

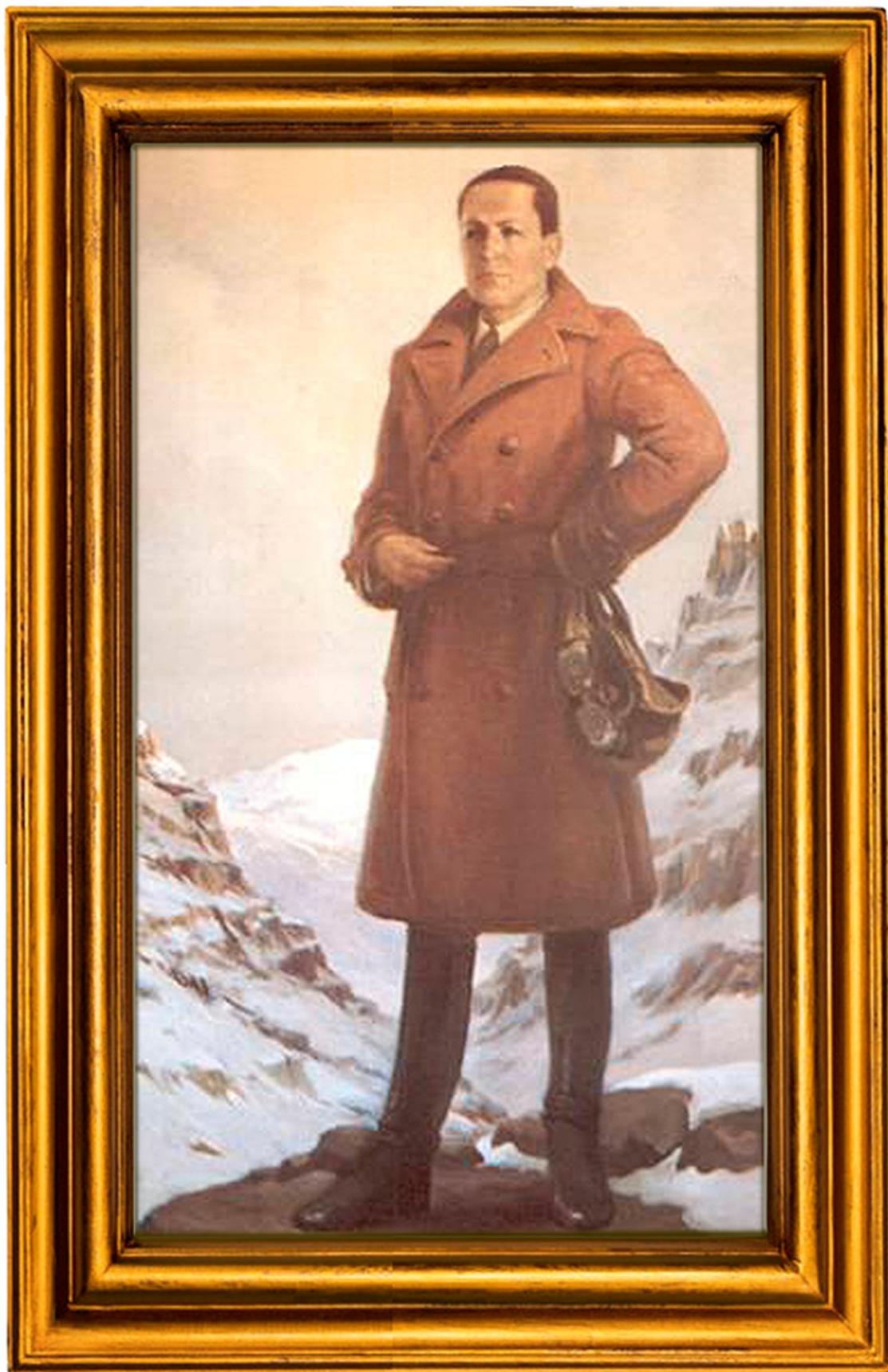


AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



- ▶ **EL PUENTE AÉREO y la “Operación RIÑIHUE” de 1960**
- ▶ **The Curtiss-Wright Corporation, Filial CHILE**
- ▶ **BENJAMÍN MATIENZO “Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera”**
- ▶ **El primer cruce aéreo comercial en el Atlántico Sur
La Gran Epopeya de JEAN MERMOZ**



ARTURO MERINO BENÍTEZ
ARQUITECTO DE LA INSTITUCIONALIDAD AÉREA NACIONAL

17 DE MAYO DE 1888 - 2 DE MAYO DE 1970



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Hacen falta muchos chilenos como usted que se dediquen a trabajar por lo que los realiza, más aún, si ello engrandece al país y a sus Instituciones.”

*Carta de Fernando Matthei Aubel
al General de Aviación Javier Lopetegui Torres. (Marzo de 1986)*

Casi a fines de este mes de abril pasado, tuvo lugar una inesperada situación técnica que sumado a las especiales condiciones que vivimos en la actualidad, nos llevó involuntariamente a retrasarnos en la entrega mensual de nuestra querida revista Aerohistoria.

Junto con abrumarnos inicialmente con el asunto técnico, sumado a la relativa incapacidad que nos produce de pronto, no contar con un fluido acceso a fuentes de información, como lo son la tradicional Biblioteca Nacional, la pronta búsqueda de archivos especializados en nuestra querida corporación o el simple hecho de no poder realizar entrevistas y búsquedas en vivo, nos produce un escenario que hemos podido sortear con la ayuda de Dios y un incremento adicional en la perseverancia y cariño adicional con que abordamos la presente situación global.

Esta situación de incumplimiento, que fue dolorosa y angustiante para quienes trabajamos constantemente en este proyecto, nos presentó una realidad sobre el valor de este medio en particular, el que periódicamente teníamos presente y percibíamos no sólo por las felicitaciones y buenos comentarios que recibimos relativos a los contenidos y al aporte que esto significa, sino que sobre lo que involucra su comunicación cercana y periódica entre muchos de nuestros asociados y amigos con la corporación y su devenir. Casi sin sospecharlo, este mes nos dejó una particular y valiosa recompensa, la que consistió en “las constantes llamadas y cordiales consultas de sorpresa” que nos hacían muchos de nuestros habituales lectores respecto a una inusual no entrega de Aerohistoria, los primeros días del mes. **Gracias a todos quienes son hicieron sentir que nuestra corporación y su aporte mensual y constante, tiene un espacio de importancia, en muchos de ustedes.**

Durante este pasado abril y el actual mes de mayo recordamos instituciones y personas ligadas al mundo aeronáutico, entre ellos la trayectoria y aportes de prestigiosas instituciones aeronáuticas

nacionales como lo son la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile y el Club Aéreo de Santiago; así también recordamos el aniversario de nacimiento de Gabriela Mistral, primer Premio Nobel de Literatura de Latinoamérica, el lugar que la mujer poeta y la mujer artista aportan en la tradición literaria y también aeronáutica latinoamericana; a ilustres pioneros como lo fue el audaz Jean Mermoz, el perseverante Arturo Merino Benítez o el aviador Luis Alberto Acevedo en el centésimo séptimo aniversario de su trágico fallecimiento en aras del engrandecimiento nacional, visibilizando con ello ejemplos claros de servicio, valor y perseverancia, presentándonos en el todo, un camino de experiencia y de comprensión que nunca nos puede dejar indiferentes.

De igual forma, nuestra corporación siempre fiel a difundir las alas y el trabajo de aquellos que las han usado para beneficio de su gente y respectivas naciones como lo fue el Puente Aéreo de 1960, conmemoró este mes pasado de abril, otro aniversario de una muy importante gesta aeronáutica, como lo es la doble travesía aérea por sobre las más altas cumbres de los Andes, hazaña realizada en abril de 1919 por el entonces teniente Armando Cortínez Mujica y que hoy presentamos junto al detallado recuerdo del valeroso Matienzo, quien dejó su vida en el empeño de cruzar esa cordillera que nos une. En este homenaje cumplimos una vez más con el sagrado compromiso de recordar y respetar nuestra naturaleza aeronáutica plena, haciéndonos cómplices a la ayuda de empresas auspiciadoras que nos aportan a difundir este valioso patrimonio, al igual que en los otros muchos boletines, revistas, memorias y libros escritos y compartidos en estos 37 años de vida, donde tenemos el privilegio de poder tratar y exponer el rescate y la memoria que debe tenerse en cuenta para con nuestra historia.

La reflexión sobre este quehacer para con la aviación y su conocimiento y comprensión, nos llena de orgullo por lo logrado, pero también nos da cuenta que aún muchas veces se presenta con la incompreensión y falta de voluntad manifiesta de personas e instituciones claves para cumplir de mejor forma esta tarea.

Este quehacer no es una competencia ni desafío, es sólo el complemento de un corpus seleccionado que –brinda desde el honesto y oportuno homenaje– la estimulación a la reflexión o la eventual creación de políticas que vayan en el camino de salvaguardar la valiosa tradición y patrimonio, otorgando con ello un aporte cierto a la aviación, a sus asociados y con ello al mejor presente, futuro y destino de nuestras naciones e identidades.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
www.historiaaeronaucadechile.cl



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



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rinde homenaje al primer mártir de la aviación civil</i>	6
<i>Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas recordó el aniversario de la creación de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile</i>	7
<i>Directorio y socios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recordaron un nuevo aniversario del Club Aéreo de Santiago</i>	7
OBITUARIO	8
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	10
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	13
EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO	20
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>El Puente Aéreo y la "Operación Riñihue" de 1960</i>	36
<i>The Curtiss-Wright Corporation, filial Chile</i>	52
<i>Benjamín Matienzo "Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera"</i>	73
<i>El Primer cruce aéreo comercial en el Atlántico Sur. La gran epopeya de Jean Mermoz</i>	98
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Fairchild AT-21 Gunner, su extraño y breve paso por Chile</i>	107
SABÍA USTED?	
<i>Chanco y su aeródromo</i>	115
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Fallece el Comodoro Arturo Merino Benítez</i>	117
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	119

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Civil*

Con motivo de cumplirse ciento siete años de la trágica muerte del piloto civil Luis Alberto Acevedo, primer mártir de la aviación chilena, caído el 13 de abril de 1913 a las aguas de río Bío-Bío mientras intentaba unir Concepción con Santiago, el Instituto se hizo presente junto a su tumba ubicada en el Cementerio General de Santiago.

En un acto de respeto y de silencio, se procedió a depositar en ella un sencillo canastillo de flores blancas y a elevar una oración.



Lápida y tumba de Luis Alberto Acevedo

❖ ***Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas recordó el aniversario de la creación de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile***

Con motivo de celebrarse el pasado 24 de abril, el cuadragésimo octavo aniversario de la creación de esa prestigiosa Unidad, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile envió un muy cordial saludo al Coronel Sr. Belisario Vega Hermosilla, Prefecto de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile, donde se le manifestó nuestras más sinceras felicitaciones

Nuestro presidente se permitió hacer extensivos estos especiales saludos por intermedio del señor coronel Vega, a todos los valiosos integrantes de la hoy Prefectura Aérea, que orgullosos por sus raíces que datan de junio de 1948, surcan los cielos de Chile custodiando nuestra tierra y salvando vidas, a quienes desea toda clase de éxito y ventura personal.

¡FELIZ ANIVERSARIO y MUCHAS GRACIAS POR SU GENEROSA ENTREGA Y SERVICIO POR CHILE!



❖ ***Directorio y socios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas recordaron un nuevo aniversario del Club Aéreo de Santiago***

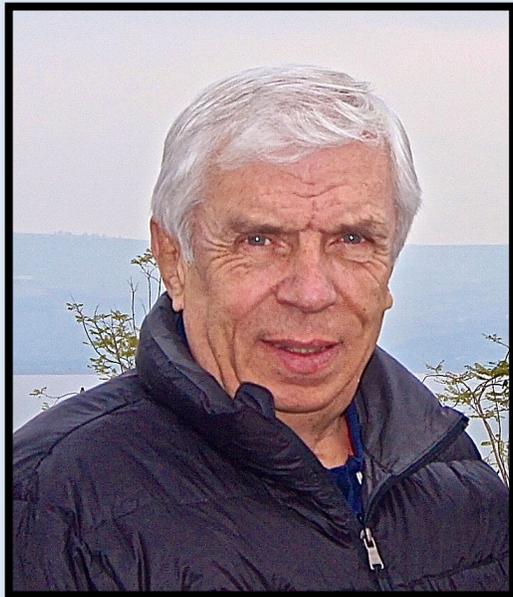
En un simbólico acto y conectados a “larga distancia”, se motivó el recuerdo de un nuevo aniversario de la creación del Club Aéreo de Chile el 5 de mayo de 1928, entidad antecesora del actual Club Aéreo de Santiago (1964), que se iniciara bajo la presidencia del comandante Arturo Merino Benítez.

No queriendo dejar pasar este importante hito para la historia aeronáutica nacional, nuestro directorio en contacto con otros muchos socios, acordaron enviar los correspondientes saludos a su presidente don Roberto Rozas Stage, directores y socios del Club Aéreo de Santiago.

Lamentando la imposibilidad técnica y de comunicación que afectó a nuestra corporación durante las últimas semanas, su presidente don Norberto Traub, procedió a comunicarse telefónicamente con el C.A.S., y exponer la situación indicándole el deseo de saludar a todos los integrantes de esa importante entidad, situación que ahora reiteramos por este medio.

¡Desde la distancia...***Feliz Aniversario queridos amigos!***

"En silencio se alejaron"



Oscar Pinochet Domenech (Q.E.P.D.)

Oscar Pinochet Domenech

"En final corto"

Siendo un muchacho, postuló y obtuvo su ingreso a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado".

Establecimiento del cual en 1954 egresó con 17 años de edad portando su nombramiento de subteniente de la rama del aire y el título de piloto de guerra.

Tal vez el oficial más joven que se haya recibido de aquel crisol, donde se forman los oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Por ello sus compañeros de curso con afecto lo apodaban "Mocoso".

Tras su paso por algunas unidades de combate de la Fuerza Aérea de Chile, la superioridad lo destinó como instructor de vuelo a la Escuela de Aviación, donde fueron muchos los que bajo su atenta mirada ganaran sus alas de piloto y hoy en silencio lloran su partida.

Al dejar el arma aérea supo labrarse una sólida posición en la vida civil, llegando a ser un prestigioso empresario en el ámbito de la aviación mundial.

Posición desde la cual su mano generosa siempre se extendió a quien a él recurriera, o a cuanta institución de bien público a su puerta llegara a golpear. Especial preocupación demostraba por quienes habíamos sido sus alumnos, teniendo siempre la palabra cariñosa hacia nuestras familias y el consejo oportuno cuando aquel se le solicitaba.

Enterado de la existencia de nuestro instituto, cada vez que le pedimos ayuda en nuestras investigaciones históricas, de inmediato nos aportaba sus conocimientos. Asimismo, muchas veces, durante la Feria Internacional del Aire y del Espacio, donde era conocido y respetado a nivel internacional, bastaba una intervención suya ante grandes corporaciones extranjeras, para que las puertas se nos abrieran de par en par.

Radicado en los Estados Unidos de Norteamérica, con estoicismo supo hacer frente a un diagnóstico médico de muy incierto pronóstico, sin dejar por ello que su espíritu se abatiera. Por el contrario, nunca hacía mención del mal que lo aquejaba y siempre se le veía optimista.

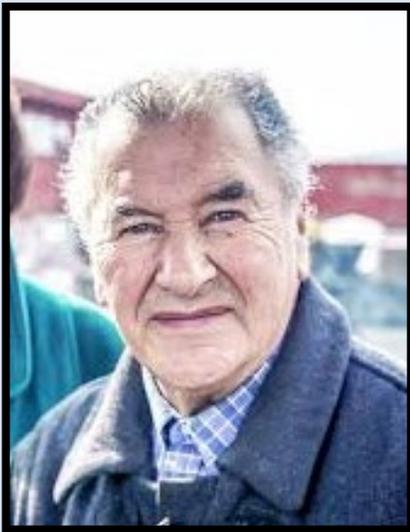
No hace mucho, nuevamente en nuestra patria, sin mencionarlo, nos llamó para lo que ahora comprendemos era despedirse y al comentarle que muchos de nosotros por edad y salud, ya estábamos ingresando "de base a final", respondió; "yo estoy en final corto".

No sospechábamos que desde la torre celestial, ya le habían puesto luz verde autorizándolo para aterrizar.

Sergio Barriga Kreft

Sergio Millar Soto

" la lluvia de abril lloró por uno de sus hijos"



Sergio Millar Soto (Q.E.P.D.)

Sergio era más que un enamorado de la historia aeronáutica. Era ese hombre activo y desinteresado amigo, además de prolífico columnista e investigador que nos distinguió compartiendo sus conocimientos sobre esa ardua y a veces desconocida historia de la conquista aérea desarrollada en el Sur Austral.

Servidor llano y siempre acogedor, enfocó sus destrezas y esfuerzos para investigar y escribir sobre la historia de sus raíces en una de sus mayores y más conocidas obras: La Conquista de Aysén, con la que remeció el ambiente historiográfico de Aysén en los años ochenta y que en 2017 ya publicaba su tercera edición.

Otras de sus muy leídas obras fueron "Crónicas de Melipulli", "Historia del Deporte en Puerto Montt" (*en colaboración con Armando Díaz*), "Una Década de Temporales Teatrales", "Memorias y Cartas de Colonización de Aysén", pero quizás sean sus trabajos de la historia aérea nacional, titulados "Caballeros del Aire Austral", "Espíritu Chamizano" y "De Alaska al Cabo de Hornos", las publicaciones más reconocidas, ya que éstas abordaron profusamente la historia de la aeronavegación sureña, aportando a la historia aeronáutica austral, importantes y muchas veces desconocidos antecedentes sobre los primeros ejercicios en su desarrollo. Hechos todos, que le valieron en diciembre de 2002, el reconocimiento por parte de la Fuerza Aérea de Chile con la Cruz Al Mérito Aeronáutico, distinción que recibió entre otros muchos premios.

Nuestro muy querido socio y amigo Sergio, era un habitual colaborador de nuestra revista Aerohistoria, lo que nos permitía conversar continuamente con él y disfrutar de su siempre animado espíritu, por lo que grande fue el impacto de todos los socios al enterarse que la pasada noche del 23 de abril, repentina y lamentablemente fallecía en el Hospital de Puerto Montt.

Hacemos llegar a su querida señora, hermana y familiares, nuestro más sentido pésame y sentimientos de cariño.

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

UAS EN EL CONFLICTO MODERNO: UNA VISIÓN AMPLIADA

Maximiliano Larraechea Loeser
Director Ejecutivo del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales

INTRODUCCIÓN

Los sistemas de aeronaves no tripulados (UAS) se han desplegado en todas las instituciones militares, comprendiendo desde los micro-UAS de mano hasta sistemas tácticos de tamaño mediano y aeronaves pilotadas (RPA) totalmente desarrolladas. Al mismo tiempo, el mercado civil ha sido testigo de un crecimiento exponencial de aparatos cada vez más pequeños, destinados al uso público y el recreativo. Sin embargo, el ámbito del uso recreativo y su desarrollo increíblemente rápido, ha llamado la atención de las instituciones de aplicación de la ley y a las comunidades de protección de la fuerza militar, debido al aumento del uso indebido de "drones" "comerciales fuera de la plataforma" (COTS) cerca o en aeropuertos, eventos públicos e instalaciones militares. En ese sentido, Chile a través de su Dirección General de Aeronáutica Civil dependiente de la Fuerza Aérea, fue pionero en el mundo al implementar una norma que regula el uso de RPAs en espacios públicos, pero eso es claramente insuficiente para dar por solucionado el problema.

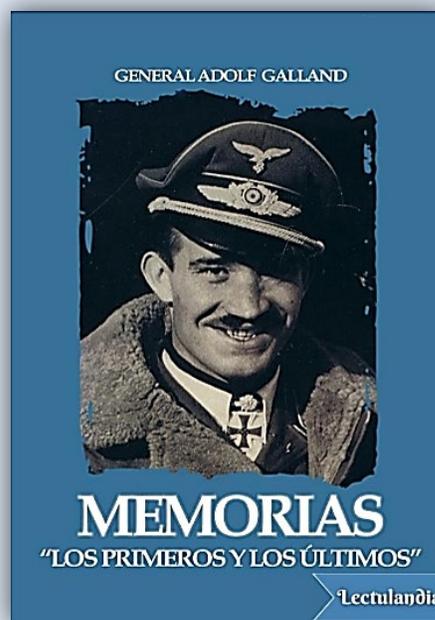
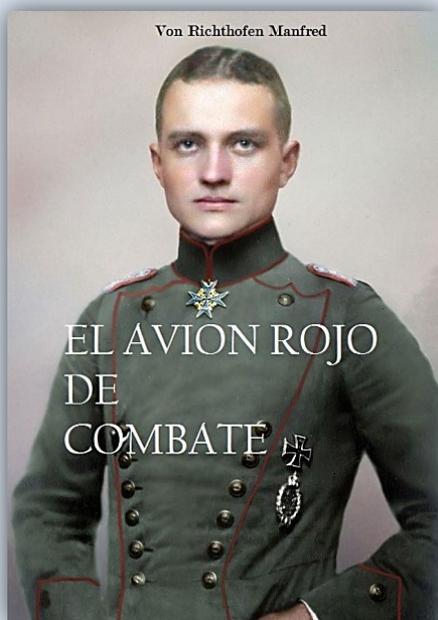


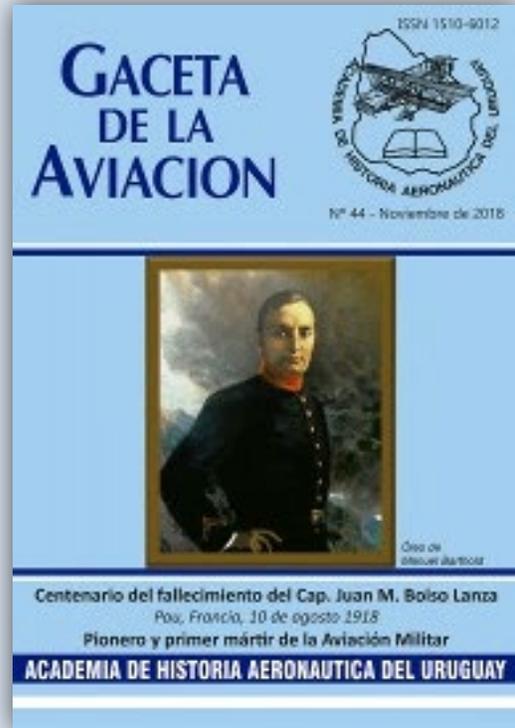
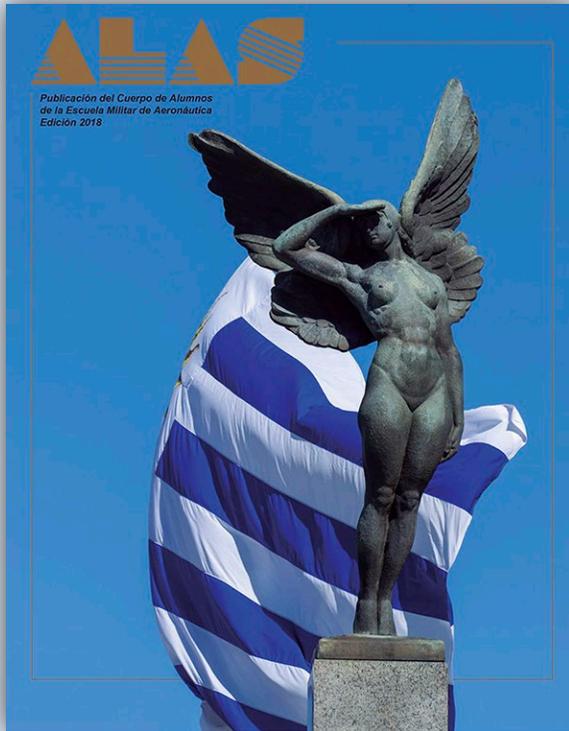
A nivel mundial, varios actores de la industria reaccionaron a la demanda emergente de capacidades para defenderse contra estos COTS UAS mediante el desarrollo de sensores y medios activos Contra-UAS (C-UAS). Estos sistemas están diseñados específicamente para detectar, rastrear y enganchar aparatos voladores bajos, lentos y pequeños (LSS), que van desde sistemas portátiles hasta modelos montados en vehículos. Los Estados Unidos representan el más completo avance en el tratamiento de este problema. En Europa, la OTAN también reaccionó a esta nueva amenaza realizando una serie de estudios centrados

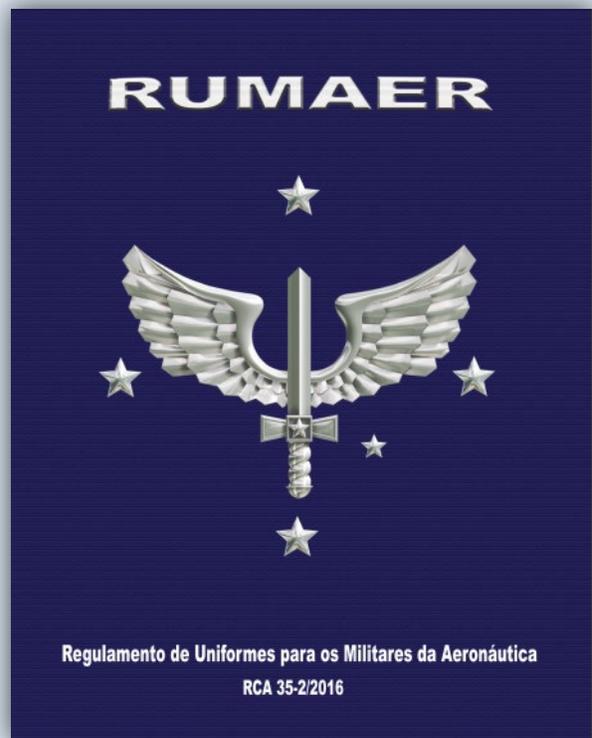
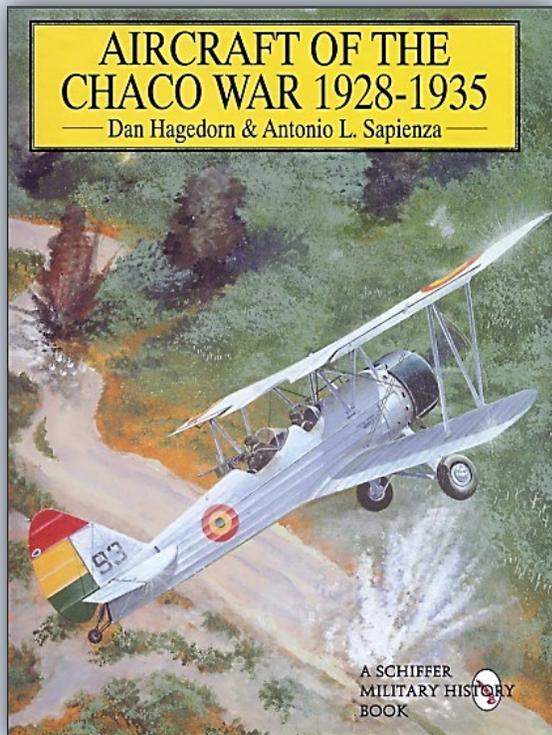
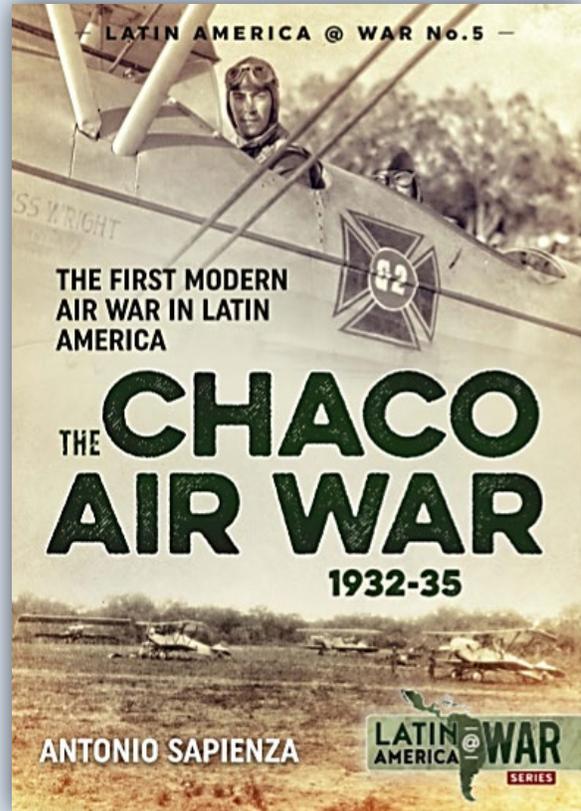
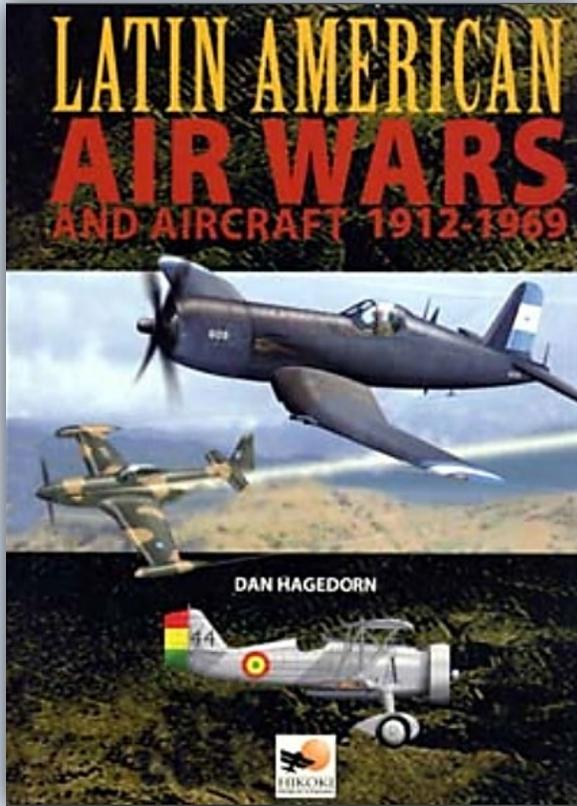
- ❖ *En abril, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual algunas interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga.*

Muchas gracias a todos quienes han aportado con un muy útil, interesante y benéfico material.

Interesante artículo escrito por nuestro socio Maximiliano Larraechea Loeser, Director Ejecutivo del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales.







IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

- Al recordar el pasado lunes 13 de abril, un nuevo aniversario del lamentable fallecimiento de Luis Alberto Acevedo, quien fuera el primer mártir de la aviación nacional, hemos recibido con gusto esta interesante reseña histórica, enviada por uno de nuestros apreciados amigos “primerinos”, don Aristóteles Miranda Escobar, la que reproducimos con enorme orgullo y emoción.

Luis Alberto Acevedo Acevedo

Connotado deportista perteneciente al club de ciclismo “Cóndor” y luego “Estrella de Chile”, quien entusiasmado por los vuelos que realizara César Copetta y más tarde el piloto Bartolomé Cattaneo, decidió ir a estudiar aviación a Francia en 1911, uniéndose a los cursos de vuelo impartidos en la Escuela Blériot, en París.



Acevedo en sus tiempos de ciclista. Segundo de izquierda a derecha

Aunque inicialmente recibió el apoyo económico de su madre, ello no le fue suficiente y fue apoyado por su amigo también ciclista y luego aviador Clodomiro Figueroa Ponce.

Acevedo regresó a Chile, el 7 de marzo de 1912, con un monoplano Blériot XI y el francés Pierre Coemme, un mecánico especialista en motores de aviación. En sus inicios tuvo algunos problemas con la altura de los árboles del parque, cayendo a tierra, sin mayores consecuencias para él, pero su avión sufrió cuantiosos destrozos los que debieron ser minuciosamente reparados.

“Posteriormente vuela en Batuco para los periodistas, que quedan asombrados por la pericia del aviador. El 11 de mayo Acevedo hace su primera presentación ante el público del Club Hípico con un vuelo que causó sensación, siendo llevado en andas por los asistentes al término de su aterrizaje.

Es el inicio de su carrera, con altos y bajos que le llevará a recorrer el norte y sur del país, donde tendrá problemas con sus socios y donde la falta de dinero será una constante en su corta vida de aviador.

Pero Acevedo es tenaz y como última instancia decide hacer el raid Concepción, Talca, Santiago, a pesar de que su avión no está respondiendo del todo bien.

El 13 de abril de 1913, a un año de haber armado su primer avión en el parque, sucede lo inevitable, el Bío Bío será su tumba, una falla de la hélice será la responsable de que no pueda iniciar su raid siquiera.”¹



La Historia Primerina se hace una, con la tragedia de Luis Acevedo

Corría el mes de abril de 1913, la Primera celebraba sus 30 años de fundación. El sábado 12 con un concierto y repartición de premios en el Teatro Concepción (extinto teatro en Barros Arana lado Mall del Centro).

El domingo 13, a los sonos de una banda de clarines, se acompañó a la Primera desde su Cuartel de Salas 347 hasta la Plaza Independencia, en donde se realizó un ejercicio general. Terminando este ejercicio con un desfile ante las demás compañías del Cuerpo de Bomberos de la ciudad(en ese entonces solo cuatro compañías).

¹ Alarcón Carrasco, Héctor. *Luis Alberto Acevedo: Primer Aviador Chileno*



Ejercicio general del Cuerpo de Bomberos de Concepción. 13 de abril de 1913
Atrás se aprecian las torres características de la antigua catedral de la ciudad, destruida con el terremoto de 1939.

