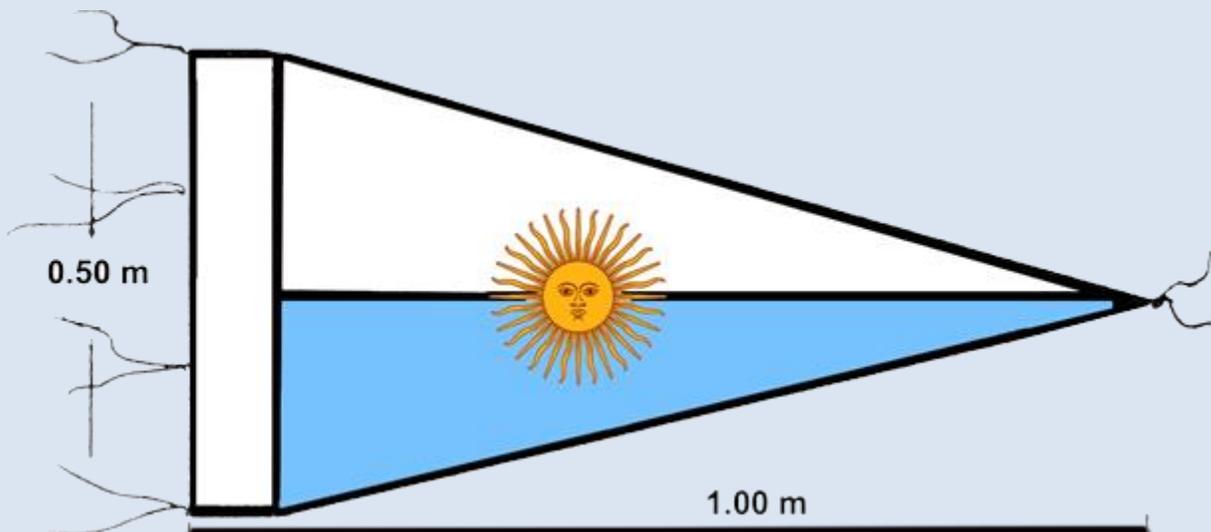
Morane Saulnier G en El Palomar

En esos años los pilotos Newbery, Hernani Mazzoleni⁴⁹ (modelo H) Emilio Sauervein y Pablo Teodoro Fels (modelo H) fueron unos de los primeros pilotos en incorporar este tipo de avión. El modelo G se fabricó con motor rotativo de siete cilindros Gnôme Lambda de 80 hp y en versión biplaza en tándem. Newbery, para ganar mayor carga útil (combustible) lo modificó su avión en monoplaza.

El avión adquirido por Newbery era número de constructor G.16 y estaba motorizado con un Gnôme Lambda⁵⁰, que inicialmente, había sido especialmente acondicionado por la casa Morane Saulnier para el Ejército Francés; tenía dos tanques de combustible de 95 litros (delantero) y 60 litros (trasero) interconectados a través de una bomba manual; un reservorio de aceite de 31 litros que le proporcionaba una autonomía de 4:25 horas de vuelo con un consumo horario de 35 litros de nafta y 7 litros de aceite. También estuvo equipado con un pequeño tubo de acero de 4 litros de capacidad a 150 atmósferas y 6 kg de peso adosado al interior de la cabina y conectado a una máscara nasal de flujo continuo para uso del piloto que proporcionaba un rendimiento de 600 litros de oxígeno equivalentes a dos horas de uso continuo. Fue el primer avión argentino en tener instalación de oxígeno.

⁴⁹ Luego lo vendió a Pablo Teodoro Fels.

⁵⁰ Número de Serie: 1407.



Gallardete diseñado por Jorge Newbery para ser llevado en el cruce de Los Andes, habría sido empleado en el vuelo a Santiago de Chile por Uspallata

El proyecto de Newbery lamentablemente quedó trunco el domingo 1° de marzo de ese año. Luego de un almuerzo ofrecido por del Gobernador Ortega, visitó en el incipiente aeródromo de *Los Tamarindos* donde unas señoritas le pidieron que volara, el ofrecimiento del avión de su amigo Fels completó el fatídico desenlace. Subió al mismo con su amigo Tito Giménez Lastra e inició una serie de maniobras, en la última probablemente Newbery no tuvo en consideración la variación del centro de gravedad entre su avión (monoplaza) y el de Pablo Teodoro Fels (biplaza), y el avión a unos 500 m de altura entró en tirabuzón que no pudo recuperar y cayó cerca de una acequia en la finca del Banco propiedad del Sr. Luis Ruiz de la Peña.

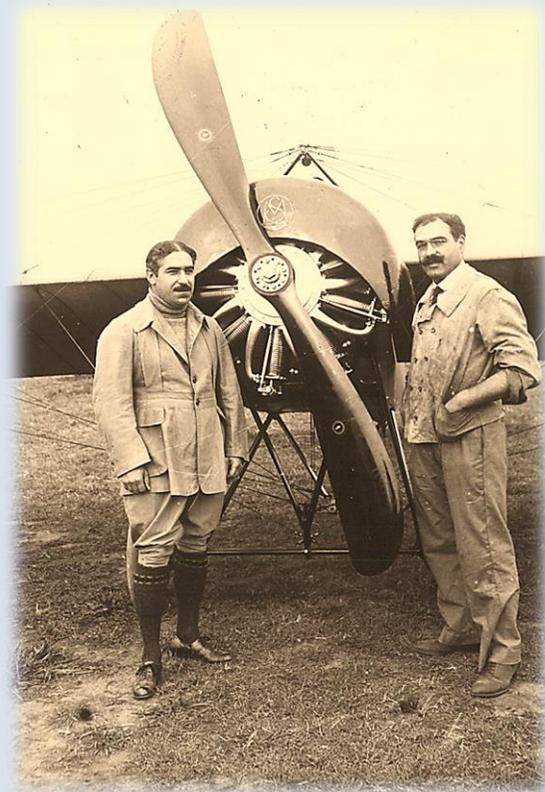


Morane-Saulnier H de Fels después del accidente de Newbery

Mientras esto ocurría, en diciembre de 1913 en Chile el piloto Clodomiro Figueroa Ponce realizaba ensayos de altura con el Blériot XI desde el aeródromo *Batuco*, cercano a Santiago, sin poder superar los 4.000 m.

Intento del Ingeniero Alberto Roque Mascías

Luego del fatal accidente, el avión permaneció desarmado en Mendoza. El 22 de marzo el Ing. Mascías intentó el cruce de Los Andes pero fue afectado por una turbulencia que lo obligó a un aterrizaje de emergencia en un potrero de Uspallata donde capotó sin consecuencias para el piloto y con daños de distinta consideración en la aeronave⁵¹.



El Ing. Alberto Roque Mascías y el mecánico Paul Gallis delante del Morane Saulnier G. (1914)



⁵¹ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV Nº 22. abril de 1914 y Nº 30. 31 de marzo de 1915.

Intento del Teniente Pedro Leandro Zanni

Luego del accidente de Mascías, el avión permaneció guardado en los hangares de El Palomar. Las autoridades de Aviación de Ejército iniciaron gestiones con la familia de Newbery para que se autorizase el uso del avión. Según un artículo publicado en el Boletín del Aero Club Argentino en diciembre de 1915⁵², la gestión se resolvió favorablemente y por legado sucesorio la Escuela de Aviación Militar recibió el Morane Saulnier G, equipado con motor Le Rhône 80 hp. Rápidamente el avión fue confiado al Teniente Zanni que de inmediato inició vuelos de altura que se completaron el 20 de noviembre de 1915 donde se estima que sobrepasó los 6.000 m.

En 21 de enero de 1917 Zanni fue enviado a la provincia de Mendoza con el Morane Saulnier y el Blériot XI-Bis Nº I. El día 28 realizó un descenso de emergencia en el hipódromo donde capotó provocándole rotura de hélice, timón de dirección y longuerón; todos fueron reparados por la tarde.



Morane Saulnier G con Pedro Leandro Zanni en Los Tamarindos



⁵² Boletín del Aero Club Argentino. Año V Nº 38. 10 de diciembre de 1915.

El 2 de febrero tuvo un nuevo inconveniente y aterrizó por una falla de motor un viñedo en el Departamento Luján y capotó. El 13 de febrero despegó de Parque San Martín (Parque del Oeste) en un intento de travesía de la Cordillera de los Andes. Realizó un aterrizaje de emergencia por fallas en el motor (varilla de mando de una válvula), en el paraje de Punta de Vacas, a 30 km de la frontera y a 5000 m de altura. En el lugar fue reparado por el Jefe de Mecánicos Ambrosio Luis Vicente Taravella y el 19 de febrero Zanni intentó un despegue desde el lugar pero la falta de potencia y el viento lo obligaron a aterrizar en emergencia al pie del terraplén del ferrocarril, en cercanías del paraje Zanjón Amarillo.

Las partes del avión luego fueron empleadas como fuente de repuestos para el MS-3L Mendoza. Posteriormente los rezagos remanentes fueron dados de baja y transferidos a través del Departamento de Aviación Civil al Aero Club Rosario con todo el material de la línea Morane Saulnier disponible en los depósitos del Parque Central del Material Aeronáutico.

Cruce del Ingeniero Eduardo Bradley con el Teniente Ángel María Zuloaga

El Ing. Eduardo Bradley (1887-1951) era un apasionado por la navegación aérea. El 21 de septiembre de 1912 había obtenido el Brevet de Piloto Aeronauta N° 12 otorgado por el Aero Club Argentino. Había efectuado su primer vuelo el 3 de octubre de 1909 a bordo del Patriota acompañando al Ing. Jorge A. Newbery y a Ítalo Eduardo Perotti en un vuelo desde el Parque Aerostático a Campo de Mayo. Desde entonces la pasión y el prestigio de Bradley por la aviación fue creciendo y se convirtió en profesor de *Aerostación aplicada* en la Escuela de Aviación Militar.

Este piloto siguió atentamente los preparativos de Newbery para el cruce de los Andes, y es muy probable que desde entonces haya comenzado a esbozar el cruce aerostático de la cordillera. Poco tiempo después del deceso de su colega Newbery se abocó de lleno a la meticulosa preparación de este desafío. Analizó el parque aerostático disponible y eligió al aeróstato Eduardo Newbery para encarar el cruce.

La selección de la tripulación también tuvo sus idas y vueltas. El investigador aeronáutico Nelson Montes Bradley nos cuenta que inicialmente propuso a Julio Crespo Vivot, luego al Teniente Mario Justo Godoy⁵³, y finalmente al alumno piloto Teniente Ángel María Zuloaga⁵⁴. Luego de transitar dificultades, ingentes esfuerzos y sacrificios de todo tipo que incluyeron vuelos de larga duración⁵⁵ con su compañero de ruta a bordo del esférico, finalmente estuvieron en condiciones de afrontar un vuelo que muchos tildaron de suicida y criminal.

Finalmente el 18 de enero se formalizó el anuncio en la edición vespertina del diario *La Razón* bajo el título *Travesía Aérea de los Andes*. El destino elegido para el vuelo era Santiago de Chile y la ocasión: La Conferencia Aeronáutica Panamericana llevada a cabo en Santiago de Chile a partir del mes de marzo de 1916, donde concurrieron el Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado (como delegado

⁵³ Piloto Aeronauta N° 32, recibido el 19 de junio de 1915.

⁵⁴ MONTES BRADLEY, Eduardo. (2007) *Más Liviano que el Aire*. Xlibris Corporation. Estados Unidos. Pág. 153

⁵⁵ El 13 de enero de 1915, conquistaron el record sudamericano de altura al alcanzar los 6920 m a bordo del aeróstato *Eduardo Newbery*. El 22 de octubre batieron un nuevo record de vuelo al mantenerse 28:10 hrs sobre el trayecto Bernal-Concordia. El 29 de octubre cumplieron un raid entre las localidades de Bernal, provincia de Buenos Aires y São Leopoldo, Brasil empleando 11:05 hrs de vuelo para la prueba.

del gobierno argentino), el Teniente 1º Zanni (ayudante), los ingenieros Alberto Roque Mascías, Eduardo Bradley, Teniente Zuloaga⁵⁶ y como acompañantes Carlos Dose Obligado y Ernani Mazzoleni.



La tripulación del Eduardo Newbery en Santiago antes de emprender el vuelo a la Argentina

Los preparativos de la logística fueron arduos, se obtuvo la autorización del Aero Club Argentino para trasladar a los esféricos *Eduardo Newbery* y *Teniente Origone*⁵⁷ a Santiago, y las complicaciones derivadas de la producción de gas ocasionaron demoras que hicieron peligrar el desarrollo del vuelo de no mediar la firme determinación de Bradley.

Finalmente el 24 de junio de 1916 a las 8:30 partieron desde Santiago de Chile y en 3:30 horas de vuelo se posaron sobre una cornisa a 100 m de la cumbre del Cerro La Cepa en Uspallata concretando el primer cruce aerostático de la cordillera.

Primer cruce de la Cordillera de los Andes en aeroplano

Planificación

Candelaria, conocedor de los éxitos que la marca Morane Saulnier había obtenido en las manos maestras de los grandes campeones europeos, no podía yo dudar un solo instante del acierto de

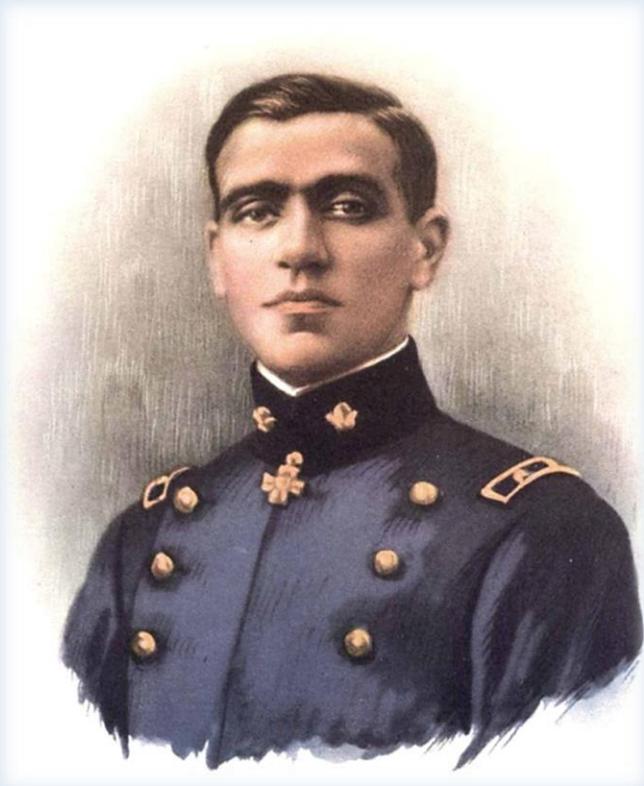
⁵⁶ Estos dos últimos permanecieron en Santiago de Chile, autorizados por el gobierno de nuestro país, para preparar el cruce aerostático de la Cordillera de los Andes.

⁵⁷ Donado al Aeroclub Chile por Resolución del 28 de junio de 1916.

Newbery en la elección. En cuanto a la potencia del motor, el aviador chileno, Capitán Víctor Contreras había probado que una potencia de 80 hp era suficiente para intentar el cruce.

Otra razón poderosa existía para no adoptar otra marca ni otra potencia. Chávez efectuó la travesía de los Alpes con los elementos de su época, y Newbery no aceptó para su empresa más que lo justamente indispensable. No quedan entonces sino dos caminos: o reconocerse para la empresa inferiores a Chaves y a Newbery, o adoptar íntegra la herencia de elementos que nuestro maestro nos legara.

