



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

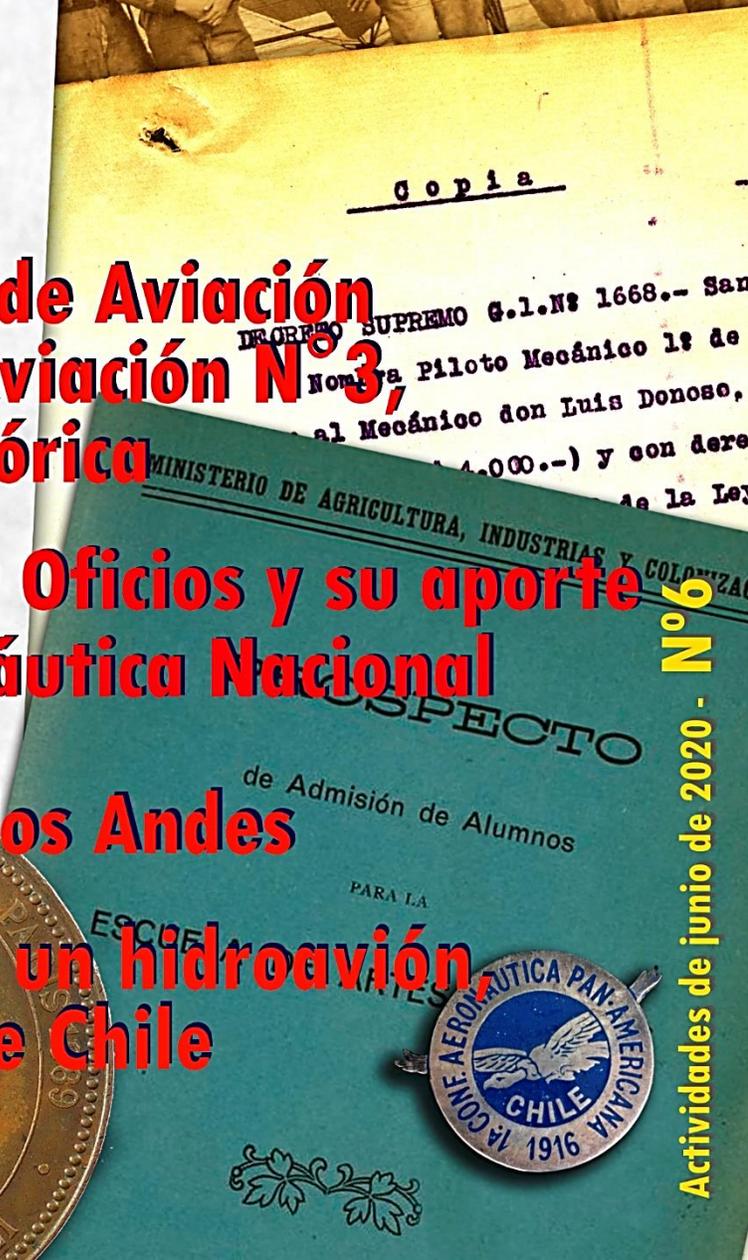
ISSN 0719-9635

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN



- ▶ **De la 1ra. Compañía de Aviación Militar al Grupo de Aviación N° 3, una rectificación histórica**
- ▶ **La Escuela de Artes y Oficios y su aporte pionero con la Aeronáutica Nacional**
- ▶ **Alas italianas sobre los Andes**
- ▶ **Las primeras alas de un hidroavión, sobre el vasto mar de Chile**



Actividades de junio de 2020 - N° 6



*El 26 de julio de 1930, memorable fecha en que Graciela Cooper Godoy, una joven chilena de tan sólo 19 años de edad, aprobaba con éxito, su examen de piloto civil.*

En la actualidad, recordamos con cariño este día celebrando el "Día de la mujer piloto" en Chile.

**El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile  
"Águilas Blancas"  
felicitan a la distancia, a todas las Mujeres Pilotos de nuestro país**





▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## Editorial

### ***“El agradecimiento es la memoria del corazón”***

***Lao Tse***

No son muchos los valores tan poderosos como es el reconocer a nuestros semejantes mediante la gratitud del recuerdo. Esta es una forma universal de conocimiento, de unión pues al mantener vivo el recuerdo de su persona o legado, nos conectamos también con Dios, que es la base inicial de nuestro ser.

Es la investigación acuciosa de los hechos realizados y de los personajes quienes los emprenden, la base de la conmemoración y su posterior difusión, la que nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 37 años atrás, hace carne periódicamente a través de Aerohistoria, brindando atractivos contenidos que relevan el recuerdo y la forma de nuestra historia aeronáutica nacional e iberoamericana, insertando al lector en las actos de homenaje que realizamos y participamos, aportando con ello no sólo a través de la investigación periódica, al agradecimiento constante sus miembros hacia las personas e instituciones que las hicieron realidad.

Dentro de estos actos de este mes, escudriñamos y exponemos sobre la insólita acción realizada por un municipio capitalino, al desconocer la grandeza de la imagen presente y generosa, que un hijo de esta tierra americana, nacido en el Brasil, brindó con amistad deferente al pueblo de Chile, y que como otros grandes de la aviación, nos brinda su ejemplo de entrega, perseverancia, amistad y amor por la humanidad.

En cuanto a las efemérides y notas de saber que les entregamos mensualmente, estas constituyen una relevante crónica y un catastro seleccionado de hitos, fechas y personajes, sobre aquellos hechos que

forjan una ruta y que hoy forman un ADN aeronáutico y espacial común, que transmitimos y compartimos para su conocimiento público y general, más allá de estas fronteras.

En mucho de todo esto, se evidencia y testimonia, la brillante trayectoria de la temprana aviación militar y la efectiva participación y continuidad con que la Fuerza Aérea de Chile ha tomado en la conquista aérea del territorio nacional.

En esta misma senda, se releva la efectiva acción que la aviación ofrece en otras instituciones de nuestras Fuerzas Armadas y de Orden, y que todos unidos despliegan para la defensa y servicio nacional. Se une a este esfuerzo de conectividad, resguardo y solidario, la acción señera y entusiasta que la aviación civil y comercial cumplen, realizando un rol preponderante y cabal, que como hombres y que como país reconocemos, debemos conocer y por lejos, enorgullecernos.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Presidente  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



[www.historiaaeronauticadechile.cl](http://www.historiaaeronauticadechile.cl)

*Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.*

*La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.*



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Insólito e inesperado cambio vial que atenta contra la memoria histórica de Santiago y del país</i> .....	6
OBITUARIO.....	8
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	13
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	15
EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO.....	18
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>De la Primera Compañía de Aviación Militar al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica</i> .....	35
<i>La Escuela de Artes y Oficios y su aporte pionero con la Aeronáutica Nacional</i> .....	55
<i>Alas italianas sobre los Andes</i> .....	96
<i>Las primeras alas de un hidroavión, sobre el vasto mar de Chile</i> .....	119
<i>Serie de Correo Aéreo "Línea Aérea Nacional" 1941 -1942</i> .....	124
SABÍA UD?	
<i>Camilo Pinal González</i> .....	128
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>El Ministerio de Defensa Nacional funcionará en un moderno y valioso edificio del Barrio Cívico</i> .....	129
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Primer Dornier Do-228 en Chile</i> .....	130
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR .....	136

## I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

### ❖ *Insólito e inesperado cambio vial que atenta contra la memoria histórica de Santiago y del país*

Durante la última semana del mes de junio, y con inusitado hermetismo municipal y mediático, se han venido reemplazando algunas de las señales viales de la otrora tradicional calle Santos Dumont, en la sección que cruza la comuna de Independencia.

Esta arteria santiaguina, es una de las principales calles de la ciudad y recorre 1,7 kilómetros de oriente a poniente, desde su nacimiento junto al Cerro San Cristóbal en la comuna de Recoleta hasta su cruce con Avenida La Paz, de la comuna de Independencia en Santiago de Chile.

Bautizada en 1922, en honor al ilustre aviador, inventor e ingeniero brasileño, don Alberto Santos Dumont, quien fuera el primer hombre en despegar a bordo de un avión, impulsado por un motor aeronáutico y en cumplir un circuito preestablecido, bajo la supervisión oficial de especialistas en la materia, por ello es mundialmente recordado como el “Padre de la Aviación”.

La memoria histórica de nuestro país, recuerda sus dos visitas a Chile. La primera en 1916, para participar en la Primera Conferencia Panamericana de Aviación; mientras que la otra, obedece a la invitación que le cursara la Ilustre Municipalidad de Santiago para venir a nuestro país, con ocasión de las fiestas del Centenario del Brasil en 1922 y que dio paso al honor brindado al bautizar una arteria vial, con su célebre nombre.



Nuestra corporación, siempre empeñada en rescatar y relevar nuestra historia aeronáutica nacional, recuerda y conmemora permanentemente, a aquellos grandes personajes e hitos de vinculación aeronáutica, que han ayudado a construir una memoria histórica común para todos los chilenos, manifiesta su desacuerdo con esta inmerecida e inoportuna medida municipal, que no solo afecta pecuniariamente a los ciudadanos de una importante comuna, sino que ciertamente ofenden los tradicionales lazos de amistad que unen los pueblos de Chile y Brasil.

## Nombre de calle

Señor Director:

La manifestación realizada por parte del municipio de Independencia al cambiar el nombre a la calle Santos Dumont este mes de junio, y que fuera celebrada en la lontananza por la ex Mandataria de la República, recordando en el nuevo titular vial a su "guía médico e instructor político" con una analogía -"la vocación por los demás no era discurso, era entrega inquebrantable"-, resulta por lo menos inmerecido, y solo demuestra un instrumentalizado desconocimiento del respeto histórico y la verdadera memoria de lo que "servicio y entrega" significan.

Cambiar el nombre de una importante arteria como aquella, no solo constituye una afrenta a la memoria cercana de Alberto Santos Dumont, quien regalara desinteresadamente para la humanidad un invento tan grande como lo es el avión.

Santos Dumont no es solo un nombre, es la pasión encarnada por el servicio hacia el hombre y la unión de los pueblos. Tempranamente reconocido por nuestro Gobierno y el Municipio de Santiago, invitaron al célebre personaje a venir a Chile en 1922 para honrarlo con el bautizo de una arteria con su nombre. Hoy al retirarlo, se ofende no solo la propia memoria histórica de la comuna, sino que se quebrantan los tradicionales lazos de afecto con el pueblo brasileño, castigando de pasada a ese gran amigo de Chile.

Por otra parte, no podemos celebrar el gasto y confusión desmedidas que el cambio de nombre de una calle puede llegar a producir más allá de lo simbólico, cuando la realidad actual sobre los intereses económicos debiera estar encauzada a otros rumbos y propósitos más cercanos y atingentes, en beneficio de los verdaderos integrantes de la comuna. Como sociedad, debemos construir y conectarnos, tal como Santos Dumont lo hizo, con vocación concreta e inquebrantable y no solo en el discurso partidista e interesado.

**NORBERTO TRAUB GAINSBORG**

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

***Carta de opinión, publicada el pasado domingo 28 de junio del presente año en el diario El Mercurio de Santiago, y que expresa la pena y malestar de nuestra corporación por la arbitraria medida municipal que fuera sólo celebrada por su carácter político, y públicamente cuestionada por distar de ser un aporte benéfico para lo habitantes de la comuna y menos para la memoria histórica de nuestro país***

## II. OBITUARIO

En el período que cubre el presente ejemplar de Aerohistoria, cuatro camaradas aviadores que en vida fueron muy ligados a nuestro Instituto, al toque del clarín de la eternidad, se presentaron a Pasar Lista de Revista de Comisario por Presente en la Escuadrilla de las Alas del Silencio.

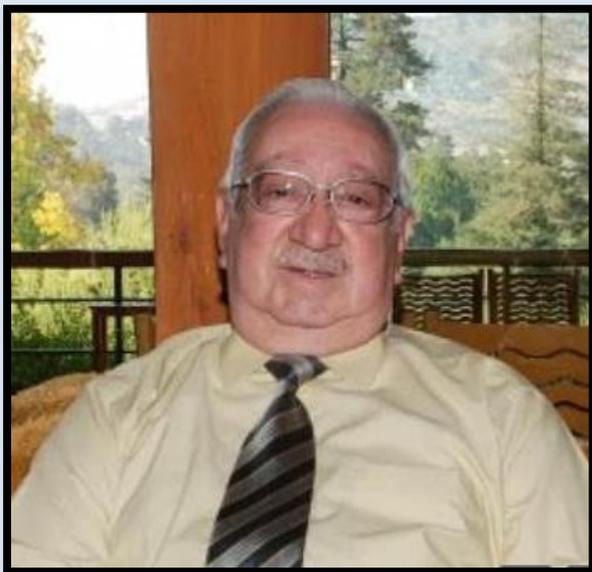
Las condiciones sanitarias imperantes derivadas de la pandemia, nos impidieron hacernos presentes en sus funerales y despedirlos como eran nuestros deseos.

Sean las frases que con respecto a ellos a continuación se publican, nuestro adiós a tan queridos amigos.