Posteriormente, se dirigieron hasta el Club de Regatas Arturo Prat, ubicado en la laguna “Las 3 Pascualas”. En este ahora extinto hermoso sitio de la época, se desarrolló el “banquete” que el Directorio del Cuerpo de Bomberos ofreció a las compañías para celebrar los 30 años de la Primera Compañía.

Pasado el mediodía y cuando se iniciaba el almuerzo, se realizó el anuncio del accidente del aviador Luis Acevedo en riberas del Bio Bío en las cercanías de la localidad de San Pedro, frente a Concepción.

Haciendo gala de su nombre y noble estirpe de caballeros del fuego, los *primerinos* acudieron raudos al rescate del aviador, quien aparentemente había fallecido instantáneamente al caer al río.

Rápidamente recuperaron su cuerpo junto a la Policía, el que fue trasladado a la 1ra. Comisaría, lugar desde donde instantes después, los bomberos de la Primera Compañía llevaron su cuerpo para depositarlos en una improvisada capilla ardiente erigida en su cuartel.

El examen médico había revelado las siguientes observaciones: *el aviador sufrió la fractura de una pierna a la altura de la tibia, el desquiciamiento del hueso del talón de la misma y una grande aunque*

superficial herida en uno de los muslos, producida por una astilla. Según opinión de los médicos, Acevedo habría sido víctima de un ataque cerebral y perecido por efecto de una explosión.²



***La capilla ardiente que se erigió en la 1ra. Compañía de Bomberos.
La corona que está sobre la urna fue pedida por el capitán Manuel Ávalos Prado. A la derecha, está la alcancía que se colocó para recibir las erogaciones a favor de la viuda de Acevedo.***



El tren que condujo los restos desde Concepción a Santiago, llegando a la Estación Central

² Revista Sucesos, abril de 1913



Sociedades obreras y deportivas forman parte del cortejo que acompañó a los apoteósicos y masivos actos fúnebres rendidos ante los restos del aviador en Santiago. 1913



Una delegación de la Primera Compañía de Bomberos de Concepción, liderados por su Director Aristóteles Miranda E., quienes como hace 100 años atrás, estuvieron presentes ahora para la ceremonia aniversario del trágico fallecimiento del primer mártir de la aviación chilena, Luis alberto Acevedo. Abril de 2013

- Con el fin de hacer más llevadero este período de cuarentena al que estamos todos sometidos, seis asociaciones y fundaciones aeronáuticas de España han decidido unir sus fuerzas para compartir y difundir contenidos culturales, en su mayoría relacionados con la Aviación (con interesantes excepciones).

Asociación Amigos del Museo del Aire (AAMA)
Asociación Aviación Internacional Recreativa Española (AIRE)
Fundació Aeronàutica Mallorquina (FAM)
Fundación Infante de Orleans (FIO)
Museo Aeronáutico de Málaga
Sociedad Aeronáutica Española (SAE)

Programa previsto para la semana del 11 al 17 de mayo

(a) Lunes 11 de mayo 19:30 h

"1785 motivos por los que hasta un Noruego querría ser Español. Mejoremos nuestra autoestima – Proyecto 1785" por Raúl Peralba y José María Moya

(b) Martes 12 de mayo 19:30 h

"El Aeropuerto de Teruel: Un modelo de aeropuerto en la Crisis del Covid-19a" por Alejandro Ibrahim

(c) Sábado 16 de mayo 19:30 h

"Los Jacob 52 y sus Yak" por Emilio Ranz

El ciclo de conferencias comenzó el día 24 de marzo y fueron grabadas. En el siguiente enlace puede acceder a los videos correspondientes, así como ver el calendario completo de las programadas hasta el 4 de junio

[Ver programa completo](#)

SU COOPERATIVA EN TODAS LAS REGIONES DEL PAIS

OFICINAS EN REGIONES

Arica:	(58) 2258 845
Iquique:	(57) 2410 166
Calama:	(55) 2538 065
Antofagasta:	(55) 2284 781
Copiapó:	(52) 2212 848
La Serena:	(51) 2216 730
Isla de Pascua:	(32) 2551 976
Quillota:	(33) 2318 873
Quintero:	(32) 2934 885
Viña del Mar:	(32) 2697 026
Valparaíso:	(32) 2259 742
Quilpue:	(32) 2956 589
Los Andes:	(34) 2408 286
Rancagua:	(72) 2226 574
Curicó:	(75) 2321 579
Talca:	(71) 2224 824
Chillán:	(42) 2222 682
Concepción:	(41) 2794 290
Los Ángeles:	(43) 2324 925
Talcahuano:	(41) 2557 695
Temuco:	(45) 2231 626
Valdivia:	(63) 2343 804
Osorno:	(64) 2315 007
Puerto Montt:	(65) 2313 750
Castro	(65) 2532 436
Coyhaique:	(67) 2252 007
Punta Arenas:	(61) 2248 992

OFICINAS EN SANTIAGO

República:	(2) 2692 4000
El Bosque:	(2) 2692 4000
Cerrillos:	(2) 2557 4109
La Florida:	(2) 2580 7716
Las Condes:	(2) 2342 8300



HORARIO DE ATENCIÓN

Lunes a Jueves: 09:00 a 14:00 hrs.
y de 15:00 a 18:30 hrs.

Viernes: 09:00 a 14:00 hrs.
y de 15:00 a 17:30 hrs.



ATENCIÓN TELEFÓNICA (+562) 2692 4000

Lunes a Jueves: 09:00 a 19:00 hrs.
viernes: 09:00 a 17:30 hrs.

Si desea comunicarse a un Anexo en particular, marque Opción 5 y el Anexo.



ATENCIÓN EN LINEA

Si desea realizar consultas, contacte a nuestras ejecutivas de Contact Center al mail contactos@capual.cl.

Si requiere confirmar pago mediante Transferencia Electrónica, escribanos a pago@capual.cl.

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

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

01/05/1917: El joven Teniente 2º del Royal Flying Corps, señor Eyre Percival Morris Reynolds, ciudadano nacido en Valparaíso el 28 de octubre de 1893, hijo del matrimonio inglés de Carlos Morris y Elena Reynolds residentes en la porteña ciudad, fue derribado tras haber abatido anteriormente a cinco aviones enemigos, mientras volaba un avión BE2e en una patrulla de observación de artillería sobre Wancourt, en Francia.



Páj. 245

Registro de NACIMIENTOS en la Circunscripción de *El Puerto*, número del

FECHA DE LA INSCRIPCIÓN.	NOMBRE Y SEXO DEL NACIDO I FECHA I LUGAR DEL NACIMIENTO.	NOMBRE, NACIONALIDAD, PROFESION I DOMICILIO DE LOS PADRES, CUANDO PUEREN DECLARADOS.	NOMBRE, EDAD, PROFESION I DOMICILIO DEL COMPARECIENTE, I TESTIGOS DE SU IDENTIDAD.
3	<p>nombre <i>Morris Reynolds</i></p> <p>sexo <i>masculino</i></p> <p>fecha <i>28 de octubre de mil ochocientos noventa i tres</i></p> <p>lugar <i>Valparaíso</i></p>	<p>Padre.</p> <p>nombre <i>Carlos Morris</i></p> <p>nacionalidad <i>Inglés</i></p> <p>profesion <i>Comerciante</i></p> <p>domicilio <i>Indicada</i></p> <p>Madre.</p> <p>nombre <i>Elena Reynolds</i></p> <p>nacionalidad <i>Inglésa</i></p> <p>profesion <i>Labrador</i></p> <p>domicilio <i>Indicada</i></p>	<p>Compareciente.</p> <p>nombre <i>Carlos Morris</i></p> <p>edad <i>veintidós años</i></p> <p>profesion <i>Indicada</i></p> <p>domicilio <i>Indicada</i></p> <p>Testigos de su identidad.</p>

El biplano que piloteaba Morris recibió un impacto directo de un obús matándolo a él y a su Observador de origen canadiense, señor Teniente Pfrimmer, Artillero voluntario de Reserva. Ambos están enterrados en el Warlincourt Halte British Cemetery, ubicado en Francia.

01/05/1982: Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. A las 4.40 hrs., un bombardero Vulcan de la Real Fuerza Aérea inglesa ataca la entonces BAM Malvinas y comienza la primera batalla aeronaval del conflicto del Atlántico Sur. El aeródromo operado por hombres de la Fuerza Aérea Argentina no es neutralizado, pero sufre las primeras bajas luchando contra las fuerzas británicas.

02/05/1945: A las 6:00 horas de la madrugada, el clarín anunciaba el izaje de la bandera mexicana en el campamento Clark Field, en Porac, Filipinas. Era la primera y hasta ahora, única vez que esa bandera ondeaba en el extranjero por un hecho de guerra.

Los casi 300 hombres que conformaban el Escuadrón de Pelea 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, saludaban a la enseña patria mientras iniciaban sus acciones al lado de los aliados para liberar a las Islas Filipinas del Imperio Japonés. Hombres y máquinas vieron acción hasta finales de agosto de aquel 1945, donde cinco pilotos ofrendaron su vida a bordo de sus respectivos aviones *Republic P-47 "Thunderbolt"*, en distintas acciones.



Algunos de los aguerridos pilotos del Escuadrón de Pelea 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana

02/05/1952: Perece el padre de la aviación panameña, Marcos A. Gelabert al mando del avión Cessna bimotor, matrícula RX-152 “El Paco” propiedad del coronel José A. Remón C. al estrellarse cerca de Calobre, Provincia de Veraguas.



Aracena y Seabrook en su histórico viaje

02/05/1972: Fallece el General del Aire, señor Diego Aracena Aguilar. Nacido el 12 de noviembre de 1891, en su carrera aeronáutica le correspondió ocupar altos cargos, así como también el efectuar un raid aéreo desde Santiago a Río de Janeiro (1922) llevando el saludo del Presidente de Chile al Brasil en el Centenario de la Independencia brasileña. Esta hazaña aérea se constituyó para esos años en uno de los más extensos recorridos realizados en América.

Diego Aracena fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional desde diciembre de 1932 a diciembre de 1938.

03/05/1925: Se efectúa el primer correo aéreo a Puerto Rico. A bordo del dirigible “USS Los Angeles” procedente desde Lakehurst, New Jersey U.S.A. hasta Mayagüez, Puerto Rico, en donde se encontraba el buque nodriza USS Pakota.



Dirigible U.S.S. “Los Angeles” fotografiado en Panamá (1929)

03/05/1927: Se da inicio a los servicios correo aéreo de la Compañía de Aeronavegación de propiedad del ciudadano francés residente en Valparaíso, Louis Testart Basse. En un acto revestido de gran solemnidad y con numerosos invitados fue bautizado su primer avión, un monoplano Morane Saulnier con el nombre de “Cóndor”. La ceremonia se llevó a cabo en el improvisado aeródromo de Santa Julia, ubicado en la Avenida José Pedro Alessandri esquina callejón de los Plátanos. La histórica cita contó con la presencia del entonces primer Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas y su ayudante el presbítero Bernardino Abarzua Troncoso.

03/05/1962: Con esta fecha es otorgada la personalidad jurídica del Círculo de Pilotos de Chile, la que con posterioridad en el mes de marzo de 2013, cambia su denominación a Asociación de Pilotos de Chile.

03/05/1975: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°24. Con asiento en la Base Aérea de "Chucumata", de Iquique. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Juan Becerra González.

04/05/1927: Se crea la Dirección General de Aeronáutica Argentina, sobre la base del personal y elementos de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército. Ésta será el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo relativo a la aeronáutica, a partir de esta fecha y hasta el 14 de julio de 1937.

04/05/1951: Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP N° 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la trágica muerte del gran Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

04/05/1955: Aerovías Panamá Airways (APA) inicia sus vuelos vuelo hacia Miami, EE.UU., en DC-6.



05/05/1793: El inventor español, don Diego Marín Aguilera, nacido hacia 1758 en la localidad de Coruña del Conde ubicada a unos 26 km al nordeste de Aranda de Duero (Burgos, España), realiza un vuelo nocturno de "431 varas castellanas" (unos 360 metros) con un artefacto de armazón metálico y recubierto de plumas (un ornitóptero). Se cuenta que el motivo de la caída fue la rotura de un perno que movía las alas.

05/05/1928: Nace en Santiago el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aero Club de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus activas funciones a mediados de los años 20. Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929. Su Actual sucesor es el **Club Aéreo de Santiago**, entidad que cumple 92 años de vida. ¡¡MUCHAS FELICIDADES!!

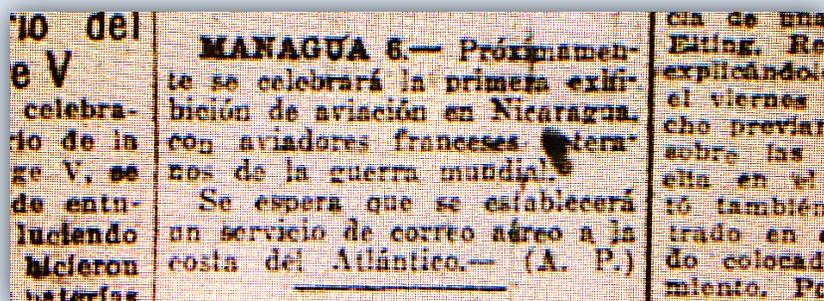
06/05/1914: Ángel Salvador Adami, fue un periodista, fotógrafo y piloto pionero en la aeronáutica uruguaya. Realiza su primer vuelo en un biplano Farman en la escuela de San Fernando.

Realizó los estudios de aviación en Buenos Aires graduándose el 21 de junio de 1914 con el brevet de piloto aviador N°51, siendo el primer piloto civil graduado en el aquellos años. Fue director de la Escuela Civil de Aviación que tuvo su sede en el barrio Melilla de Montevideo, donde actualmente se ubica el Aeropuerto que lleva su nombre.



Ángel Adami junto a su joven instructor Ricardo Detomasi

06/05/1925: El diario El Mercurio de Santiago de Chile, anuncia la que sería la primera exhibición aérea en Managua, Nicaragua. Al igual informa sobre el establecimiento de un Servicio de Correo Aéreo a la costa atlántica.



06/05/1930: Pan American inicia sus vuelos desde Maiquetía, en donde arrendaron a la Familia Luy una franja de terreno para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina para atender a los arriesgados pasajeros, hoy Aeropuerto Internacional de Maiquetía en Venezuela.

07/05/1910: Primer vuelo de un aeroplano en Cuba. Por breves minutos se elevó en el espacio, el francés André Bellot, en un biplano Voisin de 60 Hp. El aparato salió del Hipódromo de Almendares (actual Municipio Playa) y cayó estrepitosamente, pero sin graves consecuencias.

07/05/1947: Creación Club Aéreo de Illapel. Ubicado en la Región de Coquimbo, se encuentra al nor este de la ciudad de Los Vilos.

07/05/1952: Creación del Club de Planeadores de Valparaíso, ubicado en el hermoso aeródromo de Olmué, Chile. Su primer presidente fue don Heriberto Schmutzer Schneider.

07/05/1927: En la capital del Estado brasilero de Río Grande do Sul, se realiza la asamblea general de la fundación de la sociedad anónima, “Viação Aérea Río Grandense – VARIG”.

07/05/1925: Durante un vuelo efectuado en el aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, el capitán Oscar Herreros piloteando un Vickers de 200 HP, bate el record sudamericano de altura con pasajero, alcanzando los 8.100 metros.

08/05/1928: El que fuera uno de los aviadores norteamericanos más conocidos de la Segunda Guerra Mundial, James Harold "Jimmy" Doolittle, efectúa un raid Santiago de Chile – Mackenna - Palomar en Buenos Aires, a bordo de un biplano Curtiss Hawk. En este circuito, Doolittle transportó además correo Aéreo.

09/05/2006: Por sanción presidencial, el nombre del Mariscal del Aire del Brasil, Alberto Santos Dumont, fue inscrito en el Libro de los Héroes de la Patria, trabajo mantenido en el Panteón de la Patria en Brasilia.

10/05/1929: La Asamblea Nacional Ecuatoriana autoriza al Poder ejecutivo la construcción de un aeródromo para la ciudad de Guayaquil.

10/05/1950: Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de Chile, SAR. Entidad coordinadora de las acciones de búsqueda y rescate ante una situación de emergencia aeronáutica o de otro tipo. Dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, actúa como enlace y planificador de misiones, asignando los medios materiales y humanos según las prioridades del momento. En su origen era parte del antiguo "Comando de Unidades Aéreas", bajo el mando del General de Brigada Aérea (A), señor Gregorio Bisquertt Rubio.

11/05/1929: Se inicia en la Escuela de Aviación de El Bosque, el primer curso regular de vuelo del Club Aéreo de Chile con nueve alumnos, de los cuales Raúl Besa, Jorge Fernández, Oscar Palacios, Oscar Rivas y Jorge Rodríguez recibieron el título de piloto de Turismo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.). Sus instructores fueron el Capitán Rafael Sáenz y los tenientes Gregorio Bisquertt y Humberto Díaz, agregándose luego el Capitán Carlos Montecinos.

11/05/1942: Ingreso del Primer curso de Cadetes de la Escuela de Aviación Capitán Avalos. El 17 de abril de 1942, la Escuela llama a postular a jóvenes Universitarios y de Humanidades para ingresar directamente al Plantel. Los alumnos anteriores eran egresados de la Escuela Militar o Naval que recibían en la Fuerza Aérea de Chile solo sus cursos de vuelo. Dentro de los 77 primeros cadetes, de entre los cuales estuvo nuestro distinguido socio señor, Jorge Pérez Sazié.

12/05/1919: Se bautiza el primer avión de propiedad del gobierno cubano, con el nombre de "Sunshine".

12/05/1952: Fallece en la ciudad de Quito, el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Elia Antonio Liut Giust. Este piloto de origen italiano, fue quien llevó a cabo el primer vuelo postal sobrevolando los Andes ecuatorianos desde Guayaquil a Cuenca, hazaña que realizó el 4 de noviembre de 1920.

12/05/1957: Creación Club Aéreo de Salamanca. Ubicado dentro de la Provincia del Choapa, en la Región de Coquimbo, Chile.

13/05/1930: Arriba a la ciudad brasilera de Natal, desde de San Luis en Senegal, el aviador francés señor Jean Mermoz, pilotando un avión monomotor Latécoère 28. El viaje significó el primer vuelo comercial que atravesaba el Atlántico Sur sin escalas y tuvo una duración de 21 horas.

13/05/1991: Creación del Centro de Estudios Aeronáuticos y del Espacio, CEADE. Entidad encargada de estimular el interés nacional por los temas relativos al Aire y el Espacio, mediante la investigación, publicación y realización de encuentros académicos relativos a temas relacionados, en lo tecnológico y científico, como en lo estratégico y en lo económico. Su primer director fue el General de Brigada Aérea (A), señor Leopoldo Porras Zúñiga.

Este organismo, que realizara fructíferas labores hasta el año 2000, ha sido reemplazado en sus funciones por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales (CEEA), cuyas tareas y objetivos han sido ampliadas de manera de crear un instrumento especial para aportar, participar y proyectar la visión de la Fuerza Aérea y el conocimiento inherente a su quehacer para contribuir a la seguridad, al desarrollo nacional y a la proyección internacional del Estado de Chile.

14/05/1914: Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace algo más de 100 años atrás mediante la ley N° 162 del Gobierno Portugués.

14/05/1929: Con la partida de un avión de la entonces Pan American Grace Airways Corporation desde Miami, U.S.A. hasta Mollendo en el Perú, se da inicio al llamado "Primer vuelo aeropostal" que uniría ambas Américas. Las escalas previstas fueron en Buenaventura, Colombia; Esmeralda y Guayaquil en Ecuador y Talara, Trujillo, Lima y Mollendo en el Perú.

Ayer se inició el servicio de correo aéreo a Sud América

Un avión de la Panamerican salió de Miami (Florida), inaugurando el servicio, con destino a Mollendo, y con escalas en Panamá, Colombia y Ecuador.— Volando sólo de día se hará el trayecto en 6 días.— Esta es la ruta postal aérea más larga del mundo.

MIAMI, (Florida) 14.— En la mañana de hoy, a las 8 horas, un avión de la "Pan American Airways Corporation", ha iniciado el primer vuelo aéreo postal que unirá ambas Américas.

Su último puerto de destino será Mollendo en la República del Perú, que dista 4 mil 487 millas de Miami, y por lo tanto esta es la línea aérea postal más larga del universo.

Se espera que el viaje sea efectuado en el término de seis días, efectuando los vuelos solamente durante las horas del día.

La partida de este avión postal de la "Pan American Airways", inaugura el servicio aéreo postal semanal, entre los pueblos comprendidos hasta el puerto peruano de Mollendo. El correo aéreo par-

ximo viernes. En este punto el correo de que es portador será confiado a un avión del servicio regular de la "Pan American Grace Airways Corporation", que cada viernes llega a la Zona del Canal de Panamá, procedente de la América del Sur.

Las escalas que el avión postal efectuará durante su vuelo en la América del Sur, serán Buenaventura en Colombia, Esmeralda y Guayaquil en el Ecuador, Talara, Trujillo, Lima y Mollendo en la República del Perú.—(United).

HOY SE INAUGURA EL CORREO AEREO EN NICARAGUA

MANAGUA, 14.—El Presidente de la República señor Moncada, inaugurará el próximo miércoles, a las 6.30 horas, el servicio aéreo

Este correo aéreo partirá hacia Miami, aterrizando en Tela, (Belize y La Habana, iniciando así un servicio tres veces a la semana con Miami y Panamá, y el cual se efectuará diariamente antes del fin del año. Se economizarán por vía aérea 11 días para la correspondencia entre Managua y Nueva York.—(United).

EL CONGRESO SUD-AMERICANO DE LIMA SE CLAUSURÓ.

La próxima sesión será el año próximo en Santiago.

14/05/1930: Se autoriza la confección de las primeras estampillas aéreas oficiales destinado al franqueo de las encomiendas que transportaran los aviones de la Línea Aérea Nacional. Estas serían de los tipos de \$ 0.50 y de \$ 5.00 en los colores fijados en la Convención Postal respectiva y en la cantidad de 300.000 para la primera y de 500.000 para el segundo tipo.

14/05/1947: Peruvian International Airways (PIA), se convierte en la primera línea aérea latinoamericana que brindó servicios aéreos internacionales de itinerario uniendo América del Sur, América Central y América del Norte. Esta empresa aérea operó vuelos de itinerario cubriendo las rutas Lima-Panamá-La Habana-Washington-Nueva York y Lima-Antofagasta-Santiago de Chile. Su lema publicitario de la época fue “La avenida aérea de las Américas”.



14/05/1973: Se promulga la actual Ley General de Aviación Civil N° 5150, en Costa Rica.

15/05/1931: El Teniente aviador argentino, señor Claudio Armando Mejía, completó 203 loopings en 1 hora 20 minutos estableciendo, con esta marca, el récord de loopings consecutivos a esta fecha.

15/05/1941: Se crea el “*Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana*”, cuyo objetivo es promover la unificación de la aviación civil entre las Américas afiliada a la Escuadrilla Interamericana.

15/05/1944: Por Decreto Supremo N°334 se eleva a la categoría de regimiento a la hasta entonces Compañía de Ametralladoras, creándose con ello el *Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea*. Actualmente ubicado en la Base Aérea de Quintero, ha recibido distintas denominaciones desde su creación. Forma a los cuadros especializados en Defensa Antiaérea, así como el personal de Paracaidistas, Fuerzas Especiales y Defensa de Base.

Las raíces reales datan del mes de mayo de 1930, cuando se produce la separación entre la Maestranza y el Parque Central de Aviación.

Será la Orden Ministerial de fecha 16 de enero de 1931, cuando el entonces Grupo de Defensa Antiaérea pasa a ser una Unidad independiente del Parque Central de Aviación, formando el 12 de mayo de 1932 una Compañía de Ametralladoras cuyo primer Comandante fue el Teniente 1º (A), señor Gustavo Bonilla Rojas, quien junto a los siguientes Oficiales: Teniente 2º Ayudante señor

Alfredo Fernández R., Teniente 2º don Julio Valencia, Comandante de la Compañía de Ametralladoras, Teniente 2º Instructor don Víctor Nayarreta A., y los Alféreces Instructores señores Enrique Vera O. y Arturo Gómez L. le dieran su primera denominación.

Junto con este cambio de nombre, designándosele asimismo como “Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea”, se le otorgará en esta ceremonia el nuevo estandarte de la Unidad, sirviendo de madrinas las señoras de algunos de los señores generales, oficiales y suboficiales presentes. Como nuevo comandante fue designado el entonces Comandante de Escuadrilla (R.T.) Sr. Erick Riesle Barrón.

15/05/1953: Primer vuelo público de un helicóptero de la Fuerza Aérea en Chile. Se trata de un aparato Bell 47-D, el que al mando del Teniente 1º (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportan al señor Ministro de Defensa, General de Brigada don Abdón Parra Urzua a la Moneda.



Helicóptero Bell 47 D de la Fuerza Aérea de Chile, arribando a La Moneda.



Sello postal de Correos de República Dominicana emitido en el año 2018 en recuerdo del "Arquitecto de la institucionalidad aérea chilena"

17/05/1888: Nace el Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930), creador de la Línea Aérea Nacional (LAN), del Club Aéreo de Chile y de una extensa lista de logros que sentaron las bases de la institucionalidad aérea nacional.

Tras una fructífera carrera en la aviación chilena, lamentablemente, falleció el 2 de mayo de 1970 producto de un derrame cerebral.

En su recuerdo, el Presidente Salvador Allende envió al Congreso Nacional, el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley para que el aeropuerto de Santiago recordara su importante legado.

En la actualidad, el principal aeropuerto nacional, lleva mercedamente su nombre en reconocimiento al valioso y fructífero aporte a Chile que este aviador realizó en el campo aeronáutico.

17/05/1913: Este día, unos 50,000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.



Domingo Rosillo del Toro

Mientras tanto, Agustín Parlá Orduña, su rival en la conquista de un primer premio de \$10,000 ofrecido por el Ayuntamiento de La Habana, sufrió un doloroso revés en la hazaña que dos días más tarde también lo inmortalizaría al acuatizar en la Bahía del Mariel. Con una bandera a bordo que había estado en manos de José Martí, se vio obligado a desistir en el primer intento porque al despegar su hidropilano, el fuerte oleaje en los cayos, dañó los alambres que aseguraban sus alas.

17/05/1982: Se crea el Escuadrón de Transporte de la Fuerza Aérea de El Salvador. Su función es la de transportar personal hacia un lugar seguro durante una emergencia nacional.

18/05/1948: Se crea el Club Aéreo de Purranque, ubicado en la Provincia de Osorno, X Región de Los Lagos, Chile.

18/05/1951: Fallece en Montevideo, Uruguay, el señor Pablo Castaibert. Nacido el 11 de noviembre de 1883 en Sinacoubre, Francia. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina, fue gran impulsor de la industria aeronáutica de este país.

19/05/1923: Se redacta y emite el primer reglamento para la aviación civil de El Salvador.

19/05/1948: Creación del Grupo de Aviación N°8. Desde su creación, ha sido una de las unidades operativas más importantes de la Institución, contando con material B-25, B-26, DH-115 "Vampiro", Hawker Hunter, Mirage M5 Elkan y actualmente cazabombarderos F-16. Inicialmente basado en Quintero, opera desde 1955 en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta. Su primer comandante fue el Coronel de Aviación (A), señor Fernando Rojas Ortega.

20/05/1987: Creación de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.

22/05/1921: Primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, llevando pasajero. Los tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner en un avión De Havilland DH-9, desde Santiago de Chile hasta la ciudad de San Luis en Argentina.

22/05/1930: Primer cruce un dirigible que cruza el Atlántico llega a Sud América, llevando pasajeros, arriba a la ciudad de Recife en Brasil.



22/05/1941: Mediante el Decreto-Ley N° 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales (creadas el 20 de enero de 1941) se llamarán Fuerza Aérea Brasileira.

22/05/1942: En aguas del Brasil, un avión B-25 de la Fuerza Aérea de Brasil bombardea el submarino italiano Barbarigo, que atacara a un buque mercante. La fecha ha sido marcada como el Día de la Patrulla Aérea.

22/05/1955: Se inaugura el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, principal aeropuerto de Puerto Rico. Está situado en Carolina, a unos 5 km al sureste de la capital San Juan.

22/05/1960: Gran parte del sur de Chile, en especial la ciudad de Valdivia, fue el epicentro de un devastador terremoto de 9.5 grados Richter. Este mismo día, los aviones de la Fuerza Aérea de Chile dieron inicio a uno de los mayores Puentes Aéreos que este continente había conocido. Durante el operativo, la Fuerza Aérea de Chile realizó 489 vuelos, trasladando a más de 4 mil personas y cerca de 230 mil kilos de carga con sólo 10 aviones, de un total de 111 que llegaron de otros países. Del total de los traslados, cerca del 60% correspondió a esfuerzos de la aviación civil y militar nacional.



Piochas conmemorativas "Honoris Causa" otorgadas a los oficiales tripulantes y pilotos extranjeros respectivamente



*Medallones conmemorativos otorgadas a los pilotos civiles, autoridades y otros participantes del Puente Aéreo 1960
Acuñadas en la Casa de Moneda de Santiago. Cobre. 61mm.*

23/05/1960: Se instituye en Argentina, el "Día del Soldado Aeronáutico" en memoria del Precursor y Benemérito de esta nacionalidad, señor Pablo T. Fels, quien como soldado conscripto, el 23 de mayo de 1912 obtiene el brevet internacional de piloto aviador número 11, expedido por el Aeroclub Argentino.

23/05/1991: Con esta fecha se cambia la denominación del “*Arquivo Histórico da Aviação Militar*” (Archivo Histórico de Aviación Militar) creado por Decreto Ley 868 de 28 de diciembre de 1976, por el actual “*Arquivo Histórico da Força Aérea*” (Archivo Histórico de la Fuerza Aérea) dependiente de la Fuerza Aérea del Portugal.

24/05/1926: Los señores Bernardo Duggan y Eduardo Olivero, inician el raid Nueva York- Buenos Aires, en un hidroavión Savoia 59. Tocaron entre otros, Miami, La Habana, Puerto Prince, Puerto Rico, Guadalupe, Trinidad, Río de Janeiro y Montevideo. Formó parte de la tripulación el contramaestre, señor Ernesto Campanelli, experto y hábil mecánico. Después de haber cubierto unos 14.570 km. arribaron triunfantes a Buenos Aires el 13 de agosto de 1926, dando ejemplo de una fortaleza física y moral extraordinarias.

25/05/1908: Como prueba para obtener su título de globonauta, el Ingeniero argentino, señor Horacio Anasagasti acompañado del Ingeniero, señor Eduardo Newbery, efectúan una ascensión en el globo bautizado "Pampero" entre Belgrano y Lomas de Zamora, con una duración de 50 minutos.

25/05/1956: Aterriza en Punta Arenas un Douglas DC-6B de Lan-Chile al mando de los comandantes de aeronave señores Alfonso Cuadrado Merino y Jorge Jarpa Reyes, llevando abordo a S.E. el Presidente de la República General Carlos Ibáñez del Campo.

El motivo del viaje era inaugurar la pista 25 del aeropuerto “Chabunco” en construcción, permitiendo con ello que nuestra empresa bandera comenzara a prestar servicios a Punta Arenas con aquel material de vuelo, reemplazando a los nobles y ya veteranos Douglas DC-3. Tiempo más tarde se dio término a la construcción de las otras dos pistas y al edificio terminal del aeropuerto, el que posteriormente pasaría a denominarse "Presidente Carlos Ibáñez del Campo".



S.E. el Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo deposita una palada de cemento junto a la placa conmemorativa de la inauguración del aeropuerto, sobre la pista de Chabunco.

25/05/1958: Se inaugura en Chile, el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo realizado en el Centro de Instrucción Aeronáutica de Meteorología y Control de Tránsito Aéreo (actual Escuela Técnica Aeronáutica) ubicado en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

25/05/2007: Se firma un acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República Federativa de Brasil.

27/05/1932: La Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. que a partir de marzo de 1932 formó parte de la Pan American Airways adopta oficialmente el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación, cambiando nuevamente en 1944 a Compañía Cubana de Aviación. Más tarde el 25 de mayo de 1959 a Empresa Consolidada Cubana de Aviación o mejor conocida como la actual Cubana de Aviación S.A.

27/05/1953: Debido a que la Maestranza Central de Aviación, se encontraba en ese tiempo con su capacidad copada en cuanto a la mantención de aeronaves, y en una manera de centralizar los esfuerzos de trabajo de LAN y la FACH, el gobierno decidió impulsar la industria aeronáutica del país, creando la **Fábrica Nacional de Aeronaves - Chile (FANAERO)**, a través del DFL 101 publicado en el Diario Oficial de fecha 27 de mayo de 1953 del Ministerio de Hacienda, durante el mandato del General don Carlos Ibáñez del Campo, enmarcándose dentro de un plan conjunto con la CORFO.

“Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y en general con el fomento de las actividades aeronáuticas en el país.

Podrá además fabricar y comerciar, con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.”

Extracto Art.1 DFL 101, Diario Oficial

27/05/2011: Se inicia la operación y automatización de las franjas de progreso de vuelo en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sistema que hoy, se encuentra funcionando en muchos aeropuertos y aeródromos localizados entre el extremo norte y la Antártica Chilena.