Nuestra aviación militar conocía la intención de los camaradas del aire de Chile de intentar el cruce por avión. El sábado 30 de marzo de 1918 el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba (1893–1960) conquistó un record de altura con un Morane Saulnier, alcanzando 4.800 m⁵⁸.



Candelaria se había hecho muy amigo de Matienzo, como subtenientes estuvieron destinados en Batallón N°5 de Ingenieros donde construyeron una sólida amistad. El siguiente es el fragmento de una carta personal escrita por Candelaria en 1916 a su compañero, fiel amigo y confidente:

*Yo no te envidiaré, ni tú me envidiarás
¿Qué tu pasarás los Andes?
¿Y qué?
¿No quedan acaso el Himalaya o el
Océano?
¿No están un poco más allá la Luna y
el Sol?
Hasta el infierno iré con tal de
superarte...*

La zona elegida

El Teniente Luis Cenobio Candelaria se encontraba destinado en la Escuela de Aviación Militar a cargo del Parque del Material. Había estudiado y comentado en su círculo íntimo y en el mayor secreto posible, el propósito de intentar el cruce de los Andes con el Morane Saulnier *Mendoza*. Entre ellos se

⁵⁸ En noviembre de 1918, el Ejército de Chile incorporó aviones Bristol M.1C, equipados con motores Le Rhône 110 hp. Con uno de estos aviones, el C4988, el 12 de diciembre el Teniente Godoy Fuentealba finalmente aterrizó en *Los Tamarindos* volando desde Santiago a través del paso *El Portillo* (próximo al Tupungato). El 5 de abril de 1919 otro aviador militar chileno, el Capitán Armando Cortínez (1893-1968), volando desde el aeródromo *Lo Espejo* con un Bristol M.1C, a través del mismo paso utilizado por Godoy Fuentealba se posaba en el paraje Enrique Silva (Departamento Tupungato) luego de 1:30 hora de vuelo.

encontraban: coronel Isidro José Arroyo⁵⁹, Mayor Valentín Olaechea, Capitanes Francisco de Sales Torres⁶⁰, Aníbal Brihuega, Teniente 1º Jorge Juan Manni, Tenientes: Benjamín Matienzo, Argilio Teodoro Vadela Orito, Martín Desiderio Salinas Gómez, Otón Adolfo Mantovani, Valentín Campero⁶¹, Florencio Parravicini Diomira, Victoriano Martínez de Alegría, Dr. Agesislao Milano, Ing. Edmundo Lucius (Jefe Técnico del Instituto), Gregorio Salvatierra, profesor Esteban Quantenne, Mecánico Julio Cacciolatti, Roque Piedracueva y el mecánico Ambrosio Luis Vicente Taravella.

La región inicialmente elegida para el vuelo fue la provincia de Mendoza, y se basó, entre otras cosas por la existencia de una línea férrea y tendido telegráfico en el tramo previsto de vuelo, la escasa vegetación que posibilitaba realizar aterrizajes ante inconvenientes imprevistos, mejor información general de la región y condiciones meteorológicas razonablemente más aptas en esa época del año.

De hecho hasta último momento (1º de abril), Candelaria procuró concretar el vuelo desde esa provincia argumentando la intención de participar el día 5 en esa provincia en la conmemoración del centenario de la batalla de Maipú. Pero estas gestiones llevadas a cabo por el Coronel Arroyo ante el Ministro tuvieron una férrea negativa. Por este motivo, y como último recurso, se solicitó autorización para trasladarse a Zapala con la intención declarada de entrenarse en esas regiones. Finalmente ese día la dirección de la Escuela concedió el permiso de traslado a Zapala con los gastos operativos de la aeronave, pero sin presupuesto para los gastos del personal, dadas las limitaciones presupuestarias de la Escuela de Aviación Militar, Candelaria aceptó afrontando los gastos con sus propios medios.

Por este motivo y con la finalidad de hacer un poco más fácil y expeditiva la empresa del joven aviador, apelando una vez más al sentido patriótico de los argentinos se organizaron movimientos para coleccionar fondos.

El 12 de enero de 1918 el Mayor Sebastián Ortega organizó una función artística en el cine *Ritz*, ubicado en el barrio de Palermo próximo a la intersección de las calles Olleros con avenida Cabildo, donde hoy se encuentra una estación de servicio. Asistieron entre otros el Capitán de Navío Tiburcio N. Aldao, Dr. Hugo Sinistri, Mayor Ortega, Teniente coronel Hugo Rivarola, Dr. Carlos Delcasse, etc.⁶². El 25 de enero, con el mismo fin, el Capitán de Navío Aldao, Dr. Delcasse y el Teniente coronel Marcos J. Gutiérrez, Dr. Hugo Sinistri, Sr. José Luis Silva, Teniente coronel Hugo Rivarola y el Mayor Ortega, organizaron una función de cine y variedades con la finalidad de donar el producido de la venta de entradas a la empresa propuesta por Candelaria.

El 5 de febrero de 1918, cuando Candelaria se encontraba en plena tarea de planificar el cruce, apareció un pedido de colaboración para suscribirse a la colecta de la Comisión *Pro-Aeroplano Travesía de los Andes*⁶³. El Capitán Francisco de Sales Torres promovió esta de iniciativas. Los días 5 y 7 de febrero se organizaron rifas *Pro travesía de los Andes* supervisadas por el Ing. Edmundo Lucius que se repitieron hasta abril. Las crónicas dan cuenta de que el sorteo se realizó el 5 de abril en la

⁵⁹ Jefe de Candelaria en el Batallón 2 de Ingenieros con asiento en Azul.

⁶⁰ Gestionó ante la superioridad la autorización.

⁶¹ Se encargó de representar la defensa del Teniente Candelaria ante el periodismo.

⁶² Diario *La Razón*, viernes 11 de enero de 1918.

⁶³ Boletín Militar N° 4950, 1ª Parte.

Asociación Vanguardias de la Patria, que ese día realizaba un acto por el aniversario de la batalla de Maipú.

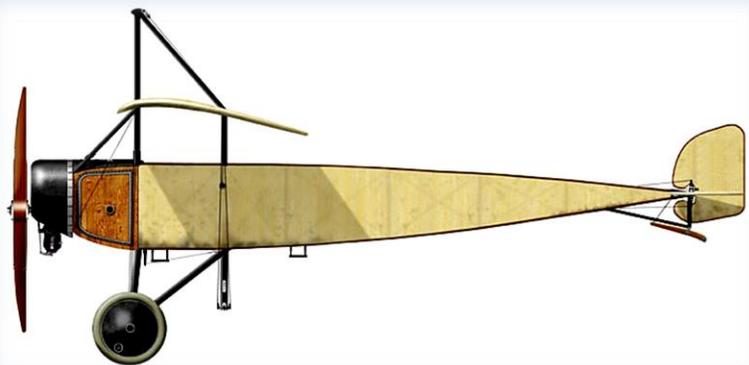
Morane Saulnier MS-3L Mendoza

Los hermanos León y Robert Morane con su asociado Raymond Saulnier, constituyeron en 1911 en Francia una razón social para producir aviones llamada Société Anonyme des Aéroplanes Morane Saulnier con oficinas en 205 Boulevard Pereire de París. La representación comercial argentina estaba a cargo de Julio Fevre Hijo y Cía., con oficinas en Avenida de Mayo 1.158 y Talleres en la calle Bermejo 938.

El modelo MS-3L Parasol fue desarrollado a partir agosto de 1913 por Société Anonyme des Aéroplanes Morane-Saulnier. Su fuselaje, había sido tomado del modelo G, era de sección rectangular recubiertos con madera terciada, los planos, también construidos en madera, pero recubiertos con tela de lino se controlaban por accionamiento de tres tensores de alambre por plano dispuestos desde un pilón de control central.

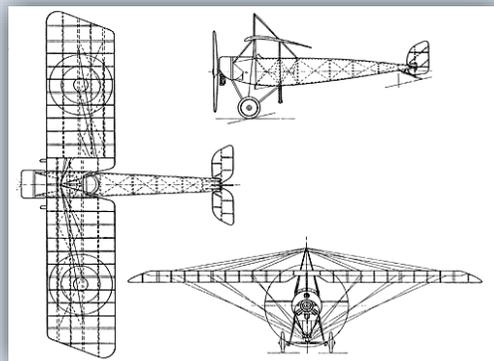
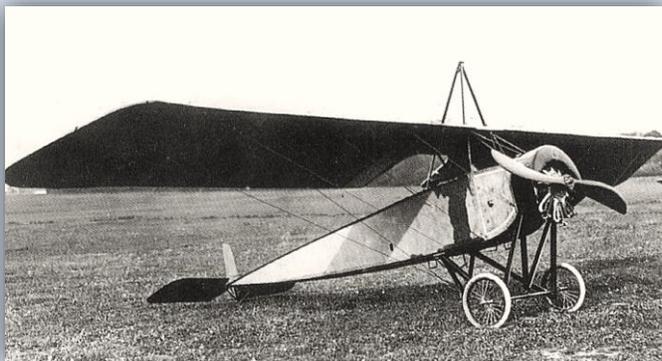
Los controles laterales se realizaban mediante la torsión de los planos por un sistema de tensores similar al del Blériot. Los comandos del grupo de cola en cambio tenían superficies de control móviles. En general no difería de los modelos de la época, pero la ubicación alta del ala, permitía amplia visibilidad al piloto, siendo su empleo en consecuencia, observación y reglaje del tiro de artillería.

Los primeros modelos de producción que salieron en 1913 y estuvieron equipados con motor rotativo Gnôme de siete cilindros y 80 hp. A partir de 1914 se fabricaron en serie alrededor de 600 unidades, normalmente equipadas con motor rotativo de 9 cilindros en estrella Le Rhône de 80 hp con el cual se obtuvieron mejores resultados. En enero de 1915 se le incorporó una ametralladora de capot Hotchkiss de 8 mm y fue utilizado agregado a la artillería de campaña. Ocasionalmente algunas unidades fueron equipadas con precarios portabombas y el observador disponía de un rifle usado para eventuales y muy rudimentarios combates aéreos.



Este avión acreditó derribos de los temidos dirigibles germanos, popularmente llamados *Zeppelines*. Su popularidad se extendió rápidamente y fue fabricado bajo licencia en Suecia y España. Sucesivas mejoras devinieron en el MS 4LA que incorporaba alerones.

Los MS-3L tuvieron una intensa participación durante los primeros ocho meses de la Primera Guerra Mundial en las fuerzas armadas de Francia (Escuadrón MS12), Gran Bretaña (Royal Flying Corps RFC, 3º Escuadrón, y Royal Navy Air Service RNAS, 1º Escuadrón) y Rusia.



En octubre de 1913 varias damas mendocinas, bajo la presidencia de la Sra. de Nazarre, patrocinaron una suscripción para regalar al ejército nacional un aparato y dirigieron una carta al Director de la Escuela de Aviación Militar solicitándole el tipo preferido.

Por asesoramiento del Aero Club Argentino quien en la reunión del 2 de julio de ese año⁶⁴ se resolvió proponer la adquisición de un biplano Farman tipo militar de dos asientos, motor Gnôme; cuyo importe ascendía en ese entonces a 33.000 francos, sin los gastos de transporte⁶⁵; pero además se dejó abierta la posibilidad de elección de una aeronave mejor que fue confiada al Ing. Jorge Alejandro Newbery. El dinero reunido \$1.400 fue remitido al ejército por la Comisión de damas mendocinas⁶⁶, y entregado al Ministerio de Guerra. La compra fue autorizada formalmente recién el 6 de febrero de 1914⁶⁷ por una suma de hasta \$ 14.111⁶⁸.

Newbery se embarcó a Francia el 4 de julio de 1913 a bordo del vapor *Asturias* con el objeto de adquirir un motor más potente para su avión (modelo G) y comprar la máquina encargada. Esta elección fue luego modificada por la del Morane Saulnier Parasol modelo MS-3L. Fue el primer aeroplano militar argentino del tipo Parasol (ala única sin unión directa al fuselaje).

Llegada del avión al país

El 1º de agosto de 1914, el avión fue embarcado a bordo del vapor *Lynorta*⁶⁹. Durante su traslado al país, y a instancias de los inicios de la Primera Guerra Mundial, se produjo un incidente diplomático cuando el navío hizo escala en el puerto británico de Cardiff⁷⁰. Las autoridades inglesas confiscaron el

⁶⁴ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Libro de Actas Nº 1. Acta Nº 78.

⁶⁵ Boletín del Aero Club Argentino. Año III Nº 18. Octubre de 1913.

⁶⁶ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV Nº 20. Diciembre de 1913-Enero de 1914.

⁶⁷ Decreto inserto en Boletín Militar Nº 3774, 1ª Parte.

⁶⁸ Por la compra se realizaron 2 pagos: \$ 1965.55 y \$ 8313.25= \$ 10278.80

⁶⁹ Buque de carga general de 3668 toneladas construido por William Pickersgill & Sons para Liver Shipping Co. Ltd. El 12 de agosto de 1917 fue atacado y hundido por el submarino alemán U-94 comandado por el Capitán Alfred Saalwächter 102 millas a noroeste de Tory Island cuando cubría la ruta Glasgow-Livorno provocando la muerte de dos tripulantes.

⁷⁰ Memoria de la Escuela Militar de Aviación. Año 1914.

avión, luego por gestiones promovidas por el representante diplomático argentino, Dr. Domínguez, y proseguidas luego por el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Murature se presentaron las cartas de protesta que concluyeron con la revocatoria de embargo del avión, su reembarco e inmediato traslado a nuestro país.

En febrero de 1915 estaba completando trámites aduaneros en el puerto de Buenos Aires⁷¹, y finalmente el 27 de febrero entró en los talleres de la Escuela de Aviación.

Fue dado de alta en la Escuela de Aviación Militar, reconociendo su origen, se le instaló una placa interna con la inscripción *Donación de las damas mendocinas a la Escuela Militar de Aviación, 1915*, pero más familiarmente el personal lo conoció con el nombre *Mendoza*.



Izquierda: Teniente Edgardo Benavente. Derecha: el Teniente Pedro Leandro Zanni con el Teniente Benavente. Ambos pilotos del Mendoza. Ambas fotos fueron tomadas en El Palomar en 1914

La utilización de este avión fue intensiva, a tal punto que durante 1917 su motor Le Rhône 72 de nueve cilindros y 80 hp permaneció fuera de servicio vencido en horas de marcha. La hélice en uso había sido construida en los talleres de la escuela con madera nacional (peteribí) al igual que el plano izquierdo y otras partes por los entusiastas mecánicos de la Escuela.

⁷¹ Febrero de 1915: Una nueva y magnífica unidad posee ahora la escuela de Palomar: el Morane Saulnier 80 caballos Le Rhône, tipo parasol, aparato adquirido con el dinero de una Suscripción iniciada por las damas mendocinas. Hacia mediados de mes, el Teniente Brihuega le ensayaba, volándole luego el Teniente Benavente y el Teniente Zanni. En las diversas salidas realizadas han podido comprobar un funcionamiento excelente y una visual que habla muy alto para sus condiciones de aparato de guerra. Boletín del Aero Club Argentino Año V N° 30 31 de marzo de 1915.

⁷² Tipo G-00 N/S: 60 de fabricación.