**Sergio Barriga Kreft**

### **GBA. PAULINO VILLAFENA MORALES**

*" Un deber de gratitud "*



**GBA. Paulino Villafena Morales (Q.E.P.D.)**

Ingresado a la Escuela de Aviación en 1959, uno a uno fue escalando los grados de su escalafón, hasta alcanzar tras una meritoria carrera, la jefatura del mismo.

Profesional intachable, llano y sencillo, dejó hermosos recuerdos de su paso por las diferentes unidades de la Fuerza Aérea de Chile en las que le correspondió servir.

De carácter alegre, le agradaba alternar con sus camaradas y las puertas de su hogar siempre estuvieron abiertas para recibirlos y disfrutar de aquella amistad que se cultiva entre hombres de armas al término de la dura jornada.

Muchas veces nos correspondió acudir a él y podemos dar testimonio fehaciente que siempre se preocupó de nuestro instituto, tomando las medidas para que oportunamente recibiera la asignación que en ese entonces se nos entregaba para hacer posible el cumplimiento de nuestra misión.

Con cuanta paciencia aceptaba nuestras bromas, las que retribuía con simpatía no exenta de picardía.

Desafortunadamente, cuando ya había llegado su hora del descanso y del retiro en la calidez del hogar familiar, su salud se fue deteriorando, obligando no hace mucho a su ingreso al hospital de los aviadores, donde a la postre su gastado cuerpo no pudo abstraerse al llamado de la viajera.

Un deber de gratitud y amistad nos obliga a dejar constancia en estas líneas, de lo tanto que a él debemos y del inmenso pesar que nos ha causado su temprana partida.



CDA. Sergio Bravo Flores (Q.E.P.D.)

## CDA. SERGIO NAPOLEÓN BRAVO FLORES

*"Como el sol cuando llega a su ocaso"*

Egresado de la Escuela de Aviación en 1946, su interés por las ciencias lo llevaron a orientar sus pasos a la meteorología.

Especialidad donde obtuvo su título de meteorólogo. Área en la que a lo largo de su carrera desarrolló una fructífera labor, tanto en el aspecto nacional como internacional lo que le mereciera importantes reconocimientos.

Integrante de una de las primeras dotaciones de la Fuerza Aérea en el Territorio Antártico Nacional, a su vista se abrió una visión insospechada del mundo, aquilatando la importancia que para nuestra patria tendría la investigación meteorológica en el helado continente.

Correspondiéndole participar en la organización y desarrollo de las anuales expediciones, en varias oportunidades volvió a los hielos eternos, acrecentando el bagaje de sus experiencias.

Experiencias que con el transcurrir del tiempo lo llevarían a asumir la jefatura de la entonces Oficina Meteorológica de Chile, organismo que cuando dada su importancia, posteriormente tomó su actual denominación de Dirección Meteorológica de Chile, fue nombrado su director.

A iniciativa suya se debe el que en 1966 en Melbourne se designara a nuestro país sede de uno de los tres Centros Regionales Meteorológicos, que en dicha oportunidad se acordara crear en la Antártica. Hoy Base Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva".

En forma paralela, por años desarrolló labores docentes en establecimientos de enseñanzas de las Fuerzas Armadas y de Orden, en universidades y en entidades de aviación civil. A los que fuimos sus alumnos de la rama del aire en la Escuela de Aviación, nos inculcó que a la meteorología no había que temerle, pero si respetarla porque la seguridad de vuelo no aceptaba licencias.

Su prestigio internacional alcanzado, mereció ser nombrado entre otras altas responsabilidades; Delegado Permanente de Chile ante el Congreso de la Organización Meteorológica Mundial de las Naciones Unidas, Integrante de la Comisión Nacional de Energía Nuclear, Vicepresidente de la Asociación Regional Meteorológica III para América del Sur, Miembro Titular de la Sociedad Científica de Chile, Miembro de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía. Cargos todos que sirvió con la dignidad correspondiente, pero con la sincera modestia que lo caracterizaba.

Enterado de la existencia de nuestro instituto, nos ofreció toda su colaboración, insistiendo que podíamos llamarlo el día y a la hora que lo deseáramos. Ofrecimiento que cumplió a cabalidad.

Conversar con él era abrir una ventana al pasado, en que su memoria prodigiosa nos iba develando causas y circunstancia de hechos que ignorábamos, situándonos en el contexto en que habían ocurrido y relacionándonos con personajes del quehacer de la nación. De él solo escuchábamos palabras de aliento y reconocimiento por la labor que desarrollábamos, lamentando el que por años no se hubiera otorgado a la historia de nuestro honroso pasado aeronáutico la importancia que merecía. Causa de que mucha información se hubiera perdido y lo que era peor, caído en el más completo olvido, señalaba.

Al igual que todo ser humano, su vida alcanzaba ya el límite que el Ser Supremo le fijara al nacer y ello se hacía notar en su físico. Tal como al atardecer, cuando el sol llega a su ocaso y su luz se va extinguiendo lentamente.

Siendo una de sus cualidades más señeras el fomentar la camaradería y amistad entre los miembros activos y en retiro de la Fuerza Aérea, con él coincidimos en una no distante reunión. Apoyado en su bastón, cogiéndonos del brazo, con voz callada nos dijo que como casi no veía y su audición ya no era la de antes, le fuéramos diciendo con quien nos íbamos encontrando para saludarlo como correspondía.

Aquella noche otoñal, habiendo compartido con la alegría que le era habitual, al verlo iniciar su regreso a casa, comprendimos que aquella sería la última vez que con él estaríamos.

Internado en el hospital institucional, consciente que su fin no estaba lejano, solicitó ser devuelto a su hogar y morir en paz rodeado del cariño de los suyos. Como postrer deseo, el que sus exequias se realizaran dentro de la mayor sencillez y privacidad y que sobre su urna, solo se colocara el pabellón nacional.



**CDA. Juan B. González Figueroa (Q.E.P.D.)**

**Coronel de Aviación  
JUAN BAUTISTA GONZÁLEZ FIGUEROA**

*"Paz y consuelo"*

Cuando hace ya algún tiempo para un trabajo histórico en preparación, necesitábamos saber algo más sobre el ingreso de un material de vuelo incorporado a la Fuerza Aérea en años lejanos, alguien nos sugirió; *"Hablen con don Juan Baucha (apelativo cariñoso con era conocido), él debe saber de eso..."*.

Con esa bonhomía que distinguía su personalidad, nos recibió amablemente y poco después ponía en nuestras manos un detallado escrito sobre aquello que necesitábamos, y en que a él, le había correspondido participación preponderante.

Gesto suyo que hizo nacer entre él y nuestro instituto una sólida amistad, que nos llevó a ampliar los conocimientos que teníamos de su dilatada carrera como oficial de la Fuerza Aérea de Chile, en la que había destacado como piloto de combate.

Algunas de sus vivencias quedaron registradas en "*Horas de Losa*", colección de la que se convirtió en entusiasta promotor.

No hace mucho, nos hizo entrega de un sorprendente relato referente a una extraña vivencia, que junto a su esposa tuvieron en un país europeo. Escrito que si no fuera por su acendrada rectitud y honradez, habríamos puesto en duda su veracidad.

Es más, dado a conocer en forma reservada a científicos que estudian fenómenos paranormales, nos aseguraron que ello contrariamente a lo pensado, era algo de común ocurrencia. Vivencia que nos autorizó a publicar cuando se editara un nuevo volumen de dicha colección.

Ya en el retiro, se dedicó a la pintura y al arte, compartiendo sus conocimientos con personas de su entorno. No obstante, es por todos sabido que en nuestra Patria aún existen heridas lacerantes de un pasado distante, que si no han cicatrizado del todo, es por existir sectores que a ello se oponen bajo una manida consigna divisoria.

Consigna que motivó cargos en su contra que nunca se pudieron probar y que hasta quienes tenían posiciones distintas a las suyas, pusieron en duda, llevándolo a perder su libertad.

Dolorosa situación en la que se vio inmerso, sin embargo, cada vez que lo fuimos a visitar, nunca le oímos pronunciar una queja, un reproche o musitar una frase de amargura.

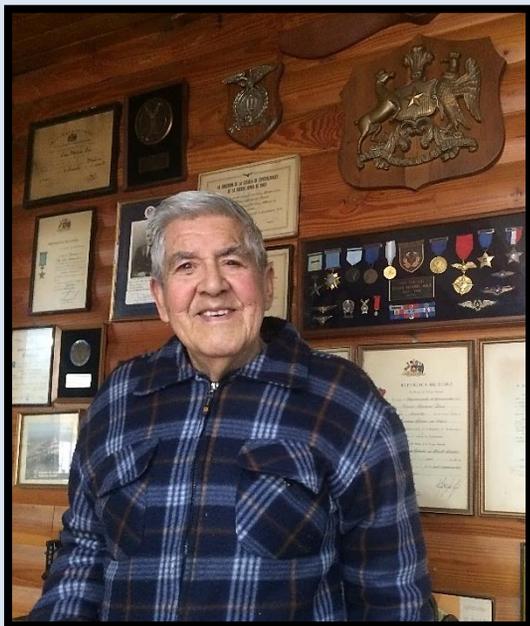
Tanta era su nobleza de espíritu. Más bien diría que en su mirada transparente, se leía el perdón otorgado a quienes lo habían calumniado.

Se dice que Dios escribe derecho con letras torcidas y en forma imprevista lo llamó a su lado, poniendo fin a sus terrenales dolores.

Sin duda en los cielos debe haber hallado aquella justicia que en esta tierra se le denegó.

Paz y consuelo a sus familiares y resignación a quienes lo conocieron y apreciaron.





*Sr. Oscar Medina Díaz (Q.E.P.D.)*

## **CDE OSCAR MEDINA DÍAZ**

*(6 de marzo de 1933 - 31 de mayo de 2020)*

A fines del pasado mes de mayo, no pudimos despedirnos de quien fuera uno de nuestros apreciados amigos y padre de nuestro socio, don Oscar Medina Rojas.

Con más de ochenta décadas de vivencias, este Oficial ingresó a la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile en el año 1952, proveniente de la ciudad de Curicó.

Egresó en un mediodía de diciembre de 1953, con la Primera Antigüedad de su curso, lo que le permitió ser considerado para estudiar motores a reacción en la Base Aérea Albrook, en la Zona del Canal de Panamá por los siguientes seis meses.

En 1957, le tocó cumplir servicios por espacio de 15 meses, en la histórica Base Aérea Antártica “Presidente Pedro Aguirre Cerda”, de la volcánica Isla Decepción. A su regreso en febrero de 1959, fue destinado al Grupo de Aviación Nº 7, en la Base Aérea, Los Cerrillos.

Durante su trayectoria, se especializó en las instalaciones de la Rolls Royce en Inglaterra, previo a la llegada a Chile de los históricos aviones Hawker Hunter. En 1972, y tras egresar de un intenso curso de la Escuela de Aviación “Capitán Avalos se integró como Oficial de la Fuerza Aérea de Chile, en el escalafón de Auxiliar Técnico.

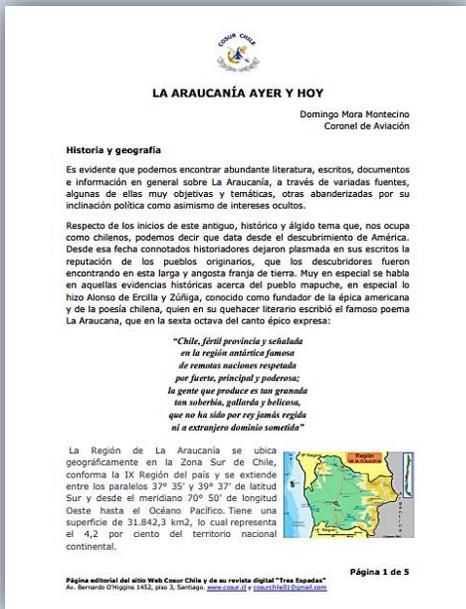
Cumplió relevantes servicios en la Escuela de Aviación y posteriormente en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

Retirado en su casa en la Comuna de Rauco, a unos diez kilómetros de Curicó, dedicó las horas de descanso a su hobby de la talabartería, el que desarrolló por más de sesenta años y que complementaba armoniosamente con su conocida colección de armas “western”, monturas texanas y sombreros de cowboys.

Apreciado por sus Camaradas de la Fuerza Aérea de Chile tanto su excelente trayectoria, como por su trato amable y caballerosidad. Característica era su gentileza con que nos respondía las consultas y dudas históricas que le hacíamos frecuentemente.

A fines de mayo, aquejado por una dolencia derivada de Coronavirus, despegó hacia la eternidad desde el Hospital de la Fuerza Aérea de Chile, al encuentro de su amada esposa.