Alejandro Yánquez Cerda

28/05/1910: En honor de la Marina de Chile, el Ingeniero argentino, señor Alberto R. Mascías, utilizando el aeróstato "Buenos Aires", efectúa una ascensión entre La Plata y Glew, de seis horas de duración, llevando como acompañante al Teniente 2º Navegante, señor Alejandro Yánquez Cerda, hermano de Carlos, quien fuera más tarde en noviembre de 1916, el primer piloto naval chileno.

Por esta travesía, Yánquez fue distinguido con una medalla de oro que lleva grabado el nombre del esférico "Buenos Aires", convirtiéndose en el primer "globonauta naval" chileno que registra la historia.

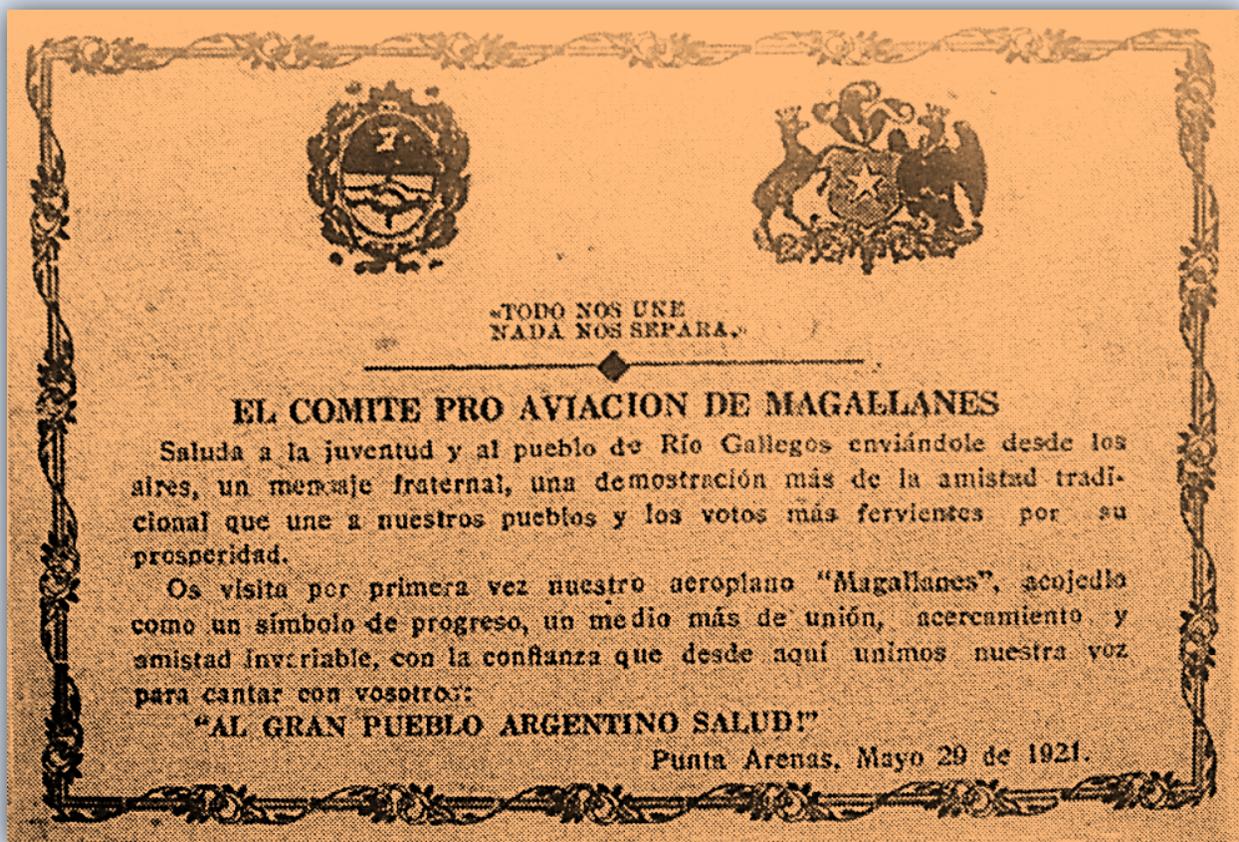
28/05/1919: En esta fecha se cumplen 100 años desde que el teniente aviador argentino, señor Benjamín Matienzo falleciera trágicamente en su intento de cruzar la cordillera de los Andes, convirtiéndose en el primer mártir en la conquista del cruce de los Andes.

“Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera”

Esta fue una de las últimas expresiones del teniente Matienzo antes de salir desde Mendoza. Para cumplir con esta tarea, había despegado desde el aeródromo de Los Tamarindos con un avión Nieuport 28 C1 de 165 HP. Su cadáver fue hallado a 4.000 metros de altura, en noviembre del mismo año frente a la Casa de las Minas, distante a 20 kilómetros del paraje de Las Cuevas.

29/05/1921: El Comité Pro Aviación de Magallanes encarga al piloto italiano Mario Pozzati una visita de “buena vecindad” a la localidad de Río Gallegos en Argentina, para lo cual se realiza el lanzamiento desde los aires de una serie de volantes con un fraternal saludo: **“TODO NOS UNE, NADA NOS SEPARA”**.

Tras una serie de evoluciones aéreas el avión S.V.A. 6-A de seis cilindros en línea, bautizado “Magallanes” aterriza llevando este histórico mensaje de amistad.



Uno de los volantes lanzados sobre Río Gallegos “desde los aires”

29/05/1950: Por resolución N°27 de la Dirección de Aeronáutica, se autoriza la fundación del Aeródromo Público de Chañaral, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile.

30/05/1831: El primer ascenso en globo de un Aeronauta cubano, el señor José Domingo Blino, quien habría sobrevolado La Habana, por más de 2 horas.



30/05/1930: A través del Decreto Presidencial N°81, se crean las primeras Agregadurías Aéreas chilenas a las Embajadas de los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra e Italia.

DECRETOS

Crea el puesto de Adicto del Aire en varios países

D. P. Núm. 81.—Santiago, 30 de Mayo de 1930.—S. E. con esta fecha ha decretado lo siguiente:
"De acuerdo con las facultades que me confiere la Ley número 4,795, de 24—1—930,

DECRETO:

Créase el puesto de Adicto del Aire a las Embajadas de Chile en Estados Unidos, Italia e Inglaterra.
Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBAÑEZ C.—David Hermosilla G."

Lo que se transcribe para su conocimiento. — A. MERINO B., Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.

Nombra Jefe Comisión Aérea en Europa

D. P. Núm. 83.—Santiago, 30 de Mayo de 1930.—S. E. decretó hoy lo que sigue:

"HE ACORDADO Y DECRETO:

Nómbrese Jefe de la Comisión Aérea en Europa, con residencia en Londres, al Capitán de Corbeta señor Carlos Puga Monsalve, dejando de estar a las órdenes de la Comisión Naval de Chile.
Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBAÑEZ C.—David Hermosilla G.

Lo que se transcribe para su conocimiento.—A. MERINO B., Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.

31/05/1957: Creación de la "Medalla Premio Fuerza Aérea Brasileira", destinada a galardonar a los militares de la FAB, que se distinguen por estudios sobre temas técnico-profesionales.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

EL PUENTE AÉREO y la “OPERACIÓN RIÑIHUE” de 1960



Portada de El Diario Ilustrado, lunes 23 de mayo de 1960

I.- ANTECEDENTES.-

Estas acciones se activaron como consecuencia de los cataclismos de mayo de 1960 que azotaron el Sur de Chile. En ambas tuvo destacada participación la Fuerza Aérea de Chile que junto a las alas hermanas nacionales y extranjeras, civiles y militares, mostraron esos momentos críticos el invaluable aporte para el país que significaron y siguen haciéndolo, los “caminos aéreos” que propuso nuestro Comodoro fundador de la Fuerza Aérea en 1929 al Presidente Ibáñez, como la solución que éste buscaba para la comunicación expedita de nuestro territorio.

“Lo sabido, por sabido se calla, y por callado, se olvida.” Transcurridos ya 60 años, de esas épicas páginas de nuestra historia institucional, recordémoslas para que nunca se olviden y sepamos rendir homenaje a aquellos camaradas nuestros de otras épocas que a fuerza de coraje, profesionalismo y gran sentido del deber, las hicieron posibles.

A.- *Cómo se mide la actividad sísmica.*

Los chilenos vivimos sobre un piso que se estremece periódicamente, ya que nuestro territorio continental, de casi 5.000 km. de largo, está situado sobre el encuentro de las placas de Nazca y la sudamericana. La primera avanza hacia el E. empujada por la placa Pacífica, a una razón entre 7 a 8 cms. por año, que la lleva a superponerse sobre la de Nazca, provocando movimientos telúricos de diversa *magnitud e intensidad*.

La Escala de Richter, mide *la magnitud (M)* de un sismo. Es la medida de la energía total disipada en el foco y se determina en una estación sismológica cualquiera, a partir de la amplitud y de la frecuencia de ciertas ondas y de la distancia de dicha estación al epicentro. La mayor liberación de energía que ha podido ser medida, a nivel mundial, ocurrió precisamente durante el terremoto de Valdivia (Chile), el 22 de mayo de 1960, el cual alcanzó una magnitud de momento (MW) de 9,5. (Ver Anexo “*Escala de Richter y de Mercalli para medir movimientos sísmicos*”)

La escala de Mercalli, por su parte, mide la intensidad (I) de un sismo, aprecia los *efectos producidos* en un lugar determinado. Su valor dependerá primordialmente de la distancia de un lugar al epicentro, de la calidad del terreno y de la forma como fue percibido por las personas que se encontraban en ese lugar.

En consecuencia, la *magnitud* es un valor objetivo y el único que se puede determinar a distancia con los instrumentos sismológicos, por ello es el primer valor que proporcionan las estaciones, aunque no estén situadas en las zonas afectadas. La *intensidad* es un valor subjetivo.

B.- *Los Puentes Aéreos.*

Lo que es destacable en los Puentes Aéreos son los factores que los rodean: una catástrofe natural de proporciones gigantescas; la precaria información inicial; las pérdidas cuantiosas de vidas; los numerosos heridos, desaparecidos y damnificados; los grandes volúmenes de carga y personas que deben transportarse hacia y desde las zonas de desastre; la urgencia con que debe hacerse y la precisión para llegar a donde realmente se necesitan. En Chile, la actuación de la aviación en estas tareas bajo la forma de *Puentes Aéreos*, les dio una eficacia desconocida anteriormente, para conectar los centros de auxilio con las zonas afectadas. Se han efectuado cinco de ellos, todos con ocasión de terremotos, el primero en 1939 (Chillán), luego el del año 1960 (Valdivia, con tsunami) que es el tema de este artículo, y vinieron después los de 2010 (Centro/Sur), 2014 (Arica, Parinacota, Tarapacá) y 2015 (Antofagasta/Atacama).

Hay un ancestro en este sentido, en el terremoto del 1º de diciembre de 1928 (Zona entre Rancagua y Chillán), a través de una escuadrilla de tres Bandadas de aviones Moth, al mando del Director de la Escuela de Aviación, Mayor Diego Aracena Aguilar, pero que fue más bien fortuita, ya que eran la escolta del Presidente Ibáñez (en cuya comitiva viajaba el Mayor Merino Benítez) y habían tenido que pernoctar el día anterior en Chillán por mal tiempo. Trataron de ayudar en la emergencia, pero se vieron limitados por la falta de combustible y de aeródromos y por la poca percepción en la época de la utilidad del medio aéreo en estos casos -por ejemplo, en el reconocimiento y la fotografía de las zonas afectadas- viéndose limitados solamente a trasladar autoridades y correspondencia. La enorme

obra del Comodoro Merino Benítez en la estructuración y difusión de la capacidad aeronáutica nacional, fueron claves para que una década más tarde, pudiera establecerse el primer Puente Aéreo en 1939.

II.- LOS SISMOS DE 1960.

A.- La zona afectada.

Es conveniente conocer, en primer término, los trazos generales de la zona que sufrió esta catástrofe, para tener una perspectiva de los daños que causó. De acuerdo al último Censo a esa época, de 1952, la población de Chile era de 7.200.000 habitantes. Los terremotos dañaron a diez Provincias (Ñuble, Concepción, Arauco, Bío-Bío, Malleco, Cautín, Valdivia, Osorno, Llanquihue y Chiloé), en las cuales residían 2.420.000 personas, un 32% de la población nacional. Cubrían un área de aproximadamente 750 kilómetros de largo, similar al de Gran Bretaña o España, y 140.000 kilómetros cuadrados de superficie. La importancia de esta gran zona se aprecia en algunas cifras referidas al nivel nacional: 44,4% de la producción agrícola del país, 23,1% de la producción industrial, 23% de las viviendas urbanas y 48,8% de las rurales. En cosechas, tenía el 61% del trigo, el 94% de la avena, el 48 % de las papas, el 46% de las lentejas, el 84% de las arvejas y el 68% de las remolachas.

En esta inmensa área ocurrieron DOS terremotos en días seguidos: el primero fue en la península de Arauco el sábado 21 de mayo a las 06:06 y el segundo devastó el territorio entre Talca y Chiloé, con epicentro en Valdivia, el domingo 22 de mayo a las 14:55.

B.- Terremoto en el área de la Península de Arauco.

Al amanecer del sábado 21 se registró un sismo en la Península de Arauco, actual Región del Bío Bío, con 12 epicentros a lo largo de su costa, una magnitud de 7,75 Richter y una intensidad de VII en la escala de Mercalli, afectando fuertemente a Concepción, Talcahuano, Lebu, Chillán y Angol. Fue percibido también, aunque con menores intensidades, entre el Norte Chico y la zona de Llanquihue. A la hora indicada, el sismo produjo el derrumbe del puente carretero de 2 km. de largo sobre el río Bío Bío, que comunicaba a Concepción con Coronel, Lota y la provincia de Arauco. Su intensidad hizo huir de sus hogares a gran parte de la población por temor a los derrumbes, lo cual resultó afortunado ya que casi media hora más tarde, a las 06:33, un segundo remezón echó abajo las construcciones ya deterioradas por el primero, evitándose víctimas fatales.

Las comunicaciones telefónicas quedaron interrumpidas desde Santiago al sur, por lo que las primeras informaciones se recibieron en la capital a través de señales de los radioaficionados sureños. El Presidente Jorge Alessandri (en funciones desde el 04 de noviembre de 1958) suspendió de inmediato las ceremonias del Día de las Glorias Navales y el tradicional Mensaje Presidencial desde el Congreso Nacional. El Gobierno comenzó con urgencia a solicitar ayuda, tanto a las zonas del país que no habían sido afectadas como también a la comunidad internacional. Mientras llovía con fuerza, un tercer sismo azotaba las ciudades ya afectadas. Los cortes en los tendidos eléctricos produjeron diversos incendios y las cañerías de agua potable se rompieron. Engañosamente, a pesar que muchas

edificaciones estaban completamente destruidas en su interior, sus fachadas se mantenían casi intactas.

C.- El terremoto en Valdivia.

Al día siguiente, domingo 22 de mayo de 1960, se produjo una tragedia peor, un terremoto cuya máxima magnitud llegó hasta los 9,5 grados Richter con una duración aproximada de un minuto, aunque estudios posteriores afirmaron que se trató en realidad de una sucesión de 37 o más terremotos, cuyos epicentros se extendieron por más de 1.350 kilómetros. Este verdadero cataclismo, devastó el territorio chileno ente Talca y Chiloé, vale decir, más de 400.000 km.2. La zona más afectada fue Valdivia y sus alrededores, donde el terremoto alcanzó una intensidad de entre XI y XII Mercalli.

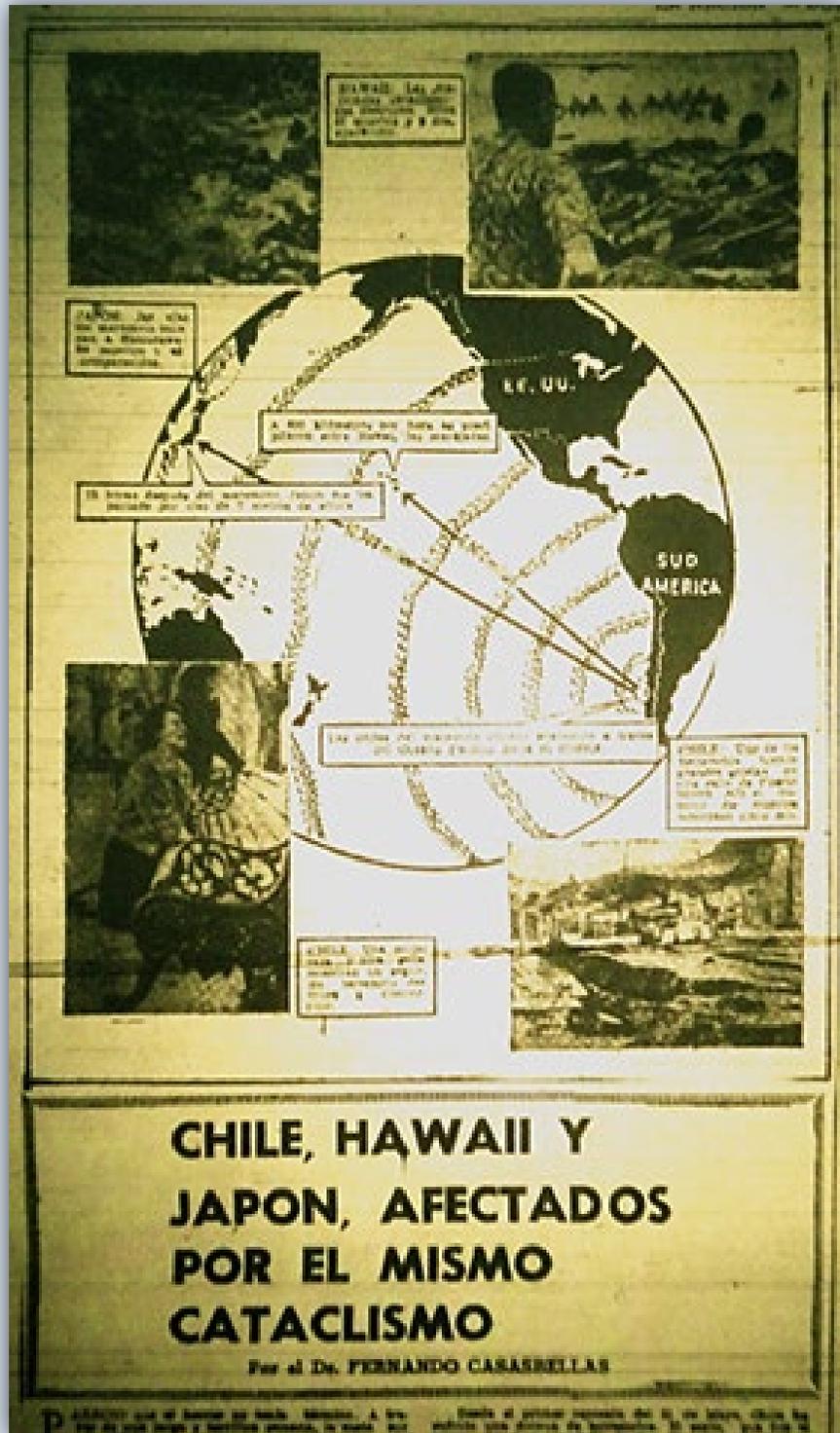
La mayoría de las construcciones se derrumbaron inmediatamente, mientras el desbordado río Calle Calle inundaba las calles de la ciudad. En el puerto de Corral, el nivel del mar había subido 4 mts. para después retraerse rápidamente, alrededor de las 16:10, arrastrando a los barcos surtos en la bahía, "San Carlos", "Santiago" y "Canelos". En relato posterior del capitán del "Santiago" describía: *"Era un lindo día y muchas embarcaciones menores navegaban por la bahía. De repente mi barco comenzó a estremecerse y empezaron los gritos en tierra. Estábamos mirando hacia Corral cuando notamos que el mar se retiraba y temblaba, con un ruido inexplicable. Primero se retiró rápidamente y, cuando creíamos que íbamos a quedar varados en seco, vino la llena pero en forma tan increíble que mi barco, que estaba atracado al muelle, pasó por encima de éste y fuimos a dar al otro lado. Las espías se cortaron solas. No sé porqué lo hice pero ordené "marcha atrás". Eso nos salvó pues, cuando aguantábamos la marea que subía, se nos vino encima el barco oceanográfico "Carlos Haverbeck", que nos rozó y pasó con toda fuerza hacia la ciudad.*

Una corriente que nos llevaba de un lado a otro nos tomó de popa y, sin darnos cuenta,... ¡nos encontramos navegando en medio de la ciudad de Corral!..No sé cuánto rato el mar nos estuvo moviendo de un lado para otro en medio de la ciudad, y en un momento me di cuenta que nos llevaba río adentro. Cuatro horas estuvimos en ese infierno: un momento estábamos dentro de Corral y al poco rato estábamos al otro lado de la bahía. Finalmente una corriente nos llevó mar afuera; eran como las siete de la tarde. De pronto me dí cuenta que volvíamos hacia la costa: se había hecho de noche, pero ya no existían ni Corral ni Niebla; no había nada, ni siquiera luces...A medida que íbamos acercándonos se escuchaban gritos que partían el alma, no veíamos nada, pero escuchábamos los gritos. Esto usted no puede entenderlo, había que vivir esas horas. Cuesta mucho dar una idea, aunque sea aproximada, de lo que eran esas olas entre los diez y los doce metros. De Corral no quedó nada."

En efecto, a las 16:20 horas, una ola de 8 metros de altura azotó la costa chilena entre Concepción y Chiloé, a una velocidad de unos 150 km/hora. Cientos de personas fallecieron al ser arrastradas por el maremoto, que destruyó todo. Diez minutos después, el mar retrocedió, arrastrando las ruinas, para luego volver a impactar, esta vez con una ola superior a los 10 mts. de altura. Los navíos quedaron totalmente destrozados, salvo el "Canelos", que encalló luego de ser arrastrado por más de 1,5 km.

La onda expansiva (el término "tsunami" no tenía todavía la difusión actual y no se advierte en las noticias de la prensa de la época) comenzó posteriormente a recorrer el Océano Pacífico. Casi quince

horas después del evento en Valdivia, una ola de 10 mts. de altura azotó la isla de Hilo, en el archipiélago de Hawaii, a más de 10.000 km. de distancia, causando la muerte de 61 personas. Similares fenómenos se registraron en Japón, las Filipinas, California, Isla de Pascua, Nueva Zelanda, Samoa y las Islas Marquesas.



Diario La Nación, Julio 1960, Santiago.

III.- ACTIVACION DEL PUENTE AÉREO.

A.- Acción de las autoridades.

El sábado 21 de mayo, la capital despertó con un suave pero prolongado temblor, que hizo temer lo peor en otra zona del país. Cortadas las comunicaciones y por avisos de radioaficionados, dos aviones F-80C del Grupo de Aviación N° 7 evaluaron desde el aire los posibles daños en las provincias de Ñuble, Concepción y Arauco. Antes de una hora, los pilotos confirmaban ya que varias ciudades acusaban los efectos del terremoto, con sus habitantes en las calles y con varios incendios sin control, ante lo cual el Gobierno envió a Concepción 3 aviones FACH C-47 con personal médico y ayuda solidaria. En perspectiva, estas tres aeronaves dieron comienzo al Puente Aéreo. En breve, el Gobierno decretó *"Estado de Catástrofe"* constitucional, designando Comandantes de Fuerzas Armadas Conjuntas en las provincias del sur: para Concepción el Contralmirante Oscar Ferrari Chaigneau, en Valdivia el General Alfonso Cañas Ruiz Tagle y en Llanquihue el General de Brigada Aérea Máximo Errázuriz Ward (posteriormente Comandante en Jefe FACH.) Estos Cuarteles Generales Conjuntos dependían directamente del Ministro de Defensa Nacional y mantenían un contacto operativo permanente con el Grupo N° 10 en Los Cerrillos, que estaba bajo el mando del Comandante de Grupo Walter Heitmann Woerner.

B.- Situación FACH en Puerto Montt.

En Llanquihue, se preveía la llegada de una gran masa de ayuda que tendría que ser necesariamente por aire, dado el corte de las vías terrestres y los daños en las instalaciones portuarias. El aeropuerto de El Tepual no tenía edificios, ni torre de control, calles de rodaje, etc. pero contaba *con la única pista pavimentada* y de un largo importante, que existía desde Santiago al sur, lo cual resultó providencial ya que hizo posible que llegaran a la zona aviones de gran tonelaje y capacidad de carga como los DC-6B de LAN y especialmente los C-124 Globemaster de la USAF.



Es justo recordar al respecto que esta pista pavimentada, fue producto de la visión del General Carlos Ibáñez Del Campo, quien en su segunda Presidencia, entre 1952-1958, retomó su visionario interés por el desarrollo aeronáutico nacional, que ya había mostrado en la primera, esta vez centrándose en la infraestructura aeroportuaria, todavía en pañales.

Para ello creó una “Dirección de Aeródromos” en 1953 e impulsó la construcción de los aeropuertos de Chacalluta en Arica, Cerro Moreno en Antofagasta, El Tepual en Puerto Montt, Chabunco en Punta Arenas y la remodelación y ampliación de Los Cerrillos en Santiago. Por diversas circunstancias, entre ellas las disponibilidades presupuestarias, el Plan avanzó con dificultades, sobresaliendo en este aspecto el decidido apoyo de la comunidad portomontina para hacer realidad el aeropuerto que les correspondía. Finalmente, la pavimentación de la pista en El Tepual (1.680 x 45 mts. apta para un DC-3) se terminó el 31 de marzo de 1960. Se prosiguió con la construcción de ambos umbrales, para llegar a los 2.000 metros de largo que requerían los DC-6B, los que estuvieron listos el 24 de abril, es decir, *menos de un mes antes de los terremotos*. Providencial, por decir lo menos....



Uno de los C-124C Globemaster II que actuaron en el Puente Aéreo a Chile, según se aprecia en esta imagen, el 53-1053 (Fotografía: Museo Nacional Aeronáutico y Espacial)

La Unidad de vuelo FACH en la zona era el Grupo Nº 5, asentado en la Base Aérea de La Chamiza, situada 12 km. al E. de Puerto Montt, de uso compartido con la aviación comercial. Su pista era de tierra y bastante angosta, lo que restringía su operación como máximo a los C-47 FACH y los DC-3 LAN. Ejercía su mando el Comandante de Grupo Lautaro Farías Vidal, teniendo como 2º al Comandante de Escuadrilla Mario Opazo Espejo, con una dotación de 21 oficiales y cerca de 150 suboficiales. Su material de vuelo se componía de 3 Otter DHC-3, 3 Twin Bonanza, 2 Cessna C-182, un Grumman anfíbio G-44A del Ministerio de Obras Públicas pero operado por la FACH y 2 helicópteros Sikorsky S-55. De este Grupo dependía además, la Escuadrilla Nº 5 en Balmaceda.

Al General Errázuriz le correspondió activar el Terminal Puerto Montt para el Puente Aéreo con Santiago y estructurar además, un Puente Aéreo local para distribuir en la zona la ayuda que se

recibía, para lo cual contó con el material del Grupo Nº 5, algunos del Grupo Nº 10, del Ala Nº 2 Quintero, de los Clubes Aéreos locales y con 10 helicópteros UH-1B del Ejército norteamericano.

C.- Operación del Puente Aéreo (P.A.).

Participaron en el Puente Aéreo, un total de 124 aviones de diverso tipo, de los países que se indican, por orden alfabético:

- **Argentina:** un C-54 y 2 C-47.
- **Bolivia:** un C-47.
- **Brasil:** un C-46, un C-47 y 2 Fairchild C-82 Packet.
- **Canadá:** 5 C-54.
- **Chile:** 4 C-47, 2 DC-3, un OA-10, 2 SA 16, y 2 D—18, todos FACH.
4 DC-6B, 4 Martin 202 todos LAN.
- **Colombia:** un C-54.
- **Cuba:** un C-54 y un C-46.
- **EE.UU.:** 5 C-47, 4 C-54, 2 C-118, 63 C-124 y un DC-3 (Panagra).
- **Ecuador:** un C-47.
- **Paraguay:** un C-47.
- **Perú:** 2 C-47.
- **Uruguay:** un C-47.
- **Venezuela:** un C-54, 2 C-46 y 2 C-123.

Entre el 21 de mayo y el 12 de julio, en que terminó oficialmente, el P.A. efectuó 956 salidas de las cuales 389 fueron FACH y 201 de LAN, sin considerar helicópteros y aviones livianos. Esta actividad aérea permitió trasladar a las zonas afectadas 3.178.304 libras de apoyo y evacuar 8.515 personas, de ellas 2.136 niños. A su vez, un P.A. local en Llanquihue, dispuesto por el General Errázuriz, operó desde Tepual, Chamiza y La Paloma, que entre el 28 de mayo y el 16 de junio transportó 380.500 libras de ayuda a la Isla Grande de Chiloé y a otras localidades apartadas (ej.: Llanada Grande, Chaitén, Futaleufú, Segundo Corral) cuyo nexa habitual con el resto de la nacionalidad han sido los aviones de la Fuerza Aérea.



IV.- LA OPERACIÓN "RIÑIHUE".

En paralelo al P.A. se realizó la llamada "Operación Riñihue", en la cual los helicópteros de la FACH tuvieron una participación vital.

¿Qué ocurrió? El lago Riñihue, con una superficie aproximada de 100 kilómetros cuadrados, está ubicado a la cuadra de la ciudad de Valdivia, a una altura de 150 metros sobre el nivel del mar. Como es sabido, los lagos mantienen un nivel relativamente estable y conocido, por el equilibrio que se produce entre el caudal de agua que reciben desde uno o varios afluentes y el que desaguan a un río, todo esto movido por la fuerza de gravedad. En el caso del Riñihue, se alimenta con agua de los lagos Panguipulli, Calafquén, Pirihueico, Neltume y, ocasionalmente, del lago argentino Lacar. Desagua en el río San Pedro, que a su vez, se vierte en el Calle Calle, que baña a Valdivia.



Medallas otorgadas por el Gobierno de Chile por la Operación Riñihue



Por efecto de los terremotos, se desprendieron grandes volúmenes de tierra arcillosa de las laderas del cerro Tralcán, que con una altura de 1.000 mts. se levanta precisamente sobre la desembocadura del lago Riñihue. Estas masas de tierra ocasionaron tres grandes “tacos” en el curso del río San Pedro, que impedían la pasada del agua en su trayecto natural en dirección al Calle Calle. Al no poder escurrir su contenido, el nivel del lago comenzó a subir. Considerando su superficie, por cada metro que subiera, almacenaba 100 millones de metros cúbicos de agua, adicionales a su nivel normal, y si no se despejaban los “tacos”, toda esa inmensa masa líquida se precipitaría incontenible, aguas abajo hacia Valdivia, con una capacidad destructiva comparable a la que habían mostrado los terremotos.

Las primeras alarmas de este fenómeno fluvial y la amenaza que representaba, se dieron el 23 de mayo. Por una parte, los carabineros de Malihue, localidad cercana al río San Pedro reportó a sus autoridades que éste, normalmente caudaloso, “venía seco”. Por otra parte, el piloto Iván Cabrera Cassanello en viaje con auxilios a Chiloé en un avión del Club Aéreo de Rancagua, al sobrevolar el Riñihue vio los tacos que impedían el libre desagüe del lago y se fue a aterrizar de inmediato para dar cuenta de ello. Muy pronto apareció esta terrible nueva en la prensa local. Viajaron de inmediato a la zona los jefes máximos de la ENDESA y de la CORFO, que comprobaron en terreno la magnitud de la situación y el riesgo catastrófico que representaba, por lo que se echó a andar sin demora una estrategia de ingeniería, operativa y de logística, sin precedentes.



Estampilla de CorreosChile, donde se recuerda la valiosa ayuda y participación realizada por las aeronaves nacionales. (Diseño Mauricio Navarro G.)

Era la empresa de mayor riesgo, sacrificio y resultado incierto para la ingeniería que se hubiera intentado en el país, pero había que hacerla y pronto, porque los días pasaban, el agua se acumulaba en el lago y había que hacer lo que pareciera más efectivo, sobreponiéndose a la falta de experiencia en un fenómeno como éste y a las variaciones climáticas, que a veces hacían casi imposible trabajar. La meta era clara pero no por eso menos difícil: encontrar la forma para desaguar el lago en forma controlada, para evitar una avalancha que arrasara todo en su camino.

La solución que acordaron los técnicos se orientó en tres líneas de acción: a) cegar los desagüeros del Calafquén y del Pirihueico, que alimentaban al Riñihue, para que recibiera menor afluencia; b) rebajar el nivel de los “tacos”, que estaban uno a continuación de otro, para regular el caudal de salida en forma de una suerte de escalones líquidos y c) cavar un canal alternativo de evacuación de dicha aguas, porque el cauce normal del río San Pedro, por efecto de los sismos, presentaba el peligro de una erosión rápida que haría incontenible el torrente.



Los trabajos comenzaron el 30 de mayo y se realizaron sin interrupción hasta el 1º de agosto, dos meses de terribles esfuerzos, acuciados además por la amenaza siempre presente, como espada de Damocles, de que finalmente el lago se rebalsara y se desbordara sin control. Los “tacos” y el terreno para el cauce alternativo fueron atacados con 27 bull-dozers los cuales, si bien eran efectivos en terrenos secos, cuando comenzaron los días lluviosos del Invierno, en junio y julio, trabajaban cada vez con mayor dificultad intentando mover la tierra húmeda y arcillosa que tendía a impedirles el movimiento. Muchas veces estas enormes y pesadas máquinas quedaban hundidas hasta sus ejes y tuvieron que ser auxiliadas por otras similares o tractores, para sacarlas de su empantanamiento y seguir su labor. Llegó un momento, en que se tuvo que seguir a fuerza de hombres y palas. ...