Luego del vuelo a Cunco el avión fue reparado y continuó operando en El Palomar. En 1919 desarrolló 20:00 horas de vuelo (2280 km). Los pilotos que los volaron fueron el Sargento Goggi y los Sargentos 1º Barrufaldi, Liborio Fernández y Dante Ferrari. El 3 de mayo los suboficiales Barrufaldi y Méndez llevaron a cabo un vuelo a Rosario. El último vuelo conocido llevado a cabo por el *Mendoza*, fue el raid desarrollado el 13 septiembre de ese año entre El Palomar-Pergamino al mando del Suboficial Conductor de Aeroplano Dante Ferrari.

El 1 de julio de 1920⁷³ se autorizó a la Escuela Militar de Aviación a desprogramar del servicio material aéreo de esa unidad. Como Anexo 1 se transcribe el historial de servicios del avión dentro del Ejército Argentino. Quedaron comprendidos diferentes modelos de avión fuera de servicio y/o intensivamente usados y considerados obsoletos para el uso militar, tales como Blériot, Farman, etc. El MS-3L *Mendoza* quedó comprendido dentro de estos términos y en marzo de 1921 fue provisto al Aero Club Rosario. El domingo 17 de ese mes formaba parte del material presente en el acto de inauguración del Aero Club Rosario conformado por dos Farman 50 (220 hp), un Bristol (300 hp), tres Dorand 91 (90 hp), dos Morane Saulnier 80 hp y un Caudron G-3.

Equipo de trabajo

Mecánico Miguel Ángel Soriano

Nació en San Miguel, provincia de Buenos Aires el 29 de abril de 1893 del matrimonio de Miguel Soriano e Isolina Brivi. El 4 de marzo de 1915 ingresó a la Escuela de Aviación Militar como calderero. El 1 de mayo de 1916 fue promovido a la categoría de Mecánico de Aviación⁷⁴. El 24 de mayo se formalizó su nombramiento en la planta orgánica del instituto donde quedó como Ayudante Mecánico y Mecánico de Avión hasta 1919.

Se desempeñó como control en la ciudad de Villa Mercedes en ocasión de la carrera aérea Buenos Aires-Mendoza. En 1917 concurreó con el componente de Aviación de Ejército que participó en las maniobras militares de Concordia. Estuvo presente en la inauguración del monumento erigido en memoria del Subteniente Manuel Félix Origone y del monumento al Ejército Libertador, en el Cerro de la Gloria (Mendoza). Preparó el avión Morane, perteneciente al Ing. Jorge Newbery, para la travesía de Los Andes por el Teniente 1º Zanni, poco tiempo después fue destacado en el kilómetro 144 del Ferrocarril Trasandino para arreglarlo del accidente que sufriera con el avión. Ese mismo año fue nombrado jefe accidental de mecánicos, en reemplazo del entonces Jefe de Mecánicos Ambrosio Luis Vicente Taravella.

En 1918, preparó el Morane Saulnier con partes de motor para efectuar la travesía de Los Andes, desde Zapala. Integró la comisión examinadora de los aprendices motoristas de la Escuela Militar de Aviación.

Juan Jaime Fortunato Valentini

Ingresó en la Escuela de Aviación Militar como soldado voluntario aprendiz motorista el 11 de mayo de 1916. El 1 de junio se iniciaron los cursos proyectados por el Director de la Escuela de Aviación Militar, Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado con el objeto de capacitar como Aprendices

⁷³ Decreto Nº 7159. Boletín Militar Nº 1486.

⁷⁴ Boletín Militar Nº 4451 de fecha 24 de mayo de 1916.

Motoristas a soldados voluntarios. Participaron de este curso el siguiente personal: Santamaría Acrata, Alfredo S. Adaro, Juan Bustos, Ruperto Bernardello, Carlos Braghioli, Alfredo Bisero, Enrique R. Costallat, Matías Cajigao, Enrique del Cuadro, Leopoldo R. Evangelista, Ramón Giménez, Raúl C. Martínez, Carlos Nuxdorff, Fernán A. Paz, Pedro P. Rádice, Hércules A. Serra, Pablo Schreiber, Pedro Taborda, Carlos R. Villegas y los becados peruanos Enrique Parodi y Manuel Sánchez Ortega.

Ramón Jiménez

Su actividad fue bastante fugaz, se incorporó como Soldado voluntario Motorista y en 1917 figuraba en los registros de la Escuela de Aviación Militar como Mecánico de Aviación. Los registros de la Escuela Militar de Aviación correspondiente a la Memoria de 1918 refieren que estaba categorizado como *calderero* y fue dado de baja del instituto el 1 de junio de ese año al cumplir su compromiso de servicios.

Preparación del material

Debido a que el MS modelo G de Newbery había quedado inutilizado en 1917, y probablemente influido por la elección de un MS de 80 hp realizada años antes por el Ing. Newbery y las pruebas realizadas por el Capitán piloto chileno Víctor Contreras con un MS motor de 80 hp que el 30 de marzo de 1918 también desarrolló el Teniente Godoy Fuentealba alcanzando los 4800 m, fueron la conjunción que llevaron a este oficial a elegir el Mendoza, aún a pesar de los escasos resultados obtenidos en 1914 por Roland Garrós con este tipo de aviones en Reims durante la disputa de la *Copa Gordon Bennet*.

Como se dijo las condiciones de uso de la aeronave eran limitadas y uno de los puntos claves era acondicionar el motor Le Rhône que presentaba el juego de bielas, pistones y cilindros (tres de los nueve) reconstruidos por la casa argentina Mariscal Hnos.⁷⁵, y tres de sus cilindros fuera de servicio. Tal es así que su compañero y amigo el Teniente Matienzo, al recibir la autorización del Director del instituto para volar el avión, declinó la oferta para cederle a Candelaria las horas de vuelo disponibles para preparar el cruce. En tales circunstancias Candelaria impuso al joven mecánico Miguel Ángel Soriano la tarea de acondicionar el avión para el histórico vuelo con la colaboración de los soldados voluntarios aprendices mecánicos Valentini y Jiménez.

Se canibalizaron⁷⁶ tres pistones del motor rotativo Le Rhône⁷⁷ que perteneciera al avión del Ingeniero Newbery, la particularidad de estos conjuntos eran un menor peso final en relación con los 6 pistones restantes del motor en uso. Este hecho, en un principio hizo dudar al piloto y personal técnico de la Escuela sobre la eficiencia del rendimiento final del avión. Se repararon algunos inconvenientes del fuselaje que persistían como resultado de accidentes previos y/o canibalizaciones para el MS G, en uso en El Palomar prácticamente desde la trágica muerte de Newbery y se calibró la hélice de peteribí argentino que reemplazó a la original francesa y se repasó totalmente el reglaje del avión.

También se llevaron a cabo vuelos de ensayo de nafta de producción nacional. Con este propósito el Teniente Alberto González Albarracin con el Ing. Lucius y el mecánico Echagüe, desarrollaron un vuelo

⁷⁵ Miguel Mariscal fue el primer fabricante en Buenos Aires de motores de aviación con talleres en Entre Ríos N° 193 de Capital Federal.

⁷⁶ Canibalizar: Procedimiento utilizado excepcionalmente en mantenimiento por el cual se toman componentes de un equipo fuera de servicio para utilizarlos en otro de similares características con la finalidad de sustituir partes por carencia de elementos de repuesto en depósito.

⁷⁷ Tipo G N/S: 134.

desde El Palomar con el Voisin 5LA sobrevolando los barrios de Palermo y Belgrano por espacio de 30 minutos. Con el motor refaccionado y el avión revisado, el equipo compuesto por el Teniente Candelaria, el Mecánico Soriano con los aprendices Valentini y Jiménez acondicionaron el material consistente en el desarmado del *Mendoza*, un hangar de lona y el utilaje necesario para su apoyo, en un vagón cerrado previamente dispuesto por el Ferrocarril al Sud (F.C.S.) y se trasladaron por ferrocarril desde Cañuelas a Zapala.

Frustrada participación del Teniente Antonio Parodi

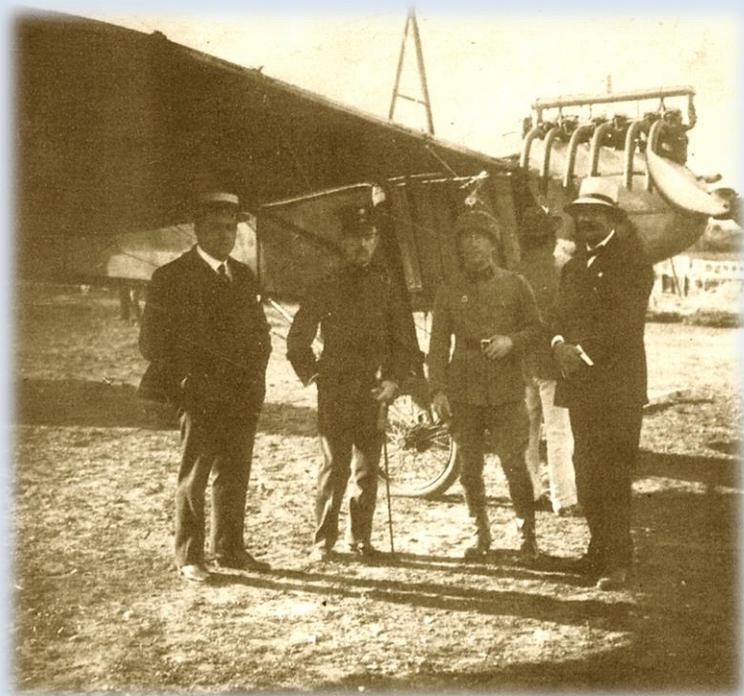
El proyecto inicial consideraba el cruce con dos aviones del ejército. El primero, sería el Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C *Taube* al mando del Teniente Parodi y el otro sería el MS-3L *Mendoza* tripulado por Candelaria. El *Taube* era un avión que había sido donado al Ejército en marzo de 1913 por una colecta de la colectividad alemana en nuestro país. En octubre de 1913 ingresó embalado a los talleres de la Escuela y el 20 fue ensayado por Heinrich Lübbe y por el Teniente Alfredo Salvador Agneta y al día siguiente fue entregado por la colectividad alemana en una ceremonia oficial realizada en El Palomar. Disponía de un potente motor en línea de 6 cilindros refrigerado por líquido Mercedes de 100 hp.



Los pilotos habilitados a esta aeronave eran el Teniente 1º Goubat y los Tenientes Agneta y Parodi. El monoplano había protagonizado vuelos de largo alcance a Rosario, Córdoba y Concordia, y se presentaba, a criterio de Parodi, como confiable para afrontar la prueba de vuelo entre El Palomar y Zapala, que además le permitiría concretar un récord mundial de vuelo uniendo El Palomar, Coronel Pringles, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Temuco (Chile), pero la suerte le fue esquiva.

Demorado por condiciones meteorológicas desfavorables, el Teniente Parodi partió el 10 de abril de El Palomar hasta Coronel Pringles (4:10 horas de vuelo) donde tuvo algunos problemas técnicos, al día siguiente prosiguió a Bahía Blanca (2 horas), donde permaneció demorado por fuertes vientos. El día 12 prosiguió con mal tiempo a Médanos (1:30 hora de vuelo). El 13 de abril a las 7:20 emprendió el tramo de vuelo hacia Neuquén, pero debió suspender el viaje a unos kilómetros de Río Colorado (1:30

hora de vuelo) a raíz de una falla de motor⁷⁸ colisionando contra un álamo que dañó seriamente el avión y terminó por frustrar por completo el plan original.



La fotografía publicada por donde muestra al Teniente Parodi durante su escala técnica en Bahía Blanca⁷⁹

Candelaria, en cambio, más precavido, planificó un corto vuelo a Cañuelas y desde ahí su traslado por ferrocarril hasta el punto base para el vuelo a Chile, Zapala. Eso marcó la diferencia en el desafío planteado.



Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C Taube accidentado en Río Colorado el 17 de abril al mando del Teniente 1º Parodi

⁷⁸ Problemas en el tanque de combustible.

⁷⁹ Revista *Caras y Caretas* Nº 1020. 20 de abril de 1918

Zapala, el punto de partida

Hacia 1860, aparecieron los primeros moradores de esa zona en el paraje conocido como *Chapad* o *Chapadla* que en lengua Mapuche significa *pantano muerto*, luego, a instancias de la Campaña del Desierto aparecieron nuevos pioneros en la zona; el primer comprador de esas tierras fue Pedro Roberts (1884) que luego administró Pío Ferreyra quien a su vez los vendió a Ricardo Trannack.

A partir del loteo de tierras pertenecientes a la Estancia Zapala cuyos propietarios eran los Trannack, el 12 de julio de 1913 se fundó oficialmente el pueblo, que por entonces contaba con una población estable de unos 600 habitantes y era *punta de rieles* del Ferrocarril al Sud⁸⁰, única característica que le proporcionaba cierta trascendencia en los mapas más allá del predominante que llevaban del lugar los ocasionales viajeros: sus característicos paisajes de estepas y vientos huracanados. Unos meses más tarde, 2 de febrero de 1914 llegó el primer tren.

En ese entonces vivía Francisca Gil de Etcheverría, conocida en el vecindario como *Doña Paca*, una española oriunda de Navarra propietaria del único hotel⁸¹ ubicado en la intersección de la avenida Avellaneda y Boulevard San Martín, prácticamente en frente de la estación.

En ese edificio nacieron iniciativas tales como la creación de la Biblioteca Popular *Gobernador Elordi* y el Tiro Federal⁸² y se representaron las primeras piezas teatrales de la zona bajo la dirección de Luis Monti y en donde actuaron entre otros José y Javiera de Carro, Pirucha Russo, José Muñoz del Toro, Enrique Zingoni, Rosita Winstein. El automovilismo local tuvo a Arturo Krause como uno de los pioneros en recorrer los caminos entre Argentina y Chile.

En 1918, Zapala era poco menos que un villorrio, nacido como otros muchos, con el avance del ferrocarril por el extenso territorio de la Gobernación Nacional del Neuquén, allí se radicaron familias de chilenos, sirio libaneses, españoles e italianos que impulsaron el comercio y transporte bilateral con Chile.

Como ocurrió con los demás pueblos del mismo origen, su edificación se extendía hacia uno y otro lado de la estación del ferrocarril, provocando en la playa del mismo y las vías una especie de tierra de nadie, además de una línea divisoria, no convencional para los vecinos de uno y otro lado. En ese entonces era su intendente, el periodista Martín C. Etcheluz con el que Candelaria trabó una gran amistad, y en enero de ese año se hizo cargo de la gerencia del Banco Nación Argentina en esta sucursal, el Sr. Daniel A. Estévez. Zapala era pues un pequeño y desconocido pueblito para el resto de la República, totalmente alejado de los centros poblados creado e impulsado por el coraje y el tesón de sus pioneros, incansables luchadores contra las inclemencias del clima.

Cronología de la actividad desarrollada

1 de abril: Por la noche. Candelaria dio órdenes y distribuyó, dinero, pasajes, etc., al mecánico Miguel Soriano y aprendices Juan Valentini y Ramón Jiménez⁸³, con los cuales quedó desde ya constituido un pequeño destacamento.

⁸⁰ Estación Zapala: Inaugurada el 2 de enero de 1914. Su primer jefe fue el Sr. Nieves, a cargo desde el 12 de julio de 1913. Empleados Sr. Martín Petry, Neira (cambista), Antonio Sosa, Dalmiro Trujillo.

⁸¹ Hotel *Zapala*.

⁸² Inaugurado el 3 de septiembre de 1916.

⁸³ Especialidad Calderero.

2 de abril: Por la mañana, a pesar del fuerte pampero Candelaria salió a las ocho horas en vuelo hacia Cañuelas (55 km), llevando los tanques del Parasol completamente llenos de nafta y algunas herramientas. Aterrizó las 09:00⁸⁴ en la estancia Santa Elena del señor Julián Erasun, donde se me brindó generosa hospitalidad. Por la tarde, con ayuda de los peones procedió a desarmar el avión y trasladarlo los cinco kilómetros que mediaban a la estación de ferrocarril en Cañuelas.