### III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

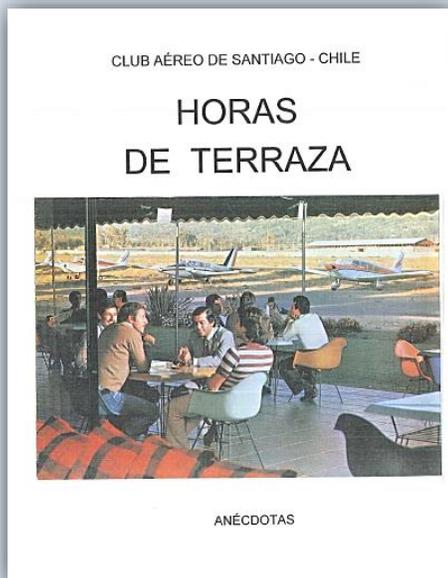


❖ *En este mes de junio, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

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

**Muchos saludos a todos ustedes.**

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



**Anecdotario del Club Aéreo de Santiago realizado por nuestro distinguido socio señor Hugo Marín Lezaeta.**



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, y como recuerdo del quincuagésimo noveno aniversario de la entrada en vigor del Tratado Antártico, el 23 de junio de 1961, dedica un nuevo ejemplar de la nueva revista [SKUA](#), destinada a conocer y difundir interesantes temas históricos Aeroantárticos.

Esperamos que disfrute de sus contenidos.

DESCARGAR [REVISTA SKUA N°1](#)

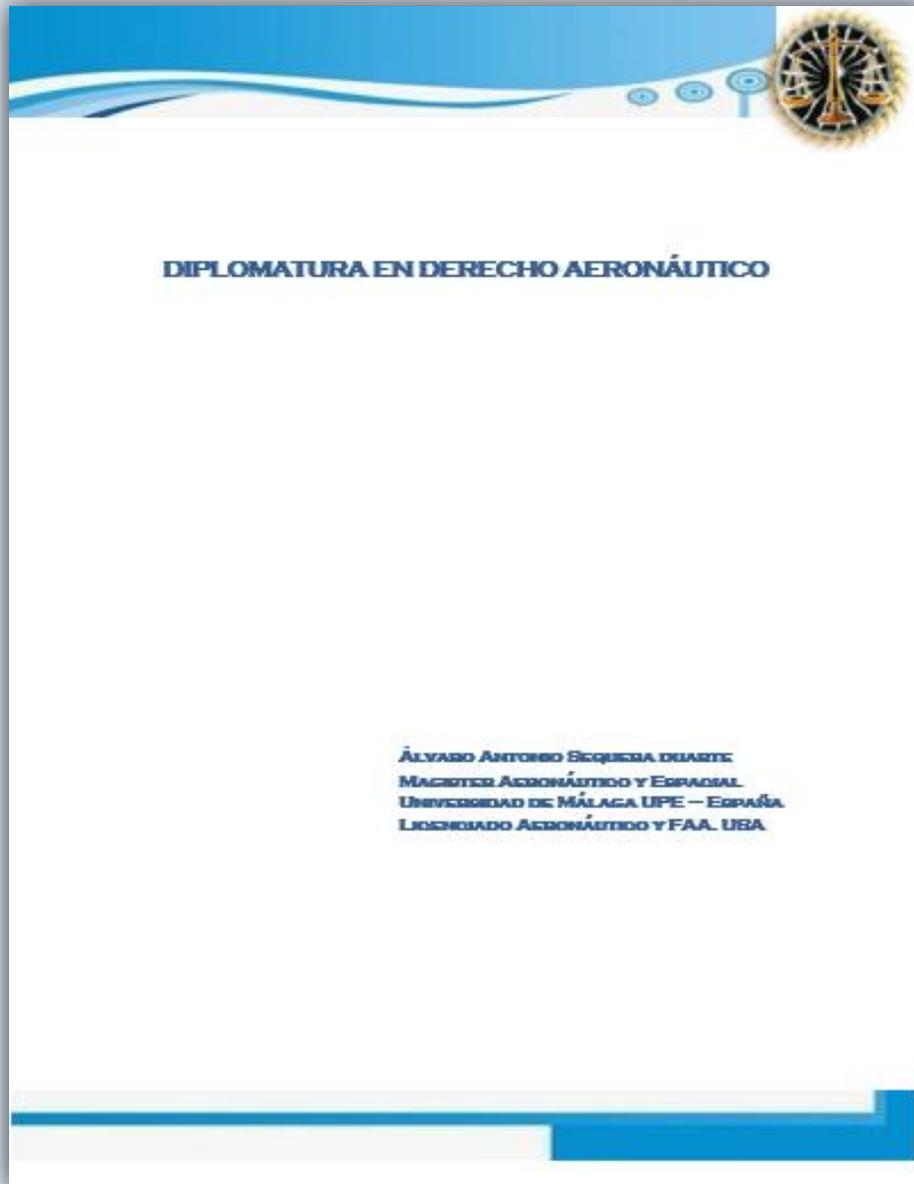
DESCARGAR [REVISTA SKUA N°2](#)



## 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.

### ❖ *Diplomatura en Derecho Aeronáutico*



Para descargar el material, haga [click](#) sobre la imagen referencial



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 09-2020 Santiago, 10 de junio de 2020

## PODER AEROESPACIAL, FUNDAMENTAL EN TODO TIEMPO

La acción permanente del sector de la Defensa y particularmente de la Fuerza Aérea de Chile para acudir en soporte de las acciones del Estado ante la emergencia causada por el COVID-19, han puesto frente a los ojos de los chilenos y de nuestros conductores políticos, una vez más, que las capacidades operativas polivalentes, la organización, las capacidades logísticas y sobre todo el espíritu de servicio de cada integrante de las Instituciones las hace indispensables y frecuentemente insustituibles ante estos escenarios. Basta para ello, aquilatar los más de cincuenta pacientes trasladados desde Santiago a otras ciudades en operativos aéreos de alta sensibilidad y complejidad, como asimismo el accionar insustituible en traslado de insumos médicos y respiradores mecánicos, para verificar que el empleo de esta capacidad resulta indispensable para superar situaciones que siendo distintas a la guerra, resultan de primera prioridad cuando se precipitan.

Sin embargo, la urgencia de estas acciones no debe ser un motivo para dejar sin atención en todos los niveles decisionales, respecto de los procesos requeridos para atender la naturaleza que define a las instituciones de la defensa, cual es, el cumplimiento del mandato constitucional que establece que "existen para la defensa de la patria y son esenciales para la seguridad nacional".

La mantención de la soberanía y la seguridad en los espacios aéreos que corresponden a nuestro país, constituye una acción sin la cual la seguridad de las actividades humanas efectuadas en los escenarios terrestres y marítimos no sería obtenible. Toda actividad humana es susceptible de ser influida desde el aire, por lo que desde ese medio se hace necesario establecer niveles de seguridad en y desde el aire y espacio exterior, junto con medidas que dificulten las posibilidades de éxito de acciones con uso de la fuerza efectuadas en la superficie y que permitan que las organizaciones que corresponda, actúen coercitivamente contra individuos u organizaciones que atenten contra la seguridad de Chile, sus intereses y sus ciudadanos. Nada puede ser seguro en la superficie, si no se obtiene seguridad sobre el espacio aéreo y el espacio exterior que se le sobreponen.



Figura: Espacio Aéreo controlado por Chile. Fuente: FEDACH

La Zona Económica Exclusiva de Chile, de 3,5 millones de km<sup>2</sup>, es custodiada también desde el aire y el espacio, con una capacidad de concurrencia en la cual la velocidad propia de las aeronaves hace

imprescindible su aporte. No es posible ejercer la soberanía sobre los territorios terrestres y marítimos que sustentan nuestras actividades ni es posible el control sobre las actividades que se ejecutan en esos dominios, si no se obtiene control y seguridad operacional de los espacios aéreos.

El sistema de control de tránsito aéreo mixto que provee la FACH en conjunto con la DGAC y su acción combinada en las tareas propias de la Defensa Aérea para Chile, ejercen la potestad del Estado para mantener un sistema aeronáutico en el cual sus actores cuenten con seguridad de que sus actividades no serán interferidas por acciones derivadas de intereses ajenos a los intereses nacionales.



Foto: Avión Boeing EB-707 Condor, fundamental en tareas de Alerta Temprana y Mando y Control Aerotransportado

Para ello, la suma de las capacidades ISR institucionales (Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento por sus siglas en inglés), que comprenden sistemas de alerta aerotransportada, reconocimiento aéreo y satelital resultan en una capacidad de primera línea, que sumada a las capacidades de la DGAC conforman un sistema coherente, que alimenta con datos oportunos y relevantes la toma de decisiones y la adopción de acciones militares de fuerza si fuera necesario.

Resulta del todo necesario, detenerse en este punto. Las especiales características del poder aeroespacial, le confieren capacidades únicas e insustituibles para cumplir las tareas fundamentales y permanentes del sector de la Defensa Nacional en forma ágil, oportuna, sin parangón en cuanto a la ubicuidad de sus medios y con la capacidad de anticiparse a escenarios que ameriten una respuesta estratégica efectiva. En esta área la Fuerza Aérea de Chile en los años '90 ingresó a un reducido conjunto de Fuerzas Aéreas con capacidades de Alerta Temprana Aerotransportada, pionera en la región, con la adquisición del avión Boeing EB 707 Cóndor, lo que le dio una muy importante ventaja estratégica. Un cuarto de siglo después y manteniendo esa capacidad totalmente vigente, la visualización del sucesor de este valioso elemento representa una tarea urgente, de interés de todo el sector de la Defensa.

La acción de la Fuerza Aérea en la protección de nuestra soberanía en el aire, otorga tranquilidad. La protección de los espacios aéreos requiere de un eficiente sistema que opera durante las 24 horas y que comprende medios de detección incorporados a modernos sistemas de mando y control, sistemas de armas aéreas modernos, capaces de

concurrir con extrema rapidez a donde se requiera, tripulaciones entrenadas y procedimientos de un alto nivel de eficacia, los que son permanentemente evaluados. Por ello, las capacidades estratégicas de la Fuerza Aérea, junto con ser decisivas en el caso de un conflicto, como lo demuestra la historia moderna, tienen un efecto directo en el normal funcionamiento de las actividades normales del país, con el impacto social y económico que ello implica. La mantención y actualización de estas capacidades no es una acción que pueda improvisarse y requiere de atención permanente.



Foto: F-16 Block 50 de la FACH

El medio aéreo, hoy, es insustituible en la acción de la Defensa para la disuasión. Asimismo, en situaciones de crisis internacional, permite a los conductores políticos monitorear en forma oportuna los indicadores de un eventual escalamiento de la crisis y maniobrar en el manejo político de ésta. Finalmente, de ser necesario, es la forma más rápida para reaccionar ante una agresión externa. Una estructura de fuerza potente, bien entrenada para operar en forma conjunta en todo tiempo y logísticamente bien sostenida, proporciona uno de los pilares de la situación de paz que Chile ha vivido en las últimas décadas. Por ello y porque una estructura de fuerza no se puede improvisar, se requiere preservar la continuidad de los procesos de desarrollo y mantención de las capacidades materiales, tecnológicas y humanas.

El empleo de los medios que están en el Espacio Exterior, son un imperativo para el éxito de la estrategia aérea. Estos medios deben considerarse para la vigilancia de escenarios, conducción de las operaciones en tiempo real y ejecución de operaciones a grandes distancias, de gran precisión. Son fundamentales para planificar y ejecutar las maniobras y por ello requieren de la adopción de una estrategia específica para procurar ventajas comparativas que otorguen un grado de control propio sobre la seguridad de las operaciones satelitales y la obtención de sus productos.

El Espacio Exterior, extensión natural del Espacio Aéreo, es hoy un activo sometido a disputa por su explotación y control, debido a que gran parte de las actividades que se desarrolla en la superficie y en el aire, civiles y militares, requieren de los servicios que se prestan desde el espacio. Asimismo, es desde allí donde se obtiene valiosa información para la toma de decisiones, tanto cotidianas como estratégicas, como también la ejecución y control en tiempo real de las actividades de todo tipo. Ello explica que hoy se haya convertido en un escenario cada vez más militarizado, en el cual se requiere mantener presencia y un grado de control y seguridad acorde a las necesidades nacionales y los imperativos estratégicos de hoy y mañana.

Los sistemas satelitales y los sistemas de armas aéreos y terrestres que constituyen el Poder Aeroespacial, deben ser capaces de operar y sobrevivir en un ambiente electromagnético e informático frecuentemente hostil. Por ello, se deben desarrollar técnicas y tácticas que permitan lograr el control del espectro electromagnético, como también, proteger y actuar ante posibles acciones hostiles sobre las redes informáticas de apoyo y del sistema de mando y control propio. Esto requiere de una preparación constante, que incluya la incorporación de tecnología y sobre todo de procedimientos actualizados en dichas áreas. Es por ello, que la Fuerza Aérea, en forma pionera, ha liderado el esfuerzo nacional y de la Defensa Nacional por incrementar los niveles de seguridad informática en beneficio de todos los chilenos y de su infraestructura crítica.