La logística tuvo que sobreponerse a estas condiciones para cumplir con su misión genérica de apoyar un proceso operativo, proporcionando lo necesario, en la cantidad requerida, donde se necesita y en el momento oportuno. En esta dimensión fue invaluable la operación incesante de los helicópteros, principalmente los S-55C de la FACH y de los aviones civiles de la zona para acopiar víveres, materiales y, especialmente, combustible en el centro de operaciones establecido en el pueblo de Riñihue, cerca de la central hidroeléctrica de Pullinque, en construcción. El personal que estaba trabajando ya en esta obra fue reasignado rápidamente a los trabajos de terreno descritos anteriormente, lo que no dejó de ser una circunstancia afortunada dado que ya estaban instalados en la zona, con campamentos y equipos apropiados, que les permitieron entrar en acción de inmediato.

La agrupación de helicópteros, al mando del Comandante de Grupo Gustavo Leigh Guzmán, realizó un arduo trabajo para transportar materiales y personas. El peso de su trabajo fue el abastecimiento de combustible para la maquinaria pesada, que se traía en contenedores apropiados para hacer posible su traslado en sendas llenas de barro y su manipulación posterior. Fueron un verdadero cordón umbilical alado que, a costa de muchos sacrificios y penalidades de sus tripulaciones, lograron mantener abastecido ese inmenso equipo de cientos de personas y máquinas que finalmente, logró el

gran objetivo de avemar controladamente los millones de metros cúbicos de agua acumulados en el Riñihue e impedir una segunda catástrofe.

Terminada con éxito la grandiosa tarea, el pueblo de Lanco se volcó a despedir a los aviadores, momento en el cual el comandante Gustavo Leigh Guzmán que los había comandado en esta empresa, dio lectura pública a una carta que le había enviado el Presidente de la República, en los siguientes términos:

“Estimado Sr. Comandante: Al dirigirme a usted en esta oportunidad con el objeto de dejar constancia del profundo agradecimiento con que el Gobierno ha apreciado su actuación y la del personal a su mando en las diversas operaciones de salvamento, abastecimiento y enlace, que han contribuido tan poderosamente al éxito obtenido en la tarea de controlar el desagüe del Lago Riñihue, no hago sino expresar mis propios sentimientos y, estoy seguro de ello, los de todos nuestros compatriotas.

Resulta difícil, a veces, destacar en forma cabal el verdadero valor y alcance de ciertos actos, en cuya realización quienes debieron ejecutarlos logran unir, como lo han hecho ustedes, a un espíritu de abnegación y heroísmo permanentes, la sencillez y modestia más absoluta. Ante actitudes semejantes que necesariamente son el reflejo de las más altas virtudes humanas, no caben otras expresiones de gratitud que un silencioso y perenne reconocimiento. Acepte, pues, usted y todos sus colaboradores, el emotivo homenaje que constituye la seguridad de que el país ha contraído hacia ustedes una deuda que jamás será olvidada en el futuro.

Su afmo., amigo y S.S.- Jorge Alessandri R. “



Helicóptero de la Fuerza Aérea de Chile Sikorski S-55C, trayendo heridos graves a Santiago de la catástrofe que azotó al sur en mayo de 1960

V.- CONCLUSION.

En Chile vivimos en un país que se mueve y, lo que es más preocupante, seguirá moviéndose.

Frente a esta realidad geográfica, los Puentes Aéreos han señalado un camino de apoyo y auxilio que se ha ido superando en sus posteriores versiones, para obtener cada vez mejores respuestas en la aplicación de sus capacidades técnicas, particularmente en transporte y reconocimiento. Uno de los aspectos vitales en ellos, es el control del espacio aéreo, ya que se debe operar a un alto ritmo, con aviones y helicópteros de diferentes performances, de diferentes propietarios, con reducidos márgenes de tiempo, en un espacio aéreo que no debe saturarse y compartiendo las mismas instalaciones terrestres.

Otra gran experiencia que nos deja la operación de los Puentes Aéreos, es que los grandes volúmenes se pueden manejar con eficiencia en los aeropuertos o en los aeródromos militares, pero no siempre resulta así en su posterior distribución hacia localidades afectadas. La falta de más aeródromos o siquiera de pistas semipreparadas, cercanas a centros poblados, dificulta llegar con la ayuda a todas las localidades que la necesitan. Esta carencia- donde exista- sugiere la conveniencia que las Comunas, los Alcaldes, las autoridades regionales, tomen conciencia de lo valioso que es contar con un aeródromo o con pistas semipreparadas, no solo ante un terremoto, sino también en otras emergencias (Ej.: evacuación de enfermos graves, traslado de órganos para trasplantes, o las víctimas de accidentes terrestres) y los consideren en futuras obras de desarrollo. *Cuando se invierte en aviación se está haciendo una buena inversión y el retorno es excepcionalmente bueno, no solo en términos de riqueza sino también en desarrollo y, especialmente, en conectividad del territorio.*



Descarga de ayuda en Maquehue, Temuco

En otra dimensión, no menos importante, es evidente que en los críticos momentos que generan catástrofes como éstas, la unidad nacional, la comunión de esfuerzos, la generosidad, resultan no solo indispensables sino de gran ayuda para el alivio y el socorro de los ciudadanos.

Estas cualidades se manifiestan en la gran mayoría de la población, particularmente en todos aquellos que están en una “primera línea” de ayuda al prójimo, muchas veces con riesgo de sus propias vidas. Lamentablemente, esto no es parejo y hay excepciones. Quiero citar al respecto, el comentario del gran periodista que fue Luis Hernández Parker, quien hizo un completo y prolongado reportaje en terreno en la zona Sur, que vertió en su libro “Catástrofe en el Paraíso”:

“Cuando la catástrofe hundía nuestro Paraíso del Sur, cuando los terremotos convertían los edificios en cajas de fósforos y el mar arremolinado y siniestro se subía a la grupa de los suelos agrícolas; la política chilena pareció que destellaría en un gesto solemne de hermandad. Se bajarían las banderas de combate de derechas e izquierdas; de oposición y oficialismo. La Moneda y el Congreso parecían ser núcleos de una fraterna Cruz Roja donde no hay discriminaciones, intereses electorales o prejuicios partidarios. El Presidente Alessandri “bajaría” desde La Moneda hasta estrechar la mano de los que habían sido sus democráticos adversarios antes de los sismos. Socialistas, comunistas, demócratacristianos, Central Única de Trabajadores, pasarían también el Rubicón para ofrecer su concurso al que la Ley señalaba como Jefe del Estado, por tanto, conductor de la Nación en esos momentos de prueba sin precedentes.

Este sueño de bandera blanca para afrontar el siniestro, ni siquiera alcanzó a durar una noche de verano. Nadie aflojó ni cedió un milímetro. Ni el Presidente “descendió” hacia el estado llano de la oposición, ni esta “ascendió” hasta la montaña para alcanzar la torre de marfil del Mandatario. Dos reuniones que se verificaron en el Palacio de Gobierno, con asistencia de los jefes de todos los partidos políticos, resultaron contraproducentes porque unos a otros enseñaron sus armas de combate, sus ametralladoras están cargadas y sus puños ansiosos de lucha.

La política chilena no cambió de tranco ni de uniforme por los castigos sísmicos; siguió siendo exactamente la misma. Quizás si con el agravante que se formó una involuntaria y fugaz alianza de todos los Partidos en el Parlamento, para barrenar, cercenar y disminuir las iniciativas del Ejecutivo. Un ejemplo: el Ejecutivo en su Proyecto (para la reconstrucción), pidió tributos internos por la suma total de 275 millones, que se aplicarían escalonados desde 1960 hasta 1965. La Cámara de Diputados rebajó esta suma a 150 millones y el Senado le cortó aún más las alas, reduciéndola a solo 93 millones. El Congreso le “chupó” pues recursos al Gobierno, por la cantidad de 182 millones.” Sin comentarios...

Edgardo Villalobos Chaparro

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile.

Referencias

- 1.- “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”, Cdte. Rodolfo Martínez U., Ed. FACH, 1964.
- 2.- “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”, Comandancia en Jefe FACH, Editor y Redactor CDA Edgardo Villalobos Ch., Tomo II, 2002.
- 3.- “Catástrofe en el Paraíso”, Luis Hernández Parker, Ed. del Pacífico, 1960.
- 4.- “Dossier sobre sismicidad en Chile”, CDA Sergio Bravo F., Marzo 2010.

- 5- "Chile, de la tierra al espacio", Rafael Pérez C. et al., Fundación Arturo Merino Benítez, 1997.
 6.- "Recopilación de Prensa nacional 1930-1960", del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile.
 Anexo

Escalas de Richter y de Mercalli para medir movimientos sísmicos

- Escala de Richter

- Escala de Mercalli

Mide la cantidad de energía liberada desde el epicentro.

Mide la intensidad del sismo.

Magnitud Richter	Equivalencia de la energía TNT	Ejemplos
-1,5	1 g	Rotura de una roca en una mesa de laboratorio
1,0	170 g	Pequeña explosión en un sitio de construcción
1,5	910 g	Bomba convencional de la II Guerra Mundial
2,0	6 kg	Explosión de un tanque de gas
2,5	29 kg	Bombardeo a la ciudad de Londres
3,0	181 kg	Explosión de una planta de gas
3,5	455 kg	Explosión de una mina
4,0	6 t	Bomba atómica de baja potencia.
5,0	199 t	Terremoto en Albolote 1956 (Granada, España)
5,5	500 t	Terremoto Colombia (El Calvario, Meta, 2008)
6,0	1.270 t	Terr. Double Spring Flat 1994 (Nevada, USA)
6,2		Terremoto Morón (2009) (Venezuela) Carabobo
6,5	31.550 t	Terremoto de Northridge,1994 (California,USA)
7,0	199.000 t	Terremoto de Hyogo-Ken Nanbu 1995 (Japón) Terremoto de Puerto Príncipe 2010 (Haití)
7,2	250.000 t	Terremoto de Spitak 1988 (Armenia) Terremoto en Puerto Rico 21 enero
7,5	750.000 t	Terremoto de Santiago de 1985 (Chile) Terremoto de Cauçete 1977 (Argentina)

7,8	1.250.000 t	Terremoto de Sichuan de 2008 (China)
8,0	5.850.000 t	Terremoto del Perú de 2007 (Pisco, Perú)
8,1	6.450.000 t	Terremoto de México de 1985 (D. F., México)
8,5	31,55 mill. de t	Terremoto de Sumatra de 2007
8,8	100 mill. de t	Terremoto de Chile 2010 (150 km. N. Concepción.)
9,0	150 mill. de t	Terremoto de Lisboa de 1755
9,2	220 mill. de t	Terremoto del océano Índico 2004 Terremoto de Anchorage 1964 (Alaska, USA)
9,5	260 mill. de t	Terremoto de Valdivia 1960 (Chile)
10,0	6.300 mill. de t	Estima choque de meteorito de 2 km diámetro impacto a 25 km/s.
13,0	10 ⁸ megatones = 100 teratones	Impacto Yucatán, cráter de Chicxulub.



Medalla con que el Gobierno de Chile, distinguió a las principales corporaciones, unidades y autoridades que tuvieron destacada y relevante participación en la ayuda prestada durante la tragedia sufrida.

“Orden Especial C.J.F.A. N°103 de 29 de diciembre de 1960.-

*Considerando: El valor demostrado por las tripulaciones del Grupo de Aviación N°10, en las labores de auxilios y recuperación de la zona devastada por los sismos del mes de mayo de 1960. El espíritu de sacrificio y abnegación evidenciado por el personal de dicha unidad en todas las actividades, **en su afán de superar las deficiencias materiales e impulsado únicamente por su anhelo desinteresado de ayuda al prójimo.** Otórgase al Grupo N°10, la medalla de plata “Puente Aéreo” para ser colocada en su estandarte como símbolo de valor y espíritu de sacrificio demostrado por su personal, con motivo de las actividades en auxilio y recuperación de la zona devastada por los sismos de mayo de 1960”*

THE CURTISS-WRIGHT CORPORATION, FILIAL CHILE

“Así, pues, podemos afirmar con orgullo, que se ha llevado ya a la práctica una hermosa iniciativa, precursora del gran desarrollo y porvenir de nuestra aviación nacional. Una infinidad de hombres tienen asegurado su porvenir, y un número considerable de productores de la materia prima que se requiere para estos trabajos, tendrán en la Fábrica Curtiss su mejor cliente”.

Revista Chile Aéreo N°13. mayo 1930



Al consignar por la prensa, que ese insospechado proyecto pasaba ya a ser una realidad entre nosotros, dará al lector de las pretensiones que el comandante Arturo Merino Benítez tenía para con nuestro país y su aviación. Quizás resulte innecesario resaltar los beneficios que tenía en 1930 para la aviación chilena, el desarrollo de este tipo de actividades fabriles aeronáuticas para nuestro país.

El contar con una fábrica de la importancia que tenía a nivel mundial, la Curtiss Wright, tenemos la certeza, de que el público podrá tener una idea respecto a sus alcances y proyecciones que esto tendría tanto en el mercado nacional como sudamericano.

Con el comienzo de las construcciones necesarias, en el terreno que el Gobierno cedió para su instalación³. Una nota publicada en mayo de 1930, agregaba lo siguiente: *“..podemos afirmar, pues, que antes de seis meses, habrán entrado en actividad los talleres de la Curtiss, y que la industria de la aviación dará margen a que vivan un considerable número de obreros, técnicos, ingenieros, etc., que tendrán a su cargo la dirección y realización de los trabajos que reclamen las necesidades siempre crecientes del país”.*

Prolegómenos

Todo parece haber comenzado con la primera compra de aviones biplaza Curtiss Wright en 1928; una adquisición que estrechó los lazos entre el gobierno nacional y la empresa estadounidense.

³ De acuerdo a lo leído en el contrato se asignaba los terrenos por un plazo renovable de diez años a los fabricantes.

Antecedentes previos

Los orígenes que versan sobre la firma de un acuerdo y la posterior de la construcción de la filial Curtiss-Wright en Chile eran muy anteriores a 1930 y fueron parte de un desarrollo comercial de la empresa Curtiss propiciado con el empuje de Clarence W. Webster.

Él era un entusiasta de la aviación, que se había iniciado en el periodismo como reportero del Buffalo Evening News, donde tuvo la oportunidad de conocer al legendario Glenn Curtiss, pionero de la aviación de Estados Unidos, que tenía la sede de su fábrica de aviones en Hammondsport, estado Nueva York.

La promoción de las actividades de aviación fue el elemento que hizo que Webster fuera contratado por la empresa Curtiss para encontrar locales más amplios donde poder instalar la fábrica en Buffalo ante la creciente demanda del gobierno para el avión de entrenamiento modelo JN. En definitiva, Webster fue contratado para organizar el área de ventas y de operación de las escuelas de vuelo.

Una de sus primeras actividades en la promoción y venta de aeroplanos, fue negociar las ventas a Rusia y Brasil. En esta última, logró vender cuatro botes voladores modelo F que fueron la base para la creación de la aviación naval de este país. Esta primera incursión en Sudamérica lo llevó a que al finalizar la guerra promoviera la venta de aeroplanos y la organización de escuelas de vuelo para la aviación civil, viajó en 1919 a Argentina y Brasil donde instaló escuelas de vuelo llevando aviones y pilotos instructores.



Bote Volador Curtiss Modelo F

En su visita a Chile encontró que la influencia inglesa era demasiado grande y que no había posibilidades reales de vender aviones militares o civiles y continuó su viaje a Perú donde logró establecer una firme relación con el presidente Leguía y su hijo Juan, particular situación que llevó a la creación de la rama de aviación naval con la compra de aviones y equipos por casi 250.000 dólares.

Las operaciones de Curtiss en estos tres países fueron exitosas y ayudaron a mantener económicamente a la compañía en el período de post guerra mundial en que no había gran demanda por nuevos aparatos y había una gran cantidad de material dado de baja después del término de las acciones de guerra. Las actividades de la empresa Curtiss en Chile se limitaron a un intento de crear una escuela de aviación civil en con la llegada, a comienzos de 1923, desde Argentina del piloto Julio

Pedro Hansen en su avión Curtiss JN y organizar un curso de vuelo en El Bosque con la participación de tres alumnos entre los que figuraba Salvador Sanfuentes quien posteriormente participaría en las actividades comerciales de la empresa Curtiss-Wright en Chile.

A fines de 1922, pese a todos los esfuerzos de Webster por crear un mercado estable para los productos de la compañía Curtiss sus operaciones eran deficitarias y había la intención de suspender sus operaciones de exportación a los países al sur del río Grande. Webster, convencido que había un gran potencial en el mercado latinoamericano ofreció separar las actividades de exportación y crear con el apoyo económico de Curtiss una nueva compañía independiente, la *Curtiss Aeroplane Export Corporation* (CAEC), bajo su dirección.

Esta nueva compañía podía operar en forma independiente y vender otros productos además de aviones y motores Curtiss, así pudo vender nuevamente a Brasil botes voladores Curtiss de los modelos HS-2L y F-5L junto con otros aeroplanos de distintos fabricantes y llevar un piloto instructor oficial de la marina de los EEUU.

En sus viajes de promoción y venta tuvo información que el gobierno de Chile tenía interés en adquirir nuevos aviones de caza y que ya había una oferta de demostrar el modelo alemán Dornier Falke. Webster negoció con la compañía Curtiss la opción de presentar el Modelo 34 Hawk, en servicio en la aviación del Ejército de los EE.UU., como era el P-1 en sus distintas versiones. Adicionalmente se logró la autorización del ejército para que el teniente James H. Doolittle⁴ fuera el piloto a cargo de las demostraciones en Chile, Argentina, Perú y Bolivia.

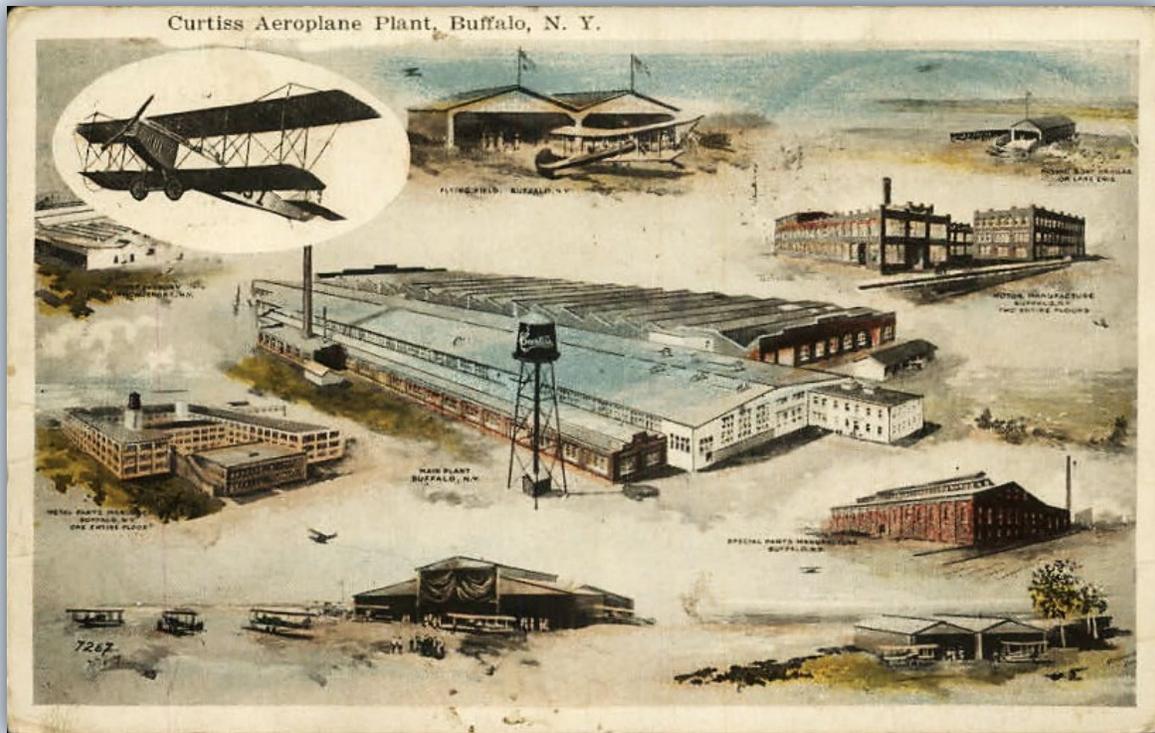
Las demostraciones de “Jimmy” Doolittle impresionaron favorablemente a las autoridades chilenas y se confirmó la adquisición de dos partidas de ocho aviones cada una, entregados entre 1926 y 1927, respectivamente. La exitosa promoción de aviones modernos y de gran capacidad en esta época, lograría establecer una buena relación entre Webster y el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, quien llegaría a ser el organizador y verdadero arquitecto de la Fuerza Aérea como arma independiente en las Fuerzas Armadas de Chile.

The Curtiss-Wright Corporation

Mientras la *Curtiss Aeroplane Export Corporation* vendía productos Curtiss en el exterior la Curtiss expandía la venta de aviones y motores en EEUU y se consolidaba la industria aeronáutica de tal manera tal que los antiguos rivales Curtiss Company y Wright Aeronautical habían sido reorganizadas en una sola empresa, Curtiss-Wright Corporation⁵ y ofrecían a Webster volver a tomar el control de las exportaciones absorbiendo CAEC como una subsidiaria bajo el nombre Curtiss-Wright Export Corporation (CWEC) de la que Webster sería presidente.

⁴ Cubillos Salazar, Erwin. “Los Tres Amigos” Wade – Doolittle – Mac Mullen, made in USA. Boletín Informativo del IIHACH N°4/2014

⁵ La Curtiss-Wright era quizás la compañía de aviación más grande de Estados Unidos, creada el 5 de julio de 1929, al fusionarse doce compañías asociadas con Curtiss Aeroplane and Motor Company de Buffalo, New York y la Wright Aeronautical de Dayton, Ohio, estableciendo la sede en New York. A la fecha contaba con tres divisiones principales: La División de Aviones Curtiss-Wright (Curtiss-Wright Airplane Division), la cual fabricaba fuselajes, la Corporación Wright Aeronautical (Wright Aeronautical Corporation), dedicada a producir motores aeronáuticos; y la División de Hélices Curtiss-Wright (Curtiss-Wright Propeller Division), cuya actividad era la fabricación de hélices de aviación. Después de 1929, muchos motores producidos por la nueva compañía fueron conocidos como Wright, mientras que los aviones llevaban el nombre de Curtiss, con algunas excepciones.



En este contexto de expansión y supervivencia de la industria norteamericana tras la gran caída de la bolsa, es que, en la década de 1930, la exitosa Curtiss-Wright⁶ diseñará y construirá aviones para los mercados militar, comercial y privado de varios países del orbe.

La Curtiss-Wright en Chile

En sus viajes por Sudamérica Webster percibió la necesidad de ofrecer un servicio de transporte aéreo en la costa occidental del continente y lo conversó con el presidente de la nueva Curtiss-Wright Corporation quien se comprometió a pensar en la posibilidad de establecer una línea aérea en la región.

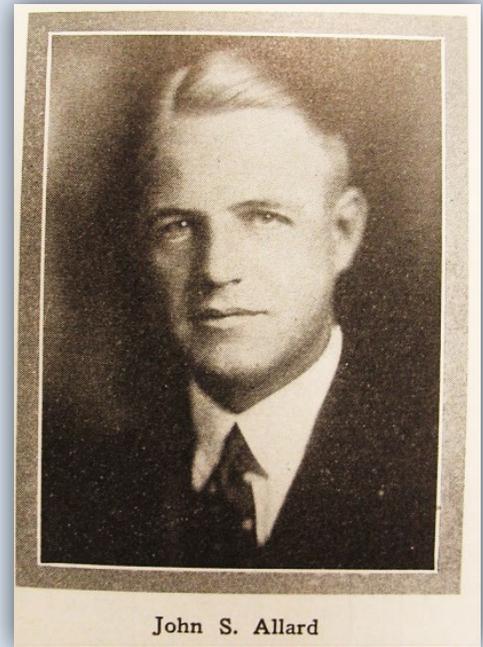
En un siguiente viaje a Chile, Webster comentó la idea con Merino Benítez quien le indicó que ya estaban trabajando en establecer una línea aérea nacional, pero existía interés en concretar y si era posible establecer una fábrica de aviones en Chile, lo que era el elemento faltante de su aspiración de tener una línea aérea chilena con pilotos chilenos y aviones chilenos, tal como lo proclamara en algunas de sus presentaciones.

A su regreso a los EE.UU. Webster presentó la idea al Consejo Directivo de Curtiss-Wright para su discusión y toma de decisiones. El presidente del consejo apoyó la idea, a pesar de las objeciones de los abogados de la empresa.

⁶ Chile Aéreo N°14 de junio de 1930, realiza un reportaje a la Exposición de Aeronáutica de Saint Louis, EE.UU., donde fueron exhibidos más de 80 diferentes aeroplanos. Aquí queda patente que los modelos más avanzados y preferidos de aquellos días, eran los modelos presentados y producidos por la Curtiss-Wright.

El compromiso del Gobierno de Chile era proporcionar el terreno donde se construiría la fábrica y la adquisición de cuarenta aviones, 20 Falcon y 20 Hawk que se armarían en estas nuevas instalaciones, por su parte Curtiss-Wright se comprometía a la construcción y al entrenamiento de personal chileno para especializarse en construcción de aeroplanos y llegar en definitiva a administrar las operaciones.

El vicepresidente de *CWEC*, John S. Allard en un viaje a Chile dejó una carta a Salvador Sanfuentes para entregarla a Merino Benítez con la aprobación de la idea de construir la fábrica en Chile. Salvador Sanfuentes era uno de los pilotos formados por Hansen en su escuela de vuelo y había comprado un Curtiss JN-4 para su uso personal, era miembro fundador del Club Aéreo de Chile, elegido su vicepresidente y más tarde sería un asociado comercial y promotor de ventas de la *Curtiss-Wright Export Corporation*.



El proyecto se va concretando

Finalmente, en diciembre de 1929 se concreta la firma un contrato para establecer en Los Cerrillos, una filial de la casa estadounidense, el que se logra gracias a la gestión determinante del visionario Comodoro Arturo Merino Benítez. El acuerdo suscrito contemplaba un interesante contrato de transferencia tecnológica y de inversión norteamericana, mediante el cual Chile podría adquirir experiencia al ensamblar y posteriormente fabricar en el país, los primeros veinte aviones Curtiss Falcon bajo licencia de unos 30 aparatos adquiridos.



Avión de instrucción Curtiss Reid

Esta aventura empresarial y tecnológica norteamericana en nuestro país iniciaba, como ya se ha indicado, con la firma de un categórico contrato⁷ oficialmente suscrito el 14 de diciembre de 1929, en

⁷⁷ Ver anexo 1

donde se individualizaban temas como lo eran los plazos de construcción, cesión del terreno apropiado, maquinaria, transferencia tecnología,

El Gobierno de Chile encargó al Ministro de Defensa Gral. Bartolomé Blanche junto con el comandante Merino Benítez la identificación del lugar donde se instalaría la fábrica y la selección del personal a ser entrenado en las instalaciones de Curtiss - Wright Corporation en los EE.UU.

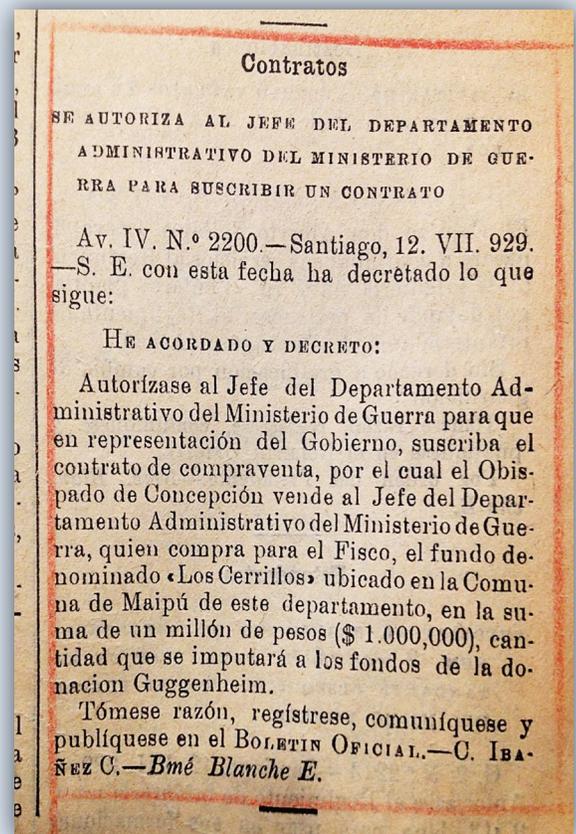
El lugar elegido y facilitado para construir los edificios de la nueva fábrica comprendió una superficie de dos y media hectáreas, ubicada en el cabezal noroeste del nuevo aeropuerto de Santiago, en el antiguo fundo *Los Cerrillos* ubicado en ese entonces en la comuna de Maipú, el cual había sido adquirido con fondos de la donación de Daniel Guggenheim para la promoción de la aviación civil en Chile.

Mientras que la construcción se encargó a la compañía Ralph Parker de Nueva York la que inició sus trabajos a fines del mes de abril y en un plazo de seis meses, ya estaba terminado un moderno edificio destinado a la planta de producción, un hangar y un edificio de oficinas.

Respecto al personal de la nueva fábrica de aviones, el contrato establecía una serie de interesantes condiciones que garantizaban una especialización, una proyección y continuidad de las tareas en el tiempo.

Esto queda muy claro cuando podemos observar algunas de las cláusulas del contrato que daban clara intención de beneficiar y formar a los técnicos y personal de la fábrica. Frases claves como las que se exponen: *"Para facilitar la instrucción de los operarios chilenos a que queda obligada la Sociedad Curtiss, se faculta a ésta, para traer en esqueleto y desarmados, los cinco primeros aviones que serán armados en el país"* o *"la Sociedad Curtiss se obliga a dar a los ingenieros, jefes de talleres y operarios de nacionalidad chilena que ocupe en la Fábrica y que deberán formar el 75% del personal correspondiente a cada categoría de los empleados de la Fábrica, antes de cumplir ésta, un año de actividad"*.

Por otra parte, otro artículo de este documento establecía que: *"La Sociedad Curtiss se obliga a llevar a sus talleres, en los Estados Unidos de Norteamérica, hasta veinticinco operarios chilenos designados por el Gobierno, a quienes se obliga a darles instrucción durante seis meses, debiendo el Gobierno abonarles durante ese tiempo un sueldo mensual de cuatro cientos pesos moneda chilena (\$ 400) y comprometiéndose la Sociedad, además, a fijarles un sueldo mensual adicional, a cada uno, de*



cincuenta dollars americanos (\$ 50.— U. S. C y). Los gastos de traslado de este personal de ida a los Estados Unidos y de regreso, correrá por cuenta de la Sociedad Curtiss.”

La selección del personal se hizo mediante un concurso entre los egresados de la Escuela de Artes y Oficios⁸, emblemática institución que desde los inicios de la Aeronáutica Militar había contribuido con personal formado en especialidades técnicas de metales, carpintería, electricidad y otras y que regularmente aceptaba alumnos en práctica en la Maestranza y talleres de la aviación.



The New York Times, 20 de marzo de 1930

Tras la selección, este grupo de profesionales elegidos preparó su viaje a Buffalo, a donde viajaron a cargo del Ingeniero de la Universidad de Chile, señor Max Flores Álvarez.