3 de abril: Con un carro y ayuda de peones, transportó el aparato a la estación Cañuelas y cargarlo en el vagón ya preparado. Debido a la decidida ayuda de la empresa, esa noche partió con el pequeño destacamento, aparato, etc., en el mismo tren de pasajeros, directo a Zapala.

4 al 5 de abril: En viaje a Zapala.

5 de abril: Llegó a Zapala a las 11:30. Respecto de ese día en particular dijo: Lo que primero y más poderosamente llamó mi atención fue la cordillera del Chachil, cuyos agudos picos, ya nevados, comencé a mirar con una curiosidad no exenta de mudo respeto. Contribuía a ello toda la historia de peligros e inconvenientes que, acerca de esa cadena, habíame narrado, durante el viaje en ferrocarril, un hospitalario vecino de Zapala, señor Gabriel Marlats, con quien había establecido una corriente de simpatía desde mi embarque en Cañuelas.

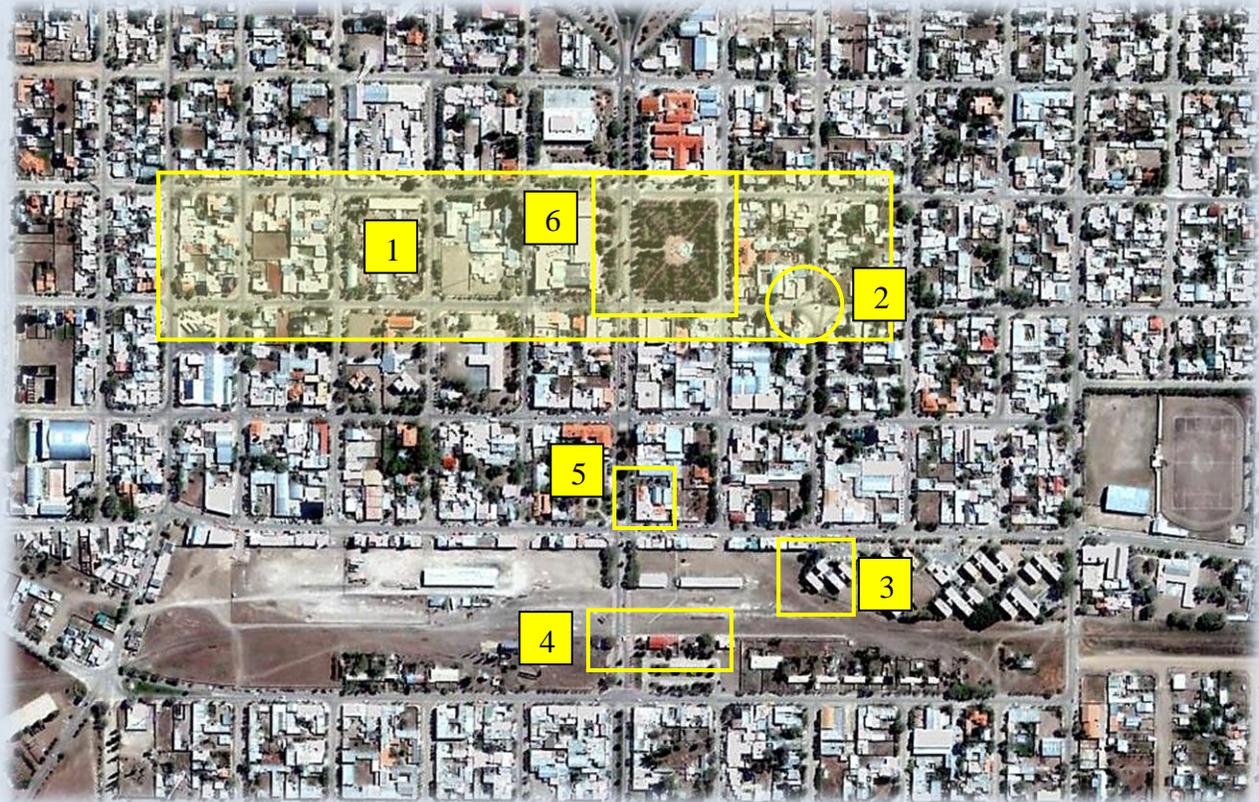
Por la tarde selecciono un pequeño espacio de terreno para establecer la pista en el linde norte de la población. Se preparó un camino desde el lugar por el trazado que actualmente ocupa la calle Belgrano⁸⁵ hasta el monumento a Candelaria y Abel Channeton y la Plaza de los Próceres donde en ese entonces se encontraba la primera cancha de fútbol circundada por un alambrado perimetral 4 o 5 hilos que fue temporalmente removido. La pista preparada tenía orientación Este-Oeste. Prepararon la pista los empleados de la estación: Neira, Antonio Sosa, Dalmiro Trujillo.

Se instaló el hangar en un espacio de terreno disponible entre los edificios a fin de preservarlo, en parte, de los fuertes vientos de la zona y contar rápidamente con la cooperación de los vecinos. El avión estaba estacionado en los terrenos que hoy ocupa el primer monoblock del barrio *Nordestrom*. Colaboró con la custodia del avión el Cabo de policía y mecánico Francisco Pollero. La dotación de aviación se alojó en el Hotel *Zapala*.

6 y 7 de abril: Se llevó a cabo la limpieza y arreglo de la pista con peones contratados. Fue armado y limpiado, el aparato revisado y probado el motor del mismo. Se reunió con dos cajones de nafta y uno de aceite de ricino que había tenido la precaución de enviar a Zapala. Se reforzó el hangar a fin de preservarlo del fuerte viento que soplaba hacía peligrar su estabilidad, el F.C.S. me ayudó nuevamente. Reunió datos entre los vecinos acerca de la región y su clima.

⁸⁴ Otras versiones indican las 11:45 como hora de aterrizaje

⁸⁵ Recorría la vera de la estación



Referencias: 1. Sector muy probablemente empleado como pista de aterrizaje. 2. Emplazamiento del monumento erigido en homenaje del vuelo en la intersección de las calles Abel Channeton y Candelaria. 3. Lugar donde muy probablemente se emplazó el hangar de lona y desde donde operó el avión. 4. Estación de ferrocarril. 5. Ubicación del Hotel Zapala donde se alojó el Teniente Candelaria. 6. Plaza de los Próceres (antigua cancha de fútbol de la ciudad)

8 de abril: Despegó a las 7 y desarrolló un vuelo de una hora hasta el Cerro Chachil a 1000 m de altitud y regresó (80 km). Ese día Candelaria leyó una nota publicada en Buenos Aires el diario La Razón publicaba un artículo contrario a los propósitos de Candelaria que fueron férreamente objetados por el Teniente Campero.

9 de abril: Sin actividad por meteorología (fuertes vientos, lloviznas). El Teniente Candelaria despachó un telegrama a la Dirección de la Escuela de Aviación Militar informando que se encontraba en condiciones de realizar el cruce y en espera de que mejoras en las condiciones meteorológicas. Ese día el equipo destacado en Zapala fue agasajado con una cena organizada por los vecinos José y Salim Abdala en el Hotel *La Paz*, de su propiedad.

A la velada asistieron las familias Bosco y Estéves, el Juez de Paz Ricardez, los vecinos Monti y Miranda, y no faltaron encendidos discursos de estos tres los pobladores (Ricardez, Monti y Miranda) donde se dejó ver el entusiasmo de los asistentes y el apoyo a las tareas del contingente de aviación de ejército.

10 de abril: El avión fue cargado con combustible para 4 horas de vuelo. A las 6:35 despegó hacia el Noreste a 3500 m y regreso completando 25 minutos de vuelo.

11 y 12 de abril: Sin actividad por meteorología (fuertes vientos). El avión fue trasladado del hangar a un pequeño galpón. El intendente Etcheluz le ofreció a Candelaria trasladar el destacamento a Las Lajas para intentar el cruce desde Pino Hachado por el valle de Bio Bío. Etcheluz, Marlats, Bosco, Estévez, Miranda, Abdala, Ricardes y Monti lo alentaron permanentemente pero sin dejar de recomendarle mayor paciencia.

Ese día el joven oficial cursó un telegrama al Teniente coronel Obligado solicitando autorización para cruzar la frontera y recibió otro del Capitán de Sales Torres expresando *Adelante, buena suerte...*

13 de abril: Ese sábado amaneció con cielo diáfano y despejado en la Cordillera y con una suave brisa intermitente del sector este. Se había completado el avión con combustible adicional para una hora y media extra de vuelo, herramientas, repuestos y un arma. La inspección prevuelo del Mendoza encontró un tensor flojo y engranado por las partículas de arena depositadas con el viento, que luego de ingentes esfuerzos terminó por romperse y obligó al equipo de mantenimiento dirigido por Soriano a redoblar esfuerzos para dejar

Recibió un telegrama del Ministerio de Guerra suscrito por su antiguo jefe el Coronel Isidro José Arroyo (1867-1961)⁸⁶ autorizándolo a realizar vuelos exploratorios pero prohibiéndole expresamente el cruce de la cordillera. Sin embargo y con la complicidad del jefe de estación Sr. Nievas el telegrama fue retenido ex profeso para darle a Candelaria el tiempo necesario para iniciar el proyectado vuelo a Chile.

A las 15:10 decoló de la improvisada pista y se elevó en espiral hasta los 2000 m. A las 15:50 pasaba sobre la vertical de Zapala con rumbo inicial en ascenso hacia el Cerro Canzino y luego hacia el Cerro Palau Mahuida. En este tramo el vuelo fue sereno y con franco viento de cola.

En ese tramo Candelaria atravesó diferentes zonas de turbulencia hasta superar los 2800 m de altitud en Cerro Canzino manteniendo el ascenso para superar las dificultades de esta complicación meteorológica. Sobre el Cerro Cerreri el altímetro acusaba 3.080 m, el frío era cada vez más intenso y la turbulencia no disminuía. Debajo una superficie interminable de picos preocupaba al piloto ante la posibilidad de un eventual aterrizaje de emergencia por una probable falla del motor. Al frente se presentaban la cordillera de Sierra Nevada y Llaima, mientras, el noble Le Rhône ronroneaba como nunca a 1.020 r.p.m. En 53 minutos de vuelo había recorrido 94 km y había sobrepasado el Paso del Arco, eran las 16:27 y su altímetro acusaba 3.500 m de altitud.

Prosiguió luego hacia el lago Hueyeltué alcanzando en ese punto los 3650 m con un frío intenso y el volcán Llaima al frente y la creciente preocupación por alcanzar los valles chilenos y llegar a Temuco⁸⁷. Al llegar a la cordillera de Las Raíces, probablemente afectado por corrientes descendentes, el altímetro acusaba 3400 m, el motor acusó oscilaciones en su r.p.m., probablemente por la altura, mientras que el piloto sentía, cada vez con mayor intensidad, las afecciones propias del vuelo en altura con bajas temperaturas y el crepúsculo vespertino que comenzaba a insinuarse en el horizonte

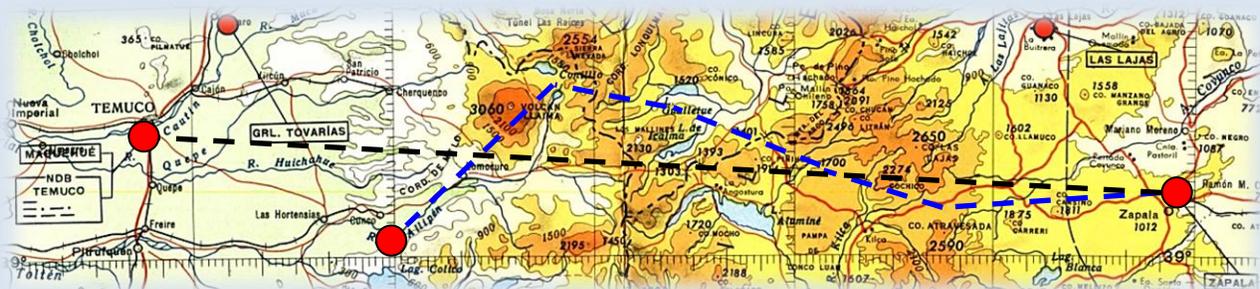
⁸⁶ Entre 1910 y 1914 el Coronel Arroyo fue jefe del Batallón Nº 2 de Ingenieros con asiento en la ciudad de Azul. Durante las instancias de formación de la Escuela de Aviación Militar recibió una donación por parte del pueblo de Azul de un avión y los servicios de un profesor con destino a la Escuela de Aviación Militar. Como resultado de la misma se contrató al instructor André Marcel Paillette. En esa unidad revistó el Subteniente Candelaria con el cargo de Comandante de Compañía.

⁸⁷ Candelaria había convenido con el mecánico Soriano que lo siguiese por tierra hasta Pino Hachado.

con otro enemigo temido, la niebla que por enfriamiento de la atmósfera comenzó a manifestarse en algunos puntos de la superficie. Sobrepasado ese punto una nueva corriente de aire colocó el Morane en los 4.000 m.

En ese momento recordó dos valiosos consejos, el primero de un chileno llamado Bernardo que me recalcó en Zapala *evite ir por la región del Llaima*, y el segundo del Sr. Etcheluz cuando alcanzase la zona del Bio Bío: *siga el río*; eran las 17:25 cuando se encontraba con 4.100 m y el volcán Llaima al oeste, viró a la derecha con rumbo sudoeste e inició el descenso.

Al llegar a los 2000 m reapareció la creciente turbulencia y con ella las señales de un caserío al frente con sus primeras luces, eran las 18. Alcanzados los 500 m sobre el terreno inició, con algunas dificultades⁸⁸ la maniobra de aproximación final al potrero elegido.



Recorrido del vuelo: Ascenso a 2000 m, vuelo en dirección hacia los cerros Carreri (Cordillera Cachil), en Cerro Canzino alcanzó los 2800 m superando turbulencias, Hueyeltué, Cerro Cochico (altura de vuelo: 3150 m), límite internacional (altura de vuelo: 3500 m), pasaje del límite Noreste de paso del Arco (hora 16:27; 0:53 horas de vuelo, 94 km recorridos, 3500 m de altura), laguna Quililo (altura de vuelo: 4000 m), Llaima (hora: 17:25, altura de vuelo: 4100 m), descenso a 2500 m, luego descenso en espiral hacia la izquierda para aproximar desde 500 m de altura al lugar del aterrizaje en Cunco. Durante el recorrido que demandó 2:30 horas de vuelo, alcanzó 4100 m y recorrió 230 km

El aterrizaje en Cunco

El tiempo de vuelo, la brevedad del crepúsculo en esa época del año y la escasez de combustible fueron los elementos más importantes que consideró Candelaria para desistir de cubrir los 70 km que mediaban hasta Temuco y, con las últimas luces resolvió intentar un aterrizaje en un *claro* de terreno más o menos seguro. En ese momento divisó el caserío de Cunco⁸⁹ donde aterrizó, con algunos tropiezos. La dirección de aterrizaje fue Oeste-Este con viento de cola, un avión carente de sistema de frenos, en un terreno corto y sumamente estrecho, el desenlace era previsible.

Al Norte había un arroyo, al Sur había árboles, al Este cercos (de frente), el avión chocó los cercos, capotó violentamente y quedó con el ala izquierda semisumergida en el arroyo (afluente del río Allipén), el timón de dirección aplastado y el piloto literalmente *colgado* del asiento con los vidrios de las antiparras destrozados, el pantalón y el sweater de abrigo completamente desgarrados. De esta manera concluía el primer cruce en avión de la cordillera de Los Andes, con personal y material del Ejército Argentino.