La mantención de todas estas capacidades operativas de la Fuerza Aérea, si bien tienen como orientación principal los desafíos propios de la Defensa Nacional, producen paralelamente un alto grado de eficiencia en la coordinación y ejecución de operaciones, que repercute directamente en la capacidad de utilización de la polivalencia de los medios aéreos en beneficio directo de la población en otro tipo de circunstancias. Es por ello que la Fuerza Aérea, sin descuidar su preparación para el cumplimiento de su misión fundamental, emplea ese nivel de entrenamiento en la materialización de otras actividades que benefician directamente la resolución o alivio de situaciones complejas que afectan con frecuencia a nuestra población. Claro ejemplo de lo anterior son las múltiples operaciones ejecutadas durante la actual emergencia sanitaria, ampliamente reconocidas a nivel nacional.



Foto: Boeing KC-135 reabasteciendo a aviones F-16, lo que les otorga la capacidad de concurrir directamente a escenarios de largas distancias

La política de Defensa y su correspondiente Política Militar, por ello, requieren tomar en cuenta el valor estratégico y fundamental de estas capacidades, como asimismo la necesidad de que los procesos de planificación y ejecución de las mantenciones y reposiciones de capacidades obedezcan a las necesidades de la Defensa de hoy y las de mañana.

Las crisis que hacen necesario recurrir a las capacidades militares no suelen ser predecibles y sus actores y características han mutado dramáticamente en las últimas décadas, pero la capacidad militar para enfrentarlas requiere de largos periodos de tiempo para ser obtenidas, por lo que un país con visión de crecimiento y desarrollo debe necesariamente satisfacer sus necesidades estratégicas para armonizarlas con sus objetivos de largo aliento, como lo demuestra una extensa lista de éxitos y fracasos en la historiografía mundial.

MLL

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

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

**1/07/1944:** Se crea el Club Aéreo de La Ligua, ubicado en el extremo norte de la Provincia de Petorca, Chile

**2/07/1986:** Se crea la **Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile. "Alas Andinas"**. Compuesta por más de 50 mujeres pilotos de planeadores, aviones monomotores, multimotores, turbohélices, helicópteros, pilotos comerciales y comandantes de líneas aéreas.



**2/07/1999:** Comienza a operar la aerolínea LAN PERU, con vuelos domésticos desde Lima hacia Cuzco y Arequipa utilizando aviones Boeing 737-200Adv.

**3/07/1919:** El Capitán don Diego Aracena Aguilar a bordo de un Hidroplano "Sopwith Baby", será el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

**3/07/1929:** La Línea aérea Aeropostale ve a Venezuela como un puente para comunicar Sudamérica con las islas del Caribe, Guadalupe y Martinique, por lo solicitará al Gobierno Venezolano que le otorgue una concesión, naciendo de esta forma la Compañía General Aeropostal Francesa que operó en Venezuela. Más tarde, en 1933 sus acciones fueron compradas por el Estado Venezolano creando La Línea Aeropostal Venezolana (LAV). Así la flota de aviones Laté 26 y 28, fue sustituida por una de aparatos Fairchild 82B. Los primeros vuelos realizados fueron entre Maracay y Maracaibo, y Maracay y Ciudad Bolívar.

En 1958, tras estos accidentes, más las pérdidas y deudas que venía adquiriendo la empresa, Aeropostal se dedicó exclusivamente a vuelos nacionales, mientras que los internacionales fueron asignados a **Viasa**.

El 24 de agosto de 2017 Aeropostal cesó temporalmente sus operaciones después de 88 años de servicio debido al vencimiento del certificado de vuelo de la aeronave YV2957, la falta de divisas para operar vuelos nacionales y la falta de repuestos para los aviones debido a la crisis económica, que dejaba a la aerolínea con un solo avión disponible.

El 24 septiembre de 2017 Aeropostal realizó su última ruta Porlamar Maracaibo. Un año más tarde, el 8 de agosto de 2018, luego de todo este en tierra, reactivó operaciones con la apertura de una ruta hacia La Habana que sale desde el Aeropuerto de Maiquetía, haciendo tres frecuencias semanales.



**3/07/1943:** Hace 77 años atrás, se funda el Club Aéreo de San Antonio, ubicado en pleno litoral central de Chile, cuando un grupo de visionarios San antoninos se reunió para formar el Club Aéreo de San Antonio, aun en plena segunda Guerra Mundial.

Por aquellos años, la familia de don Demetrio Chacón donó a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) el terreno donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Santo Domingo y a la vez se autorizó su uso al Club Aéreo, que lo tuvo a su cargo hasta fines de los años 60, cuando la FACH hizo entrega de estos terrenos a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con fechas, acciones y emociones, se fue ensamblando una historia apretada y humana, y con el devenir de los años se adquirió el primer avión, un Aeronca que fue bautizado con el apodo de "PICHUNCHO". Con este avión le fueron creciendo las alas a ese grupo de aventureros.

De entre sus fundadores y primeros pilotos del Club, se recuerda a los señores José Ignacio Olivos (1er. Presidente) Luis Roi, Ignacio Martínez, Renato Aravena, Jorge Alonso R., Iván Piccini, Armando Sabaj S., Carlos Machado, Ricardo Ruiz y Fernando Alen, entre otros.

A mediados de la década de los 60, el Club llegó a tener cinco aviones. A finales de los 50, 60 y comienzos de los 70, la entidad vivió la época más fructífera, donde destacaron los nombres de Presidentes de la Directiva como fueron los señores Ricardo Cerda Cañas, René Laulié Peña, Luis Santibáñez Cárdenas, Raúl Martínez O´Ryan, Enrique Paschold Reichenbach, Fernando Martínez Martínez y don Etelvino Fernández.

**4/07/1898:** Primera ascensión de Alberto Santos Dumont en París, utilizando un globo libre de uso personal bautizado como “Brasil”. El esférico con capacidad de 113 metros cúbicos, capaz de levantar un lastre de 114,4 libras, fue confeccionado en la Maison Henri Lachambre.

**4/07/1911:** El aviador Laforestier debía verificar en aeroplano un viaje de Sitges a Tarragona. El raid había despertado gran expectación, pues era el primero que se celebraba en España entre poblaciones algo distantes entre sí. A Tarragona acudieron más de ocho mil personas de la provincia. Desgraciadamente el aviador Laforestier, que se elevó en Sitges a la hora anunciada, se cayó al agua a unos cincuenta metros de la playa en el terreno municipal de Villanueva y Geltrú, siendo salvado por unos pescadores que le prestaron auxilio oportunamente. También pudo ser sacado del agua el monoplano Blériot que aquél tripulaba, aunque en mucho más lastimoso estado que el aviador, quien sólo sufrió una contusión en la región frontal.



*Conducción a la playa del monoplano de M. Laforestier, con el cual debía verificar el raid Sitges Tarragona*

**4/07/1930:** Cubana de Aviación comienza a operar el primer servicio aéreo de pasajeros entre La Habana y Santiago de Cuba haciendo escalas en Santa Clara, Morón y Camagüey, servido con aviones Curtiss Robin y Ford trimotor.

**4/07/1936:** Se instituye en Brasil el “Día del Aviador”, el que será conmemorado cada año el día 23 de octubre, recordando el primer vuelo de “un más pesado que el aire” realizado por Alberto Santos Dumont.

**4/07/1948:** Primer cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta realizado por dos mujeres chilenas. Las pilotos Ada Zerbi Marabini de Goycoolea y Dora Domínguez García Pulgar de Picó cruzan desde el actualmente desaparecido aeropuerto “Los Cerrillos” a “Plumerillo” en Mendoza, y posteriormente de regreso en el mismo día, en su avión Stinson Voyager de 150 HP.



*Fotografía de las señoras Ada Zerbi de Goycolea y Dora Domínguez de Picó, una vez finalizado el raid*

Si bien no fueron las primeras mujeres en cruzar la cordillera, si fueron las chilenas y por ello que ese vuelo fue un hito en las páginas de la aviación nacional.

**5/07/1913:** Se crea el Cuerpo de Aviación del Ejército de Cuba, nombrándose Capitán, al “Padre de la Aviación de ese país,” señor Agustín Parlá.



**5/07/1919:** Se integra el denominado “Comité Pro-Aviación Nacional del Paraguay” en una reunión llevada a cabo en el local de “El Diario”. Como Presidente Honorario fue nombrado el señor Francisco Sosa Gaona.

Una de las primeras actividades programadas por dicho comité fue la exposición de los restos del Deperdussin “T” del distinguido aviador paraguayo Silvio Pettirossi, que se llevó a cabo en el local del Circolo Italiano.

**5/07/1940:** Se funda en la ciudad de Santiago de Chile, el Club de Aeromodelos. Al respecto, la prensa nacional informaba lo siguiente: *“En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea de Chile, se efectuó una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño*

utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas.” Además, se agregaba que ... “el Club tiene como especial finalidad, la difusión entre la juventud del país la población escolar, centros industriales y particulares en general, de los principios aeronáuticos llamaos a desempeñar un importante rol en el desenvolvimiento de la mentalidad aeronáutica en la juventud”.



## Fué fundado en Santiago Club de Aeromodelos

### Finalidades que persigue la nueva institución

En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea, se efectuó el viernes recién pasado, una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas. Para ello el Club dará las instrucciones necesarias y estimulará el trabajo entre los entusiastas de esta nueva actividad por medio de concursos en que se premiarán las mejores performances”

*Magistral maqueta a escala de un avión Blériot, que fuera confeccionada por el entonces Teniente 1° de Aviación Enrique Flores Álvarez -uno de sus primeros directores de esa corporación- y que tras sufrir fuertes daños, fue magistralmente recuperada el año 2019, por el aeromodelista nacional señor Claudio Elicer, luciendo actualmente esta hermosa estampa.*

**5/07/1944:** El piloto de Línea Aérea Nacional (LAN), señor César Lavín Toro, es el primer chileno en cumplir 7.000 horas de vuelo. Formado como oficial de Ejército, adquirió sus alas de piloto militar en 1928 junto a David Vivero, ambos futuros pilotos de LAN. Un año más tarde se graduó como Piloto de Guerra con 194 horas de vuelo. Ese mismo año, el 5 de marzo de 1929, el comandante Arturo Merino Benítez, entonces Director de Aviación, había inaugurado en El Bosque la Línea Aeropostal Santiago – Arica, que meses más tarde, a partir del 29 de Julio, operaría bajo la denominación de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Enraizado en la generación de pilotos de las antiguas máquinas voladoras de cara al viento, vivió la transición a la modernidad y tecnificación aeronáutica, que irrumpe con fuerza antes y durante la 2ª Guerra Mundial. Desde el frágil monomotor biplano De Havilland Cirrus Moth de 80 HP para un pasajero, hasta el Lockheed Lodestar para 14 pasajeros y dos motores de 1.200 HP cada uno.

**6/07/1866:** Durante la Guerra contra la Triple Alianza, el Ejército Argentino utilizó un globo cautivo para realizar observaciones aéreas en la zona de Potrero Piris. En la fecha se realizó la primera ascensión, que tuvo como tripulantes al “Capitán de Guerra” polaco, asimilado al Cuerpo de Ingenieros, señor Roberto A. Chodasiewicz y el Capitán paraguayo señor Ignacio Céspedes, que estaba al servicio de los aliados. El Capitán Céspedes, sería el primer paraguayo en remontarse a las alturas.

Oficiales del Ejército paraguayo, al ver al globo cautivo, ordenaron a los soldados encender fuego en los pajonales, creando así una gran cortina de humo que impidió a los aliados, realizar más observaciones aéreas. Esta táctica se repitió de manera generalizada, cada vez que veían que el globo ascendía.

**6/07/1917:** Se realiza la primera entrega de correo aéreo en México. El vuelo realizado por el Teniente Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, se hizo desde Pachuca, Hidalgo hasta la zona de Venta Prieta a la Ciudad de México, arribando a los terrenos que ahora conforman la colonia Jardín Balbuena. Dicho vuelo tuvo una duración de 50 minutos a bordo de una aeronave de fabricación hispano-suiza tipo biplano modelo A, portando el número 6 y la cual contaba con un motor de 160 caballos de fuerza. La correspondencia llevada aquel día constaba de 534 cartas, 61 tarjetas y otras piezas postales, la saca era la número 499.



**7/07/1922:** El Sargento paraguayo, señor Nicolás Bó, realiza el primer vuelo nocturno en ese país con un biplano Ansaldo S.V.A. 5, el que sobrevoló la ciudad capital de esta nación.

**7/07/1937:** Se funda el Club Aéreo de Iquique, en la zona litoral norte de Chile.



**8/07/1996:** En recuerdo a los sucesos acaecidos durante la Guerra del Chaco en 1932, en la que se realizaron los primeros combates aéreos americanos en un conflicto internacional, la Fuerza Aérea Paraguaya decidió en 1996, instaurar el “Día de la Aviación de Caza Paraguaya”.

**10/07/1968:** Creación del Club Aéreo del Personal del BancoEstado de Chile.



**10/07/1998:** Puesta en órbita del satélite chileno Fasat Bravo, desde Ucrania. El hecho representa para el país el inicio de su participación en el aprovechamiento del espacio para el desarrollo nacional.