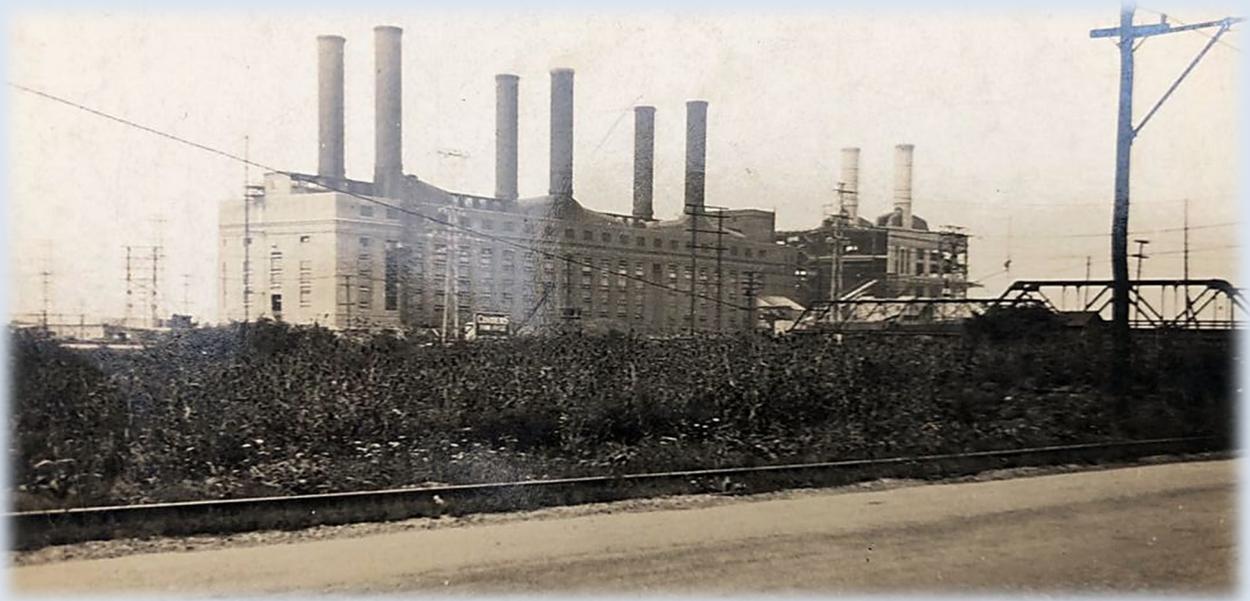
Resulta interesante señalar, que dentro de este significativo grupo, se encontraba el pionero piloto y mecánico de aviación, don Miguel Cabezas Soto junto a los señores Carmelo Giunta R.; Teobaldo Díaz F.; Luis Romo M.; Carlos Larraín P.; Carlos Contreras B.; Raúl Fajardo M.; Gustavo Silva R.; Camilo Carrasco A.; Manuel Luengo G.; Manuel Vera Ortega; Ramón Zamorano D.; Arturo Molina C.; Bernardo Soto S.; Misael Bustamante V.; Rosendo Celedón G.; Armando López V.; Alfonso Foucaut B.; Enrique Riveros G.; Carlos Irigoyen L.; Sholto Styles; Juan Biskupovic Z.; J. Enrique Ávalos Vergara y Guillermo Conrads G.

A mediodía del 5 de abril de 1930, los seleccionados zarparon desde Valparaíso a bordo del vapor “Santa Rita” de la Grace Line con destino a Nueva York, en donde arribaron el día 27 de ese mismo mes.



Vista de la casa en donde alojaron Miguel Cabezas, Enrique Ávalos y Manuel Vera (Buffalo, N.Y. 4 de julio de 1930)

⁸ Actual Universidad de Santiago de Chile



Fábrica Curtiss en Buffalo, New York. (Mayo de 1930. Fotografía gentileza de Felipe Cabezas Melo)



Algunos de los técnicos chilenos que fueron a Buffalo, Nueva York

En la fábrica Curtiss de Buffalo en Nueva York, los chilenos se integraron a la fábrica en sus distintas secciones bajo la supervisión del técnico Roy Hall. Allí recibieron la enseñanza práctica y técnica que los capacitaba para construir algunos de los modernos aviones “Falcon”, un avión que poseía dos ametralladoras delanteras sincronizadas que disparaban a través de la hélice y otra de calibre .50 que iba instalada en la cabina trasera. Bajo las alas y el fuselaje integraba un dispositivo para lanzar bombas.

A medida que corrían los meses, la construcción fabril en Chile avanzaba, mientras iba recibiendo espléndidas y moderna maquinaria que serviría para equipar la fábrica. Tras casi seis meses de preparación en sus respectivas áreas, algunos de los técnicos chilenos iban retornando al país⁹.

La fábrica

A mediados de octubre de 1930, la fábrica Curtiss -Wright abría oficialmente sus puertas, incorporando a nuestros especialistas y a más de cien empleados. La valiosa experiencia y conocimientos adquiridos serán grandemente aprovechados.



Una particular nota recogida por la especializada revista *Chile Aéreo*¹⁰, describía este especial acontecimiento bajo los siguientes términos: *“El sábado 18 de octubre ppdo. Fue inaugurada oficialmente por S. E. el Presidente de la República, la Fábrica Nacional de Aviones “Curtiss-Wright”, que se encuentra inmediata al Aeródromo de “Los Cerrillos”. A pesar de la lluvia, que caía persistentemente, una numerosa concurrencia se trasladó a la fábrica con el fin de asistir a la inauguración oficial. Entre las numerosas personas anotamos la presencia de altos Jefes del Ejército y de la Armada, del Embajador de Estados Unidos señor Culbertson y del personal de la Embajada; de los Sub-Secretarios de Aviación, don Arturo Merino Benítez y de Guerra, Coronel don Elías Veloso; de los Jefes de la Aviación Nacional, de gran número de pilotos militares y miembros del Club Aéreo de Chile.*

En los instantes de la inauguración, la fábrica se encontraba en pleno funcionamiento, y los asistentes pudieron ver todas las maquinarias que se han instalado en este moderno establecimiento, como también el proceso que sigue la construcción de un avión, desde las piezas más pequeñas hasta las más grandes.

S. E. llegó a las 4.35 de la tarde, acompañado del Ministro del Interior don Carlos Frödden, y de su Ayudante, comandante don Leocadio Arcaya. Fue recibido por el Gerente de la Fábrica señor G. C. Coon y por el representante en Chile, don Salvador Sanfuentes. Varias Brigadas de Scouts abrieron calle al señor Ibáñez y Comitiva, mientras la banda de pitos y tambores tocaba el himno de Yungay.

S. E. el Presidente de la República y Ministro del Interior, visitaron con todo detenimiento el pabellón principal de la fábrica, como asimismo los auxiliares, llevándose una excelente impresión de las instalaciones. Terminada la visita se ofreció a S.E., Ministros y demás invitados, una copa de Champaña en el casino de los empleados de la fábrica.”

⁹ Según registros familiares llevados en un diario personal de la hija de don Miguel Cabezas Soto, el arribó a Valparaíso junto a otros colegas, el 27 de septiembre de 1930. (Información gentileza de nuestro socio Felipe Cabezas Melo)

¹⁰ Chile Aéreo N°19. Santiago de Chile, noviembre de 1930

La fábrica representó el primer esfuerzo industrial de dimensiones para la producción aeronáutica nacional.

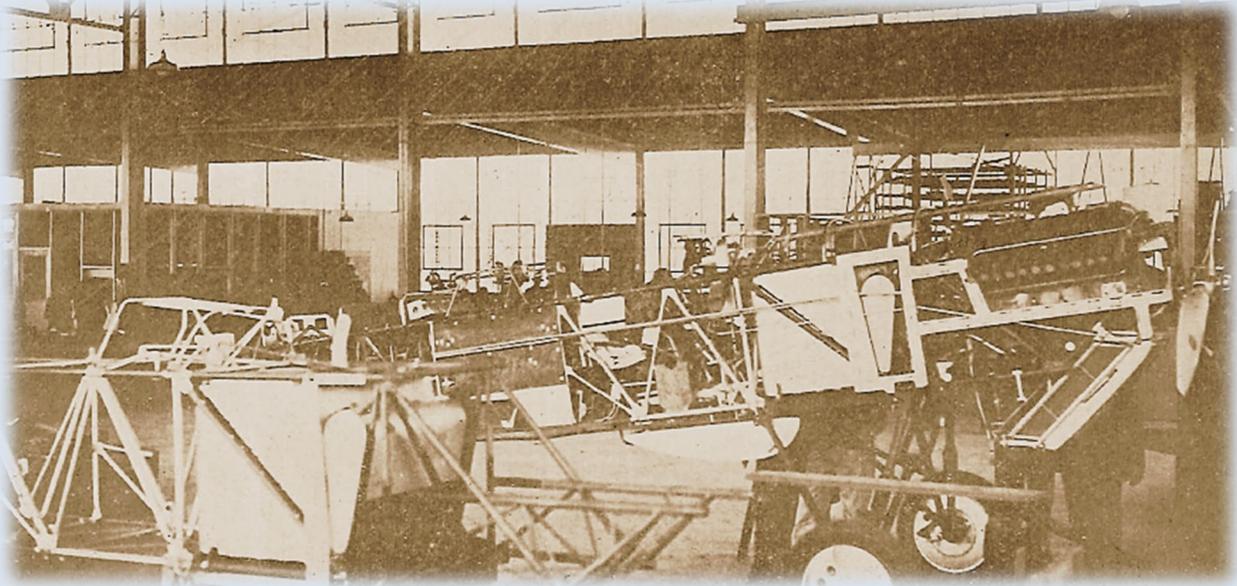


Fábrica Curtiss-Wright en los Cerrillos, Santiago. (Inaugurada en octubre de 1930)



Fotografía del interior de la Fábrica Curtiss-Wright en Santiago, Chile

Tras la inauguración oficial, se continuó la confección, armado y dedicada construcción de los primeros aviones, tarea que se realizó sin mayores tropiezos bajo la estricta supervisión del Gerente encargado de la planta Mr. G.C. Coon, asistido por los técnicos Jerry van Wagner, Paul Ahlers, Charles Schultz, A. Barlow, Leon M. Donnelly, Fred Arnaldi y Richard Elson junto con los técnicos operarios chilenos que habían viajado a especializarse a los Estados Unidos, desde donde habían traído desarmados y en esqueleto, los primeros cinco aparatos para facilitar la instrucción de los nuevos operarios.



Uno de los aparatos Curtiss Falcon a medio terminar

Otro de los más publicitados eventos que tuvo lugar en esta moderna fábrica de aviones, fue el bautizo y posterior vuelo del primer avión "Falcon", hito fabril y aéreo nacional, que se realizó la tarde del 1° de enero de 1931.



El primer vuelo de inaugural del flamante Curtiss Falcon, fue realizado por el entonces Subsecretario de Aviación, comandante Arturo Merino Benítez

Tras el arribo de S.E. el Presidente de la República a las 16.00 horas del 1° de enero del presente año tuvo lugar en “Los Cerrillos” este acto de alta significación para la Aeronáutica Nacional donde se efectuaron las pruebas oficiales y el bautizo del primer avión construido en la fábrica Curtiss Wright Corporation de Chile.

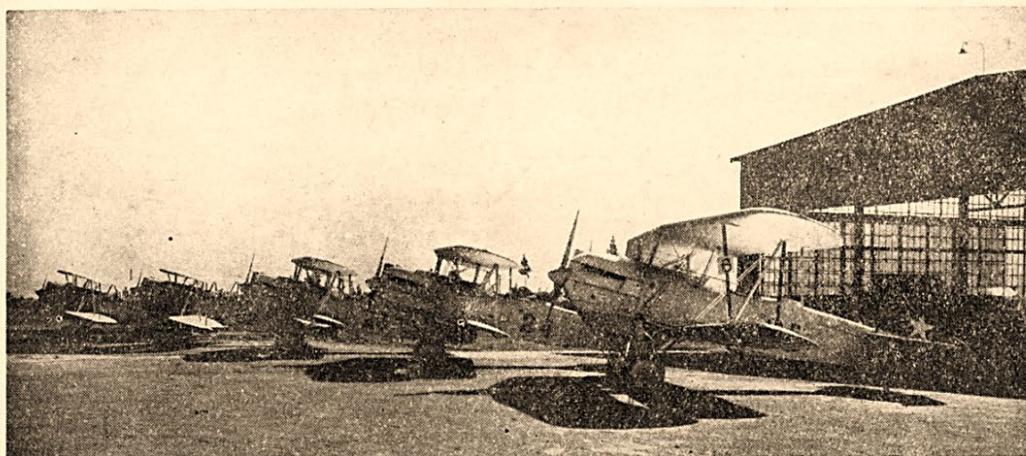


El Presidente de la República acompañado de su señora Graciela Letelier de Ibáñez, del Ministro del Interior, Jefes de la Fuerza Aérea y representantes de la Casa Curtiss, tras el bautizo del primer avión fabricado en la filial Curtiss de Chile.



El Ministro del Interior acompañado de otras autoridades revisan las instalaciones.

FABRICA DE AEROPLANOS
CURTISS WRIGHT
LOS GERRILLOS - CHILE



La fotografía muestra 5 máquinas "FALCON"
construidas en el país para el Gobierno de Chile

Los productos Curtiss Wright son reconocidos como de primera calidad, en máquinas de Guerra, comerciales y de sport

CURTISS WRIGHT EXPORT

SANTIAGO - CHILE

LOS GERRILLOS

CASILLA 3098 - TELEFONO 92 - 67

Una efímera trayectoria

La existencia de esta moderna fábrica de aviones, quizás uno de los más modernos centros aeronáuticos en la América del Sur de aquellos días, tuvo lamentablemente una efímera trayectoria tras la caída del presidente Carlos Ibáñez del Campo en julio de 1931 y posterior salida del Comodoro Merino Benítez. Producto de las restricciones económicas adoptadas en el país para enfrentar aquellos días de debacle mundial, se paralizaron las actividades, las que fueron reiniciadas transitoriamente a mediados de 1932, para dar término al armado de algunos aviones Falcon, cuya construcción había quedado muy avanzada.

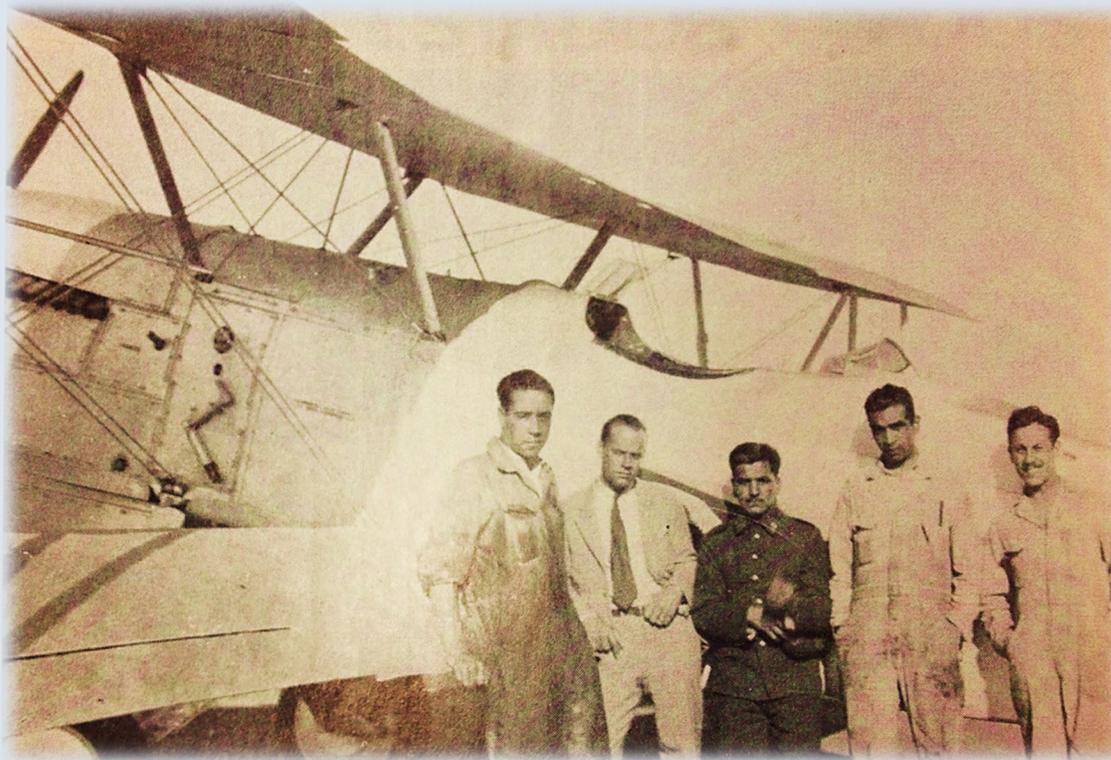
De esta partida de aviones, se dispuso la entrega de un aparato para uso personal del Comandante en Jefe, otro para el Director de la Escuela de Aviación y el resto iría para el Gobierno central de las fuerzas rebeldes Paulistas del Brasil; compra que fue realizada desde Argentina, evitando así una violación internacional sobre ventas de armas.

El rastro de éstos aeroplanos señala que fueron entregados en Argentina y de ahí pasaron al Paraguay para seguir viaje hasta las ciudades de Encarnación y Campanario en el Mato Grosso brasilero.



*Uno de los Curtiss "Falcon" armados en Chile y vendido al Brasil.
(Foto gentileza de Helio Higuchi)*

Uno de los aparatos se reportó accidentado en la Argentina tras el cruce de la cordillera y un segundo aparato se habría confiscado en el Paraguay, sirviendo tiempo después en la Guerra del Chaco contra Bolivia. Los restantes ocho aparatos se les instalaron ametralladoras en Sao Paulo y de acuerdo con los antecedentes cuatro de ellos habrían participado de las hostilidades.



Cuatro operarios de la Fábrica junto al señor Donnelly (2º de izquierda a derecha)

A fines del año de 1932, la fábrica Curtiss cerró sus puertas definitivamente, continuando como Maestranza a cargo del Ingeniero señor Raúl Álamos y como Supervisor, el especialista norteamericano, señor Leon M. Donnelly, donde se prestó servicios por algún tiempo a la Fuerza Aérea Nacional, al Club Aéreo de Chile y también a Panagra.

De entre algunos de los quince ingenieros y técnicos especialistas que la Curtiss había transferido a Chile, entre los cuales uno de ellos era Leon M. Donnelly (Superintendente a cargo de las Pruebas), solo él permaneció en el país hasta fines de 1936 tras el cierre de la fábrica, casi cuatro años antes, diseñando y construyendo un avión, llamado el Donnelly Special¹¹ o "Chiseler" (cachureo), aparato parecido a un Gipsy Moth de metal y madera y que fuera pintado de azul celeste y alas plateadas y finalmente vendido al Club Aéreo de Aconcagua.



Leon M. Donnelly

Piloto de Turismo del Club Aéreo de Chile (Enero de 1933)

¹¹ Turina Urrea, Pedro A. "Fábrica Curtiss-Wright en Los Cerrillos". Boletín del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio Nº5 de julio de 2006.



Donnelly Special "Chiseler" 1940. (Revista Chile Aéreo N°91, noviembre de 1936)

Las instalaciones que permanecen en Los Cerrillos hasta el día de hoy, fueron vendidas en aquella época al Gobierno de Chile, posteriormente fueron aprovechadas por LAN Chile y finalmente por la Fuerza Aérea de Chile.

A partir de 2014, estas instalaciones fueron habilitadas para albergar el Archivo Histórico institucional.

Pedro A. Turina Urrea

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Turina Urrea, Pedro A. *"Fábrica Curtiss-Wright en Los Cerrillos"*. Boletín del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio N°5 de julio de 2006.

Cubillos Salazar, Erwin. *"Los Tres Amigos" Wade – Doolittle – Mac Mullen, made in USA"*. Boletín Informativo del IIHACH N°4/2014

Traub Gainsborg, Norberto. *Camino al Cielo, Constructores de Alas para Chile*. 2015

Aero Digest. Febrero de 1931

The New York Times, 20 de marzo de 1930

El Mercurio de Santiago, jueves 23 de mayo de 1929

Comandancia en Jefe FACH. *"Historia de la Fuerza Aérea de Chile"*. Tomo I, 2001.

Revista Chile Aéreo N°11, 12, 13, 14 18 y 19. Santiago de Chile, meses varios de 1930 y 1931

Boletines Oficiales de Fuerza Aérea de Chile. Años 1930, 1931 y 1932

Archivos personales de los autores.

Archivo fotográfico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

**Texto del Contrato entre el Supremo Gobierno y la firma
“The Curtiss Aeroplane Export Corporation”.**

Santiago de Chile, a catorce días del mes de Diciembre de mil novecientos veintinueve, el Teniente Coronel y Director de Aviación, don Arturo Merino Benítez, chileno, casado, mayor de edad, domiciliado para los efectos legales en el Ministerio de Guerra, en representación del Supremo Gobierno de Chile, según Decreto Supremo N° 417, fecha 9 de Diciembre del año en curso, por una parte, llamada en adelante “El Gobierno” y el señor Clarence W. Webster, norteamericano, comerciante, casado, mayor de edad, de paso por esta ciudad, con domicilio en el Hotel Savoy, calle Ahumada N° 165, en representación de la Sociedad “The Curtiss Aeroplane Export Corporation”, por la otra, llamada en adelante la “Sociedad Curtiss”, han convenido en el siguiente contrato privado que firman en esta fecha por duplicado.

Primero.— La Sociedad Curtiss vende al Gobierno, quien compra para sí, veinte aviones Falcon, provistos de motores Curtiss D-12 de 435 H. P. cada uno, conforme a las especificaciones adjuntas, suscritas por los comparecientes que se tendrán por incorporadas a este contrato.

Segundo.— Es condición, en este contrato, cuyo incumplimiento traería su cancelación inmediata, que los veinte aviones Falcon, indicados en el artículo que precede, se construyan en Chile, en la Fábrica de Aviones, que levantará en el terreno fiscal de Los Cerrillos, en Santiago, la Sociedad Curtiss. Con este objeto, el Gobierno, dará en arriendo a la Sociedad Curtiss, un retazo de terreno, con una superficie de dos y media hectáreas, ubicado en el extremo Noroeste de Los Cerrillos, por el plazo de diez años, renovable, por acuerdo común de las partes y de conformidad con las disposiciones vigentes o que se dictaren sobre arrendamientos de terrenos fiscales a particulares. Al término de este período de diez años y siempre que no se haya producido el caso previsto en el segundo acápite del artículo 21, el Gobierno estará obligado a renovar este contrato de arrendamiento, por una renta equivalente al mínimo establecido en las disposiciones legales vigentes o que se dictaren sobre el arrendamiento de terrenos fiscales a particulares.

Para facilitar la instrucción de los operarios chilenos a que queda obligada la Sociedad Curtiss, se faculta a ésta, para traer en esqueleto y desarmados, los cinco primeros aviones que serán armados en el país. Esta Fábrica, deberá estar construida y en funciones dentro del plazo de nueve meses, contados desde la fecha del presente contrato. Dicha Fábrica, será equipada con maquinaria nueva y de último modelo. El Gobierno, se compromete a comprar a la Sociedad Curtiss, veinte aviones más de los tipos y precios que el Gobierno se reserva el derecho de fijar oportunamente. El precio de estas máquinas se fijará, tomando como base el precio de venta de ellas en los Estados Unidos de Norteamérica, más un quince por ciento (15%) de sobreprecio. Este pedido deberá hacerse inmediatamente después de ser entregados y recibidos por el Gobierno los diez primeros aviones del pedido, a que se refiere el artículo primero de este contrato.

Tercero.— La Sociedad se compromete a que en la Fábrica, a que se refiere el artículo anterior, se elaboren y armen los veinte aviones Falcon, indicados en el artículo primero, como también, las veinte máquinas que se comprarán conforme se establece en el artículo que precede, cuyo tipo será fijado posteriormente, a excepción de los motores, hélices, radiadores, ruedas, instrumentos y demás elementos, cuya fabricación sea prácticamente imposible en el país.

Cuarto.— La Sociedad Curtiss queda obligada, en igualdad de condiciones, y calidad, a comprar en Chile todas las materias primas que emplee en la elaboración de aviones y motores

Quinto.— La Sociedad Curtiss usará en su Fábrica, en Chile, toda patente o sistema que use en sus fábricas en los Estados Unidos de Norte América. Las patentes y mejoras que use o adopte en el futuro, la Sociedad Curtiss, y a sean propias o adquiridas por ella, para el mejoramiento de aviones y motores, objeto de este contrato o en el procedimiento de su fabricación, para un nuevo tipo de avión o de motor, en caso de querer adoptarlos el Gobierno de Chile en sus pedidos, será motivo de un arreglo entre las partes, en cada caso que se presente; el precio que la Sociedad Curtiss cobrará al Gobierno por esas patentes o mejoras, en ningún caso, será superior al precio que pague por ellas el Gobierno de Estados Unidos de Norte América, u otra persona.

Sexto.— La Sociedad Curtiss, se compromete a efectuar con preferencia y a precio de costo, recargado sólo en un quince por ciento (15%) toda orden de confección o reparación de material, que el Gobierno le encomiende o que esté dentro de las facilidades de la Fábrica.

Séptimo.— La Sociedad Curtiss, sólo podrá transferir esta Fábrica a otra Sociedad de nacionalidad chilena, siempre que el Gobierno consienta previamente en la transferencia. Fuera de este caso, la Sociedad no podrá enajenar la referida Fábrica.

Octavo.— El precio de compra de los veinte aviones, indicados en el artículo primero de este contrato, es doscientos veintiún mil quinientos ochenta y cuatro pesos cincuenta centavos, moneda chilena por cada avión, (\$ 221.584,50), incluso, en este valor el recargo de un 25% con el fin que se indica en el artículo siguiente, o sea, la cantidad de cuarenta y cuatro mil trescientos dieciséis pesos ochenta centavos (\$ 44.316,80), por avión. El precio de compra de los veinte aviones Curtiss Falcon, incluido el 25% aludido, alcanza, de consiguiente, a la suma alzada de cuatro millones cuatrocientos treinta y un mil seiscientos noventa pesos. Las obligaciones pactadas en este contrato en pesos, se refieren a pesos moneda legal existente a la fecha, esto es, de ciento ochenta y tres mil cuarenta y siete millonésimos de gramo de oro fino por peso.

Noveno.— El 25% de recargo por avión aludido, en el artículo que antecede, lo paga el Gobierno en razón de la instrucción que la Sociedad Curtiss se obliga a dar a los ingenieros, jefes de talleres y operarios de nacionalidad chilena que ocupe en la Fábrica y que deberán formar el 75% del personal correspondiente a cada categoría de los empleados de la Fábrica, antes de cumplir ésta, un año de actividad.

Décimo.— La Sociedad Curtiss se obliga a llevar a sus talleres, en los Estados Unidos de Norteamérica, hasta veinticinco operarios chilenos designados por el Gobierno, a quienes se obliga a darles instrucción durante seis meses, debiendo el Gobierno abonarles durante ese tiempo un sueldo mensual de cuatrocientos pesos moneda chilena (\$ 400) y comprometiéndose la Sociedad, además, a fijarles un sueldo mensual adicional, a cada uno, de cincuenta dólares americanos (\$ 50.— U. S. C y). Los gastos de traslado de este personal de ida a los Estados Unidos y de regreso, correrá por cuenta de la Sociedad Curtiss.

Undécimo.— El pago del valor de los aviones, a que se refiere el artículo octavo, se hará en Santiago, por medio de la Administración de la Caja de Aviación, como sigue: Una tercera parte, o sea, un millón cuatrocientos setenta y siete mil doscientos treinta pesos, una vez terminada la instalación de la Fábrica y quedar ésta en condiciones de funcionar y producir; y el saldo, de dos millones novecientos cincuenta y cuatro mil cuatrocientos sesenta pesos, en partidas de ciento cuarenta y siete mil setecientos veinte y tres pesos, pagaderas a la entrega conforme de cada avión, hasta enterar la totalidad del precio, de todos ellos.

Duodécimo — La Sociedad Curtiss se compromete, a entregar en el Aero Puerto de Santiago, Los Cerrillos, diez aviones a los doce meses de efectuado el pago de la cuota inicial y el resto a razón de

dos aviones mensuales. El plazo para la entrega de los aviones se contará desde la fecha del primer pago.

Décimo Tercero. — En caso que las entregas de material no fueran efectuadas en los plazos que se estipulan en el artículo que antecede, la Sociedad Curtiss, deberá pagar al Gobierno, a título de daños y perjuicios, una suma igual al 0.25 % (o sea un cuarto del uno por ciento) por semana, del valor del material cuya entrega esté en mora, siempre que este retraso no exceda de seis semanas. Si el retraso excede de seis semanas, el Gobierno queda facultado para no tomar aquel material que figura en el contrato y que no ha sido entregado en los plazos fijados, debiendo, la Sociedad Curtiss, devolver al Gobierno la suma de dinero que haya recibido en pago del material no entregado, que figura en el contrato, más la cantidad correspondiente a los daños y perjuicios, y a los intereses, con más intereses del 6 % anual.

Décimo Cuarto.— Si por razones de fuerza mayor, tales como huelga, incendios, tiempo no favorable para efectuarlas pruebas de vuelo, etc., la Sociedad Curtiss se viera imposibilitada para entregarlos aviones en los plazos fijados, notificará inmediatamente a la Dirección de Aviación, con el objeto de convenir con ella la concesión de un nuevo plazo. La Dirección de Aviación se reserva el derecho de calificar a estos de fuerza mayor, para conceder o no este nuevo plazo.

Décimo Quinto.— Los diferentes elementos de los aviones Falcon a que se refiere el artículo 1° de este contrato, deberán ser rigurosamente intercambiables. La performance de estos aviones se controlará, de acuerdo con las especificaciones que forman parte integrante de este contrato, aceptándose, hasta un cinco por ciento (5%) de tolerancia en las diferentes pruebas. Si después de firmado el presente contrato con sus especificaciones adjuntas, se introdujeran ciertas mejoras en el tipo de aviones, a que se refiere este contrato, la Sociedad Curtiss deberá proponerlas a la Dirección de Aviación y ésta, si así lo determina, aceptarlas sin mayor pago como incorporadas en los aviones, materia de este contrato. La Dirección de Aviación podrá exigir dando aviso con seis meses de anticipación, se equipen los aviones con hélices Standard Steel, sin mayor desembolso.

Décimo Sexto.— La Sociedad Curtiss se compromete a probar en el aire en el Aero Puerto de Santiago, Los Cerrillos, por su cuenta y riesgo, cada aeroplano, con el fin de comprobar la performance garantida, con un peso total de (1.791) mil setecientos noventa y un kilogramos, en presencia de las personas que, para este efecto, designe la Dirección de Aviación y en la fecha que se fije de común acuerdo. Si durante estas pruebas, cualquiera de los aeroplanos no cumple con la performance garantida, la autoridad ya indicada, tendrá facultad para rechazarlo y de conceder a la Sociedad, el derecho de devolverlo a presentar para nuevas pruebas, dentro del período de la entrega.

Décimo Séptimo.— La Sociedad Curtiss, por este mismo contrato, vende al Gobierno, que acepta y compra, por el precio que a continuación se indica:

5 motores Curtiss D-12, de 435 H P. cada uno, a	\$61.837,50	\$ 309.187,50
4 trenes aterrizar completos, a	6.760,90	27.043,60
6 patines cola completos, a	2.193,20	13.159,20
2 juegos completos alas con plano central, incluso alerones	43.492,40	86.984,80
4 juegos montantes, a	5.721,90	22.887,60
24 suples (tacos) patín de cola, a	30,90	741,60
2 juegos completos planos, a.....	10.273,30	20.546,60

T o t a l \$ 480.550,90

Estos repuestos, cuyo valor alcanza a la suma alzada de cuatrocientos ochenta mil quinientos cincuenta pesos noventa centavos (\$ 480.550,90), serán entregados al efectuarse la entrega del último avión convenido en el artículo primero y se pagarán, junto con enterar la totalidad del precio de venta, en la forma estipulada en el artículo undécimo de este contrato.

Décimo octavo.— Si el Gobierno, por cualquiera causa, se atrasara más de siete días en el pago de las cantidades que debe abonar en los plazos que fija este contrato, pagará a la Sociedad Curtiss, el interés del 6 % anual sobre la cuota no cubierta.

Décimo noveno.— El Gobierno queda facultado para enviar en visita a la Fábrica, cada vez que lo desee, uno o varios inspectores a quienes la Sociedad dará todos los datos y facilidades para el cumplimiento de sus funciones, sin perjuicio de los inspectores que, con el carácter de permanente, designe el Gobierno, para controlar el funcionamiento de la Fábrica.

Vigésimo.— Los edificios, materiales, maquinarias y herramientas necesarias para la instalación de la Fábrica de Aviones y la construcción de éstos mismos, quedarán eximidos del pago de derechos consulares y aduaneros.

Vigésimo primero.— En caso de que a juicio del Gobierno, las actividades de la Fábrica satisfagan ampliamente las expectativas que funda en ella, en cuanto a la bondad del material elaborado, al mejoramiento progresivo de sus instalaciones y al satisfactorio cumplimiento de las sucesivas órdenes que el Gobierno le encomiende, esto, se compromete a no favorecer con ninguna facilidad aduanera, o de otro orden, a cualquiera otra fábrica que desee instalar talleres en el país, para producir manufacturas de las que construyere la Fábrica instalada por la Sociedad Curtiss. En caso de que a juicio del Gobierno, las actividades de la Fábrica no satisfagan, después de ocho años de funcionamiento, estas expectativas del Gobierno, éste, se reserva el derecho de comprar y la Sociedad contraerá la obligación de vender, por su justo valor, su Fábrica en Chile, con sus talleres, anexos, maquinarias, herramientas, etc., salvo las herramientas especiales, plantillas o moldes empleados en la fabricación de productos Curtiss de su propio diseño. Para determinar el justo valor, a que se alude en este artículo, se procederá a nombrar una comisión a valuadora en la forma y en las facultades señaladas en el artículo 22 de este contrato.

Vigésimo segundo.— En caso de desacuerdo en la ejecución o interpretación del presente contrato, se nombrarán dos árbitros, uno de parte del Gobierno y el otro por parte de la Sociedad Curtiss, los que, de común acuerdo, nombrarán un tercero. Si no existiere acuerdo a este respecto, el nombramiento lo hará el Presidente de Chile. Estos árbitros procederán como arbitradores y sus fallos serán inapelables.

Vigésimo tercero.— La Sociedad se compromete en este acto a no valerse de gestión diplomática alguna para solucionar las dificultades que pudieran producirse en la ejecución o interpretación del presente contrato y se somete en todo a lo que él se refiera a las leyes vigentes en Chile. La Sociedad se obliga también, a tener durante la vigencia de este contrato un representante autorizado, con toda clase de facultades, con residencia en Santiago de Chile, para que la represente en todo lo que fuere menester, fijando también su domicilio en dicha ciudad para todos los efectos de este contrato.