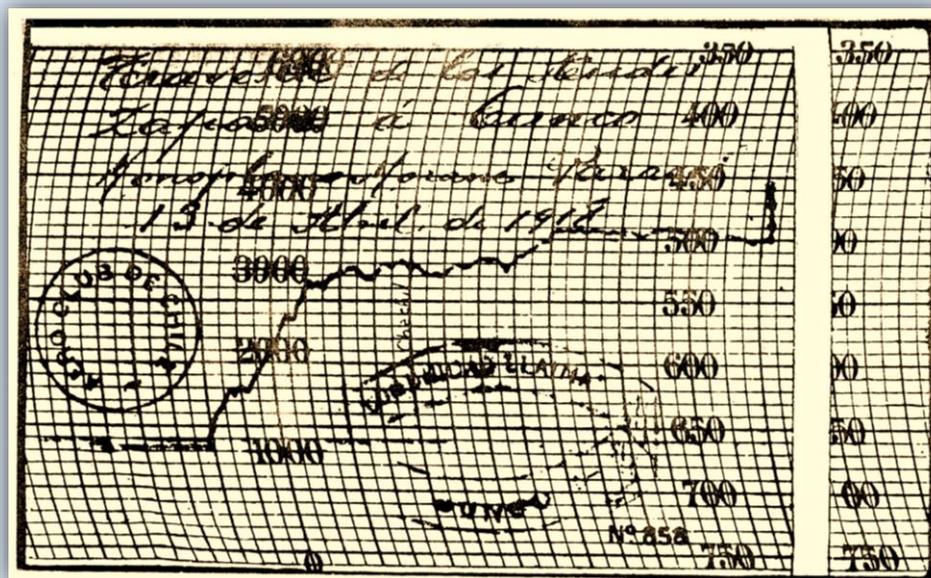
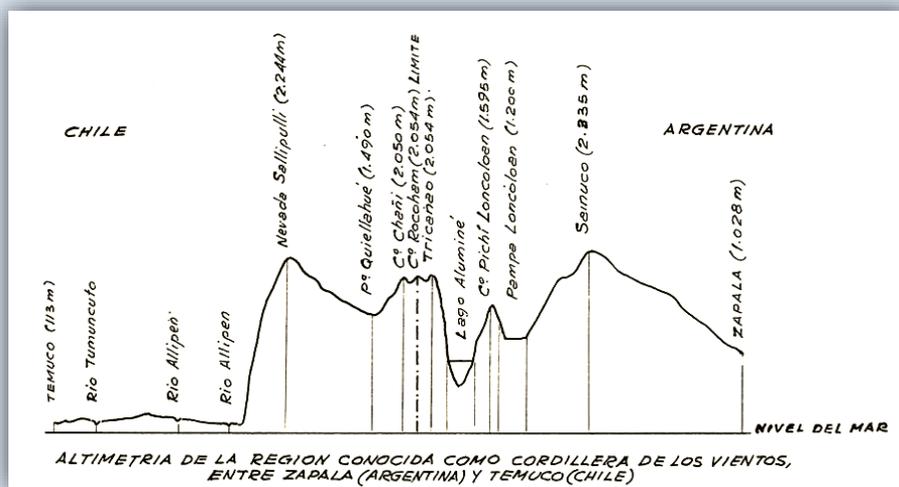
⁸⁸ Turbulencia moderada y viendo de cola.

⁸⁹ Cunco, en lengua mapuche significa *agua clara*, Fue fundada por el Coronel Gregorio Urrutia en 1883 y adquirido el rango de comuna el 20 de agosto de 1918. Está al sureste de Temuco, a 60 km. y a 77 km. de la frontera con Argentina.

El primer poblador que lo auxilió fue el español Sandalio Ardura y lo ayudó a salir del avión el Alcalde de la ciudad Eustaquio Astudillo. En la creciente oscuridad llegaron al lugar un francés de apellido Leppén que le habló en su idioma preguntándole sobre su procedencia, luego se acercó Carlos F. Hettich (lo interrogó en alemán): *¿viene de Temuco?, no de Zapala*, contestó resueltamente Candelaria, despertando una mezcla de desconcierto, escepticismo y admiración en los parroquianos.

Curco era un poblado de la comunidad Llaima del Sr. Luis Silva Rivas. La reducción aborigen estaba dirigida por los padres misioneros Miguel de Mouth y Maximiliano de Sackkingen. La seguridad estaba representada por un Sargento y dos carabineros. El piloto se abocó de inmediato a desarmar el avión finalizando esta actividad recién a las 20:30, y luego se alojó en la casa de Adelaida Llanos de Gavino.

Corte altimétrico del vuelo desarrollado por el Teniente Candelaria



Reproducción fotográfica tomada por la casa Laverello & Rossi de Buenos Aires correspondiente al registro barográfico del vuelo, homologado por el Aero Club de Chile

Evaluación de los daños del avión

Rotos y no reparables: la hélice y un billón del cable de la *pirámide de ala*⁹⁰.

Reparables: Medio eje y pata izquierda del tren de aterraje, maza de hélice, cuatro balancines y cuatro *tiges*⁹¹, un larguero del fuselaje y algunas cruces, el timón de dirección. Decía en un informe posterior:

Soriano y yo hemos quedado admirados de tan pocos desperfectos dado el barranco en que el aparato se había metido. Amortiguó mucho el agua y evitó mayores roturas la feliz situación de los terrones de tierra seca. Al desentelar en Cunco totalmente el aparato, se notó que una costilla maestra del ala derecha estaba rota.

Por el color de la madera en la rotura se vio claramente que databa de mucho tiempo atrás, anterior a mis vuelos en el Parasol. Vale decir que el aparato ha soportado todos los embates de aquellos vientos en desventajosas condiciones y con todo éxito. Eso corrobora mi opinión de que la industria y el genio francés han logrado producir con el Morane Saulnier Parasol un noble aparato.

14 al 15 de abril: Astudillo le proporcionó dos chasquis que salieron a Zapala con cartas para Nicolás F. Bosco y Miguel Soriano (llegó 20 días después por el mal tiempo en la cordillera). El otro jinete partió a Freire (llegó a la noche).

El avión fue guardado en un tinglado a unos 500 m del lugar de aterrizaje y a unos 70 m de la plaza local. El avión quedó en custodia del Sr. Astudillo y el Sargento de carabineros. La tarea no podría haber sido más atinada, dado que en esos días se registraron copiosas lluvias.

Mientras esto ocurría llegaron a Cunco desde diferentes lugares el Ing. Carlos Ferrada y el Sr. Miguel Padilla, que había tenido oportunidad de observar el vuelo de Candelaria cerca del volcán Llaima.



Artículo publicado en Caras y Caretas Nº 1022 del 4 de mayo de 1918, el avión de la ilustración en realidad es un Morane Saulnier "H" o "G"

⁹⁰ Montante que une el fuselaje a los planos.

⁹¹ Tige: vocablo francés, muy probablemente empleado para referirse a los tensores de arriostamiento entre el parante principal y las alas del MS-3L.

El Regreso

Recepción en Chile

16 de abril: por la mañana viajó a Freire con los Sres. Padilla y Ferrada, donde llegó pasadas las 17.30 horas, y se dirigió al puesto de carabineros donde recibió varios telegramas procedentes de Santiago de Chile. Luego prosiguió a Temuco por ferrocarril con los compañeros de viaje. Una vez en Temuco fue presentado al intendente.

17 de abril: Presentación al Jefe del Regimiento de Infantería Nº 11 Tucapel del General Las Heras. Desde entonces las muestras de camaradería fueron incesantes a pesar de que un artículo aparecido en el diario Austral, casi insidiosamente, dejaba deslizar oscuros propósitos de espionaje para justificar la presencia del Teniente Candelaria en la zona.

18 de abril: Llegó el mecánico Soriano a Temuco y luego viajó Cunco para proceder a desarmar el avión para su transporte a Freire (50 km de Cunco). El viaje de traslado demoró una semana en carreta.

23 al 24 de abril: Candelaria salió de Temuco a Santiago de Chile en ferrocarril. Viajó con el Teniente 1º de artillería Federico Japke G.

24 de abril: En la capital se presentó en la embajada argentina y cumplió con las presentaciones de estilo ante el Dr. Carlos Gómez quien gestionó una audiencia con el presidente Juan Luis Sanfuentes Andonaegui y el ministro de relaciones exteriores. Por la noche fue agasajado con una cena en el Club Militar donde fue recibido por el Coronel Galvarino Álvarez. También visitó el Aero Club de Chile donde presentó e hizo sellar la cinta con el registro barográfico del vuelo. En la ocasión fue recibido por su presidente Dr. Lisandro Santelices.

Desde entonces y hasta su partida desde la estación Mapocho, ocurrida el 5 de mayo, los gestos de hospitalidad y camaradería fueron permanentes. En esa estación de ferrocarril lo despidieron el embajador y el cónsul argentino. Los pormenores de la partida fueron en un marco completamente austero. Tal es así que el diario El Mercurio (de Santiago de Chile), en su edición del día 6, entre otras cosas expresó:

...Se fue tan tranquilo y casi tan silencioso como aquí había llegado, después de haber dominado en los altos espacios, con su aeroplano, la cordillera, pasando de Zapala.

La empresa ha sido ruidosa y de resonancia universal, pero el piloto argentino ha debido, con su modestia, dominar el mismo ruido de la hélice de su máquina.

Se fue modestamente, despidiéndose de un grupo de caballeros chilenos, cuya amistad ha sabido conquistar, y como militar disciplinado, y buen argentino, se despidió en primer lugar de su ministro, el doctor Gómez.

A la hora de la partida en la estación Mapocho se notaba un grupo de oficiales de nuestro ejército, numerosos caballeros que ya habían festejado al notable aviador en el club de la Unión.

Candelaria cambió afectuosos saludos y abrazos con sus amigos y conocidos, y cuando el tren empezó a marchar se gritó: ¡Viva la aviación argentina! ¡Viva Candelaria! El público en los andenes se asoció espontáneamente y con entusiasmo a la manifestación...

Revisión posterior del motor

Después de la travesía, al ser desarmado totalmente el motor Le Rhône, se encontró un pistón con dos rajaduras de consideración y que la correspondiente biela había comenzado a ponerse violeta. La biela ha quedado nuevamente en condiciones de uso; pero el pistón, ya inservible, según dijo el aviador *pasó a la categoría de los recuerdos*. Decía Candelaria:

Hemos llegado con el mecánico Soriano a la conclusión de que hubiese tenido motor disponible apenas para media hora más de vuelo. Como se ve, era más que suficiente.

Según la planilla D, vemos que el motor ha funcionado 4 horas y 55 minutos desde su última refacción en El Palomar (después de los vuelos de ensayo), y si tenía, aproximadamente, vida para otra media hora, llegamos a la conclusión de que hubiera podido (evitándole todos los vuelos anteriores de Zapala y Cañuelas) hacer un viaje de ida y vuelta por sobre la cordillera y aterrizar en la pista antes de su falla total. Esto corrobora la fe de Soriano en el motor. No debe olvidarse la recomendación que este excelente mecánico me hiciera el día 10. Como se ve en todo ha acertado. Conoce su profesión.

Recepción de Candelaria en Argentina

5 de mayo: Llegó a la ciudad de Mendoza prácticamente de incógnito. Allí gestionó el transporte del avión hacia El Palomar. En esos días la Dirección de la Escuela de Aviación Militar autorizó la donación de la deriva del avión al Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza y confeccionó un pergamino de agradecimiento para el Regimiento Nº 11 de Infantería con asiento en Temuco.

11 de mayo: En su regreso a Buenos Aires, en la estación del Ferrocarril Central Argentino fue despedido por los integrantes del Regimiento Nº 1 de artillería de Montaña y del Regimiento Nº 16 de Infantería.

En la estación de Retiro fue recibido por su madre y una importante cantidad de público que lo llevó en andas por la calle Maipú hasta el Círculo Militar, entonces ubicado en la calle Florida Nº 221, donde fue recibido por con las palabras del Coronel Guillermo Eugenio Valotta, en representación del Ministro de Guerra y del Mayor Emilio Agustín Gelmetti en nombre del Círculo Militar. Mientras esto ocurría, el público congregado en la puerta del club, reclamaba a viva voz la presencia del Teniente Candelaria, por lo que se asomó al balcón y dirigió al público estas sencillas pero sentidas palabras:

Conciudadanos: Agradezco el homenaje que me tributáis; sólo deseo que lo hecho por mi tenga un imitador en todos mis compatriotas, superándome para alcanzar mejor gloria.

La multitud rompió en aplausos que se hicieron extensivos al aparecer el mecánico Miguel Ángel Soriano.



Izquierda: recepción en la estación de Retiro. Derecha: Candelaria con su madre en el Círculo Militar⁹²

El viernes 17 de mayo se le ofreció un almuerzo en la Escuela de Aviación Militar. Asistieron el Teniente coronel Alejandro Obligado, Sra. Delia P. de Salvatierra, Sta. María de las Nieve Palenque Dr. Pastor S. Obligado, Ing. Alberto Roque Mascías, Sra. Eve Sívori de Mayor Salvatierra, Teniente Protzel (Ejército del Perú), Teniente coronel Luisoni, Teniente Federico del Ponte, Ing. Edmundo Lucius, Tenientes 1º: Zanni, Parodi, González Albarracín, Jorge Manni, Damele Pereyra, Quiquizola, Casarego, Salinas Gómez, Argilio Videla, Martínez de Alegría, Adolfo Udry, Matienzo, Valentín Campero, Parravicini Diomira, Otón Mantovani, Guardia Marinas Velazco y Montoya, Sr. Luis Pastor, Antonio Obligado, José Antonio Jurado, Carlos Dose Obligado, Dr. Juan Carlos Garay, Dr. Agesislao Milano, Martín Leoncio Pico, Augusto Leca, Chimontini, Julio Schiaretto, Alberto Schoo, Octavio C. Batolla, etc.

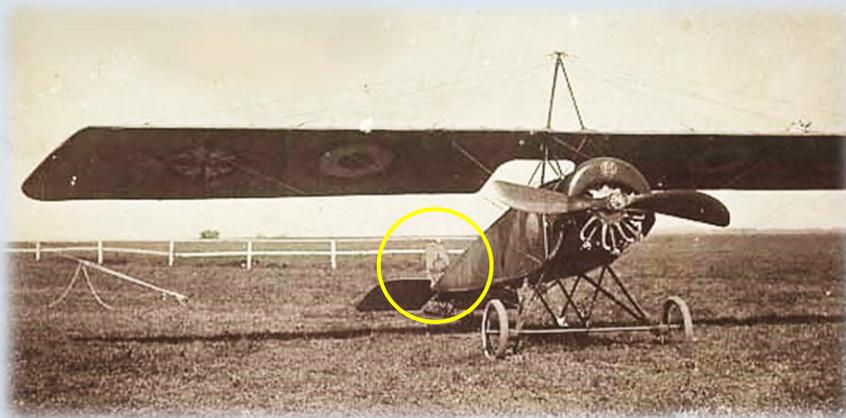
El 23 de mayo se dispuso otorgar un emblema especial de oro con relieve alusivo, nombre y la fecha *abril 13 de 1918* con motivo del primer cruce en aeroplano de la cordillera de Los Andes realizado entre las localidades de Zapala y Cunco⁹³.

⁹² Revista *Caras y Caretas*.