**11/07/2011:** Creación del Club de Deportes Aéreos “Aero Club Cordillera”. Formado con la Ley del Deporte,

**12/07/1921:** Es inaugurado el Primer Aeródromo ecuatoriano junto a la Escuela de Aviación “El Cóndor” en la ribereña población “Eloy Alfaro” frente a Guayaquil.

**12/07/1928:** A su regreso de Estados Unidos muere en un accidente aéreo el notable piloto mexicano y héroe nacional, capitán Emilio Carranza Rodríguez, que había efectuado un histórico vuelo hacia ese país con el fin de promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.



**12/07/1928:** Se crea el Grupo de Aviación N°4, sobre la base de la primitiva Escuadrilla de Bombardeiros. Desde esta fecha, ha recibido distintas denominaciones en la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, así como ha conocido diversos asentamientos; El Bosque, Los Cerrillos, Colina, Los Cóndores, Pudahuel, Punta Arenas. La calidad del material de vuelo que ha equipado esta unidad la ha hecho siempre una de las más poderosas de la Fuerza Aérea. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Marcial Arredondo Lillo.

**12/07/1929:** Después de un gran vuelo desde los Estados Unidos, aterriza en El Bosque, el “Southern Star”, el potente avión Sikorsky S-37 en que René Fonck, el as de la aviación francesa proyectaba volar de Nueva York a París, perfilaba en la tarde del viernes 12 de julio, su silueta majestuosa sobre el cielo de Santiago, poniendo término sus tripulantes al gran raid iniciado el 1º de este mes desde Tampa, Florida hasta Santiago de Chile.

En estos 12 días, de los cuales siete permanecieron en Panamá, cubrieron los 7.885 kilómetros que media entre estas dos localidades, volando sobre los territorios de las tres Américas y desafiando las inclemencias del tiempo. Aunque no fue la primera vez que un avión volaba desde los Estados Unidos a Chile, el raid del “Southern Star” apasionó al público de aquellos días, quienes se imponían a través de la prensa sobre el viaje de los pilotos John K. Montgomery y Harold B. Mac Mahon y sus acompañantes el Navegante Hubert F. Huntingdon, el mecánico mexicano Luis Medina y Powell Hunter radiotelegrafista.

El gigantesco avión estaba pintado de un color plomizo claro, en ambos costados de la cabina se leía en grandes letras doradas “American International Airways”, mientras que en su cola exhibía el nombre: Southern Star.

**12/07/1929:** En la suma de *un millón de pesos*, cantidad que fue imputada a los fondos de la donación que Daniel Guggenheim hiciera para fines de fomento de la aeronáutica nacional, se adquiere para el Estado Chileno, el fundo “Los Cerrillos” ubicado en la entonces comuna de Maipú. En este histórico lugar, se construirá y funcionará por muchos años, nuestro primer aeropuerto nacional.



*Antigua fachada del Aeropuerto “Los Cerrillos”*

**12/07/1942:** Se crea el Club Aéreo de Ovalle, ubicado en la región de Coquimbo, Chile. Fundado en una reunión realizada en los salones de la I. Municipalidad de Ovalle. Dicha reunión, contó con la asistencia de algo más de 120 entusiastas y connotados vecinos de esta nortina ciudad.



*Construcción del hangar, radioestación e instalaciones de la Posta en Ovalle de la Línea Aeropostal Santiago – Arica*

**12/07/1963:** Mediante Decreto Supremo N° 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

**13/07/1944:** Bajo el gobierno del Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales, se crea por Decreto Supremo S.3 N°486 el “Museo de Aviación”, actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Su primer Director fue el entonces Teniente 1° (A), señor Enrique Flores Álvarez, destacado piloto, prolífico historiador institucional, pintor temático y uno de los distinguidos socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue también su primer presidente. En la actualidad, el ahora *Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*, recuerda desde julio de 2018, su nombre como patronímico.



*Entrada principal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio “CDA. Enrique Flores Álvarez”*

**14/07/1942:** Se crea el Club Aéreo de Río Bueno, actual Club Aéreo La Unión - Río Bueno.

**14/07/1942:** El Decreto N° 4.478 fija la organización de la Fuerza Aérea Brasileira.

**15/07/1914:** Llega a Chile, el célebre y destacado aviador paraguayo, señor Silvio Pettrossi, quien durante casi un mes de estadía realizará una serie de brillantes exhibiciones y acrobacias aéreas en Santiago y Viña del Mar.

**15/07/1920:** Por Decreto N° 1669, se crea la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina de Chile, e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas Instituciones. El primer titular fue el distinguido General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

**16/07/1929:** Arriba al aeródromo de Los Cerrillos, el primer avión Fairchild de Panagra, uniendo así a Chile con los Estados Unidos de Norteamérica.

**17/07/1942:** Creación del Club Aéreo de Lautaro, ubicado a 30 km al norte de Temuco, Chile. Sus instalaciones se encontraban inicialmente en el Aeródromo General Tovarias, Lautaro, 9ª región de Chile. La actual base del Club, corresponde al Aeródromo Maquehue en la ciudad de Temuco, pero en el 2010 se concretó la adquisición de nuevos terrenos para el Club, en la ciudad de Lautaro (a unos 45 minutos al norte de Temuco), a un lado de la Ruta 5 Sur.

**17/07/1969:** En la Guerra de las 100 horas, el piloto, señor Fernando Soto Henríquez logra derribar tres aviones enemigos en combate aire-aire, consagrándose, así como Ás de la Aviación Hondureña.

Esa peculiar hazaña lo coloca en un sitio especial ya que en un solo día y en el mismo avión, el F4U-5 CORSAIR, matrícula FAH-609, derribó tres adversarios en el último combate de la historia mundial entre aviones propulsados por motores de pistón y hélices. El Congreso de la República de Honduras, lo nombró "Héroe Nacional" en septiembre del año 2003.



**17/07/1979:** Creación Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez. Su primer Directorio estuvo integrado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, y su presidente fue nuestro distinguido socio fundador, señor Sergio Barriga Kreft.

**18/07/1914:** El pionero de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi realizó una imponente demostración acrobática con su Deperdussin "T" en el Parque Cousiño de Santiago de Chile, con la asistencia del entonces Presidente de la República, Dr. Ramón Barros Luco y a un importante número de asistentes.

**18/07/1929:** Arriba a Lima, Perú, la primera partida oficial de correo aéreo proveniente de los Estados Unidos de Norteamérica. La prensa informaba que el avión de la Panamerican Airways continuaría viaje a la ciudad de Arica a la mañana siguiente, luego a Copiapó, debiendo llegar a Santiago de Chile, dos días después.

**18/07/1929:** Se da partida oficial al servicio permanente de correo aéreo comercial entre Santiago y Buenos Aires. A las 7.30 horas, el aviador Jean Mermoz, quien estaba a cargo de este servicio aéreo, evolucionó en un avión Potez despegando desde el aeródromo de El Bosque, llevando correspondencia en dirección a la argentina ciudad de Mendoza. Ese mismo día, por la tarde, continuaba viaje entregando otras cartas en Buenos Aires, la que por este mismo servicio llegaría a Europa, en el término de ocho días.



*La Nación, 19 de julio de 1929*



Alberto Santos Dumont en 1901 exponiendo a Charles Rolls, uno de los pioneros de la aviación, los planos de su avión (colección del Museu Paulista de USP.)

[\(Hacer click sobre la fotografía para ver película\)](#)

**18/07/1965:** Un helicóptero Hiller SL-4 de la Fuerza Aérea de Chile, en lo que sería uno de sus primeros vuelos debió efectuar el rescate de 122 turistas que se encontraban aislados por más de 20 días en el Hotel Portillo.

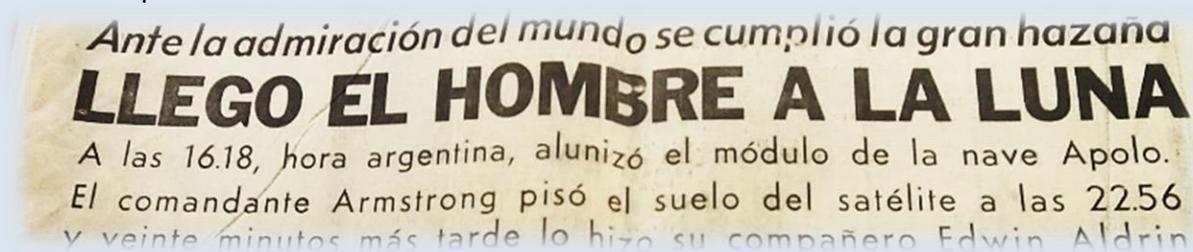
**20/07/1873:** Nace en Cangu, estado de Minas Gerais, Brasil; el señor Alberto Santos Dumont, ingeniero e inventor brasileño precursor de la aeronavegación mundial. La casa donde nació Santos Dumont está situada en el municipio de Palmira (hoy llamado Santos Dumont en su honor), a 240 km de Belo Horizonte y 220 km de Río de Janeiro.

**20/07/1935:** Creación del Club Aéreo de Puerto Montt. Su primer Directorio lo encabezó el Comandante de Escuadrilla (A), señor Manuel Tovarias Arroyo; Alfredo Espinoza, Vicepresidente; Capitán de Fragata Alfredo Caces, Secretario; Capitán de Bandada Guillermo Rodríguez R., Pro Secretario; Guillermo Melo, Tesorero; Teniente 1° Alfonso Moreira A., Pro Tesorero; Juan de Solminiha C., Director; Julio Bazán, Director; Alfredo Brahm, Director; y Jorge Domínguez T., Abogado del Club.

En sesiones posteriores se presentaron y fueron aprobados los Estatutos del Club, obteniendo así su personalidad jurídica. Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935 y se realizó en el avión Gipsy Moth 39 de cargo de la Fuerza Aérea de Chile.



**20/07/1969:** Se produce uno de los hitos capitales en la carrera espacial que llevaban a cabo Estados Unidos y la Unión Soviética, una de las aristas en que se manifestó la llamada Guerra Fría. Ese día la misión Apolo 11, compuesta por los astronautas Neil Armstrong, Edwin "Buzz" Aldrin y Michael Collins, llegaron a la superficie lunar.



*“Un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad”*, decía Armstrong al pisar las tierras selenitas, en una transmisión en vivo por televisión, vista en todo el mundo y que ha generado también las teorías sobre un montaje de EE.UU., con el fin de tomar ventaja en la competencia con la URSS.

**20/07/1979:** La señora Dora Alida Carle León, se convierte en la primera mujer panameña en obtener su licencia de Piloto aviador Comercial, la N° 4.203, la cual se le habilita en el Cessna A-150 M, HP-902, siendo su instructor el Capitán señor Guillermo “Memo” Rodríguez P.

**21/07/1932:** El Decreto-ley 247 de esta fecha concede personería jurídica a la Línea Aérea Nacional (LAN Chile) de la Fuerza Aérea Nacional. A partir del 23 de agosto de 1934 el Presidente Arturo Alessandri Palma firmó el traspaso de los aviones que pertenecían a la Fuerza Aérea y que estaban en servicio con la LAN al momento de la concesión de la personalidad jurídica.

**21/07/1933:** Aerovías Nacionales S.A., es la primera empresa de aviación comercial, que inicia servicios trisemanales a las localidades panameñas de Aguadulce, Santiago, las Lajas y David. Los viajes regulares serán hechos los lunes, miércoles y viernes. Arreglos con el periódico Panamá América, permitirán enviar este periódico el mismo día al interior. De esta manera, empieza formalmente el desarrollo de la aviación comercial en este atractivo país de la América Central.

**23/07/1941:** Durante el conflicto peruano ecuatoriano de 1941, el Capitán FAP, señor José Abelardo Quiñones parte en su avión N.A. 50 para realizar un ataque sobre el río Zarumilla, en la zona conocida como Quebrada Seca, donde es alcanzado por el fuego enemigo.

Pese a tener la opción de saltar con paracaídas, dirige su nave contra el emplazamiento de ametralladoras ecuatorianas, destruyéndolo por completo e inmolándose por su país.

En 1996, fue reconocido por el Estado peruano como "Héroe Nacional".



*José Abelardo Quiñones*

**23/07/1970:** Creación Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer Directorio lo integraron los señores: Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Sommela Valenzuela, Director.

**24/07/1916:** Se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, la que en noviembre de 1916 se promulgaría su ley de creación. El Teniente 1º, señor Juan M. Boiso Lanza, un aviador muy recordado y apreciado en Chile, será su primer Director.

**24/07/1920:** Se organiza en Chile el Primer Curso de Vuelo para Aviadores Civiles, a cargo del aviador, señor David Fuentes, Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea chilena. Un hecho curioso y destacable en esta historia, resultó ser que el primer alumno en graduarse fuera el ciudadano español, señor Camilo Pinal, quien efectuó su vuelo solo, un “12 de octubre” del año 1920.

**24/07/1942:** Creación del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Destinado a “fomentar, difundir y aumentar los lazos de unión, amistad y compañerismo de sus miembros”.

El actual Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile funciona desde 1951 en el antiguo Palacio de la familia Subercaseaux, ubicado en la calle Agustinas, en pleno centro de Santiago y que fuera construido en 1901.