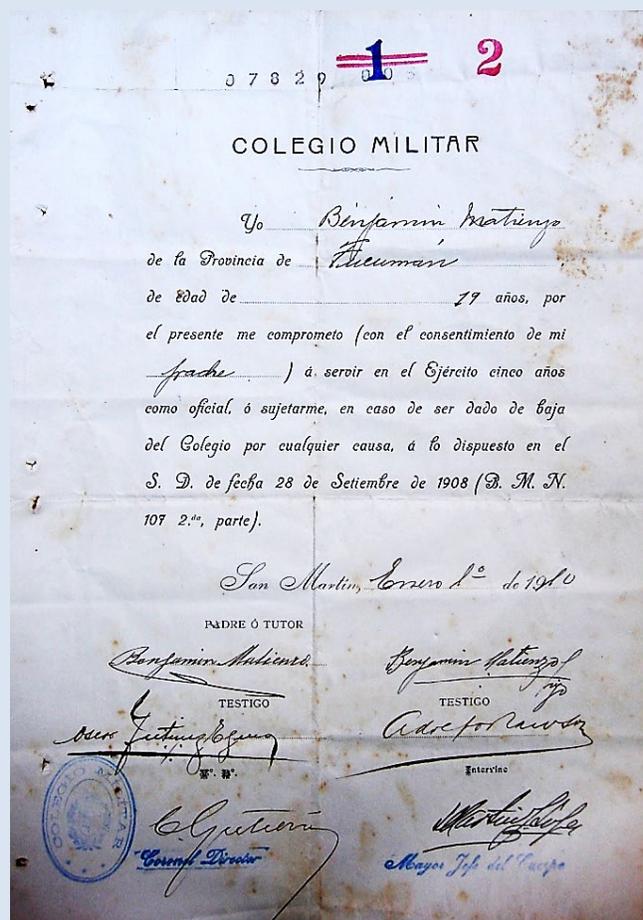
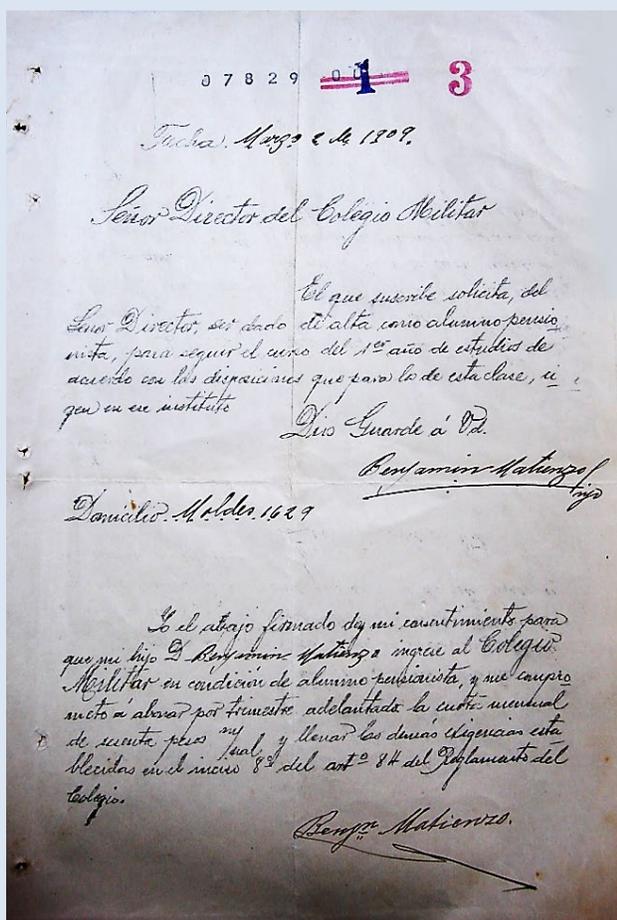
Vigésimo cuarto.— Este contrato sólo tendrá valor legal, una vez que se ratifique por The Curtiss Aeroplane Export Corporation de Nueva York, Estados Unidos de Norte América y sea aprobado por el Supremo Gobierno.



BENJAMÍN MATIENZO

“Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera”

Benjamín Matienzo López nació en la provincia de Tucumán el 9 de abril de 1891. Ingresó al Colegio Militar de la Nación el 9 de marzo de 1909. En ese entonces vivía en el barrio de Belgrano en la casa de la calle Moldes N° 1629, distante a sólo seis cuabras de la casa de la familia Newbery.



Izquierda: Carta suscrita el 2 de marzo de 1909 por Matienzo solicitando su ingreso al Colegio Militar
Derecha: Compromiso de servicio con motivo de su ingreso al Colegio Militar de la Nación. 1 de enero de 1910

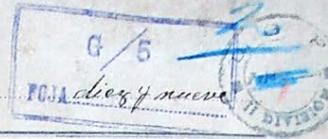
En 1910 el Colegio Militar se encontraba bajo la dirección del Coronel Cornelio Gutiérrez (1862-1942), el 31 de diciembre se produjo el egreso de la promoción N° 35 de la cual formaba parte el Subteniente de Ingenieros Benjamín Matienzo.

Entre sus 160 camaradas de armas hubo personalidades como el General de Brigada Manuel Aristóbulo Nicolás Savio y una importante cantidad de aviadores civiles y militares: Manuel Félix Origone (primera víctima de la aviación militar), Luis Cenobio Candelaria (primero en cruzar la cordillera en aeroplano), Oscar Lozano, Antonio Parodi, Vicente Andrada, Martín Desiderio Salinas Gómez, Julio García Fernández, Gregorio Jesús Rafael Terneyro Bravo y José William Rosasco.



EJERCITO ARGENTINO

OFICIALES DE LAS ARMAS



Hoja de concepto del (a) *Subteniente 3 Benjamin Matienzo*

Nació en *Zucumán* el *9* de *Abril* de *1891*
Edad el *31* de *Diciembre* de *1910* años *19* meses *8* días *22*
Estado civil *Soltero*
Ingresó al Ejército como *cadete del Colegio Militar*
el *9* de *Marzo* de *1909*
Empleos sucesivos *subteniente el 31-XI-10*

APTITUDES GENERALES

	Coefficiente	Clasificación	Total
Salud	1		
Vista	1		
Aptitudes para el mando	5	3,5	
Resistencia para la fatiga	3	4	
Inteligencia	4	6	
Carácter	4	3,5	
Espíritu militar	3	5	
Instrucción	4		
Conducta	2	4,5	
Porte militar y corrección en el uniforme	1	3,5	
Educación	2	5	
Suma	30		

Tiempo de mando efectivo de tropas (1)
años meses días

Cómputo de servicios efectivos

En actividad años meses días

INSTRUCCIÓN

(Indicar diplomas ó certificados que se posean, escuelas, años de curso clasificación de egreso, número de orden de mérito entre los de su promoción y obras que haya publicado acompañando ejemplares).

Escuelas en que ha cursado	Años en que ha cursado	Clasific. de egr.	Núm. de orden de salida.	Diplomas ó certificados Obras escritas
<i>Colegio Militar</i>	<i>1909-1910</i>			

Idiomas (Indicar los que se hablan y traduce, previa comprobación del jefe que conceptúa).

Lee y traduce Francés

Equitación

Esgrima (Clasificación del Jefe previo informe del maestro de gimnasia y Esgrima).

Natación *ben (1)* *Mayor Jefe del Cuerpo*

Bicicleta *Si*

Reconocimiento médico:

Salud (5) cinco
Vista (5) cinco
Benjamin A. Martínez
Cirujano de *Benizada*

(1) En el actual empleo.
(2) Firma.

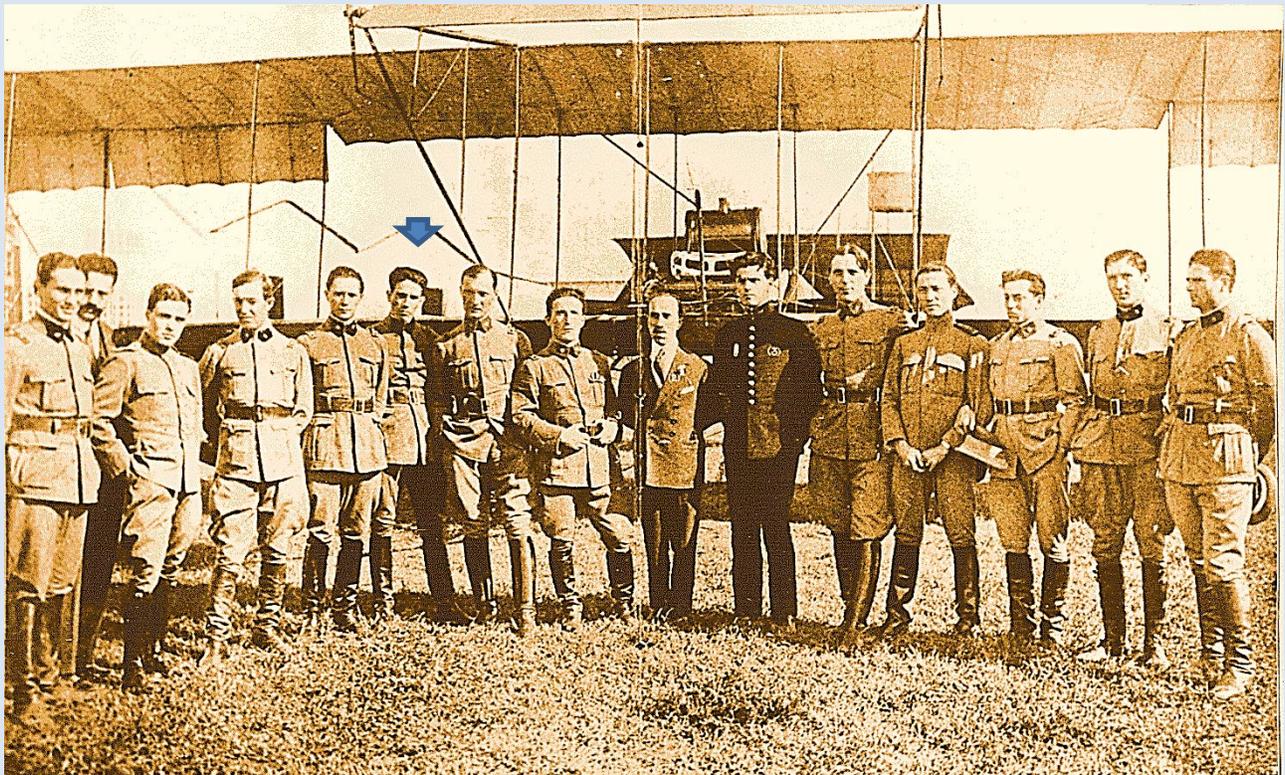
(1) Dividir la suma de los productos parciales por la suma de los coeficientes y su cociente será la clasificación que corresponda.
(2) Firmas.

Hoja del Legajo N° 7829 correspondiente al Teniente Matienzo

El 11 de enero de 1911 fue destinado a su provincia natal en el Batallón 5 de Ingenieros (G.5)¹² junto con los subtenientes Manuel Aristóbulo Nicolás Savio, Luis Cenobio Candelaria, Adolfo Antonio Antoni, Julián Oscar Silveya y Oscar J. Pabón.

El 11 de marzo de 1914 fue destinado al Batallón Nº 3 de Ingenieros (G.3) con asiento en la ciudad de Paraná¹³. Seguramente fue en ese destino donde Candelaria y Matienzo comenzaron a tejer sus proyectos de ingreso a la Aviación Militar forjando una profunda amistad.

El 31 de diciembre de 1915 ascendió a Teniente¹⁴ y el 1 de septiembre de 1916 fue dado de alta en el 4º Curso de la Escuela Militar de Aviación; el 24 de marzo de 1917¹⁵ obtuvo el título de Piloto Aviador Nº 111, el 12 de septiembre obtuvo el título de Aviador Militar Superior y el 24 de junio de 1918 el título de Aviador Militar¹⁶.



Curso de Aviadores de 1918.

De izquierda a derecha: Teniente Valentín Campero, Subteniente Enrique Ruíz Eldredge (Perú), Tenientes Otón Adolfo Mantovani, Florencio Octavio Nicolás Parravicini Diomira, Benjamín Matienzo, José William Rosasco, Luis Cenobio Candelaria, Guillermo von Protzel del Castillo, Argilio Teodoro Vadela Orito, Adolfo Carlos Camilo Udry, Victoriano Dionisio Martínez de Alegría, Antonio Parodi (Instructor), Sr. Ramos Vivot, Teniente Cesáreo Luis Berisso (Uruguay).

¹² Boletín Militar Nº 8, 1ª Parte.

¹³ Boletín Militar Nº 3800, 1ª Parte.

¹⁴ Boletín Militar Nº 4333, 1ª Parte.

¹⁵ Boletín Militar Nº 4531, 1ª Parte.

¹⁶ Boletín Militar Nº 5058, 1ª Parte.



Teniente Benjamín Matienzo (1891-1919), el abrigo blanco muy probablemente haya sido el mismo usado en su vuelo póstumo

El 23 de mayo de 1917, a bordo del biplano Voisin 5 LA de la Escuela Militar de Aviación, llevando como pasajero al Ingeniero Edmundo Lucius, realizó un raid entre las localidades de El Palomar y San Miguel de Tucumán con escalas en Rosario, Rafaela, La Banda Real, Sayana y Santiago del Estero.

El 21 de febrero de 1918 realizó un sólo vuelo aerostático de instrucción; la tripulación al mando del Capitán Alberto González Albarracín estuvo integrada además por los tenientes Valentín Campero y Otón Adolfo Mantovani. Partieron del Gasómetro de Bernal con el *Pampero II* y 5:05 horas después aterrizaron en Larrea.



De izquierda a derecha: Tenientes Candelaria, Martínez de Alegría, Parodi, Udry y Matienzo durante las maniobras de la Escuela de Tiro desarrolladas en Concordia, Entre Ríos entre el 6 y 26 de octubre de 1917

El 23 de noviembre de 1918 fue dado de alta en el G.5¹⁷. Zanni avizó en el oficial tucumano enormes condiciones para formar parte del primer grupo de oficiales *cazadores* de la Aviación de Ejército y de inmediato inició gestiones para recuperarlo en El Palomar. Finalmente el 1 de marzo de 1919 fue dado de alta en la Escuela Militar de Aviación y de inmediato Zanni, Parodi y Matienzo comenzaron a trabajar en el proyecto de cruce.



Izquierda: Benjamín Matienzo como abanderado del G-5, detrás de puede ver con claridad a su amigo el Subteniente Candelaria¹⁸. Derecha: Matienzo con el emblema de Aviator Militar y el número distintivo del G.5 en el cuello de la chaquetilla

¹⁷ Boletín Militar Nº 5179.

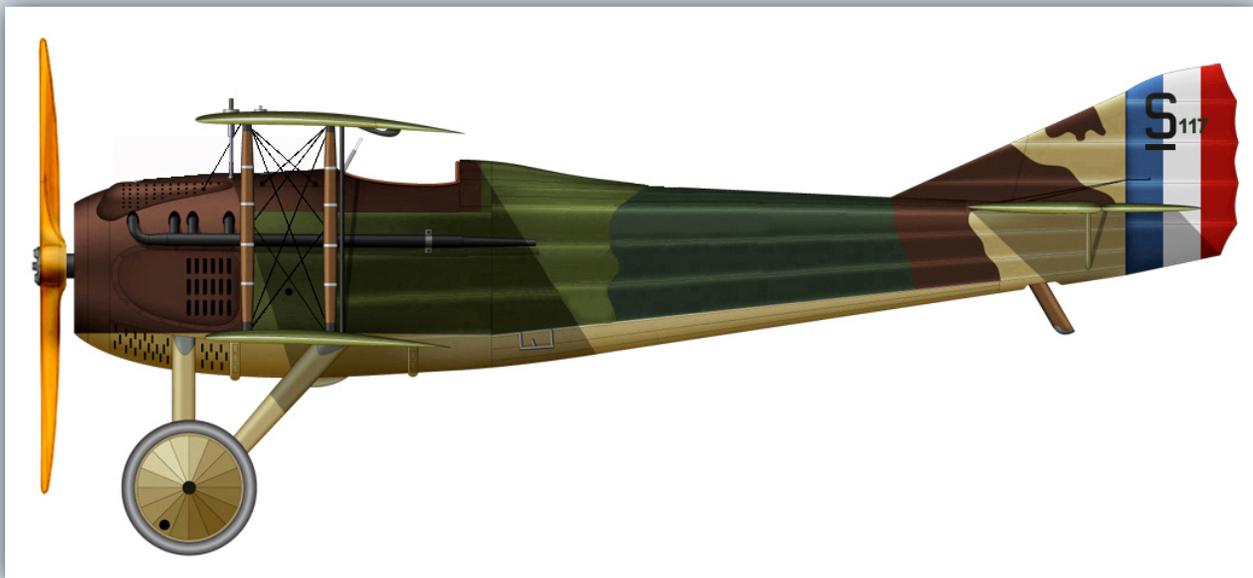
¹⁸ Foto Archivo diario *La Gaceta* de Tucumán.

Proyecto de cruce aéreo de la Cordillera

Desde mediados de 1914 los proyectos de cruce aéreo de la cordillera contaron con una pujante pléyade de aviadores argentinos y chilenos. Época envidiable y gloriosa de la aviación latinoamericana donde a la escasez de aeronaves con suficiente potencia para la tarea se contraponía un inexplicable derroche de coraje de ambos lados del macizo de los Andes.

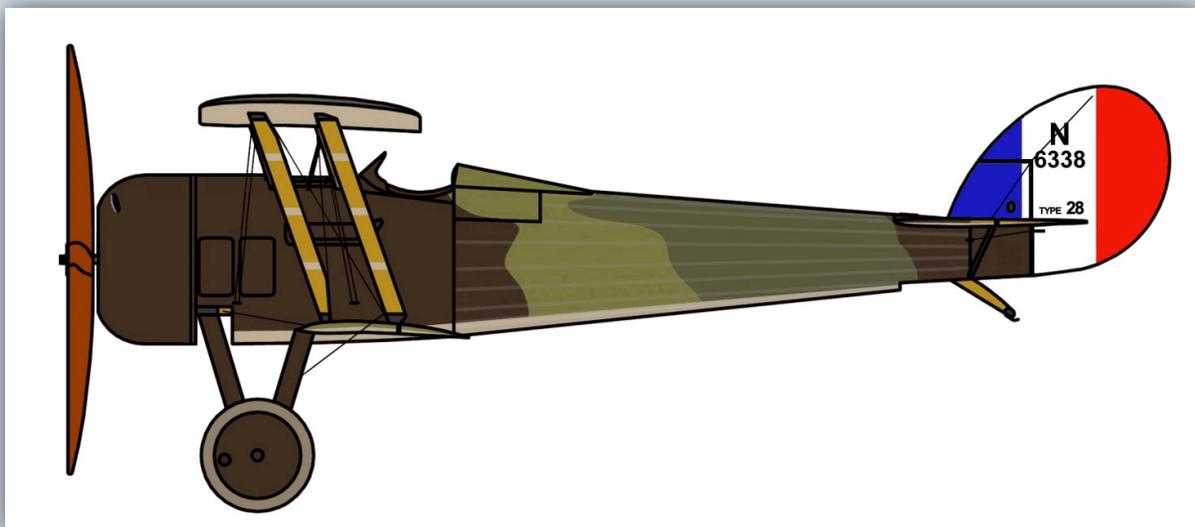
En 1919 la visita de las misiones militares italiana y francesa dejó en la Aviación del Ejército Argentino una importante cantidad de material de última generación entre los que se encontraban los primeros aviones de caza del Ejército Argentino.

En este contexto, contando con material más potente los aviadores Pedro Leandro Zanni, Antonio Parodi y Matienzo conformaron un equipo de cazadores que proyectaron el cruce desde Mendoza a Santiago de Chile. Para ello organizaron una escuadrilla integrada tres biplanos franceses que fueron desplegados conservando aún las insignias de origen: Blériot-SPAD VII C1 N/S 117 (Tte. 1º Zanni), Nieuport 28C1 N6339 (Tte. 1º Parodi) y el Nieuport 28C1 N6338 (Tte. Matienzo). El Blériot-SPAD VII C1 (N/C 117) tenía un motor Hispano Suiza 8 AC de 180 hp. A partir de mayo de 1916 había formado parte de la legendaria Escuadrilla N3 *Les Cigognes* que contó entre sus integrantes al legendario piloto de caza Georges Marie Ludovic Jules Guynemer.



Blériot-SPAD VII C1 N/S 117

Los Nieuport 28C1 tenían un motor rotativo Gnôme *Monosoupape* 9N de 160 hp y, hacia finales de la guerra, habían sido dados de alta Escuadrilla de Caza Nº 562 con asiento en el puerto de Corfú para reforzar la operación de los diez Nieuport 24 Bis con que contaba la unidad. La escuadrilla operó desde Los Tamarindos entre el 1 y 28 de mayo que fecha del cruce.



Nieuport 28C1

Con la desaparición de Matienzo regresaron a El Palomar para reiniciar los planes en marzo de 1920; esta vez Parodi y Zanni emplearían los biplanos de caza italianos Ansaldo SVA 5 N° 1 (N/C 12220) Sartorelli y Ansaldo SVA 10 N° 1 (N/C 12984) Giovanardi.



Los aviadores militares Parodi, Zanni y Matienzo en Mendoza. Mayo de 1919



Escuadrilla de monoplazas conformada por los Nieuport 28C1 N6338 y N6669 (en primer plano) y el Blériot-SPAD VII. Estuvo conformada por los aviadores militares Zanni, Parodi y Matienzo y entre el 3 y el 28 de mayo de 1919 realizó intentos de llegar en vuelo a Santiago de Chile que se suspendieron por el fatal accidente ocurrido a Matienzo. Aeródromo Los Tamarindos, Mendoza

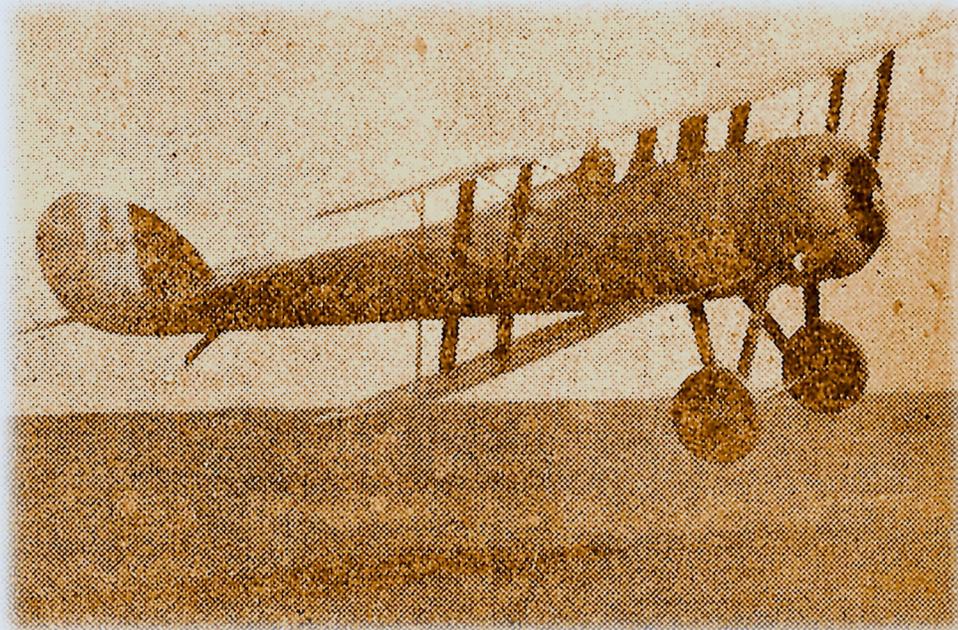


Base de operaciones de la escuadrilla en el campo de Los Tamarindos. Detrás se aprecia nítidamente la silueta del Nieuport de Matienzo. Mayo de 1919



Nieuport 28C1 N6339 con el Teniente 1.º Parodi en Mendoza¹⁹

Ese día con la ansiedad e incertidumbre propia de la situación el aviador tucumano decidió ser el primero en concretar el intento; despegó del aeródromo de *Los Tamarindos* pero por problemas técnicos que se desconocen tuvo un aterrizaje de emergencia.



Una de las últimas fotografías del Teniente Matienzo despegando de Los Tamarindos hacia Santiago el 28 de mayo de 1919 a bordo del Nieuport 28C1 N6338

¹⁹ MARTÍN, Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino*. Fundación Histarmar: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ejercito_argentin

BENJAMIN MATIENZO

(REGORDACION Y MEINTACIONES EN LA FECHA PATRIA)

Con gran satisfacción damos a publicidad este artículo, que al igual del referente a VALENTIN CAMPERO, inserto en nuestra edición anterior, estas columnas nuevamente se ven honradas con la valiosa colaboración del Capitán (R. A.) D. Luis C. Candelaria. Consideramos estos trabajos como un homenaje a las gloriosas Instituciones Armadas Argentinas, a las que nos permitimos dedicar, interpretando al mismo tiempo el sentir del autor.

Y también, sirvan de ejemplo la vida de estos ciudadanos y honrosos militares, a la juventud argentina.

LA DIRECCION

Tucumano, de un año más que yo. Descendía de familia tradicional en el N.E. Argentino y Bolivia, en la que se mezcla de lo mejor de la sangre de hispanos llegados al Alto Perú y de lo mejor de la sangre aborigen.

Fuimos cadetes del mismo curso en Colegio Militar y después oficiales del mismo Batallón de Ingenieros en Tucumán. Pasó él, después, a Paraná y yo al Azul. Volvimos a encontrarnos, en Septiembre de 1916, en la Escuela Militar de Aviación como alumnos del mismo curso. Formamos con Valentín Campero, también de Ingenieros, un terceto inseparable.

Habíamos pedido, Matienzo y yo, ingresar al primer curso de aviación, apenas se fundó la escuela de El Palomar, en 1912, pero se dejó nuestro llamado para después. En el invierno de 1916, cuando le comuniqué, por carta, que seríamos llamados para el próximo tercer curso, me respondió auguralmente, intuyendo nuestro destino: "Yo no te envidiaré, ni tú me envidiarás. ¿Que tú cruzarás los Andes? ¿Y qué? ¿No está, acaso, más allá la luna y el sol?"

Advierto, lector, que yo nada había dicho, nunca, de cruzar los Andes, aunera mi íntimo propósito y mi intuición, desde que asistí al entierro de Swbery.

En esto de intuiciones se observan casos curiosos; en mi memoria sobre la Travesía de los Andes yo hice resaltar, con hincapié, dos nombres: Dagoberto Godoy, chileno, y Benjamin Matienzo, argentino. Pues bien, Godoy cruzó, desde Chile, meses después de mí. Matienzo siguió pocos meses después que Godoy, aunque en circunstancias enormemente más difíciles que, a la postre, le cobraron la vida.

Nos iniciamos, Matienzo y yo, en aviación, el mismo día, 18 de Septiembre de 1916. Terminamos el mismo día, 18 de Septiembre de 1917, conquistando, ambos, el título de Aviador Militar, supremo entonces. El 18 de Septiembre es el día nacional chileno. ¿Cree en las predeterminaciones el lector?

Estuvimos juntos en los ejercicios de Concordia, en 1917. Después, a principios de 1918, yo comencé a ocuparme, en silencio y con la complicidad del mecánico Soriano, de mi propósito de vuelo trasandino. Matienzo me veía hacer y callaba.

Se me ponían trabas de todo orden para obtener la máquina deseada, pero con maña y decisión la logré. Entonces yo se propuso interponerse. Matienzo, observando sus trabas, se le adelantó y solicitó, por escrito, que él, participara del uso de mi misma máquina para entrenamiento y le fué concedido.

Enseguida Matienzo me avisó y agregó: "Le gané de mano a fulano. Quédate tranquilo, yo no tocaré la máquina. Lo hice para que quedés dueño total de ella. El Director no concede cada máquina más que a dos pilotos cada vez".

Le ofrecí a Matienzo, la noche antes de salir de El Palomar para Chile, que cruzásemos juntos en la misma máquina. El me respondió: "No quiero estorbarte; esa máquina es débil y está en las últimas; te dará mucho que hacer. Yo iré en vuelo con pasajero, a Tucumán, en el Voisin 140 H.P."

Yo cumplí mi propósito en Abril de 1918 y Matienzo cumplió el suyo en Mayo del mismo año. Después pasamos, juntos, como alumnos a la Escuela de Tiro. Y cuando nuestro curso de aviación se desbandó, a fines de 1918, Matienzo pasó a Tucumán y yo a Arsenales.

Nos encontramos eventualmente en Tucumán en Febrero de 1919 y él me dijo que se lo había invitado a integrar una escuadrilla con Zanni y Parodi para ir en vuelo a Chile. Intuí un desastre y se lo dije reiteradamente; me contestó: "Ya acepté, no puedo echarme atrás".

Volví a la carga con mis razones, haciéndole notar que era demasiado improvisación para afinidades temperamentales difíciles de lograr; me dijo: "Yo volaré... no haré papelones".

En Marzo de 1919 yo estaba con avión en Russell (Mendoza) cumpliendo una misión encomendada por el Comandante de la 4ª División de Ejército. Después llegó la escuadrilla que proyectaba cruzar a Chile y se ubicó en Tamarindos (Mendoza) en un arenal.

La escuadrilla no pudo cruzar y fué entonces que Matienzo recordó su tajante expresión: "Yo no haré papelones". Y no lo hizo, pero la gloria le cobró la vida.

Sucedió así: Las máquinas eran nuevas, donadas por Francia; el asentamiento de los motores pudo ser incompleto por uso insuficiente. Contaban con los servicios de un mecánico francés, especialmente venido. El jefe de escuadrilla era un brillante oficial de infantería que no volaba y no tenía dominio de las técnicas tan variadas de aeronáutica.

Los pilotos, el mecánico francés y el mismo jefe de escuadrilla, no quedaban en la pista, alojaban en un hotel de la ciudad a 20 Km. de distancia. Es decir, los artilleros lejos del cañón. Cuando recibían aviso de tiempo propicio tenían que perder preciosos momentos.

Enviaron un ingeniero a esperar las máquinas en Santiago de Chile para ayudarlos a volver en vuelo a Mendoza. No pusieron servicio informativo meteorológico en la cordillera. Se conformaron con los datos que buena o malamente quisiesen darle policías y empleados de telégrafo ignorantes de aeronáutica.

El tiempo fué bueno al comienzo, después tuvo alternativas bruscas propias del otoño avanzado. Y el viento, a veces, complicaba más levantando arena, tan perjudicial para los motores.

El periodismo anunciaba mucho. El tiempo pasaba en tentativas malogradas por fallas de tiempo, fallas de motores y fallas temperamentales. A veces uno apreciaba durante el vuelo que se podía seguir; los otros no apreciaban lo mismo y se volvían.

El tiempo pasaba en anuncios periodísticos; el público hizo cuestión de amor propio nacional y se impacientó. En Chile los comentarios eran risueños.

En definitiva, un rosario de inconvenientes aparejados por el destino y que se llama fatalidad determinante del fracaso. Conviene recordar que los tres pilotos eran reconocidos en el país por su capacidad y valentía. (Zanni y Parodi cruzaron en 1920).

Alguien, torpe y malvado, envió a los pilotos unos calzones y huevos de avestruz; ese era el comentario. Matienzo avisó el 25 de Mayo de 1919: "La próxima vez que salgamos, yo no regresaré..."

En una nueva tentativa partió la escuadrilla el 28 de Mayo de 1919 a las 6,41 a. m. rumbo a Uspallata. Soplaban viento fuerte del Oeste. Zanni y Parodi se volvieron. Matienzo siguió y su motor funcionó mejor que nunca.

Solamente la destreza de un gran piloto y la firmeza de un recio carácter podían soportar esa lucha interminable en la atmósfera agitada furiosamente por tantos choques y desvíos en los choques. ¡Fué dantesco!

Pasó el límite y nada más se supo de Matienzo hasta fines de 1919. El mismo entregó su cadáver, como riosa reliquia, a su provincia natal, y le rindió honores de Gobernador.

Solamente con treinta metros de nieve encima pudo ser domeñado el ejemplo ardor patriótico de Matienzo, soldado a lo Pringles, a lo Lavalle, a lo Suárez, a lo Olavarría.

La dignidad argentina debe ser celosamente enseñada y exigida. Es por eso que una calle de la Capital Federal, paralela inmediata a la calle Jorge Newbery, lleva este nombre: Teniente Benjamin Matienzo.

Yo mismo propuse y fué aprobada la leyenda de la placa consagratoria de esa calle. Dice así:

"Coronados de gloria vivamos"
"O juremos con gloria morir".

¡Ojalá los niños y jóvenes misioneros les tengan siempre presente para honor y bien de la patria!

Posadas, Mayo 28 de 1953.

LUIS C. CANDELA

Escrito del Capitán Candelaria redactado sobre los testimonios del Teniente Valentín Campero en Posadas el 28 de mayo de 1953. En esta pieza se pueden leer expresiones como: *Yo acepté, no puedo echarme atrás y Yo volaré... no haré papelones*, el relato y los dichos de Matienzo reflejan cabalmente la determinación y el concepto del honor del aviador tucumano

El hallazgo del cuerpo

Con el comienzo de los deshielos se iniciaron las tareas para conocer su destino. Los despojos fueron hallados el miércoles 18 de noviembre de 1919 por una patrulla encabezada por el subcomisario Pujadas, el guarda hilos de la Compañía Telegráfica Sud América Juan Hernández, el cabo Teófilo Morales y el agente Segundo Zelayes.