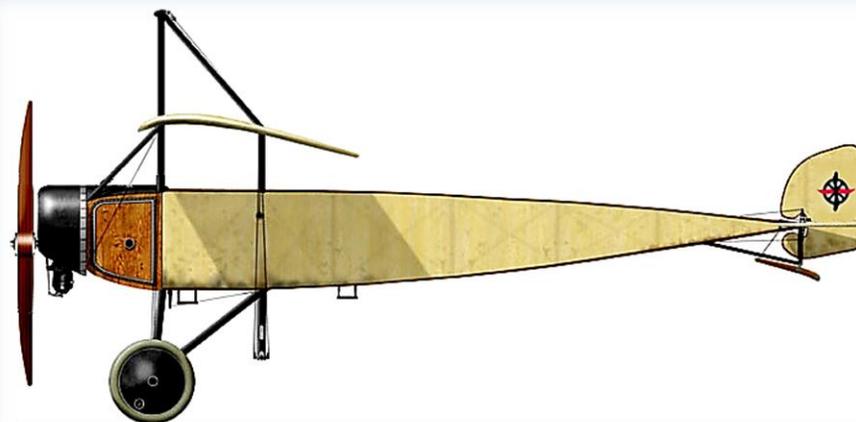
⁹³ Decreto, Boletín Militar N° 5033, 1ª Parte.



Cena de agasajo realizada por los oficiales de la Escuela de Aviación Militar en el restaurant Conte de la Capital Federal⁹⁴



Izquierda vista del avión antes del cruce de los Andes donde se aprecia la cola con el emblema de la Aviación Militar diseñado por Lubary. Derecha: Deriva del avión pintada con el emblema de la Escuela Militar de Aviación donada al Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza donde aún se preserva. La leyenda inscripta en la cola debajo del clásico escudo de la unidad diseñado por Lubary dice: ...La Escuela Militar de Aviación al Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza. Recuerdo del monoplano "Morane Parasol" donado por Mendoza y que atravesó los Andes de Zapala a Cunco piloteado por el Teniente Luis Candelaria y preparado por el mecánico Miguel Soriano. El Palomar... (más abajo se refiere la fecha algo ilegible. Probablemente 24 Oct. 1918)

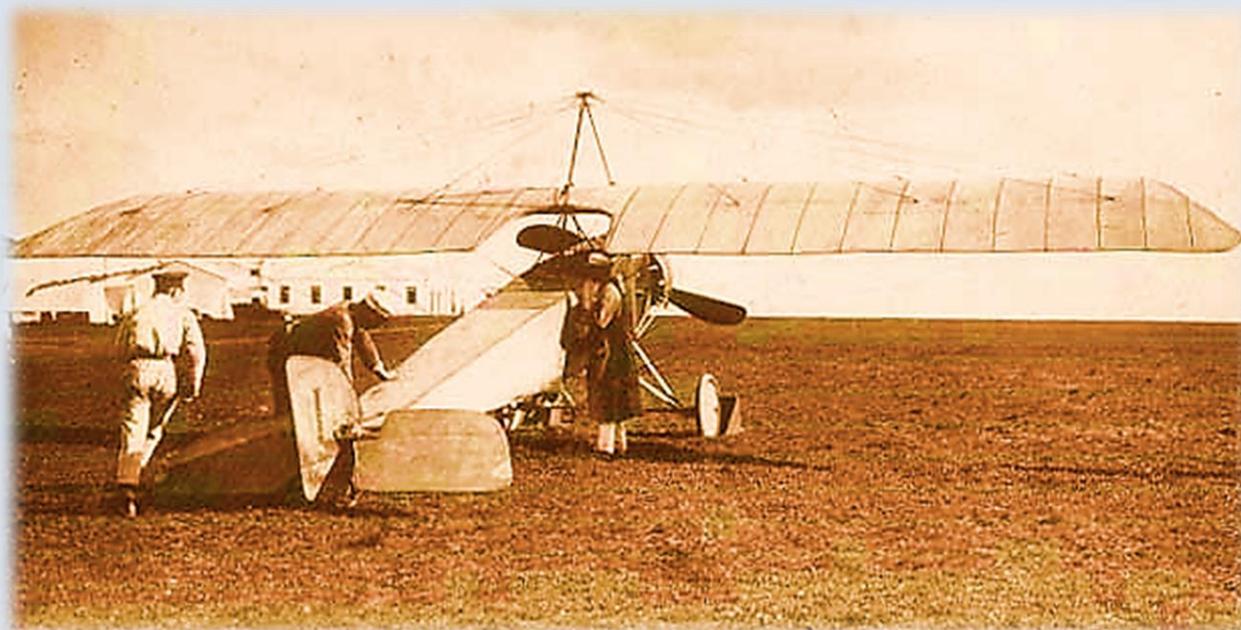


⁹⁴ Revista *Caras y Caretas*.

El 7 de julio la Asociación Nacional de Damas Patricias, presidida por Rosa Rodríguez Oviden e integrada por descendientes de los guerreros de la independencia argentina confirió al joven oficial la *Cruz de Caballero de la Legión de Honor Argentina*.



El MS-3L Mendoza en El Palomar, nótese la ausencia de las escarapelas, el emblema característico de la Escuela de Aviación Militar y el número romano: I en la deriva del avión que delatan el entelado nuevo, posterior al vuelo de Candelaria durante una prueba de potencia luego del cruce



Preparándolo para un vuelo

Síntesis de los vuelos llevados cabo por el Teniente Candelaria con el MS-3L *Mendoza*

Fecha	Desde	Hasta	Comentarios
11 MAR 18	El Palomar		Primer vuelo en el avión. Tiempo 0:20 horas sobre un recorrido de 36.8 km.
13 MAR 18	El Palomar		Recorrido de 29,44 km en 16 minutos.
21 MAR 18	El Palomar		Prueba de altura con autonomía para 2:30 horas. Alcanzó los 4500 m en 1:00 horas de vuelo,
25 MAR 18	El Palomar		Prueba de altura con autonomía para 2:30 horas. Alcanzó los 2600 m en 12:30 minutos de vuelo. La prueba totalizó 0:27 horas de vuelo.
02 ABR 18	El Palomar	Cañuelas	Traslado del avión para desarmado y embarque en ferrocarril. Despegó de El Palomar a la 8 de la mañana y empleó 1:00 hora de vuelo. Aterrizó en la Estancia Santa Elena de Julián Erasun, donde el avión fue desarmado y trasladado a la Estación Cañuelas.
08 ABR 18	Zapala	Chile	Primer intento de cruce. Despegó a las 7 de la mañana con 3:00 horas de autonomía, llegó hasta el Oeste de Chachil sobre un recorrido de unos 80 km que demandó 1:00 hora de vuelo.
10 ABR 18	Zapala	Chile	Segundo intento de cruce. Despegó a las 6:35 hora con combustible para 4 horas de vuelo y empleó 1:00 hora de vuelo en dirección NE sobre un recorrido de 30 km en donde alcanzó los 3500 m.
13 ABR 18	Zapala	Cunco	Travesía en dirección ESE. Despegó a las 15:30 y empleó 2:30 horas de vuelo sobre un recorrido de 230 km. El vuelo finalizó en un accidente sin consecuencias. Al intentar aterrizar en un reducido y precario corral de Cunco (prov. de Cautín) el avión rozó el cerco y capotó violentamente.

Homenajes y reconocimientos

El 21 de enero de 1970 se promulgó la Ley Nº 18559 por la cual se reconoció la actuación de todos aquellos hombres que pusieron su voluntad, esfuerzo y entusiasmo en la creación de una aeronáutica auténticamente nacional.

En este marco se instituyó como Precursores, Beneméritos y Benefactores al Capitán (R) Luis Cenobio Candelaria y al entonces Mecánico Miguel Ángel Soriano. En el artículo 2º de la referida ley se le acordó el título de *Benemérito de la Aeronáutica Argentina* por sus méritos aeronáuticos.

Monumento en Zapala

El 13 de abril de 1971 se desarrolló en la ciudad de Zapala un acto presidido por el Gobernador de la provincia de Neuquén, Dr. Felipe Sapag, donde se inauguró a las 15 el monumento emplazado en la intersección de las calles Channeton y Candelaria en memoria del aviador militar.

Concurrieron al acto el Ministro de Educación y Justicia de la provincia Sr. Pedro A. Fuentes, el Intendente Sr. Amado Sapag, el Secretario de Gobierno de la Municipalidad, Sr. Mario Argat, los Tenientes coroneles José Julio Mazzeo y Fernando Pablo de Sala, autoridades del aeroclub local y fuerzas vivas de la ciudad.



Placa realizada por Aviación de Ejército el 13 de abril de 1930 en homenaje al Teniente Candelaria. La misma se encuentra exhibida en el monumento que el oficial tiene erigido en la intersección de Av. Abel Channeton y Candelaria. 1990



Monumento en la ciudad de Cunco, Chile

El vuelo del Teniente Candelaria nunca fue totalmente olvidado en Cunco, desde que Eustaquio Astudillo, uno de los primeros en llegar al lugar del aterrizaje tomara contacto con el aviador y luego los miembros de la Comunidad Llaima le prestaran la ayuda que escasamente podían brindarle, pero que Candelaria siempre agradeció fraternalmente.

A fines de los años sesenta del siglo pasado, Sergio Barriga Kreft, a la sazón Jefe del Aeródromo Maquehue inició una recopilación de antecedentes históricos para determinar si el avión se hallaba en la región (como se comentaba por entonces), llegando hasta Cunco donde estableció que ello no era efectivo –el avión fue despachado en tren a Buenos Aires por el mecánico Miguel Soriano en los días posteriores al aterrizaje–, tomando contacto entre otros con el director del liceo de Cunco profesor Arturo Toro Herrera, a quien pidió que escribiera un relato sobre la presencia del mítico aviador en ese pueblo, sugiriéndole además que así como en Lagunitas se había levantado un monolito en honor al vuelo de Dagoberto Godoy, por qué no se hacía algo similar en Cunco.

El profesor Toro se hizo partícipe de ambas ideas y fue así como un relato pormenorizado de los hechos fue publicado en el número 67 de la revista “Aerodeportes” de Buenos Aires y tiempo más tarde, a mediados de la década de los setenta, se levantó el monolito que hasta el día de hoy recuerda a Candelaria en la plaza de Cunco.



Don Héctor Alarcón Carrasco posa junto a la placa instalada por el IAHACH en 1998

El año 1998, con motivo de la celebración de los 80 años del cruce realizado por Cenobio Candelaria, se realizó una ceremonia en la plaza de Cunco a la que concurrieron delegaciones de Zapala y diversas autoridades de la Región.

En esa oportunidad el Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile colocó en el monolito una placa de bronce en la que se recuerdan las palabras del aviador transandino:

“Hago votos porque los bravos y decididos pilotos de éste y del otro lado de los Andes quieran aceptar la ardua y honrosa tarea de establecer, por sobre la cordillera, una corriente segura de intereses y afectos para bien de las dos patrias y modelo de fraternidad para todo el universo”.



Al cual, junto con la placa de mármol original, han sido agregadas tres nuevos testimonios, dos en 1998 por parte de la Municipalidad de Zapala y la Fuerza Aérea Argentina respectivamente y en el 2018, una de acero reemplazó al testimonio conmemorativo que en 1998, tan acertadamente hubiera colocado el Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile, que había sido lamentablemente extraída por extraños.

Otros reconocimientos

1. El Aeropuerto Internacional San Carlos de Bariloche lleva el nombre: Teniente *Luis Candelaria*, al igual que la Sección Aviación de Ejército de Montaña 6 con asiento en la ciudad de Neuquén, donde también hay una calle con su nombre, junto a varios establecimientos educativos.
2. Ley N° 18559/1970 que lo consagra como Precursor (art.1º inc. 4º a) y Benemérito (art.2º) de la Aeronáutica Argentina.
3. Marcha Teniente Candelaria, marcha militar instrumental, aprobada en el Boletín Militar Público de la Fuerza Aérea N° 2086 el 16 de setiembre de 1979 con el Registro N° 503.
4. El señor Eustaquio Astudillo, alcalde de Cunco, recibió del Tte. Candelaria en abril de 1918 la espada de su uniforme. Los descendientes del señor Astudillo la donaron luego al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio en Chile.

Conclusión

La historia que forjó Candelaria luego de esta hazaña fue extensa. Intentó un segundo cruce de Los Andes; entre marzo y abril de 1919 realizó el segundo intento del cruce de la cordillera, esta vez por Mendoza. Fueron cuatro vuelos, todos ellos frustrados.

El primero lo realizó el 30 de marzo y a pesar de haber alcanzado los 3.000 m de altura debió regresar al quedar envuelto en la bruma. Realizó nuevos vuelos el 16, 17 y 26 de abril. En este último debió

aterrizar en la localidad de Russell en el Departamento de Maipú. Candelaria desistió entonces de su propósito.

Luego fue destinado al Instituto Geográfico Militar donde tuvo un accidente en la zona cordillerana de Zapala que lo retiró del servicio.

~~FOJA DE SERVICIOS~~

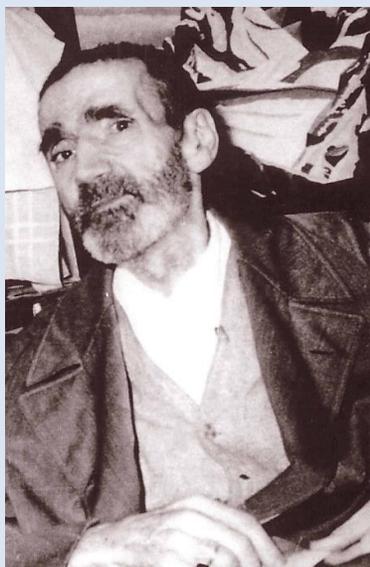
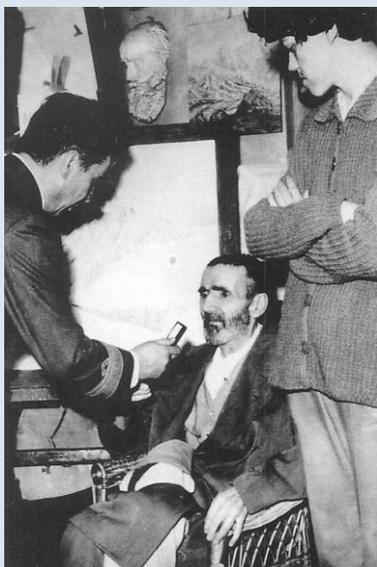
Destinos— EMPLEOS, CARGOS MILITARES Y CIVILES, LICENCIAS, BAJAS AL HOSPITAL O ASISTENCIA EN DOMICILIO, ALTA Y BAJA DEL EJÉRCITO, PASES, ASCENSOS, COMISIONES, DISPONIBILIDAD, PASIVA; TODO FECHADO CON ARREGLO A DOCUMENTACION OFICIAL.			FECHAS (Abreviadas)			COMPUTO DE DIAS DE SERVICIO	
Grado	Destino	Lugar	Día	Mes	Año	Cam- paña	Guar- dación
Cadete	Colegio Militar de la Nación	San Martín	4	9	1908		
Subteniente	Licenciado	Capital Federal	31	12	1910		
id.	5 de Ingenieros	Buenos Aires	11	1	1911		
id.	Plana Mayor Activa	Capital Federal	13	10	1911		
id.	Secretaría Policía Intero. Nac. Santa Fe	Córdoba - Dep. S. Gerónimo	17	11	1911		
id.	5 de Ingenieros	Buenos Aires	11	5	1912		
id.	Plana Mayor Activa	Capital Federal	5	11	1913		
id.	2 de Ingenieros	Azul	11	3	1914		
id.	Hospital Militar Central	Capital Federal	8	8	1915		
id.	2 de Ingenieros	Azul	26	8	1915		
Subteniente	2 de Ingenieros	Azul	31	12	1915		
"	Escuela Militar de Av. como alumno (B.M. 4531)	El Palomar	1	I	1917		
"	Batallón 4 de Zapadores Pontoneros (B.M. 5179-1a.P)	Buenos Aires	23	XI	1918		
"	Comisión D.G.A.	Buenos Aires	1	XII	"		
"	"	Córdoba	1	VIII	1919		
Teniente 1º	Ascendió (B.M. 5532-1a.P) con ant. 31-XII-1919.	"	25	II	1920		
Tte. 1º	Escuela Militar de Aviación (B/M. 5560-1a.P)	El Palomar	29	III	"		
"	Instituto Geográfico Mil. (B.M. 5617.-1a.P.)	Buenos Aires	15	VI	"		
"	Aux. Div. Tec.	"	1	XI	"		
"	Tipógrafo 2a. Secc.	"	1	XII	1922		
"	Aux. Insp. Tec.	"	1	II	1923		
Capitán	Ascendió (B.M. 6759-1a.P)	"	31	XII	"		
"	(RSR) Retiro (B.M. 6763-1a.P.)	"	12	V	1924		
"	(RA) (B.M. 8406-1a.P.) el 17-I-30)	"	17	I	1930		