**24/07/1945:** Se registra el primer vuelo efectuado a la Isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández. El vuelo a la isla se efectuó en el PBY 5 Catalina N° 401. En la fotografía el primero de la izquierda es el entonces Teniente 1º, señor Roberto Parragué Singer quien era el piloto a cargo de este vuelo.



**25/07/1909:** El aviador, inventor y constructor de aeronaves francés, señor Louis Blériot cruza por primera vez, el Canal de la Mancha. Recorrió 25 millas en 35 minutos. La repercusión de hechos como esta hazaña, serían una de las causas que motivaron a nuestros precursores Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa a incursionar en la aviación.



**25/07/1939:** El Presidente de la República del Paraguay, Doctor Félix Paiva, firmó el Decreto N° 15.722 mediante el cual se otorgó la condecoración Al Mérito Militar “Cruz del Chaco”, al **Arma Aérea Paraguaya**, por su brillante participación en la Guerra del Chaco.

**26/07/1918:** Creación de la Primera Compañía de Aviación Militar, con Guarnición en El Bosque, Santiago. Su primer comandante fue el entonces Capitán de Ejército, señor Enrique Pérez Lavín.

**27/07/1925:** Arriba por tren a Cochabamba, Bolivia, un moderno Junkers F-13, avión que voló este día desde un campo de aviación improvisado en San José de la Banda, cerca de esa ciudad boliviana, y que fuera donado por la colonia alemana residente para contribuir al desarrollo del país.



**Avión Gipsy Moth, de la Escuadrilla de Anfibios N°1**

**27/07/1929:** Creación del Grupo de Aviación N°5, inicialmente llamada “Escuadrilla de Anfibios N°1”, esta unidad siempre ha estado basada en Puerto Montt, en las bases de “La Chamiza” y luego “El Tepual”, sirviendo como nexo con los poblados de la zona de la Cordillera de Llanquihue y Aysén, que en muchos casos sólo obtienen adecuadas comunicaciones por aire. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (A), señor Modesto Vergara Montero.

**26/07/1930:** Con solo 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy da el examen para obtener su brevet de piloto civil, convirtiéndose en la primera aviadora chilena. Tras realizar una excelente performance en el avión De Havilland DH-60 G del Club Aéreo de Chile sobre el aeródromo Los Cerrillos, en la que exhibió sus cualidades innatas, recibió al momento de aterrizar, sus ansiadas alas de manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos. En su honor se instauró el día 26 de julio como el “Día de la Mujer Piloto” a propuesta del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



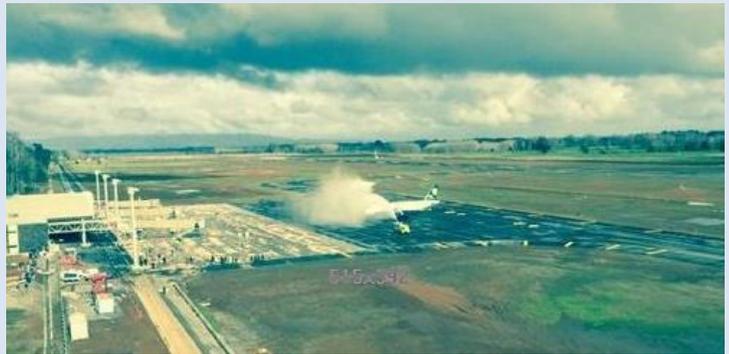
*Graciela Cooper Godoy, en el día en que rindió su examen para optar al título de Piloto de Turismo*

**27/07/1967:** Creación del Grupo de Aviación N°9. Creado en la Base Aérea El Tepual, inicialmente como unidad de combate, el Grupo de Aviación N°9 donde tuvo en su inventario material tan importante como los legendarios Hawker Hunter. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A), señor Silvio Girardi Arestizábal.

En mayo de 1975, se trasladó a la nortina ciudad de Antofagasta. Luego de su desactivación entre los años 1981 y 1993, la unidad se reactivó en la Base Aérea Los Cerrillos como unidad de helicópteros. Con la unificación de la IIª Brigada Aérea, el Grupo comenzó una nueva era en la Base Aérea Pudahuel a partir de agosto de 2005.

**28/07/1911:** En Étampes, Francia recibe su brevet de piloto, el señor Eduardo Pacheco Chaves, primer piloto civil del Brasil.

**29/07/2014:** Al mediodía de un martes, aterrizó el primer avión comercial que opera en el recientemente abierto aeródromo La Araucanía, SCQP (Temuco). El honor le correspondió al Airbus A319 CC-AHC de SKY Airline, que cumplió el vuelo SKU065, siendo recibido por el ya tradicional saludo de agua, por parte de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios



*Primer avión que aterrizó en el aeródromo La Araucanía*



**30/07/1912:** Al interior de un fundo llamado Santa Amalia, se realizan los primeros vuelos en planeador registrados en Chile.

Los señores Oscar Möbis y Matías Rojas (dueño del fundo) ensayan los primeros vuelos sobre un aparato de construcción local y diseñado por ellos, desde algunas colinas del sureño pueblo chileno de Bulnes.

**30/07/1928:** La compañía aérea colombiana "SCADTA" (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, es la encargada de realizar el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.



**30/07/1934:** Inicialmente denominado Puerto Aéreo de Santiago, comienza su funcionamiento el "Aeropuerto de Los Cerrillos", en Santiago de Chile.



**30/07/1971:** Nace como Diario la ahora Revista Camaradas, órgano institucional de difusión interna. En la actualidad, "CAMARADAS" informa al personal acerca de aquellas actividades de camaradería, deportivas y sociales propias de la vida de la Fuerza Aérea, así como temas profesionales.

Su dirección responsable correspondió al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, cargo ocupado en esa fecha por el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Patricio Araya Ugalde.

**31/07/1915:** A las nueve y diez de la mañana, el aviador chileno Luis Omar Page, se eleva desde la improvisada pista en la zona de Papel Pampa en Oruro, con su avión Bathiat Sánchez, apodado "Punta Arenas". Ésta fue a verdad cierta y probada, el primer aviador en los cielos bolivianos de Oruro, "y con magnífico éxito", tal como lo aseveran los periódicos bolivianos de la época, El Industrial y El Tiempo. *"se levantó a los cielos el "Punta Arenas", cientos de ojos vieron elevarse el aparato alado... el rotundo éxito se completó cuando después de permanecer largos minutos en el inmenso cielo azul, se coronó la hazaña de lograr el primer vuelo en Bolivia".*



**31/07/1944:** Fallece el célebre aviador y escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Recordamos que en 1929 este conocido autor de obras tan conocidas como los libros "El aviador" (1926), "Vuelo Nocturno" (1931) y "El Principito" (1943) donde su experiencia como aviador le sirvió como inspiración.

Fue uno de los pilotos que trabajó para la línea aérea "Aéropostale", la cual operaba desde el Aeropuerto de Colina en Chile, y que más tarde en 1943, fuera cedido por el Gobierno Francés a la Fuerza Aérea de Chile.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### DE LA PRIMERA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN MILITAR AL GRUPO DE AVIACIÓN N°3, UNA RECTIFICACIÓN HISTÓRICA

#### Introducción

En el presente el Grupo de Aviación N°3 de la Fuerza Aérea de Chile, conmemora su aniversario el día 3 de agosto de cada año, en recuerdo al hito que se produjo en 1928 “cuando el Capitán Andrés Sosa Fuentes aterrizó en los campos de Maquehue, al mando de una formación aérea de 5 Vickers pilotados por los oficiales Osvaldo Acuña, Francisco Lagreze, Gregorio Bisquert y Aurelio Celedón, dando inicio a la historia de esta Base Aérea.”<sup>1</sup>

No obstante lo anterior, este trabajo postula que el mencionado Grupo de Aviación, tuvo su origen por lo menos 10 años antes y por ende, junto con ser la unidad de combate más antigua de la Fuerza Aérea, ya es una unidad centenaria y debiera ser reconocida como tal, de la misma manera que lo es la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”.

Continuando con esta asociación histórica, para nadie debiera ser un misterio que el plantel formador de los Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, nació el día 11 de febrero de 1913, mediante el Decreto Supremo (G) N°187, con el nombre de “Escuela Aeronáutica Militar”, que posteriormente en 1920 pasó a ser llamada “Escuela de Aviación”, que más adelante en 1944 recibió su nombre patronímico de “Capitán Ávalos” y que finalmente en 1989 se complementó hasta convertirse en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, nombre por la cual se la conoce hoy en día<sup>2</sup>. Sin embargo, los cambios de denominación en el tiempo, que sí han sido reconocidos y aceptados por todos para esta Escuela matriz, han sido olvidados en el tiempo para el Grupo de Aviación N°3, el cual nació bajo el nombre de 1ª Compañía de Aviación Militar.

#### Antecedentes de la 1ª Compañía de Aviación Militar

Desde que nació la aviación militar chilena en el periodo que va entre 1910 y 1913, gracias al impulso y los estudios realizados por el General Arístides Pinto Concha<sup>3</sup>, los Comandantes Pedro Pablo Dartnell Encina<sup>4</sup>, Mariano Navarrete Ciris<sup>5</sup> entre varios otros, ya se había concebido la idea de crear junto a la Escuela Aeronáutica Militar (encargada de formar a las tripulaciones), otras unidades aéreas de índole táctico, las cuales recibirían el nombre de Compañías de Aviación y que tendrían por función, aumentar la capacidad de exploración de las Divisiones de Ejército y también, apoyar a las unidades de artillería en todo lo concerniente al reglaje de tiro.

<sup>1</sup>Extraído de Noticias Institucionales FACH:

[https://www.fach.mil.cl/noticias/2019/agosto/02\\_g3/02\\_g3.html](https://www.fach.mil.cl/noticias/2019/agosto/02_g3/02_g3.html)

<sup>2</sup> Alarcón Carrasco, Héctor, “A cien años de la muerte del Capitán Manuel Ávalos Prado”, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019, p. 55.

<sup>3</sup> Traub Gainsborg, Norberto, “Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor”. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.

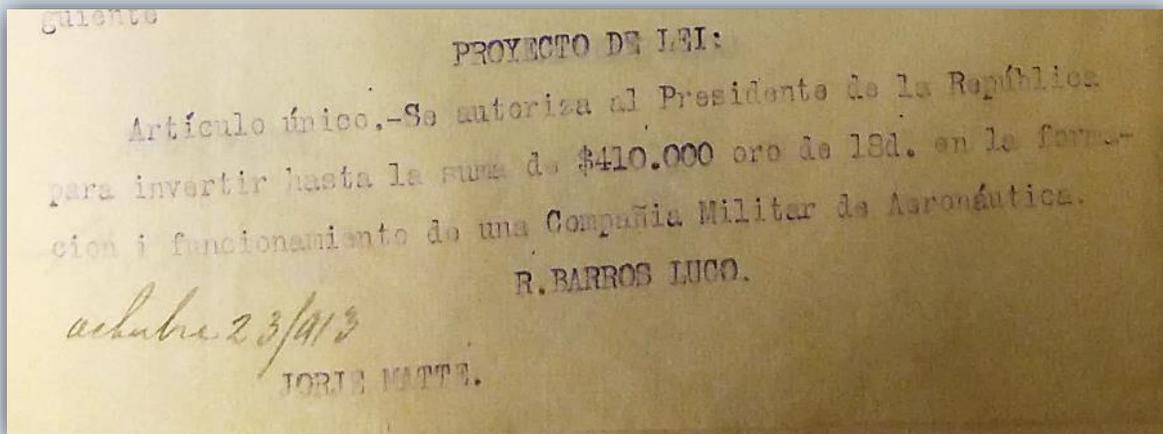
<sup>4</sup> Jahn Barrera, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.

<sup>5</sup> Navarrete Ciris, Mariano, “La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar, Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911, pp.59-80.

Se debe tener presente que en aquella época, desde la gran reforma de 1906, el Ejército de Chile poseía cuatro Divisiones, por lo cual, la idea era conformar en un periodo de 4 años, a cuatro Compañías de Aviación (una por año), para potenciar de esta forma a las mencionadas unidades operacionales de la Institución.

De acuerdo a este plan, en febrero de 1913 se creó la Escuela Aeronáutica Militar, la cual comenzó a dar sus frutos en el mes de agosto de aquel mismo año, cuando los primeros dos alumnos del Capitán Ávalos rindieron exitosamente sus pruebas para obtener el Brevet de Piloto Aviador y luego, esto se consolidó en el mes de noviembre, cuando los primeros cinco alumnos de la Escuela, obtenían su tan anhelado Brevet de Piloto Militar<sup>6</sup>, que los dejaba plenamente capacitados para poder tripular la proyectada 1ª Compañía de Aviación Militar.

De manera paralela a este proceso de instrucción, el poder ejecutivo también apoyaba la idea, pues con fecha 23 de octubre de 1913, el Presidente don Ramón Barros Luco junto a su Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz, enviaban el siguiente proyecto de Ley al Congreso, donde buscaban financiamiento para poder crear la Primera Compañía de Aviación Militar.