Eran las 9 de la mañana cuando llegaron a una casucha en la primera serie de minas, propiedad de un chileno llamado *Lobos*, en el valle de *Las Cuevas* a unos catorce kilómetros de aquel lugar. Allí los expedicionarios hicieron un alto para descansar y comer. Sentados, comenzaron a plantearse algunas hipótesis sobre dónde habría caído el infortunado aviador. Media hora después, el grupo partió hacia el norte.



La expedición transitando el Valle de las Cuevas²⁰

A menos de sesenta metros de allí, el chileno Juan Hernández gritó a sus compañeros: *Ahí está Matienzo!* En efecto el cadáver de Matienzo apareció como reclinado sobre el costado derecho en una saliente de roca, con las piernas ligeramente encogidas y los brazos extendidos a ambos lados. El

²⁰ Revista *Mundo Argentino*. Año IX Nº 463. 26 de noviembre de 1919.

cuerpo vestía un traje color caqui oscuro y encima una tricota de color blanco desgarrada por las aves de rapiña, había dejado al descubierto la caja torácica. Se podía ver que, sobre los breeches, llevaba un pantalón y calzaba botas negras; tenía ropa interior de lana. A unos veinte metros fue hallado el casco, un pasamontañas y restos de vestimenta probablemente arrastrada por el viento.

El panorama que presentaba su cuerpo era infausto, sobrecogedor y bastante ingrato, a pesar de haber nieve se podía sentir el hedor del cuerpo en descomposición. Inmediatamente, se pudo observar que la cara estaba descarnada. Sus dientes, firmemente apretados, y el cuello y las vísceras comidos por los cóndores. Sus manos quemadas por la nieve se veían de un color negro en el reverso y sus dedos. Con una extraña sensación de tristeza el grupo siguió observando que en el deteriorado dedo anular izquierdo se encontraba un anillo de oro con las iniciales *BM* que resaltaban de un fondo rojo. En el costado izquierdo del cuerpo se encontró un lápiz de color negro. El estado de las botas llamó mucho la atención a Pujada y varios del grupo porque estaban peladas.

Se supone que Matienzo había caminado un gran tramo desde el punto de caída de su avión y extenuado se sentó en el lugar quedándose dormido.

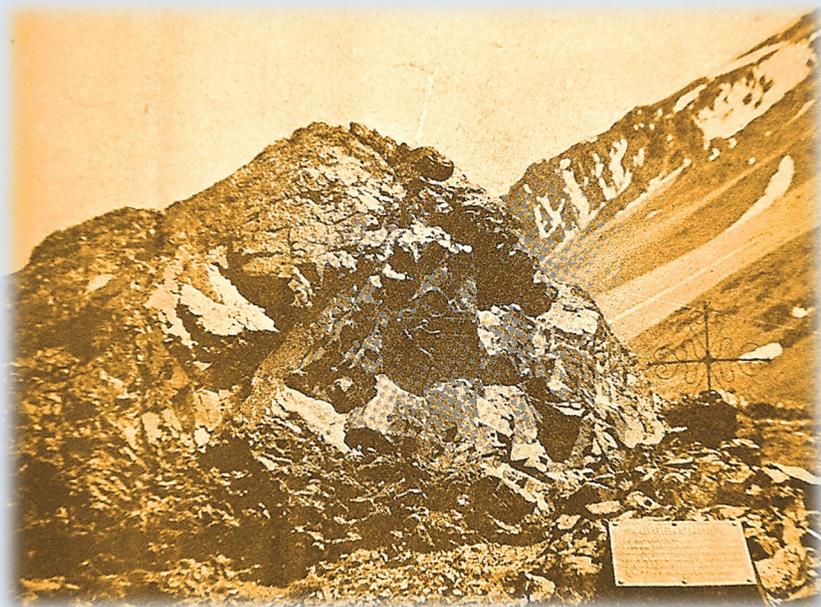


*Fotografía del hallazgo*²¹

Los informes meteorológicos de ese día dicen que a las 8 de la mañana se desató una intensa tormenta de nieve.

Se especula que en medio la tormenta intentó buscar un refugio *en Casa de las Minas*, que sólo se encontraba a escasos 100 m de lugar del deceso y a 20 km del paraje de Las Cuevas, y vencido por el cansancio falleció.

²¹ Revista *Mundo Argentino*. Año IX Nº 463. 26 de noviembre de 1919.



Cruz y placa colocada en el lugar del hallazgo de los restos mortales. Marzo de 1920



El monumento en la actualidad²⁴

²⁴ Recuperado de Internet de: <https://mapio.net/pic/p-8188388>

Placa existente hoy monumento (Foto Guillermo López). Recuperado de Internet de: <https://revistacumbres.com.ar/wp-content/uploads/2019/05/placa-matienzo-05.jpg>



Sepelio de Matienzo. Llevando el féretro se aprecia a los aviadores Otón Adolfo Mantovani y Antonio Parodi²⁵

En febrero de 1920 se inauguró un monumento conmemorativo en Mendoza. A su inauguración concurrió como representante de la Aviación Militar el Mayor Zanni.

²⁵ Foto archivo diario *La Gaceta* de Tucumán. Recuperado de Internet de: <https://www.lagaceta.com.ar/nota/823807/actualidad/tragico-fin-matienzo-hace-100-anos.html>



Delegación presidida por Zanni en la inauguración del monumento erigido en Mendoza. Febrero de 1920²⁶

El 29 de noviembre de 1922, durante una etapa del Raid el Noroeste realizado por el Ejército, la Escuadrilla de Observación a mando del Capitán Aviador Militar Oscar Lozano al llegar a Tucumán se dirigió directamente al cementerio local y efectuó un sobrevuelo en compañía del Gobernador provincial para rendir homenaje a su memoria.

El 14 de junio de 1923, se dispuso el sobreseimiento definitivo en el sumario 394/919, instruido con motivo de su fallecimiento²⁷. El 28 de mayo de 1927 se inauguró en la ciudad de San Miguel de Tucumán otro monumento erigido en su memoria.



***Izquierda: Inauguración del monumento a Matienzo en San Miguel de Tucumán. 28 de mayo de 1927.
Derecha: Tumba el Teniente Matienzo en el Cementerio del Oeste de San Miguel de Tucumán²⁸***

²⁶ Foto revista *Caras y Caretas*. Archivo General de la Nación.

²⁷ Boletín Militar N° 6491, 1ª Parte.

Recuperación de los restos del avión

El 3 de febrero de 1950 una patrulla, que había partido de Uspallata el 21 de enero integrada por: Suboficial Ayudante Enrique Svors, Sargento Ayudante de Ejército Víctor Manuel Bringa, el Cabo Mayor de Aeronáutica Oscar Enrique Funes, el Cabo de Ejército Rómulo Moreno y los soldados Ángel López, Juan Calderón, Ceferino Biglia, Epifanio Jofre, Dionisio Carballo, Pilar Urquiza y Benito Tardivio halló en una quebrada los restos del Nieuport 28C1. El biplano fue hallado a 4500 m de altitud y a 150 m de la línea fronteriza al norte del *Portillo de los Contrabandistas*.



Suboficial Ayudante Enrique Svors con integrantes de la patrulla que halló los restos del avión²⁹

Primero se encontró un trozo de tela que cubría el fuselaje, al otro día se ubicó del lado argentino gran cantidad de restos y en una ladera empinada -de 45º-, a una altura mayor a 4000 metros, se halló parte del motor con sus cilindros cubiertos de nieve, una chapa con el número de matrícula NI-6338, el altímetro, que marcaba 3900 metros, el reloj, que tenía solamente el minuterero marcado en el número 10 y un pantalón y prenda de vestir entre los restos de la cabina. A pesar de la fatiga de los expedicionarios, tuvieron que sacar piedras para poder trasladar los restos del avión.



Patrulla al mando del Suboficial Ayudante Svors marchando en la zona de Las Cuevas³⁰

²⁸ Recuperado de Internet de: <http://www.zonavip.net/info/15615168/el-heroe-argentino-que-no-conocias.html>

²⁹ MARTÍN, Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino*. Fundación Histarmar: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ejrcito_argentino



Restos del biplano en el lugar del accidente³¹

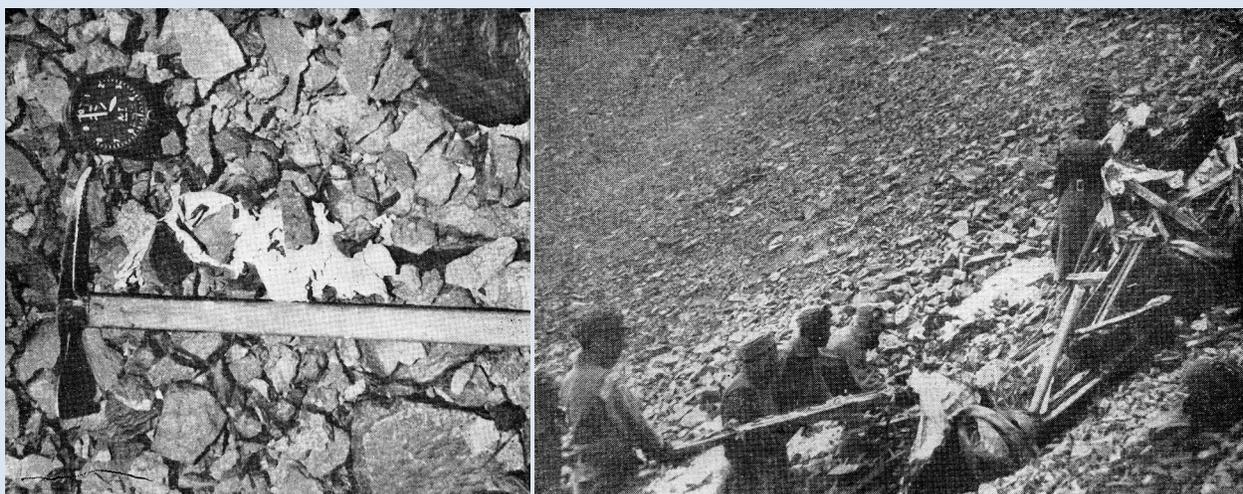


Lugar del hallazgo del avión con miembros de la expedición³²

³⁰ *Ibíd.*

³¹ *Ibíd.*

³² *Ibíd.*



Izquierda: Piqueta, altímetro y restos de tela del avión. Derecha: Recuperación de los restos³³



Restos del biplano en el lugar del accidente y placa de identificación del número de constructor de la aeronave donde se aprecia claramente el número 63587³⁴

³³ *Ibidem.*

³⁴ *Ibidem.*



Recuperación de los restos del avión³⁵

Las partes se transportaron a lomo de mula hacia el campamento base en Las Cuevas a tres horas de marcha del lugar del accidente. Días después, los restos fueron llevados en camión hasta la Base Aérea Militar *El Plumerillo*, en la que estuvieron presentes los encargados de la expedición y altos jefes militares y funcionarios de gobierno. Luego fueron entregados en El Palomar.

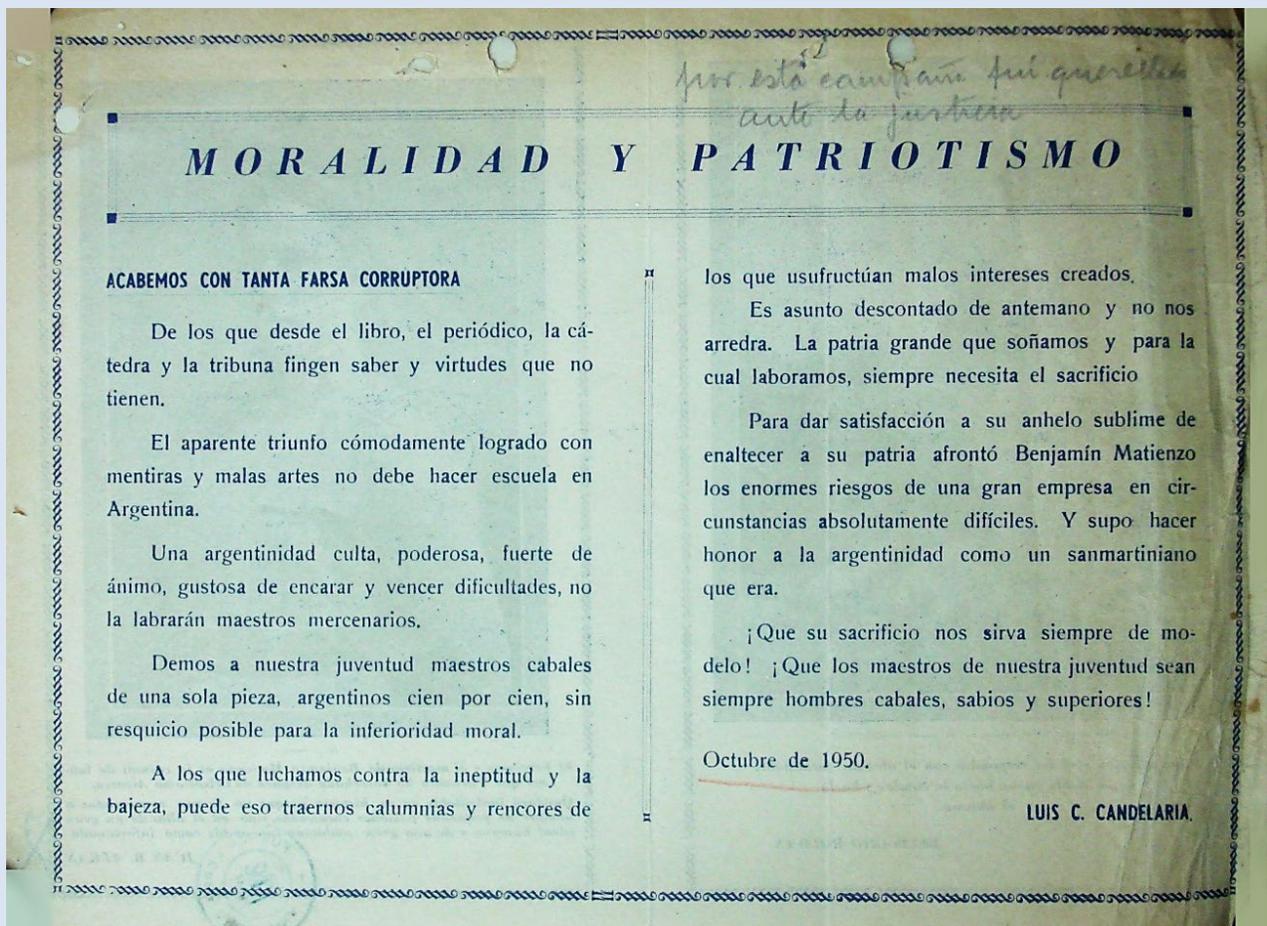


Entrega de los restos del avión de Matienzo en El Palomar

³⁵ *Ibíd.*



Entrega de los restos del avión de Matienzo en El Palomar³⁶



Nota publicada en octubre de 1950 por la pluma vehemente de su amigo el Capitán Candelaria recuperada de su legajo personal

Las partes del avión de Matienzo fueron depositadas en el entonces Museo Aeronáutico Nacional y en la actualidad se encuentran preservados en una vitrina especialmente construida y exhibidos en el Museo Nacional de Aeronáutica.

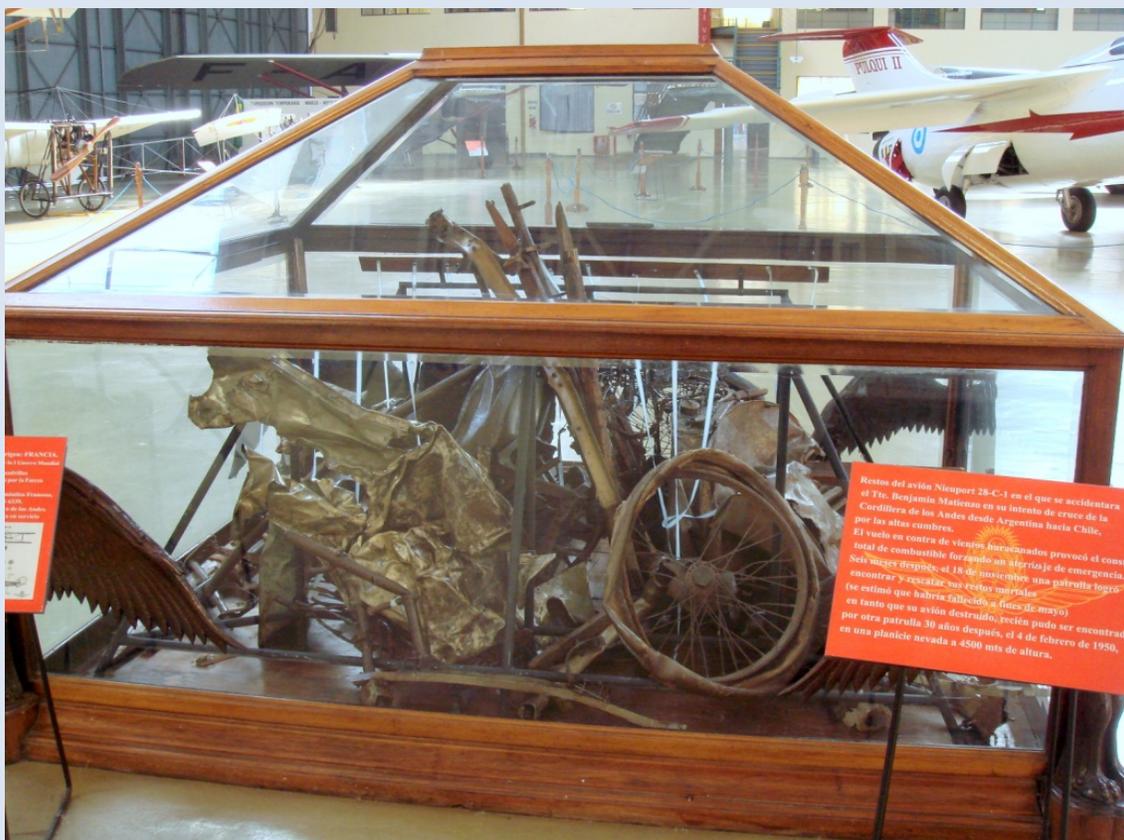
³⁶ *Ibidem.*



Vitrina que preserva los restos del Nieuport 28C1 de Matienzo en el Museo Nacional de Aeronáutica. 2016³⁷



³⁷ Colección Juan Carlos Borra.



Vitrina que preserva los restos del Nieuport 28C1 de Matienzo en el Museo Nacional de Aeronáutica. 2016³⁸



Desde esta gloriosa gesta que enorgullece a la aviación militar, Matienzo ha sido objeto de honores, además del aeropuerto de su provincia de origen, escuelas, clubes y calles llevan su nombre. Entre ellas la de El Palomar cuya traza une el Colegio Militar de la Nación con la Base Aérea Militar El Palomar.

³⁸ Colección Juan Carlos Borra.

El 21 de enero de 1970, fue declarado por Ley Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina³⁹.

La filatelia argentina también lo recordó.



Izquierda: Estampilla emitida por el Correo Argentino en octubre de 1969 con motivo de la XIII Semana Aeronáutica y Espacial. Derecha: Matasellos alusivo emitido el 29 de mayo de 1989 por la oficina postal de Campo de Mayo, y aplicado en el Aeródromo Militar de esa Guarnición con motivo del 70º aniversario de su desaparición la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (Encotel)

Como cierre es oportuno recordar las palabras atribuidas a al poeta sevillano Gustavo Adolfo Claudio Domínguez Bastida (1836-1870) por todos conocidos con el seudónimo de Gustavo Adolfo Bécquer:

No son los muertos los que en dulce calma la paz disfrutan en la tumba fría, muertos son los que tienen muerta el alma y viven todavía.

No son los muertos, no, los que reciben rayos de luz en sus despojos yertos; los que mueren con honor son los vivos, los que viven sin honor son los muertos.

La vida no es la vida que vivimos la vida es el honor, es el recuerdo, por eso hay muertos que en el mundo viven y hombres que viven en el mundo muertos.

Vayan en estas palabras nuestro sencillo homenaje al cazador tucumano y a los aviadores que de uno y otro lado lo arriesgaron todo por conquistar desde el aire al macizo de Los Andes.

Eloy Martín

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

³⁹ Boletín Aeronáutico Público Nº 2100.

EL PRIMER CRUCE AÉREO COMERCIAL EN EL ATLÁNTICO SUR LA GRAN EPOPEYA DE JEAN MERMOZ



Jean Mermoz
(1901–1936)

Desde que los primeros aeroplanos abandonaron el suelo para un vuelo de corta duración, sus inventores buscaron vencer el gran desafío en permanecer en aire. De los pocos segundos, entre un despegue y un aterrizaje luego adelante, no tardó para que las primeras máquinas tuvieran sus autonomías aumentadas de forma lenta y gradual.

Inicialmente, las primeras experiencias de la aviación comercial mostraban que los motores necesitaban de grandes aplicaciones tecnológicas para darles más durabilidad. Solo así, podrían encarar los grandes desafíos de los vuelos de larga distancia. La autonomía del vuelo fue una constante batalla entre sus constructores. Así mismo, aparecieron las primeras empresas de aviación comercial en varios países. Los vuelos de larga distancia con aviones monomotores a finales de la primera década del último siglo, sirvió como ensayos para que en la década siguiente, grandes avances hicieran la diferencia⁴⁰.

A finales de 1918, en la ciudad francesa de Toulouse, el empresario Sr. Pierre-Georges Latécoère puso en marcha un audaz proyecto para transportar sacas postales de Francia a Sudamérica. En el día 19 de noviembre de ese año, el registró en la Prefectura de Toulouse la *Société des Lignes Aériennes Latécoère*, más conocida por *Líneas Latécoère*. Nació así el Correo Aéreo francés, un gran emprendimiento privado.

⁴⁰ La narrativa que sigue se basa en el trabajo del autor del texto. CERETTA, Teomar B. *Nas Asas da Linha do tempo – Saint-Exupéry e os Companheiros da Aéropostale*. Florianópolis: Edição do autor, 2019. P.158 a 166.

Inicialmente las sacas postales comenzaron a ser transportadas de Toulouse hasta Casablanca, en Marruecos. Después de probado exitosamente este segmento, en una segunda etapa, los frágiles *Breguet-14* ya estaban volando por el litoral de la África, hasta Dakar en Senegal. En el año de 1924, el señor Latécoère envió a Sudamérica un representante para negociar una extensión de sus rutas con los gobiernos de Brasil, Uruguay y Argentina.

En vista de los fracasos con el gobierno brasileño, el empresario francés declinó de su sueño, y vendió 93% de su compañía a su compatriota Marcel Bouilloux-Lafont, un próspero empresario de la construcción civil quien disfrutaba de gran credibilidad en Brasil, Uruguay y Argentina. Las *Líneas Aéreas Latécoère* dejaban de existir.

El 20 de septiembre de 1927, el nuevo propietario, Marcel Bouilloux-Lafont, rebautizó su nueva empresa de aviación comercial, que pasó a llamarse *Compagnie Générale Aéropostale*, o simplemente *Aéropostale*. Ella inició sus operaciones de vuelos postales en Sudamérica en el año de 1928, conectando Buenos Aires a Natal en Brasil, teniendo como punto intermediario la ciudad de Rio de Janeiro, la capital brasileña en la época.

Desde Toulouse a Dakar, el transporte aerpostal era hecho con regularidad con una nueva generación de aviones, los nuevos *Laté-25* y *Laté-26*, que reemplazaron los *Breguet-14* de los tiempos de la 1ª Guerra Mundial. Los *Laté* eran aviones más confiables y más rápidos, con poder de carga y autonomía aumentada. En Sudamérica, los "cansados" *Breguet-14*, que fueron utilizados para hacer las exploraciones iniciales, las pocas unidades que habían resistido en el tiempo, fueron distribuidas en algunas escalas para eventuales sustituciones. De este modo, de Buenos Aires a Natal, en más de 4 mil kilómetros, las sacas postales también ya eran transportadas con regularidad de un extremo a otro. Sin embargo, no tardó mucho para que *Aéropostale* ampliara su red al otro lado de la Cordillera de los Andes. A partir de 15 de julio de 1929, Santiago de Chile se convirtió la ciudad extrema de la línea, que desde la costa del Pacífico conectaba la lejana Toulouse, en Francia.



Recorte del diario chileno *La Nación*, martes 16 de julio de 1929

Si de Toulouse a Dakar, y de Santiago de Chile a Natal en Brasil, el correo era transportado en tiempo récord por aire, en el Océano Atlántico el correo era transportado por embarcaciones rápidas entre Dakar y Natal. En 1929, la industria francesa aún no tenía un avión con autonomía confiable para conectar estas dos ciudades. Pero, Aéropostale invertiría en ese emprendimiento.

El primer intento para comunicar la Europa a Sudamérica por aire, sucedió en 1922 con dos portugueses. En el día 30 de marzo, piloteando un hidroavión biplano *Fairey III D*, con 350 hp, el *Lusitânia*, partieron de Lisboa con destino a Rio de Janeiro, el Contraalmirante Carlos V. Gago Coutinho, como navegador, y el Capitán de Fragata, Artur de Sacadura Cabral, como piloto, ambos de la Armada de Portugal.

El *Lusitânia* tuvo que hacer diversas escalas en las Islas del Atlántico Sur para llegar al territorio brasileño. Sin embargo, en el día 18 de abril, al amerizar con un mar agitado cercano de los acantilados de São Pedro y São Paulo, el *Lusitânia* se hundió debido a averías en uno de los flotadores. Los dos tripulantes fueron transportados en navío para la Isla de Fernando de Noronha, adonde quedaron hasta recibir un nuevo *Fairey* enviado por el gobierno portugués. Finalmente, los dos portugueses llegaron a su destino, en Rio de Janeiro, en el día 17 de junio, después de recorrer 8 mil kilómetros, para los cuales fueron consumidas 62 horas de vuelo en el espacio de 79 días de peripecias⁴¹.

En el día 20 de mayo de 1927, el americano Charles Lindbergh había conquistado la primacía del cruce en Atlántico Norte. Volando solo con su avión, *The Spirit of Saint Louis*, prefijo *N-X-211*, fabricado por *Ryan Aircraft Co.*, Lindbergh conectó en vuelo directo Nueva York a París, en 33 horas y 31 minutos⁴².

En estos momentos, Mermoz deseaba repetir el hito de Lindbergh sobre el Atlántico Sur, sin embargo, en un vuelo comercial, abriéndose de esta manera una ruta regular entre Dakar en África, y la ciudad de Natal en Brasil, hasta porque, los competidores alemanes invirtieron fuertemente en Sudamérica de forma muy organizada. En 1930, la Lufthansa iniciaba el correo transatlántico, pero, en ausencia de un avión con autonomía para vencer las distancias oceánicas, ellos también llevaron sacas de correo de Sudamérica hasta Europa en un transatlántico. Conforme el comandante aviador Aldo Pereira, los alemanes iniciaron sus vuelos transatlánticos en 3 de febrero de 1934. Esta operación era hecha con una parada intermedia en Atlántico Sur, adonde el hidroavión *Dornier DO-18 Taifun* era catapultado por el navío *Westphalen* con destino a Natal en la costa brasileña, adonde aterrizaba en las aguas del Río Potengi, después de volar por más de 14 horas⁴³.

Después de dos años de trabajo ininterrumpidos, dedicados a la organización de la red aérea de Aéropostale en Sudamérica, en el día 20 de enero, el incansable Jean Mermoz embarcó para Francia. Ese aviador, que estaba siempre en la línea de frente, abriendo e inaugurando nuevas rutas, ahora iría a dedicarse exclusivamente al primer cruce comercial en vuelo directo sobre los 3.170 Km de océano, con una primera ligación entre las ciudades de Saint-Louis en Senegal y Natal, en Brasil.

⁴¹ SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, Coleção Aeronáuticas. INCAER. Belo Horizonte: Itatiaia, V II, 1990. P. 31.

⁴² Charles Lindbergh – Wikipédia.

⁴³ PERREIRA, Aldo. *Breve História da Aviação Comercial o Brasileira*. Rio de Janeiro: Europa Gráfica e Editora, 1987, p. 150, 162 e 163.



***Laté-28.3. El avión comercial del primer cruce directo sobre el Atlántico Sur.
Fuente: www.Google.com.br – Imágenes.***

Desde 1928, el gran monomotor *Laté-28* se encontraba en operación en Sudamérica. Mermoz conocía el avión, pues había volado en Argentina hasta la distante Patagonia. Él consideraba el *Laté-28* un avión con las cualidades necesarias para realizar el gran salto sobre el Atlántico Sur, en vuelo directo, de África a Brasil. El *Laté-28* era un avión con tren de aterrizaje convencional, equipado con un motor de 650 hp., capaz de alcanzar 200 km/h, con una autonomía para cubrir hasta 1.500 km en un único vuelo. Después de exhaustivos ensayos con el *Laté-28*, Jean Mermoz solicitó un encuentro con su jefe Bouilloux-Lafont. El sugirió innovaciones técnicas, transformando el avión terrestre en hidroavión con mayor autonomía para cubrir cuatro mil kilómetros. Además de llevar sacas postales, su enorme compartimiento permitía llevar un navegador y un radiotelegrafista. El señor Bouilloux-Lafont estuvo de acuerdo en transformar el *Laté-28* terrestre en hidroavión. De ese modo surgió el *Laté-28.3*.

Apenas había desembarcado en Francia, Mermoz ya estaba empeñado en el proyecto de la travesía sobre el Atlántico. Él se dedicó a exhaustivos ensayos con el *Laté-28.3* sobre el Lago de Saint-Laurent en Perpignan. Después de ajustar el avión, Mermoz trasladó el *Laté-28.3* a Marignane, adonde lo hizo ensayos oficiales sobre el inmenso Lago de Berre, cercano de la ciudad de Marsella. Mermoz fijó la fecha para la primera travesía oceánica en la luna llena del día 17 de marzo de 1930. Sin embargo, las condiciones climáticas se han vuelto inclementes en aquellos días, y una nueva fecha tuvo que ser remarcada para el vuelo pionero entre Saint-Louis e Natal.

El clima ha mejorado a finales de marzo, y Mermoz decidió no más tardar su partida. En posesión de su licencia de piloto de hidroavión, se dedicó integralmente a los últimos vuelos de pruebas. Después de exhaustivos ensayos, el piloto consideró el *Laté-28.3* en condiciones para enfrentar el grande salto.

Pero, antes de partir definitivamente para Saint-Louis, en Senegal, Mermoz preparó un raid en circuito cerrado entre Marignane, Cap d'Agde e Toulon, para presentar a las autoridades francesas las cualidades y la seguridad del avión antes de la travesía. Entre los días 11 y 12 de abril de 1930, Mermoz rompió el récord mundial de distancia y tiempo de vuelo, al recorrer 4.300 Km en 30 horas y

25 minutos. Esto demostró que *el Laté-28.3*, no solo superó fácilmente la distancia a ser recorrida sobre el oceánico, como había una autonomía para volar otras 5 horas de vuelo más allá del destino programado. Con eso, el probaría a las autoridades francesas, que el avión cumplía con los requisitos necesarios para su vuelo de debut.



Gimié, Mermoz y Dabry sobre el Latécoère 28-3 F-AJNQ en Saint-Louis, Senegal, mayo de 1930. (Keystone)

Para que Mermoz pudiera realizar el primero vuelo comercial sobre el largo Atlántico Sur, él tendría que conseguir una autorización de la Aeronáutica Francesa. Después de difíciles negociaciones entre la Aéropostale y burócratas en Paris, un permiso oficial fue emitido por carta dirigida a las autoridades de Natal. La misma sería entregada por las manos de Mermoz. Si el cruce tuviese éxito, la Aéropostale podría reclamar la regularidad de los vuelos sobre el Oceánico Atlántico. Pero, si fallase, la carta no llegaría a su destino, y con eso, las autoridades francesas no podrían ser culpadas por haber aprobado ese raid⁴⁴.

Mermoz ha definido la fecha para su partida en la luna llena de mayo. Él bautizó el *Laté-28-3* como el *Comte de la Vaulx* en homenaje al compañero de aventuras sobre la Cordillera de los Andes.

Acompañado por su tripulación, teniendo como navegante Jean Dabry, Léopold Gimié como radiotelegrafista y el director Didier Daurat, despegó del Lago de Berre con destino a Saint-Louis en Senegal.

⁴⁴ FLEURY, Jean-Gérard. *A Linha*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. P.227.



Los pioneros de la travesía: Dabry, Mermoz y Gimié.
Fuente: www.google.com.br – imágenes.

En el día 12 de mayo de 1930, el *Laté-28.3* estaba pronto para la gran aventura. Las primeras bolsas postales, con 130 kg de maletas de correo cruzarían el Atlántico Sur en un vuelo comercial, comandado por el incansable Mermoz. Poco antes de partir, él confió a Daurat: “*si yo triunfo, será muy grandioso para la línea. Si fallo, simplemente seré un piloto menos*”.⁴⁵

Exactamente a las 10 h y 56 minutos UTC – hora de Londres, Jean Mermoz arrancó de las aguas de Saint-Louis el *Laté* con peso total de 5 toneladas. Después de subir lentamente, dirigió el avión hacia la ciudad de Natal al otro lado del Atlántico, precisamente a 3.170 km de distancia.