Foja de servicios 1908-1930

Situación de retiro

12 MAY 24		Pase a retiro	Boletín Militar Nº 6763, 1ª Parte. 12 MAY 24
19 MAR 27		Partió hacia Europa por motivos de salud.	Se hizo una colecta para solventar su viaje pero fue rechazada por Candelaria ⁹⁵ .
19 SEP 29		Modificación del reglamento de retiros, pensiones y pensiones de retiro	Boletín Militar Nº 8310, 1ª Parte. 19SEP29 <i>Art. 25: Modifícase el Decreto de fecha 12 de mayo de 1924 inserto en el Boletín Militar Nº 6763, 1ª Parte por la cual fue declarado en situación de retiro el Capitán de Ingenieros D. Luis C. Candelaria, debiendo ser con goce de sueldo íntegro del grado inmediato superior, de acuerdo con lo determinado en el artículo 18, Capítulo V, Título III de la Ley Orgánica Militar Nº 4707.</i>
17 ENE 30		Retiro	Boletín Militar Nº 8406, 1ª Parte

De espíritu crítico, vehemente y temperamental vivió en diferentes partes del país con una salud quebrantada por sus servicios en el ejército.



Últimas fotos de Candelaria durante un reportaje del periódico tucumano La Gaceta⁹⁶

Se dedicó a las artes plásticas y publicó artículos de corte político que en más de una oportunidad le ocasionaron problemas. A comienzos de la década del '40 vivió en el Departamento de San Rafael, Chacras de Coria, Córdoba, Posadas, Villa Luján⁹⁷ (Tucumán) ciudad de San Miguel de Tucumán donde falleció el 25 de diciembre⁹⁸ de 1963 a los 71 años.

⁹⁵ Revista *Aviación* Nº 60 marzo de 1927.

⁹⁶ Diario *La Gaceta*. Sábado el 13 de abril de 1968.

⁹⁷ Uruguay 1706, esquina Asunción.

⁹⁸ Registro de defunción: Acta Nº 434 registrado por Aníbal Salvador Ocampo, encargado del registro civil de Villa Luján agregada como Anexo 4.

Sus restos fueron velados en la capilla ardiente montada en el Casino de Oficiales de la Vª División del Ejército. Al día siguiente por decisión testamental sus despojos mortales fueron trasladados a Zapala, velados en la Municipal Local y sepultados en el cementerio de la localidad (Sección A, Manzana 2, Fila 1, Lote 2) en una parcela cedida el 18 de febrero de 1964 por Resolución Nº 9/63 durante la intendencia del Sr. Amado Sapag.



Tumba del Capitán Candelaria en Zapala 1990

Mg. Eloy Martín

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

40 AÑOS EN LA HISTORIA DE FIDAE



El evento ferial aeronáutico más importante del continente, al que en ese entonces se le denominó Feria Internacional del Aire (FIDA), nació del deseo de la Fuerza Aérea de Chile por organizar una verdadera fiesta aérea para su 50° aniversario institucional, en la cual se pudiera mostrar con mucha cercanía a toda la comunidad, las aeronaves que operaban en el país y sus capacidades.

La Fuerza Aérea de Chile, a cargo en esos días del Comandante en Jefe, General del Aire Fernando Matthei Aubel decidió organizar esta actividad, invitando a las instituciones congéneres vecinas y amigas, así como a los participantes de la industria internacional⁹⁹. Esta se llevaría a cabo desde el 21 al 30 de marzo de 1980, coincidiendo con las festividades aniversarias de la institución, ocupando tres hangares de la base aérea de El Bosque.

Cabe señalar que el simple hecho de haber conseguido organizar en poco tiempo un evento de tales proporciones, sin ninguna experiencia previa, habla muy bien de la calidad técnica y profesional de los oficiales, suboficiales y cuadro permanente a cargo del evento. El éxito alcanzado con la primera feria fue tan grande, que el Alto Mando de la Fach decidió repetir la experiencia de forma bienal, así fue como nuevamente en 1982, la Base Aérea de El Bosque acogió de nuevo profesionales y aficionados, participando en esta segunda versión, 160 firmas originarias de 15 países.¹⁰⁰



⁹⁹ Participaron 13 países y se registra que asistieron alrededor de 115.000 personas visitantes.

¹⁰⁰ El público creció considerablemente, siendo estimado en 150.000 personas, los que visitaron los ahora cinco hangares dedicados a la exhibición.

Para esta nueva actividad, la Fuerza Aérea de Chile contaba con un Team acrobático que fue pieza fundamental en el interés del público civil y fanáticos de la aviación para las futuras versiones, la Escuadrilla Halcones era la presentación más esperada, así mismo como lo sería en la tercera versión, la escuadrilla hermana, Da Fumaça de la Fuerza Aérea Brasileña que se reactivó el año 1983 con material EMB-312, quienes junto al equipo nacional deleitaron a grandes y chicos.



Segundo prototipo del T-35 "Pillán"



Team acrobático "Halcones"

La tercera versión de FIDA, también vio nacer al avión de instrucción básica T-35 Pillán, el nacimiento de ENAER en 1984 (Hasta ese momento Maestranza de la Fuerza Aérea) cómo parte fundamental en nuestro desarrollo, modernizaciones de aeronaves (Northrop F-5, Mirage M-50) y ensamblaje de helicópteros de MBB (BO-105) y Empresas Cardoen que desarrollaban tecnología militar para nuestras instituciones.

Al cumplir 10 años de existencia, y para su última edición en su antiguo hogar la Base Aérea "El Bosque", entre el 25 de marzo y el 1 de abril de 1990, la FIDA agregó el ámbito del Espacio a su quehacer, por lo que cambió su nombre a FIDAE por su acrónimo de Feria Internacional del Aire y del Espacio. En esa oportunidad se organizaron dos simposios sobre los temas "Aviación en el Siglo XXI" y "Bases para la Creación de una industria aeronáutica".

Esto permitió que nuestro país recibiera a grandes personalidades de la industria espacial, así como astronautas y pensar en tener nuestro propio satélite en órbita (Fasat).

Era difícil superar el éxito de la edición de 1990, la cual había a la vez cerrado un ciclo de vida (ligado a la Base Aérea de "El Bosque") e iniciado otro, el de las grandes ferias internacionales y de los negocios multi-horizontes. Ahora el mayor evento tecnológico del continente no podía fallar ya que se asentaba en los extensos terrenos del Aeropuerto de Los Cerrillos.

Los Cerrillos hasta nuestros días, es el lugar más recordado por quienes son amantes de la aviación ya que este lugar congregó la última tecnología a nivel mundial con aeronaves en vuelo que nunca imaginamos tener en nuestros cielos, durante el concurso de nuestro nuevo caza, nos visitó la industria Rusa con Aeronaves Mig y Sukhoi, esto logró cautivar a fanáticos de todas las edades, así como ser una excelente plataforma para la región en su elección de modernización, ver a Rocketman, el primer hombre que podía volar con su propia propulsión, el avión militar más grande de la Fuerza

Aérea de los Estados Unidos, el C-5 Galaxy, y el reconocimiento al DT-35 Turbo Pillán por ser el avión más rápido del mundo en su categoría.



Feria Internacional del Aire y del Espacio en Los Cerrillos, 1994

Debido a los constantes reclamos de los vecinos que rodeaban el aeropuerto por el ruido excesivo de las operaciones aéreas determinan que la próxima versión de FIDAE en el 2006, se realice en terrenos del principal aeropuerto de Chile, "Arturo Merino Benítez".

La nueva versión de la muestra aeroespacial y de defensa, efectuada entre el 27 de marzo y 2 de abril del 2006, se realizó por primera vez en la II Brigada aérea, recinto que alberga la feria hasta nuestros días, estas son instalaciones de la Fuerza Aérea de Chile al costado oriente del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, compartiendo un ambiente netamente aeronáutico.

Ya consolidada en la región como la feria más importante en los rubros aeronáuticos, espaciales, defensa, seguridad aeroportuaria y gran plataforma de negocios para nuestra industria.

La feria ha visto el desarrollo aeronáutico por 40 años, siendo este 2020 donde se conmemorarían cuatro décadas de trayectoria y reconocimiento internacional.

Debido a la pandemia a nivel mundial y para mantener la seguridad de los visitantes, expositores y equipo humano que dan vida a FIDAE, por primera vez, la organización decide no realizar la versión número 21.

Los organizadores de otras ferias y espectáculos del rubro, como de equipos de demostraciones aéreas también cancelan su participación a nivel global.

La próxima versión será realizada en el año 2022, debido a su envergadura, esta no puede ser desplaza a otras fechas dentro del año.



Feria Internacional del Aire y del Espacio en Los Cerrillos, 2000

Rafael Shinya Olivares

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Bibliografía:
FIDAE SKIES 2002, Vía 56
Fidaegroup.cl
Fgmedia.cl

VI. AVIONES CON HISTORIA



*Fotografiado en su base del Aeródromo de Tobalaba, con la Cordillera de fondo.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

Dornier DO-28D-2 en Chile

Hablar de aviones Dornier, es sinónimo del talento alemán de Claudius Dornier (1884-1969).

Este brillante ingeniero aeronáutico, fundó la Dornier GmbH., y de la cual salieron aviones muy avanzados en sus diseños desde principios del siglo veinte. Sus productos participaron activamente en la segunda guerra mundial, principalmente en el aérea de los hidroaviones, como fueron el Dornier Do-18 o el Dornier Do-24, sin dejar de mencionar el “extraño” Dornier 335 *Pfeil*, con doble motor, uno adelante y otro atrás.

La naciente Aviación Militar de Chile, no podía dejar de tener en su inventario, aeronaves de este notable fabrica. Es así como podemos ver en el Ejército el Dornier Do-C *Mercur*, y en la Aviación Naval, los hidroaviones Dornier Do-E y Dornier Wal, este último posteriormente pasaría a la naciente Fuerza Aérea Nacional.



*Dornier Wal matrícula 16 de la Aviación Naval de Chile, amarizado en la Bahía de Quintero.
Fotografía: Archivo Claudio Cáceres Godoy.*

Pasarían muchas décadas de tiempo, antes que una aeronave Dornier, volviera a volar en los cielos de Chile.

El Dornier Do-28 Skyservant fue un diseño bimotor de Dornier Flugzeugbau para un avión de transporte y carga post guerra derivado del monomotor Dornier Do-27 de ala alta. Su primer vuelo lo realizó el 29 de abril del año 1959.

Equipado con dos motores Lycoming IO-540A y capacidad para un piloto y siete pasajeros. De las 375 unidades fabricadas, se realizaron 18 variantes distintas, que equiparon a dieciséis fuerzas aéreas del mundo, además de la Fuerza Aérea y la Marina de Alemania.

Muchos ejemplares, con pasado militar, pasaron en el tiempo a empresas y usuarios civiles. El Dornier 28 a su vez da origen al actual Dornier modelo 228.

Dornier 28 en Chile:

En la década de los años noventa llegaron a Chile tres aviones Dornier Do-28 modelo D-2, que utilizaban motores Lycoming IGSO-540-A1E, los que tuvieron distintos destinos.



*Recién arribado a Chile, uno de los dos aviones de Helitec.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

Inversiones Aeronáuticas Limitada (Helitec/Kaufmann)

En septiembre de 1994, la empresa chilena, adquiere en Alemania dos aviones, es así, como una fría mañana del 1 de octubre del año 1994, arribaron al aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, dos aviones Dornier Do-28-D2. Los aviones venían en vuelo ferry desde Alemania, con tripulación alemana y el General de la Fuerza Aérea de Chile (en retiro) Carlos Desgroux Camus.

Dornier Do-28 (c/n 4183)

Este avión fue construido y entregado para la Marina Alemana (Deutsche Marine), recibiendo la matrícula 59+08.

A su baja del servicio, recibió la matrícula civil D-IFDD con la cual llegó a Chile.



*El segundo avión Dornier 28 llegado a Chile, luciendo su identificación civil alemana.
Fotografía Claudio Cáceres Godoy.*

Posterior a su arribo, e inscripción en el registro nacional de aeronaves, recibió la matrícula CC-PWS



*Luciendo su librea civil CC-PWS en losa de Helitec.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

En forma posterior cambió a las matrículas comerciales CC-CWG y CC-CVW



*Visto con su última matrícula chilena, este Dornier 28 en Hangar de Aninahue.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

Posterior a su venta a un usuario de Bolivia en enero del año 2016, su matrícula cambio a CP-3055, la cual mantiene hasta la fecha.

Dornier Do-28 (c/n 4128)



*Así lucía el 22 de octubre de 1994, este Dornier 28, camuflado con matrícula civil de Chile.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

Esta aeronave fue entregada a la Fuerza Aérea de Alemania (Luftwaffe), recibiendo la matrícula 58+53.

A su llegada a Chile, recibe la matrícula CC-PWR, posteriormente cambia a comercial CC-CWF y luego a particular CC-PVF, con la cual abandona el país en enero del 2016 rumbo a Bolivia, donde queda registrado CP-3056 hasta hoy.



*Al igual que su gemelo, así lucía su última pintura y matrícula en Chile, en su base de Aninahue.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*



Una imagen actual del ex CC-PWR / CC-CWF y CC-PVF publicada en Jetphotos por Zenón Sánchez Z.

Luego de veinte y dos años de servicio en Chile, los dos aviones, propiedad de Aeroservicios Aninahue SPA, fueron vendidos a un usuario de Bolivia, realizando el 19 de enero del 2016 vuelo ferry desde Tocalaba al aeropuerto Arturo Merino Benítez, donde se efectuaron las correspondientes labores de policía internacional. Posteriormente, el vuelo los llevó al aeródromo General Benjamín Matienzo de Tucumán, Argentina.

El siguiente tramo fue hasta el aeropuerto Viru-Viru de Santa Cruz de la Sierra, para finalizar en el aeródromo de El Trompillo de la misma ciudad, lugar donde se encuentran actualmente.

Transportes y Rentas La Esperanza Limitada (Colonia Dignidad)

Bajo esta razón social, se inscribió el tercer avión de este tipo en Chile, llegado al país en el año 1995, realizando variados vuelos a lo largo de nuestro territorio.