**Imagen N°1**  
**Proyecto de Ley para crear una "Compañía Militar de Aeronáutica",**  
**Fecha el 23 de octubre de 1913**

Asimismo, se puede agregar que dentro de la argumentación, algunos de los puntos más destacados del mensaje presidencial fueron los siguientes:

*"Por lei N°2771 de 7 de Febrero del presente año se concedió para este objeto la cantidad de \$700.000 oro de 18d., suma que solo ha permitido la organización de la Escuela y su funcionamiento hasta la fecha.*

*El Gobierno estima que ha llegado el momento de organizar la primera Compañía de Aeronáutica Militar que vendrá a ser el complemento de los propósitos que se tuvieron en vista al iniciar el establecimiento de esta nueva arma en el Ejército.*

---

6 De acuerdo al Decreto Supremo de Guerra N° 2934, firmado el 9 de diciembre de 1913, se le otorgó el Brevet de Piloto Militar, a los siguientes aviadores: Capitán Manuel Ávalos Prado, Teniente Armando Urzúa Lavín, Teniente Arturo Urrutia Villarreal, Teniente Francisco Mery Aguirre, Teniente Enrique Pérez Lavín, Sargento Luis Omar Page Rivera.

*Los antecedentes i el Presupuesto adjuntos demuestran que la suma de \$410.000 oro de 18d. se podría atender a los gastos que demandará el establecimiento de una Compañía de Aeronáutica, cuyos servicios serian aprovechados en alguna de las Divisiones del Ejército i de la cual formará parte el personal ya instruido por la Escuela.”<sup>7</sup>*

Sin embargo, a pesar de la existencia de una hoja de ruta preconcebida y de contarse con el apoyo del poder ejecutivo, igualmente no se pudo avanzar con la celeridad requerida, para crear la 1ª Compañía de Aviación o de Aeronáutica, pues debieron pasar varios años hasta lograr su conformación.

Dentro de las razones de por qué se produjo esta demora, se encuentra el contexto político de aquella época, pues en nuestro país existía el sistema de gobierno parlamentario (o seudo parlamentario), en el cual el legislativo tenía más poder que el ejecutivo. Esto se veía reflejado entre otros aspectos en la alta rotativa ministerial, dentro de la cual, al poco tiempo le costó el cargo al propio Ministro don Jorge Matte Gormaz (que impulsaba el Proyecto de Ley), quien alcanzó a dirigir la Secretaria de Estado de Guerra y Marina, sólo entre los meses de enero y noviembre de 1913.<sup>8</sup>

Por otro lado, no sólo se puede culpar al contexto político de aquella tardanza, sino que también se debe comprender el propio escenario mundial, pues entre 1914 y 1918 se produjo la I Guerra Mundial, la cual en gran medida impidió la llegada de nuevo material aéreo proveniente de Europa, ya que prácticamente toda la producción aeronáutica era utilizada en el conflicto. Asimismo, tampoco se puede omitir la grave crisis económica que vino aparejada con la conflagración mundial y afectó especialmente a nuestro país, ya que disminuyeron las exportaciones de salitre.<sup>9</sup>

Sea cual fuere la razón, el mencionado Proyecto de Ley tardó casi cuatro años en ser aprobado, hasta que el 24 de septiembre de 1917, salió publicada la Ley N° 3.264, que *“concede fondos para adquirir aeroplanos i organizar una compañía de aviación”*<sup>10</sup> y dos días después, el 26 de septiembre de 1917, fue firmado el Decreto Supremo N° 2.078 por el Presidente de la Republica don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui y el Ministro de Guerra y Marina don Pedro Montenegro Onel, por el cual se creó finalmente la 1ª Compañía de Aviación Militar.<sup>11</sup>

### **Primeras actividades de la 1ª Compañía de Aviación Militar**

De igual manera, así como demoró el proceso legal para crear esta nueva unidad aérea, también tardó casi un año la implementación de la Primera Compañía de Aviación, *“debido a que el nombramiento del personal de tropa y empleados especiales que tendría de dotación, no habría sido consultado en el Presupuesto de este año”*<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> Proyecto de Ley enviado al Congreso el 23 de octubre de 1913, por el Presidente don Ramón Barros Luco junto al Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz, con el propósito de crear la Primera Compañía de Aeronáutica (Aviación Militar).

<sup>8</sup> Extraído de la página web de la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN):

[https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas\\_parlamentarias/wiki/Jorge\\_Matte\\_Gormaz](https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Jorge_Matte_Gormaz)

<sup>9</sup> Ortega Martínez, Luis, “La Crisis de 1914-1924 y el Sector Fabril en Chile”. Historia (Santiago) [online]. 2012, vol.45, n.2 [citado 2020-06-28], pp.433-454.

Disponible en: <[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-71942012000200003&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942012000200003&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 0717-7194.

<http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942012000200003>.

<sup>10</sup> Ley extraída de la página web de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

<sup>11</sup> Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año VIII, N°533, del 28 de junio de 1918, página 6054

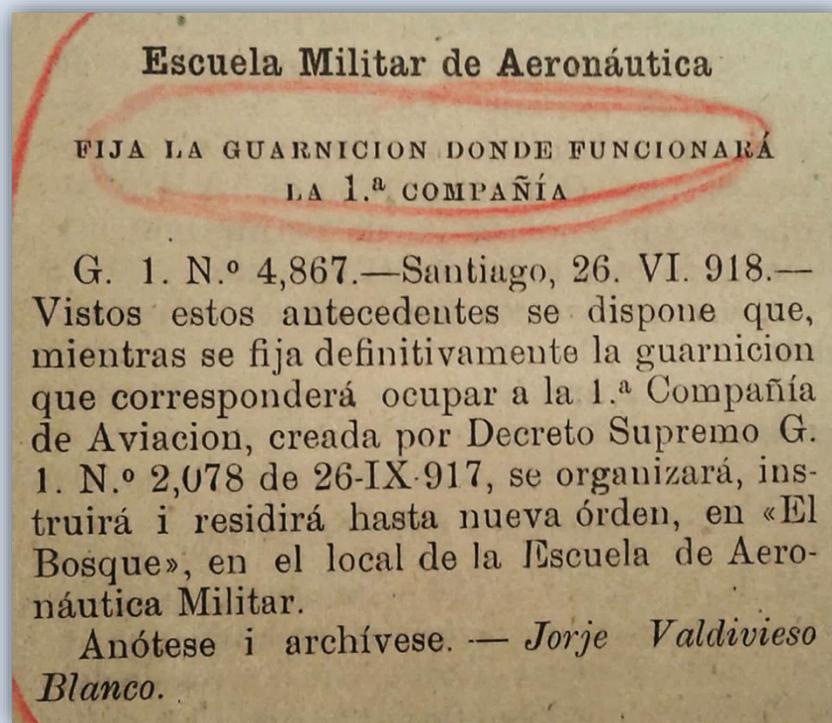
<sup>12</sup> Flores Álvarez, Enrique, “Historia de la Aviación en Chile”, Santiago de Chile, Tomo I, 1933, p. 151.

De esta manera, recién el 26 de junio de 1918, se fijó la guarnición donde funcionará esta, la cual “se organizará, instruirá i residirá hasta nueva orden, en “El Bosque”, en el local de la Escuela Aeronáutica Militar”.<sup>13</sup>

Días después de esta disposición, también se comenzó a tripular la naciente unidad, pues el 2 de julio del mismo año, se nombró a su primer Comandante, responsabilidad que cayó en manos del Capitán Enrique Pérez Lavín. Cabe recordar que él había sido alumno del Capitán Ávalos en el primer curso de la Escuela Aeronáutica Militar en 1913 y que, en esos momentos, se encontraba destinado en la Escuela Militar. Asimismo, los tenientes Darío Aguirre, Dagoberto Godoy y Federico Barahona también fueron transferidos a la 1ª Compañía de Aviación, convirtiéndose en los primeros oficiales de planta de esta unidad.<sup>14</sup>

Por otro lado, se puede señalar que el primer material aéreo con que contó esta unidad, fueron tres aviones biplaza con motores Gnôme de 80 HP, el primero era un modelo Morane-Saulnier llamado “Teniente Berguño”; el segundo era un Deperdussin denominado “Emisario Estay” y el tercero era el Blériot nombrado como “Primero Rebolledo”.<sup>15</sup>

Estos aparatos estuvieron prestando servicio por poco tiempo, pues luego fueron reemplazados por el moderno material Bristol M1C proveniente de Inglaterra.



**Imagen N°2**  
**Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año VIII, N°533,**  
**del 28 de junio de 1918, página 6054**

<sup>13</sup> *Idem.*

<sup>14</sup> Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año VIII, N°534, del 3 de Julio de 1918, páginas 6059 y 6060.

<sup>15</sup> Flores Álvarez, *Opus Citatus*, p. 151.

P. 1. N.º 1,335.—Santiago, 2. VII. 918.—1.  
Nómbrese Comandante de la 1.ª Compañía de  
Aviación, al Capitan don Enrique Pérez La-  
vin, dejando de pertenecer a la Escuela Militar.

*Imagen N°3*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año VIII, N°534,  
del 3 de Julio de 1918, página 6059*



*Imagen N°4*

*Algunos de los primeros integrantes de la Primera Compañía de Aviación.  
De izquierda a derecha se encuentra el SGT Soto, TTE Aguirre (Sócrates), TTE Cortínez,  
CAP Enrique Pérez, TTE Aguirre (Darío), TTE Preller, SGT Ojeda y SGT Lagos.  
Fotografía extraída del Libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, 1999, p. 132.*

Como se puede apreciar, el Teniente Dagoberto Godoy era Oficial de la 1ª Compañía de Aviación Militar y en esta condición realizó a los pocos meses, el renombrado cruce de los Andes por su parte más alta, el 12 de diciembre de 1918 a bordo del avión Bristol M1C N°4988.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Alarcón Carrasco, Héctor, "Dagoberto Godoy Fuentealba, vencedor de los Andes", Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Especial Ficha Histórica, Santiago de Chile, 8 septiembre del 2015.

Una situación similar sucedió con el Teniente Armando Cortínez Mujica, que luego se integró a la 1ª Compañía y realizó el doble cruce de los Andes, los días 5 y 16 de abril de 1919, piloteando el Bristol M1C N°4987.<sup>17</sup>

### **Movilización de 1920**

Posteriormente, luego de sucedido estos gloriosos acontecimientos, entre agosto de 1920 y abril de 1921, la 1ª Compañía de Aviación participó en la llamada “Movilización de 1920” o “Guerra de don Ladislao”, crisis que se transformó en la primera acción de disuasión que afrontó la aviación militar chilena.

Estos sucesos tuvieron dos posibles causas, la primera era disuadir un supuesto ataque de fuerzas peruanas y bolivianas sobre la frontera norte chilena, con el propósito de recuperar sus “*provincias cautivas*” de Tacna-Arica, Tarapacá y Antofagasta, perdidas en la Guerra del Pacífico y la segunda, era un supuesto complot liderado por el Ministro de Guerra y Marina don Ladislao Errazuriz Lazcano, para evitar la llegada a la presidencia de Arturo Alessandri Palma, quien contaba con el apoyo popular y el respaldo de la oficialidad joven del Ejército, en especial la que prestaba servicio en la guarnición militar de Santiago.<sup>18</sup>

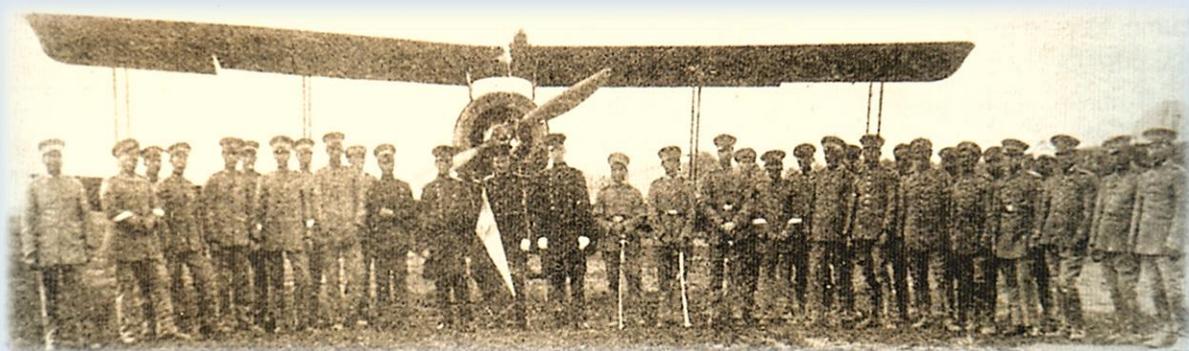
Sea como fuere que se hayan producido los hechos, lo cierto es que se enviaron tropas desde la zona central para reforzar las unidades del norte y dentro de estos desplazamientos, se incluyó a la 1ª Compañía de Aviación Militar. En este escenario, la unidad fue enviada hacia Arica con seis aviones Bristol M1C. Asimismo, dentro de los miembros de la Compañía que viajaron al norte se encontraba el Capitán Sócrates Aguirre como comandante de la agrupación, junto a los tenientes Eduardo Preller y Roberto Ewing. Igualmente, como pilotos participaron los Sargentos Máximo Alvarado, Agustín Soto, José del Carmen Ojeda y Agustín Rodríguez. Por otro lado, también integraban esta agrupación el Teniente contador Rubén De La Puente, el Mecánico Miguel Cabezas y 39 hombres de tropa.