A pesar de las dificultades para organizar el vuelo, Mermoz planeó metodológicamente la primera travesía comercial transatlántica. Él estaba acompañado con la vigilancia de dos barcos posicionados en la ruta, en intervalos de mil kilómetros entre sí, que, atentos, estaban preparados para ayudarlo en caso de necesidad. Gimié, el radiotelegrafista, establecía comunicación permanente con el barco *Phocéé*, que estaba a mil kilómetros de Dakar, y con el barco *Brentivy*, que estaba a mil kilómetros de Natal.

Después de volar por 21 horas, con las primeras luces del día 13 de mayo de 1930, Mermoz posó el *Conde de la Vaulx* en el estuario del Río Potengi, en Natal. Él había batido el récord mundial de distancia en línea recta con un hidroavión monomotor. Tan pronto como llegó a Natal, inmediatamente la carga postal fue transferida para un barco que, a su vez, las entregó a un vehículo en el puerto, donde las bolsas postales fueron conducidas para el aeródromo. El aviador Raymond

⁴⁵ KESSEL, Joseph. *Mermoz*. Paris: Éditions Gallimard, 1938. P. 332.

Vanier esperaba con el motor de su avión caliente, para conducir al Rio de Janeiro las históricas sacas postales.

De escala en escala, en las cuales los pilotos se turnaban por la larga costa brasileña, el correo Europa-América pasó por la capital de Brasil, por Montevideo y Buenos Aires. Por último, el aviador Henri Guillaumet, se encargó de entregarla a los chilenos, en su aeródromo de Colina, después de cruzar la Cordillera de los Andes. Este primero correo transportado en cuatro días por vía aérea, desde Europa a la Costa del Pacífico, un hecho inédito para época, fue considerado un marco histórico el inaugurar el vuelo comercial directo sobre el Atlántico Sur, conforme las noticias en periódicos y radios de entonces.

A pesar de la euforia que Mermoz vivía con los gloriosos momentos por la grande conquista, él intentaría una segunda trasposición, ahora en sentido inverso, saliendo de Natal con destino a África.

Después del calor de las festividades, en el día 31 de mayo de 1930, Mermoz despegó de Rio de Janeiro con destino a Natal, adonde debería quedarse unos días para organizar su retorno para África. Un vuelo sobre el Atlántico Sur en sentido Oeste-Leste aún no había sido realizado. Mermoz quería repetir el hecho de Charles Lindbergh tres años después. El *Laté-28.3* pasó por una minuciosa revisión para enfrentar la larga travesía a Dakar.

Mermoz estableció la fecha para el despegue en la luna llena de 8 de junio de 1930, ya que la claridad lunar favorecía su navegación visual nocturna. La carga comercial comprendía 150 kg de bolsas postales. Era casi medianoche cuando el avión fue remolcado para una de las extremidades del Rio Potengi, en Natal, bajo una fuerte claridad de luna llena. La noche estaba caliente y el viento no soplaba a favor de despegue. Mermoz sabía que no sería fácil para sacar el *Laté* con 5,5 toneladas en aquellas condiciones. Él hizo ocho intentos sin éxito. El avión mantenía los flotadores colados en la superficie lisa de las aguas de Potengi, y el gran pájaro insistió en no despegar de la hidropista. Mermoz ordenó a sus auxiliares para dejar el avión listo para una nueva tentativa en la madrugada del otro día y fue descansar.

Temprano en la mañana del día 9, Mermoz retornó a su puesto de pilotaje. Las condiciones del viento no habían mostrado signos de cambio. Insistente, reinició quince despegues en vano. Los mecánicos sacaron un poco de combustible para aligerar el peso del avión, e incluso cambiar la dirección del despegue, pero todos los esfuerzos fallaron.

En los días 10 y 11 de junio, el avión se sometió a una revisión exhaustiva. En el día 12, Mermoz he hecho otras doce carreras. El obstinado *Laté* no se liberó de las aguas, para su desesperación. Después de completar 35 despegues sin éxito, las bolsas postales fueron cambiadas para los barcos que hacían el camino, Natal-Dakar. En la tentativa de obtener algún suceso, Mermoz alivió el peso de *Laté* al máximo y lo trasladó a la Laguna del Bonfim, desde donde intentaría despegar. Sin embargo, nuevamente el partido ha sido pospuesto para la semana siguiente, cuando llevaría el próximo correo con destino a Europa.

En ausencia de vientos para el despegue, Mermoz tuvo que retardar su salida para la luna llena de julio. En este intervalo, una demanda del Ministerio del Aire de Francia exige refuerzos en los flotadores del avión. Por esa razón, una nueva fecha tuvo que ser reprogramada.

Los vientos que eran favorables para el despegue disminuyeron a cero en el día 8 de julio de la luna llena. Otra vez los planos fueron alterados. Pero, Mermoz no estaba convencido, y delante de la inmensa hidropista de la Laguna del Bonfim, intentó despegar sobre sus aguas espejadas. Solo en ese día hizo once carreras frustradas. En el 9 de julio, hizo otras seis tentativas inútiles. En total se habían completado cincuenta y dos intentos fallidos para sacar al pesado *Laté* de las aguas en Natal.

Al otro lado del Atlántico, en la distante Toulouse, Daurat seguía por T.S.F. los movimientos de Mermoz. Cuando se enteró de los cincuenta y dos intentos sin éxito, él ordenó que el correo se transfiriera a uno de los barcos de la Aéropostale para seguir a Dakar, vía marítima.

Mientras Mermoz dudaba en cumplir con las órdenes de Daurat, de repente el viento comenzó a soplar desde el sureste. Era todo lo que necesitaba para sacar el pesado monomotor de aquello lugar. Cada uno de los tripulantes ocuparon su puesto, y el aviador gritó a sus compañeros: “*ahora vámonos!*” En unos minutos, el avión se liberó de las aguas de la Laguna del Bonfim, tomó rumbo hacia África, ascendió lentamente en la dirección noreste sobre el océano y desapareció en la oscuridad. Ese despegue fue notorio en el medio aeronáutico brasileño, así como los cincuenta y tres despegues de Mermoz.

A medida que el enorme *Laté-28.3* avanzaba sobre el océano, Dabry informó a Mermoz de su posición. Gimié, atento al T.S.F., se mantuvo en contacto con Natal, Fernando de Noronha, luego con el barco *Brentivy*. El avión volaba en la noche iluminada por la luna con cielos tranquilos. Después de vencer la Zona de Convergencia Intertropical, la famosa ZCIT, una región de turbulencias climáticas en medio de Atlántico, Mermoz creía que su vuelo sería solo una caminata para llegar a la costa de África.

En fin, después de volar por la madrugada, el día se iluminó. Mermoz que volaba contra el sol, miró una desgracia frente a él. El parabrisas y el carenado del motor estaban inmundos de aceite. El medidor de presión en el panel se puso en cero. El instrumento indicaba un rápido aumento de la temperatura de la máquina. Los tripulantes sospechaban que se había roto una manguera de aceite y, en consecuencia, el motor podría parar a cualquier momento. El *Laté* estaba a 900 kilómetros de la costa africana, cuya distancia era técnicamente imposible de superar.

Mientras tanto, Dabry, el navegador, alimentó el motor con aceite a través de una tubería especial. Gimié, el radiotelegrafista, pasó a enviar señales S.O.S. al navío, que estaba a 70 kilómetros de distancia para ayudarlos. Mermoz informó al comandante del *Phocée* que iba amerizar próximo al barco para facilitar el rescate. A cada minuto el *Phocée* actualizaba su posición. El avión fue conducido rápidamente al pequeño punto que apareció en el horizonte a su frente.

Amerizar en alta mar sobre grandes olas oceánicas era una operación complicada. El mar estaba agitado, pero no había otra opción. Mermoz deslizó el avión suavemente, aprovechó la elevación de una ola frontal y posó el pesado *Laté*.



(De izquierda a derecha) Jean Dabry, Jean Mermoz y Léopold Gimié. (Fuente: le Figaro)

Desde el barco, los marineros lanzaron un bote salvavidas para recoger a los tripulantes y las sacas postales. Todos fueron erguidos al barco, y con un cable de acero ataron el avión al navío, con el cual tenían la intención de remolcarlo hasta Dakar. Sin embargo, un flotador se rompió, y en minutos la aeronave se fue al fondo del Océano. Pero el joven piloto no se dio por derrotado. Volvería a los frentes de las batallas.

En su novela, *Tierra de Hombres*, Saint-Exupéry expresó muy bien las cualidades de este aviador que siempre estuvo en la vanguardia: *“Mermoz se lanzaba a estas peleas sin saber nada de su adversario, sin saber si saldría vivo de la aventura. Mermoz ‘experimentaba’ para los otros”*.

Teomar Benito Ceretta

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

VII. AVIONES CON HISTORIA



FAIRCHILD
AT-21



A falta de imágenes del avión con esta matrícula otorgada, presentamos la ilustración artística realizada por nuestro socio, Sr. Juan Carlos Velasco García.

Fairchild AT-21 Gunner, su extraño y breve paso por Chile



Espectacular imagen en color de un Fairchild AT-21 Gunner durante un vuelo en Estados Unidos. Los créditos están en la fotografía.

Durante la Segunda Guerra Mundial, las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (USAAF) hicieron un requerimiento para un avión entrenador de tripulaciones de bombarderos, para labores de uso de armamento flexible, torretas eléctricas y principalmente trabajo de equipo.

La empresa aeronáutica Fairchild se adjudicó la construcción de dos prototipos, el XAT-13 y el XAT-14, ambos dotados de dos motores. El primero de ellos con Pratt & Whitney R-1340-AN-1 de 450 hp. El segundo ejemplar tenía dos motores Ranger V-770 lineales en V de 12 cilindros invertidos, de 520 hp.

Durante las pruebas de homologación, se determinó realizar unas mejoras al segundo prototipo, designándose XAT-14A, y este a la final fue el elegido para su fabricación, con la denominación AT-21 Gunner. Este modelo, podía alojar cinco tripulantes, piloto, copiloto que también realizaba las labores de instrucción de artilleros y tres alumnos.



*Un Fairchild AT-21 despojado de la torreta central en su fuselaje y sin armamento en su proa.
Fotografía: Pinterest*

Este avión contó con un total de 176 unidades construidas en Estados Unidos, de las cuales Fairchild Aircraft Company fabricó entre 1943 y 1944, 107 aeronaves, una en Hagerstown, Maryland y 106 en Burlington, North Carolina. Bellanca Aircraft Corporation mediante un subcontrato construyó 39 unidades en New Castle, Delaware y finalmente McDonnell 30 aviones en su planta de Saint Louis, Missouri.

Desde un principio el AT-21 no cumplió con los estándares que se requerían para su operación, mostrando vibraciones e inestabilidad, procediendo a cambiar de rol, como entrenador de pilotos, misión que tampoco pudo realizar a cabalidad, por la fragilidad de su tren de aterrizaje y la falta de potencia para operar con un solo motor.

Debido a lo anterior el avión fue retirado del servicio en el año 1944, previo paso como remolcador de blancos.

Algunos ejemplares ni siquiera fueron utilizados por la USAAF y tiempo después se pusieron a la venta, pasando algunos al ámbito aeronáutico civil.

AT-21 Gunner en Chile

La historia de la operación de estos aviones en Chile, es bastante extraña en relación a otras muchas aeronaves compradas en EEUU.

Solo dos unidades fabricadas por Bellanca Aircraft, operaron brevemente en los cielos chilenos, y hemos reconstruido su historial en base a las escasas fotografías existentes y a los documentos oficiales del Registro Nacional Aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.

AT-21 USAAF 42-48081

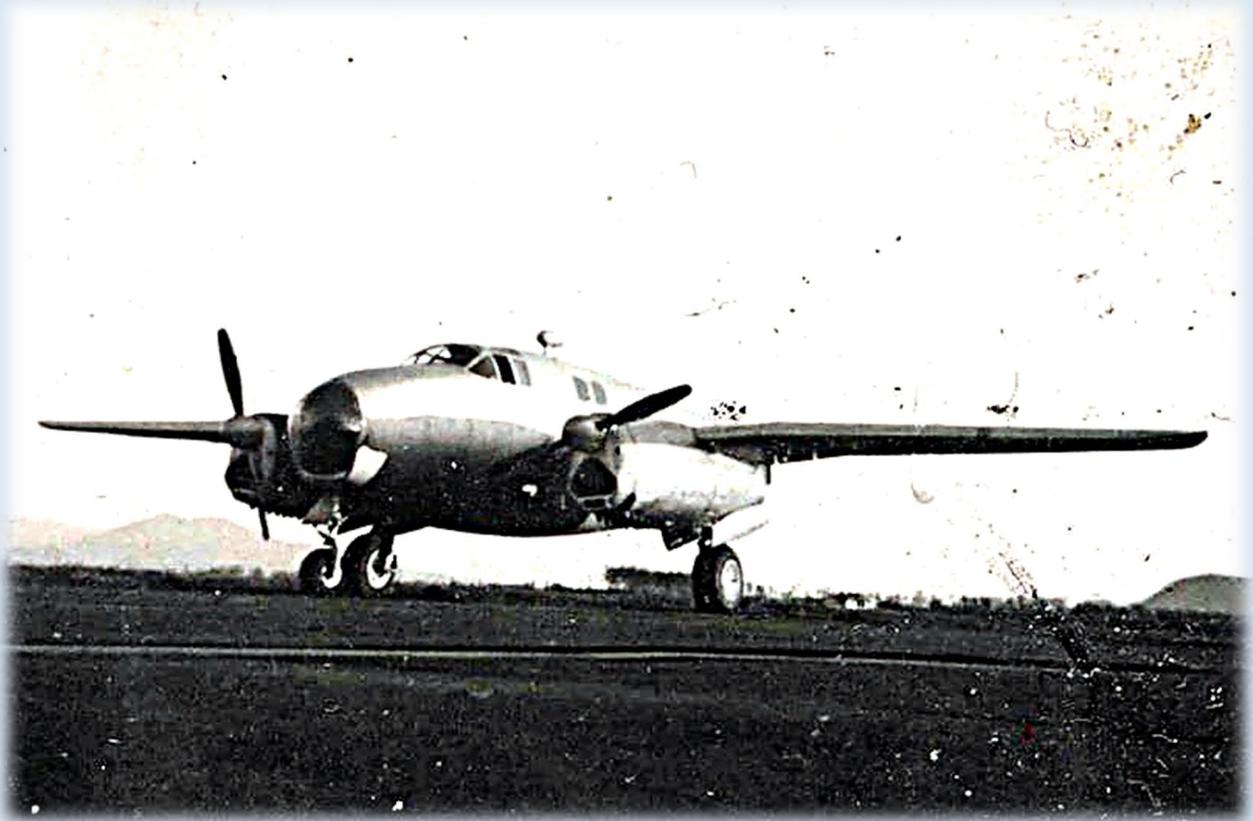
Adquirido por East Bronze and Aluminium Foundry Corporation, Rochester, New York en 1947 y matriculado N53541.

En el año 1948 es adquirido en USA por Luis Arnold Scheucher, ciudadano nacido en Turquía y nacionalizado chileno, quien le otorga una matrícula nacional ficticia, CC-CEB para su traslado a Chile.



Fotografía del avión en EEUU, antes de su traslado a Chile, portando su extraña matrícula CCCEB, sin el tradicional guion que separa las dos primeras letras de las tres restantes. Fotografía: Erwin Cubillos Salazar.

Al parecer al llegar a Chile, realizo por breve tiempo, algunas operaciones de transporte de carga, entre estas, traslado de periódicos.



Fotografiado al atardecer en el Aeropuerto de Los Cerrillos. Fotografía: Rodrigo Santa María Izquierdo.

El 4 de marzo del año 1949 es inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves, con el número 0455, obteniendo la matrícula CC-PRT.

Por resolución del Juez del Quinto Juzgado de Mayor Cuantía de Santiago, de fecha 20 de diciembre del año 1949, recaída en el juicio rol N° 24891, se decretó medida precautoria de prohibición de celebrar actos o contratos relativos al avión que se refiere la inscripción de fojas 0455. Con firma del General Jorge Gana Eastman, entonces Director General de Aeronáutica Civil.

La extraña historia de este avión, continua tras la cordillera, en Argentina, donde el avión fue inscrito a nombre de Transoceanic S.R.L. cuyo representante legal era al parecer el mismo señor Luis Arnold Scheucher.



AT-21 LV-RZD al parecer en la recepción en Argentina. Fotografía: Vía J.C. Cicales, archivo Gabriel Tomás Pavlovic.

El registro data del 13 de julio del año 1949, con matrícula LV-RZD. Una nueva inscripción dice que fue traspasado a la Dirección de Aeronáutica de la Provincia de Entre Ríos el 19 de julio de 1949 con matrícula LV-ZDT, la que aparece cancelada en agosto de 1952. Con esta matrícula, no hay imágenes disponibles.

Un nuevo dueño aparece el 27 de agosto de 1952, don Pedro Guglielmino, que lo inscribe con la primera matrícula LV-RZD



AT-21 Gunner estacionado en un aeropuerto de Argentina podemos ver claramente la matrícula y numeral de éste. Fotografía: Gabriel Tomás Pavlovic.

El 16 de marzo del año siguiente, 1953, se accidenta en el Aeroparque de Buenos Aires, resultando destruido totalmente.



*La fotografía es reveladora de los daños sufridos por el LV-RZD en el Aeroparque de Buenos Aires.
Fotografía: Archivo General de la Nación vía Esteban Raczinsky*

Curiosamente su matrícula es cancelada mediante resolución N°274 de la Dirección General de Aeronáutica de Chile, de fecha 24 de Julio de 1972, es decir veinte y tres años después de que el avión abandono Chile.

AT-21 USAAF 42-48071

Al igual que su "gemelo" 42-48081, fue adquirido por la misma empresa norteamericana recibiendo matrícula N53540. Vendido también al señor Luis Arnold Scheucher, quien le dio matrícula chilena CC-LNG ficticia para el traslado al país.



Esta imagen muestra el AT-21 42-48071 con su matrícula falsa. Fotografía: Rino Poletti Barrios.

El 4 de marzo de 1949 es inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves, con el número 0454, y asignada la matrícula CC-CNA.

Igualmente, este avión estuvo afecto a la resolución judicial que ordeno el juicio rol N° 24891, imposibilitándolo de efectuar operaciones aéreas.

En las investigaciones realizadas no pudimos determinar si este avión también abandonó el país, pero la fotografía adjunta, lo muestra accidentado en algún lugar que desconocemos como asimismo la fecha, ya que no hay registro oficial de este accidente.



Estado en que quedó el AT-21 CC-CNA tras sufrir su accidente final. La similitud de daños recibidos por ambos aviones, fractura del fuselaje en la misma cuaderna.

Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

Se repite el caso señalado en el avión anterior, cancelando su matrícula en idéntica fecha y mediante el mismo documento del año 1972.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://www.flightjournal.com/fairchild-21-gunner/>

https://es.wikipedia.org/wiki/Fairchild_AT-21_Gunner

<https://loudandclearisnotenough.blogspot.com/2018/09/lv-rzd-fairchild-at-21-bl-bellanca.html>

Pinterest.

Revista Lima Víctor LV N°55, páginas 4-5 y 6. Francisco Halbritter

Colaboración:

Johan Visschedijk Collection-1000aircraftphotos.com; Erwin Cubillos Salazar; Rino Poletti Barrios; Sergio Barriga Krefit; Juan Carlos Velasco; Esteban Racinsky; Juan Carlos Cicales; Gabriel Tomás Pavlovic

VIII. SABÍA USTED?

...que hace sesenta y cinco años atrás y gracias al empuje y perseverancia de un joven oficial de Carabineros de Chile, se inauguraba en el tradicional pueblo de Chanco su propio aeródromo.

CHANCO TUVO SU AERÓDROMO

Chanco es una ciudad y comuna de Chile ubicada en la provincia de Cauquenes, Región del Maule. Fue fundado en 1849 en un antiguo lugar donde vivían indígenas promaucaes. Originalmente, el pueblo estaba a orillas del mar. Sin embargo, durante el siglo XIX las dunas avanzaron y sepultaron los cultivos y el pueblo viejo. Fue recién a principios del siglo XX, gracias a la acción del botánico alemán Federico Albert Faupp que se salvó el pueblo, al plantarse un bosque, que fue declarado reserva nacional en 1979, y refundándose el pueblo al este de este bosque.



Hace 65 años atrás, aparecía en la popular revista *Vea* del mes de mayo, una interesante noticia, que señalaba “Chanco, ya tiene su cancha aérea”.

Tras conocer los pormenores de este flamante aeródromo ubicado en este rural pueblo que en la actualidad abarca una superficie de 529,51 km² y una población de 9.457 habitantes⁴⁶, aflora la figura del Capitán de Carabineros (aviador) Luis Eduardo Alfaro Camus: aeródromo que fuera diseñado y gestionado por completo por el señor Comisario Alfaro, uno de los fundadores y primer directivo del *Club Aéreo de Carabineros*.



Revista Vea N°841 – 25 de mayo de 1955

⁴⁶ (Censo INE Año 2002)

Por aquellos días, la dueña del campo en donde se ubicó el singular aeródromo en el Fundo “El Rastrojón”, era la señora Juana Fernández: dama gentil quien muy desinteresadamente atendió la petición de Alfaro y los directivos del muy recientemente creado Club Aéreo de Chanco (Alfaro distinguido y empeñado aviador, quien unánimemente había sido electo su primer presidente) y le aceptó la petición y orientación de construir un campo aéreo apto; en un rectángulo de su campo. (orientación a los 180° cabezal Norte Sur paralelos costa) y para construir una pista de 630 metros de largo.

Esta excelente pista fue muy bien preparada y estabilizada por el laborioso capitán Alfaro y sus directivos. Igualmente obtuvo en esa época una gran y muy decisiva ayuda del señor Jefe de Vialidad e ingeniero ayudante, para estabilizar el terreno con las maquinarias de ese servicio. La pista quedó así, muy bien orientada para los vientos zonales reinantes. Lo que posteriormente aprobó la Dirección General de Aeropuertos y la Inspección Técnica de la Dirección General de Aeronáutica; sin reparos alguno. Igualmente, el estacado con alambradas y cierres del campo aéreo y la buena ubicación de un perfectamente construido catavientos, con su color reglamentario y poste soportante muy bien ubicado.

Este campo aéreo único en esa zona costera, prestó muy útiles servicios; como indico y son datos publicados así, en El Mercurio de Santiago del 2 de febrero de 1955, la que dice así: ***“Avión ambulancia de Carabineros trajo enferma de gravedad.”*** Y expone más adelante en su texto, *“el avión ambulancia Cessna N° 0162 del Club Aéreo de Carabineros, transportó en el día de ayer, desde el pueblo de Chanco (Maule) a esta capital, a la Sra. Gabriela Aguiar de Paublo e hijo. La señora es la esposa del Sr. Prefecto de Carabineros del Maule, Sr. Alberto Paublo Leyton.*

Inmediatamente que tuvo conocimiento del estado de gravedad de la Sra. Paublo; el presidente del Club Aéreo de Carabineros, General Subdirector don Rodolfo Jeria Concha, dispuso la salida del avión ambulancia, piloteado por el Teniente de Carabineros Sr. Humberto Limongi Sánchez, quien la transportó en vuelo directo a esta capital.

El Mercurio del día siguiente, consignaba además de que la paciente traída en avión ambulancia de Carabineros, se encontraba enferma de cuidado y necesitaba un tratamiento de urgencia, además de destacar los desinteresados servicios que la Institución, prestaba a través del Club Aéreo, señalaba que la pista de aterrizaje en Chanco, fue construida hace poco, por el Club Aéreo de esa localidad, cuyo presidente es el comisario y capitán don Luis Alfaro Camus; también piloto del *Cuerpo de Carabineros*.

Finalmente agregaba que, la cancha aérea además de haber sido aprobada por la Dirección de Aeronáutica, *la misión cumplida por el Club Aéreo de Carabineros, pues era una más, realizada como labor voluntaria, que se han impuesto sus miembros en beneficio de la ciudadanía.*

Humberto Limongi Sánchez

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

En el Cementerio General de Santiago se realizarán esta tarde los funerales del general en retiro, Arturo Merino Benítez, fundador de la Línea Aérea Nacional, después de una misa que se celebrará en la Catedral Metropolitana a las 15 horas.

El general Benítez falleció a las dos de la madrugada de ayer en el Hospital Militar a los 81 años de edad.

El general Benítez fue el primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930-1932) y se considera que en gran parte se debe a él la independencia de los servicios aéreos. Estuvo presente, así mismo, como actor principal, en algunos hechos de los más significativos del desarrollo de la Fuerza Aérea.

Arturo Merino Benítez nació el 17 de mayo de 1888 en Chillán. Cadete de la Escuela Militar, en 1908 era teniente segundo en el arma de artillería. Sirvió en el Regimiento "Miraflores", "Tacna" y el "Maturana".

En 1926 fue nombrado director de la Escuela de Aviación. En 1930, Subsecretario de Aviación. Ese mismo año pasó a los servicios aéreos. Luego fue nombrado

**Falleció el primer
Cdte. en Jefe de Fach**



GENERAL ARTURO MERINO BENITEZ

Comandante en Jefe y, en 1932, fue designado miembro del consejo de la Línea Aérea Nacional.

Los restos del general Merino Benítez están siendo velados en la Escuela de Aviación.

ASOCIACION CRISTIANA

Enfermo
Se enc
la Clínica
ña del M
Iturrino
al comer
Perú.
El señ
un viaje
nuestra

Club
cita a
de soc
lunes
16 hor
Viña.

A S
Ma
7
A
BLAN

Inicia
ficiales
Seco
Corte

El Mercurio de Valparaíso, domingo 3 de mayo de 1970

Quizás uno de los más luctuosos recortes de los *tantos momentos de la historia aeronáutica nacional* que hemos reproducido en esta sección de Aerohistoria, sea uno como este, que recuerda el sensible fallecimiento de Arturo Merino Benítez, verdadero arquitecto de la institucionalidad aérea del país.



CERTIFICADO DE DEFUNCION

Circunscripción : PROVIDENCIA
Nro. inscripción : 314 Registro : Año : 1977
Nombre inscrito : ARTURO MERINO BENITEZ

R.U.N. : --- 000 ---
Fecha nacimiento : 17 Marzo 1888
Sexo : Masculino
Fecha defunción : 2 Mayo 1970 a las 02:20 horas.
Lugar defunción : HOSPITAL MILITAR
Causa de muerte : COMA / / /
REFERENCIA INSCRIPCION ANTERIOR

INSCRIPCION ANTERIOR NUMERO 366 DEL AÑO
1.970.
FECHA SUBINSCRIPCION: 01 Abril 1977

FECHA EMISIÓN: 28 Mayo 2018, 12:04.

IMPUESTO PAGADO - VALOR : \$ 710
Impreso en:
REGION :

Verifique documento en www.registrocivil.gob.cl o a nuestro Call Center 600 370 2000, para teléfonos fijos y celulares. La próxima vez, obtén este certificado en www.registrocivil.gob.cl.



Timbre electrónico SRCel



Victor Rebolledo Salas
Jefe de Archivo General (s)
Incorpora Firma Electrónica
Avanzada

1815488

RUN : ---000---

Z1=9M=

www.registrocivil.gob.cl

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

Señor

Norberto Traub Gainsborg

Director revista AEROHISTORIA.

Estimado Presidente:

He leído con mucho interés el ejemplar de marzo de 2020 de la revista AEROHISTORIA y, al respecto, quiero contarte una experiencia personal, pues yo tuve la oportunidad de conocer, allá por el año 1940 o 1941, un hidroavión Dornier Wal con doble motor, uno hacia adelante y otro hacia atrás, el cual es muy posible que haya sido el mismo que aparece en la página 108 de la revista.

En esa época yo tenía unos 14 años de edad y estaba en el internado del Instituto Rafael Ariztía de Quillota, haciendo mis estudios secundarios, cuando se presentó la oportunidad para que un grupo de alumnos internos fuéramos en un viaje a Quintero, lo que nos dio la posibilidad de visitar la base aérea, que creo que en ese entonces había sido una base de la Marina, la cual, posteriormente, pasó a la Fuerza Aérea. Allí había un hidroavión Dornier Wal, pero que no estaba en el mar sino en tierra, sobre una plataforma más bien baja, pero con ruedas, la cual, al parecer, se usaba para sacar los hidroaviones a tierra por un plano inclinado de concreto que, desde la orilla, se prolongaba en descenso por debajo del agua.

Yo tuve la oportunidad de subirme al hidroavión y sentarme en el asiento del piloto, que estaba en un espacio abierto, en la parte delantera, con un pequeño parabrisas inclinado por delante, como lo muestra la foto en página 108, por lo que el piloto tenía que usar casco y anteojos. Como se puede observar en la foto, en realidad había dos asientos, uno al lado del otro. Yo me senté en el asiento del lado izquierdo, donde estaban los controles de vuelo y en el asiento de al lado se sentó un compañero y creo recordar que ese asiento también tenía controles de vuelo, para ser accionado por un copiloto.

En la base aérea había también otro tipo de hidroavión, que tenía dos flotadores y el fuselaje en altura, sujeto por soportales de entre 1,5 a 2 metros de largo. No estoy seguro, pero creo que era un Junkers de fabricación alemana. No puedo decir cuántos aviones había en la base. Solo recuerdo haber visto estos dos pero, como en la base había un hangar, al cual yo no entré, es posible que hubiera más hidroaviones o aviones para aterrizaje en la pista, la cual se prolongaba desde la orilla del mar hacia el interior, pero era mucho más corta que la que hay actualmente. En esa pista yo aterricé años después, el día 6 de septiembre de 1949, como piloto del Club Aéreo de la Universidad

Santa María, con un Fairchild PT19, en un raid que hice con mi colega Julio Diestre, raid que cubrió el siguiente recorrido: El Belloto – Quintero- La Ligua- San Felipe – Los Andes – Lo Castillo – Melipilla – El Belloto, con un total de 4 horas, 20 minutos efectivas de vuelo.

Lástima que en esos tiempos no acostubrábamos a llevar máquinas fotográficas, para haber tenido un valioso recuerdo y testimonio de numerosos momentos inolvidables, como fue, entre otros, el encuentro con los hidroaviones que hoy son historia.

Manuel Mariño Reimann



Señor

Norberto Traub Gainsborg

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Presente:

Reciba nuestro saludo y queremos indicarle que hemos recibido su correo hace un tiempo y por razones administrativas de fuerza mayor no habíamos podido acusar recibo y agradecer el envío de las Revistas SKUA y AEROHISTORIA, las que dados sus importantes contenidos, siempre vigentes, constituye un aporte para la lectura y eventuales trabajos e investigaciones que este Centro de Estudios.

Atentamente

MARCO MATURANA MENA

PAC (Coronel)

Asesor de Extensión Académica y editor de la revista Escenarios Actuales

Muchas gracias por el envío de la excelente, valiosa y entretenida revista que a través de sus páginas muestra la historia de la aviación y especialmente de la nuestra como asimismo de quienes la formaron y prestigiaron.

Felicitaciones.

Atte.

Luis Winter Igualt

Don Norberto:

Gracias por hacerme llegar la Revista, por supuesto que me da una gran alegría ver al Instituto forjando en esta Revista la historia aeronáutica y no solo de Chile.

Es un gran trabajo y permítame felicitarlos por este tremendo esfuerzo, sobre todo hoy en día, en que las universidades y la educación media le están dando poca importancia al ramo de historia. Un pueblo que no conoce su historia, es un pueblo vacío y que volverá a tropezar con la misma piedra en su camino.

Que bueno que a través de esta revista, los que hemos sido aviadores podamos conocer nuestra propia historia y así, comprender como se ha forjado el alma aérea no solo de la Fuerza Aérea de Chile, sino también, de la aviación civil en nuestro país.

Saludos Cordiales y un fuerte abrazo

Wladimir Fernández de Liébana y Segovia

«La mejor revista de historia aeronáutica del medio iberoamericano; felicitaciones.»

Raúl Romero Goenaga

Estimado señor Traub:

Acuso recibo y agradezco la amabilidad de enviarme la revista Aerohistoria correspondiente al mes de Marzo de 2020.

Esperando que tanto usted y familia, como los socios, miembros y amigos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y sus respectivas familias, se encuentren bien de salud, le envío un cordial saludo,

Rodrigo Carrasco Casanueva



Santiago, mayo 2020.

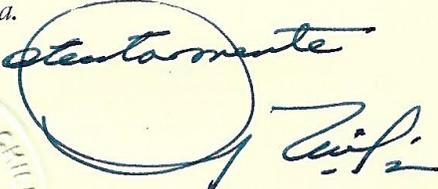
Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Presente

Estimado Norberto

Junto con saludar muy cordialmente y por intermedio de la presente, quisiera expresarle mis más sinceros agradecimientos por el saludo y atentas palabras de apoyo que gentilmente me hiciera llegar con motivo de haberse cumplido 50 años del fallecimiento de mi Padre, Comodoro Arturo Merino Benítez, aviador que siempre recordaremos con gran cariño y respeto por ser el fundador de nuestra querida Fuerza Aérea de Chile.

Hago propicia esta grata ocasión para manifestar mis sentimientos de gratitud ante el gesto y los deseos en vuestras palabras y a su vez, expresarle a usted, mi mayor consideración y estima.

Atentamente

ARTURO MERINO NÚÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE



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.

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Edgardo Villalobos Chaparro
Eloy Martín Rivelli
Humberto Limongi Sánchez
Pedro Turina Urrea
Teomar Benito Ceretta

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