Dornier Do- 28 (c/n 4098)



*Fotografiado poco después de su llegada a Chile, en dependencias de la maestranza de Aspar en Los Cerrillos.
Fotografía Claudio Cáceres Godoy.*

Esta aeronave fue construida para la Luftwaffe, recibiendo matrícula militar 58+23, posterior a su paso al ámbito civil, fue matriculado en Alemania como D-IECB.

Una vez llegado al país, recibió el prefijo CC-PHI que lucio brevemente sobre el camuflaje militar alemán. Luego fue pintado civil.



*Ya vestido con su ropaje civil, el tercer Dornier en los Cerrillos.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

En forma posterior fue inscrito en forma comercial como CC-CRI, desarrollando entre otros servicios, uno para la empresa de carga de Puerto Montt “Aerogala” en el año 2003.



*Con su segunda y última matrícula fue fotografiado en el Aeródromo de Tobaraba en noviembre del año 2002.
Fotografía: Claudio Cáceres Godoy.*

Un tiempo después, el avión sufrió un incidente que lo dejó fuera de vuelo. En el momento de la partida, se incendió el motor izquierdo, que por falta de medios anti incendios, también abarcó parte de la cabina y fuselaje.

Finalmente, el avión salió a remate el 15 de agosto del año 2010, siendo rematado por el empresario José Luis Jara Cerpa, en la suma de U\$ 10.000.



*Recorte del diario El Mercurio del domingo 15 de agosto del 2010, señalando el remate del avión entre otras cosas.
Archivo: Claudio Cáceres Godoy.*

Esperan recaudar hasta 10 mil millones de pesos:

Ex Colonia Dignidad rematará bienes el próximo domingo

➤ Tras el levantamiento del embargo judicial, Villa Baviera subastará cientos de artículos para revitalizar sus alicaídas arcas.

➤ Saldrán a la venta un avión que usaba el fallecido jerarca Paul Schaefer, automóviles, maquinaria agrícola, ropa, instrumental médico y otros artefactos.



LOS ARTÍCULOS | C 1

AL MEJOR POSTOR.— La aeronave "Dornier", de 1972, para 10 pasajeros, que utilizaba Paul Schaefer, formará parte de la subasta en el hangar de Villa Baviera. El anuncio ha generado una gran expectación en la zona.

Otra fotografía del El Mercurio con el remate, donde se puede ver cubierto parte del daño sufrido por el incendio en el avión. Archivo: Claudio Cáceres Godoy.

Posterior a su remate, el avión estuvo un largo tiempo en dependencias de Villa Baviera, para posteriormente ser desarmado y llevado por tierra a la propiedad de su nuevo dueño, en la ciudad de Los Ángeles.

Finalmente, un ex empleado de Dornier GmbH compró los restos del avión y se lo lleva a Gran Bretaña, a fin de utilizarlos como fuente de repuestos para una conversión de Dornier Do-28 Turbo. Así termina la vida de tres aeronaves, que pasaron sin mucha gloria por nuestro país.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<http://modocharlie.com/2010/08/%C2%BFalguien-quiere-un-dornier-skyservant/>
<http://modocharlie.com/2016/01/adios-a-los-unicos-dornier-do-28-skyservant-chilenos-en-vuelo/>
https://es.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_28
<https://www.airhistory.net/photo/68598/5823>
<https://www.jetphotos.com/photo/9494947>
<http://www.airport-data.com/aircraft/photo/000300125.html>
https://www.spottingmode.com/dornier_do_28/cn/rundown/

Presencia Europea en la Historia Aeronáutica de Chile. Alberto Fernández Donoso, 1999.

Colaboradores:

Erwin Cubillos Salazar
Rino Poletti Barrios
José Bravo-Aninahue
Alfred Gerslach- Colonia Dignidad

Las primeras comunicaciones

A las 7.10 se recibió en la Escuela de Aviación el primer telegrama en que se anunciaba que Mlle. Bolland había partido de Mendoza a las 6.35 A.M. hora argentina.

Faltando un cuarto para las 9, una segunda comunicación telegráfica, hizo saber que la aviadora pasaba por el Puente del Inca, mas o menos a 80 kilómetros de la Cumbre.

El Cable Central, a las 9 menos 5, avisaba que pasaba por Las Cuevas. A las 9.10 por Juncal y a las 9.30 por San Felipe.

En la Escuela de Aviación

Inmediatamente que se supo, en la Escuela de Aviación, que Mlle. Adrienne Bolland había atravesado los Andes, el general Contreras Sotomayor, inspector de aviación, ordenó que salieran varios aeroplanos con el objeto de guiar a la aviadora.

Inmediatamente, el piloto capitán Sr. Armando Castro, en un Scout tomó altura, internándose hacia la cordillera.

Hizo lo mismo el Teniente 2° de Marina, señor Marín, piloteando un De Haviland y el Guardiamarina señor Alfredo Cases, en una máquina Scout.

Faltando pocos momentos para la llegada de la aviadora, el general Contreras salió a encontrarla, en un aparato Avro, piloteado por el mayor señor Scott.

La travesía

Inmediatamente que “decolló” la aviadora tomó una altura mayor de 4,000 metros, en dirección a Uspallata, pero al llegar a estos cordones de montañas se encontró con una verdadera muralla nevada. Ante este obstáculo, hizo un viraje con el objeto de tomar más altura para poder vencerlo, pero esto fue inútil, viéndose obligada a repetir la misma maniobra.

En esta segunda tentativa, vio una abertura capaz de dar paso a su máquina, la que aprovechó, pudiendo de esta manera pasar a este otro lado de la cordillera.

La aviadora se guio por los rieles del ferrocarril trasandino hasta Las Cuevas, en este punto los perdió de vista, tomando la dirección sur. Esto explica que los aviones chilenos que salieron a su encuentro, con el fin de señalarle la ruta hacia la Escuela de Aviación, no pudieran encontrarla en su camino. Llegó la aviadora al aeródromo sin novedad, aterrizando espléndidamente.

La llegada

Eran más o menos las 10 de la mañana, cuando el numeroso público que anhelaba con ansias la llegada de la intrépida aviadora, divisó la débil silueta de un aparato que se acercaba en dirección al campo de aviación. Grandes exclamaciones de alegría se dejaron oír, todo el mundo corría en dirección del campo de aterrizaje, para no dejar escapar el menor detalle de esta magna prueba, que realizaba, con tanta pericia y maestría, Mlle. Bolland.

Ya sobre el campo de aterrizaje, que se le tenía con anticipación preparado y que estaba indicado por banderas francesas, chilenas y argentinas, Mlle. Bolland hizo unos hermosos vuelos alrededor de la cancha, en medio de los aplausos calurosos de los asistentes, que saludaban así a la audaz vencedora del macizo de los Andes.

(Transcripción de la noticia publicada en la portada de La Nación, sábado 2 de abril de 1921)

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

Apreciado Norberto,

Una vez más agradezco el boletín de marzo, con tu abnegación y la del Directorio que dedican muchas horas y con tanto cariño este boletín llega a nuestras manos.

Fue una sorpresa conocer que ya el 18 de marzo del año 1919 el gobierno había intentado crear la Fuerza Aérea Nacional; la historia nos dice que debieron pasar 11 años para que en otro marzo pero del día 21, ese deseo estratégico se hiciera realidad.

Hermoso ver la devoción a la Madona de los aviadores en tantos lugares y la experiencia existencial del piloto Luis Eduardo Capparucci, argentino de nacimiento y que sirvió en las filas italianas. Nuestro Armando Cortínez también fue ayudado por la Virgen a través de una medalla que con la luz del sol le sirvió como brújula.

En la Iglesia las celebraciones se distinguen en Solemnidades, Fiestas, Memoria Obligada y Memoria Libre. Cada 10 de diciembre la celebración de Loreto era devoción simple; desde el 7 de octubre del año pasado por mandato del Papa Francisco la celebración de la Virgen de Loreto tiene el rango litúrgico de Memoria Libre: se inscribe en el calendario romano y por tanto en los misales y textos de oraciones de todo el pueblo de Dios.

Termino mis palabras diciendo que concuerdo plenamente con la editorial, sin amor a Dios y a la patria no hay respeto a la historia, ni a Iglesia, ni a los Santos ni a los héroes.

Atte.

Celestino Higor Ortiz.

Estimado Director y amigo,

Acuso recibo de la excelente revista Aerohistoria correspondiente al mes de febrero 2020 y aprovecho la oportunidad para felicitarte por el oportuno, necesario y valiente editorial de la revista, que por cierto refleja el pensamiento y sentimientos de muchos lectores que con mucho dolor ven como se destruye impunemente los valores patrimoniales de nuestra patria.

Un afectuoso saludo

Patricio Eberhard
Secretario General
Sociedad Chilena de Historia y Geografía

NORBERTO:

Como siempre fenomenal la arquitectura de la Revista Aerohistoria, con la participación de eminentes colaboradores y de los Miembros de tu Junta Directiva, quienes hacen posible la transmisión de los recuerdos de nuestros antepasados en la creación y desarrollo de la Aviación Mundial junto con dignificar las lides aeronáuticas de América Latina y de los amigos de Naciones Hermanas.

Cordial saludo.

Dr. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D
Derecho Aeronáutico y Espacial
Facultad de Derecho Dpto. de Postgrados
Universidad de Málaga-Upe España.

Apreciados Sr. director e integrantes editoriales :

Muchas gracias acuso feliz recibo revista febrero 2020. Aerohistoria siempre es interesante y bien documentada. ¡Que agrado y felicidad en portada, ver un carabiniere "sonriendo"!!

Situación ausente en nuestro entorno; ¡felicitaciones!! Es el Sr. Crel.(R.) Jaime Domenech Z.; además es un gran camarada y muy antiguo amigo; y junto con Panchito Bravo Aracena, bien alimentan mi memoria . Amistades así, gratos y evocadores mis recuerdos aéreos con ambos..

Attos. saludos,

Humberto H. Limongi S. Crel. (R)
Brigadier Director Centro Caballeros del Orden.

Estimados amigos,

Una vez más hago llegar sinceras felicitaciones por la excelente Revista Aerohistoria y la tremenda Publicación Antártica, Revista SKUA, constituyendo ambas una nueva recopilación informativa de excelencia, gran valor e interés, principalmente para los amantes de la historia aeronáutica y de quienes surcan el espacio infinito; un trabajo que sin lugar a dudas, engrandece a nuestro Instituto y al País.

Felicitaciones a quienes hacen posible estas publicaciones.

Saluda afectuosamente,

OSCAR MEDINA ROJAS
Administrador de Aeropuertos
Oficina Operación de Aeródromos
Subdepartamento Servicios de Aeródromos – DASA

Estimado presidente:

Acuso recibo del primero número de la revista aeroantártica SKUA. Hago llegar a usted, a los directores, comité editorial y colaboradores, mis felicitaciones por su valioso contenido que, sin duda, en lo futuro se incrementará para enriquecer la historia y el patrimonio aeronáutico nacional.

Sergio Millar Soto

Estimado Señor Director
Don Norberto Traub

Con mucho agrado he leído muy detenidamente el primer número de la Revista Skua y he quedado realmente fascinado por todo el material escrito y fotográfico. Felicitaciones estimado Norberto a usted y todo su Equipo, por haber logrado una gran calidad en todos los artículos y fotografías, además preservará el extraordinario valor histórico que significa esta Revista Digital que permitirá la custodia de todos los hechos relevantes de nuestra historia Aeronáutica en la Antártica y en la Zona Austral.

Felicitaciones, nuevamente, y adelante con los próximos números de Skua.

Un afectuoso saludo,

Fernando Rojas Vender
General del Aire

Don Norberto

Junto con saludarlo

Agradezco y aprecio el trabajo realizado en este tema. Como siempre lo felicito y muy contento de que existan personas y organizaciones que rescaten, valoren y difundan nuestra historia.

Saluda atte.

Guillermo Bravo Norambuena

Estimado señor Traub:

Acuso recibo y agradezco la gentileza de enviarme la revista No. 1 SKUA, de Estudios Históricos Aeroantárticos, importante y valiosa iniciativa que, sin duda, trae importante e interesante material de lectura.

Junto con mis felicitaciones, le envío mis cordiales saludos,

Rodrigo Carrasco Casanueva

Muy estimado Norberto:

No puedo dejar pasar la ocasión de volver a felicitarles por la excelente revista SKUA de tu dirección. Sus textos, mostrando los hechos históricos de nuestra FACH y las fotografías de primera calidad y, en general, la edición de la revista, son un ejemplo del entusiasmo tuyo y de tus directores.

Asimismo, me ha llenado de alegría el hecho de encontrar, en los relatos de los vuelos antárticos, dos menciones a mi suegro, Coronel de Aviación D. Edgardo Vera Maldonado Q.E.P.D., cuando era Capitán de Bandada y, posteriormente, con el grado de Comandante de Grupo.

Saludos cordiales.

Lorenzo Čaglević Bakovic.

Estimado Sr. Director:

Una feliz coincidencia me movió a seguir con particular interés en la sección “Hitos, Logros y Experiencias Aéreas Antárticas “ el relato sobre el rescate de científicos ingleses en la Isla Decepción por el buque antártico AP Piloto Pardo de la Armada Chilena que a esa fecha (Febrero 1969) estaba junto al buque oceanográfico AGS Yelcho en labores de apoyo de las bases antárticas chilenas.

Recién había visto en la DW una entrevista al Capitán de Fragata Sebastian H. único militar alemán comisionado por la ONU para integrar la fuerza de pacificación en Yemen. Desde el estacionamiento obligado y limitado al puerto de Hodeidah realiza su complicado mandato de mantener separadas los dos bandos en su prolongada y sangrienta guerra civil.

Su hogar y el de su equipo es un buque anclado en el puerto. Para las condiciones del país es un privilegio porque permite una subsistencia más o menos normal y servicios que provee el propio buque (luz, agua, alimentación etc.).Lo que me sorprendió fue cuando describió su “casa flotante”:

“Nada en este lugar encaja. Para empezar, este barco rojo, el Antarctic Dream, diseñado y construido para su uso en zonas polares por la Armada chilena (- ahí no pude dejar de parar la oreja -) terminó atracado en el puerto de Hodeidah, Yemen. Allí la temperatura sube a más de 40 grados en verano, lo que hace insoportable la humedad. El barco, de la década de 1950 se convirtió después en un crucero para turistas que recorren el mundo. Sin embargo, los que vivimos a su bordo hoy, solo vemos las grúas del puerto. Se está librando una guerra civil en Yemen, la ciudad en el Mar Rojo es disputada ferozmente. Cuando uno pasa 186 días principalmente confinado ahí, el barco se convierte en un lugar opresivo. Fue para mí, el momento más difícil de mi vida”.

Con el sorpresivo dato entregado por el oficial alemán terminé por descubrir que el hoy Antarctic Dream, en el puerto de Yemen, es nuestro histórico AP Pardo con tan destacada actuación en la Antártica en 1969. Tuvo en todo caso, una mejor supervivencia que el AGS Yelcho que el 05 de julio de 1999, durante el Ejercicio Team Work South, sirvió de blanco de un misil Harpoon y posteriormente hundido con cargas explosivas.

Y por deformación profesional solo un último comentario: don Luis Jorge Pardo Cifuentes (Q.E.P.D), copiloto de LAN por el año 1957, era hijo de nuestro valiente Piloto 2° de la Armada Nacional, Sr. Luis Pardo Villalón.

Cordialmente

Julio Matthei Sch,



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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín Rivelli
Rafael Shinya Olivares
Sergio Barriga Kreft
Teomar Benito Ceretta

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



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

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