**Imagen N°5**  
**Capitán Sócrates Aguirre Bernal,**  
**Comandante de la 1ª Compañía de Aviación Militar, durante “La Movilización de 1920”**  
**Fotografía extraída del Libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, 1999, p. 157.**

<sup>17</sup> Traub Gainsborg, Norberto, “Armando Cortínez Mujica, Valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino”, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Monografía Histórica Especial N°13, Santiago de Chile, 16 de abril del 2019.

<sup>18</sup> Arancibia Clavel, Roberto, “Nuestros Vecinos”, Capítulo: La Movilización de 1920, Editorial Ril, Santiago de Chile, 2007, p. 519-539



**Imagen N°6**

**1ª Compañía de Aviación Militar junto a su Estandarte de Combate, el cual le fue entregado por la comunidad de San Bernardo, poco antes de embarcarse hacia el norte  
Fotografía extraída del Libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, 1999, p. 163.**



**Imagen N°7**

**Capitán Aguirre junto a sus oficiales y tropa en Arica, durante “La Movilización de 1920”  
Fotografía extraída del Libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, 1999, p. 162.**



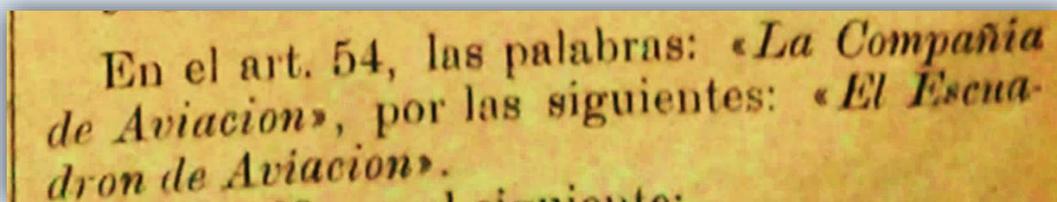
**Imagen N°8**  
**Un avión Bristol M1C de la 1ª Compañía de Aviación Militar desplegada en el norte**

### **De la 1ª Compañía de Aviación Militar al Grupo de Aviación N°3**

Mientras la unidad permanecía desplegada en el norte, el mando decidió cambiarle de nombre, pasando de “Compañía de Aviación” a “Escuadrón de Aviación”, así quedó consignado en el Reglamento de Dotación de Paz N°4 del Ejército de diciembre de 1920.<sup>19</sup>

Posteriormente, en una nueva modificación al mencionado Reglamento de Dotación de Paz, publicado en octubre de 1922, ya no se habla de “Escuadrón de Aviación”, sino que el término empleado es “Grupo de Aviación”. En este punto se señala, que las unidades que dependían de la Dirección General de Aeronáutica Militar (recién creada en aquella época), son la Escuela de Aviación, la Maestranza y Parque Central y el Grupo de Aviación.<sup>20</sup>

Sin embargo, en el mismo documento, cuando se precisa la conformación del “Grupo de Aviación”, se señala que “sólo existirá una Plana Mayor de Grupo”, pero en la práctica funcionará como una Escuadrilla Mixta, conformada por una Bandada de Caza y una de Reconocimiento.<sup>21</sup> En este sentido, se estima que este Grupo, sólo se activó plenamente en marzo de 1926, bajo el nombre de Grupo Mixto de Aviación N°3.



**Imagen N°9**  
**Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año X, N°766, del 31 de diciembre de 1920, página 8575**

<sup>19</sup> Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año X, N°766, del 31 de Diciembre de 1920, página 8575

<sup>20</sup> Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XII, N°935, del 18 de octubre de 1922, página 10301.

<sup>21</sup> *Ibidem*, 10302.

De la Direccion de Aeronáutica dependen:  
1. La Escuela de Aeronáutica Militar.  
2. La Maestranza i Parque Central de Aeronáutica.  
3. El Grupo de Aviacion.

*Imagen N°10*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XII, N°935,  
del 18 de octubre de 1922, página 10301*

«Art. 42. **El Grupo de Aviacion**, se compone de una Plana Mayor i de tres Escuadrillas, de las cuales dos son de Caza i una de Reconocimiento i Artillería.  
La Escuadrilla tiene una Plana Mayor i tres Bandadas. La Bandada tiene seis aparatos.  
Por ahora sólo existirá una Plana Mayor de Grupo, una Plana Mayor de Escuadrilla (Mixta), una Bandada de Caza i otra Bandada de Reconocimiento i Artillería.

*Imagen N°11*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XII, N°935,  
del 18 de octubre de 1922, página 10302*

De igual manera, como se puede ver en los siguientes documentos, el nombre de Escuadrilla Mixta se siguió utilizando ininterrumpidamente, hasta que esta unidad pasó a ser denominada Grupo Mixto de Aviación N°3. En este caso, en octubre de 1923 se nombró al Capitán Federico Barahona Walton, como comandante de esta.

P. 1. N.º 1687.—Santiago, 9. X. 923.—  
Nómbrese Comandante de la Escuadrilla  
Mixta de Aviación al Capitan Piloto Militar  
categoría «B» don Federico Barahona Walton.  
—ALESSANDRI.—*Luis Altamirano.*

*Imagen N°12*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XIII, N°1019,  
del 17 de octubre de 1923, página 11255*

Por otro lado, ante la posible interrogante sobre la existencia de otras unidades aéreas, en el periodo que va entre octubre de 1922 y marzo de 1926, es interesante leer el documento de septiembre de 1925 que se presenta a continuación, el cual fue enviado por la Escuela de Aviación, hacia la entonces Dirección General de Aeronáutica Militar. En este se menciona, que el servicio de aviación, estaba constituido “sólo” por la Escuela (de Aviación)-la Escuadrilla (Mixta de Aviación) y la Maestranza (y Parque Central).

El Bosque, 4 de Septiembre de 1925.—  
A la DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA  
Santiago.—  
En cumplimiento a la providencia que precede, puedo  
informar lo siguiente:  
1º) Es mi opinión que todas las reparticiones del  
Servicio de Aviación (Escuela - Escuadrilla y Maestranza)  
tengan su contingente propio de conscriptos y no estén to-  
dos afectos a una sola Unidad.—

*Imagen N°13*

*Extraído del libro 5 (1925-1926) del Archivo Histórico de la Escuela de Aviación, folio 915*

En esta misma línea, se puede mencionar que el último Comandante de la Escuadrilla Mixta de Aviación, nombrado en marzo de 1925, fue el Capitán Andrés Soza Fuentes, quien fuera además, nombrado en marzo de 1926 como primer Comandante del Grupo Mixto de Aviación N°3, demostrándose con todo esto una continuidad histórica.

P. 1 N.º 778.—Santiago, 14. III. 925.—  
1. Nómbrase Comandante interino de la Es-  
cuadrilla Mixta del Grupo de Aviación, al  
Capitán don Andrés Soza Fuentes de la mis-  
ma unidad.

*Imagen N°14*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XV, N°1155,  
del 18 de marzo de 1925, página 12789*

### Nombramientos

#### NOMBRA JEFES DE VARIAS REPARTICIONES

P. 1. N.º 610.—Santiago, 3. III. 926.—1)  
Nómbrase Inspector de Aviación, en el ca-  
rácter de interino, al Teniente Coronel don  
Elías Veloso Rivera, quién atenderá también  
el Comando del Regimiento de Aviación, de-  
jando de ser Director General interino de  
Aeronáutica.

2) Nómbrase Comandante interino del I  
Grupo Mixto de Aviación, al Capitán don  
Armando Castro López, dejando de ser Di-  
rector interino de la Escuela de Aviación  
Militar.

3) Nómbrase Comandante interino del III  
Grupo Mixto de Aviación, al Capitán don  
Andrés Soza Fuentes, dejando de pertenecer  
a la Escuela de Aviación Militar.

*Imagen N°15*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XVI, N°1246,  
del 3 de marzo de 1926, página 14339*

A pesar de que en este último documento de nombramiento del Capitán Soza, en el punto 3) se menciona: “*dejando de pertenecer a la Escuela de Aviación Militar*”, existen suficientes antecedentes para señalar que esta última frase obedece a un error, pues en todos los documentos revisados, él aparece como Comandante de la Escuadrilla Mixta de Aviación y luego de inmediato, figura como Comandante del Grupo Mixto de Aviación N°3, no encontrándose presente tampoco, en los listados de oficiales destinados en la Escuela de Aviación, durante los años 1925-1926. Más aún, en su propia hoja de servicios, extraída del libro de Coroneles de la Fuerza Aérea, no se indica ningún paso por la mencionada Escuela matriz en aquel periodo.<sup>22</sup>



**Imagen N°16**  
**Capitán Andrés Soza Fuentes,**  
**Último comandante de la Escuadrilla Mixta de Aviación y**  
**Primer comandante del Grupo Mixto de Aviación N°3**  
**Fotografía extraída del Libro Coroneles de Aviación, Fuerza Aérea de Chile (1930-1959)**

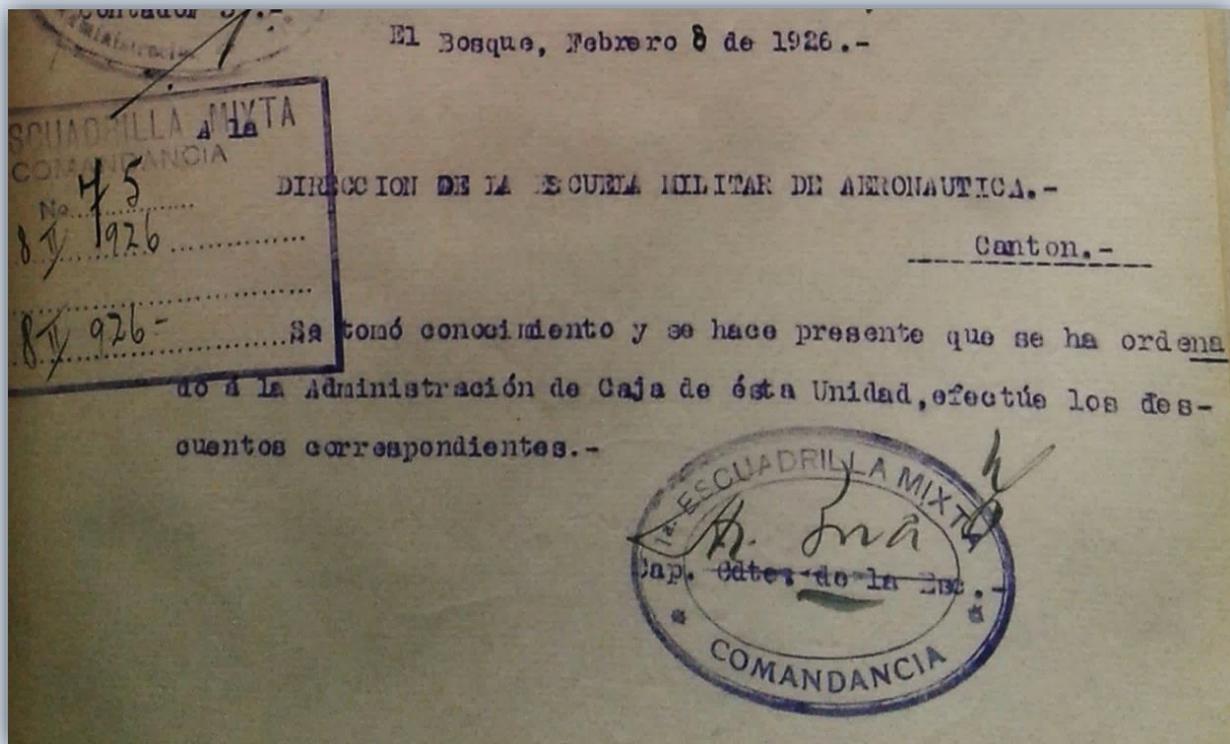
Si se tiene presente que el Capitán Andrés Soza Fuentes, fue nombrado comandante del Grupo N°3 el 3 de marzo de 1926, en este trabajo se utilizará a esta fecha, como el último paso de la evolución que comenzó con la 1ª Compañía de Aviación en 1917, luego Escuadrón de Aviación en 1920, enseguida Escuadrilla Mixta de Aviación en 1922, para llegar finalmente a ser Grupo Mixto de Aviación N°3 en 1926. De igual manera, si se recuerda que en octubre de 1922, ya se hablaba de “Grupo de Aviación”, entonces más que crearse una unidad nueva, es volver a la idea original, que en aquel momento no se pudo materializar por falta de medios.

---

<sup>22</sup> Rojas Rodríguez, Jorge, “Coroneles de Aviación, Fuerza Aérea de Chile (1930-1959)”, Ediciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Colección Historia Aeronáutica de Chile, Santiago de Chile, pp. 353-355.

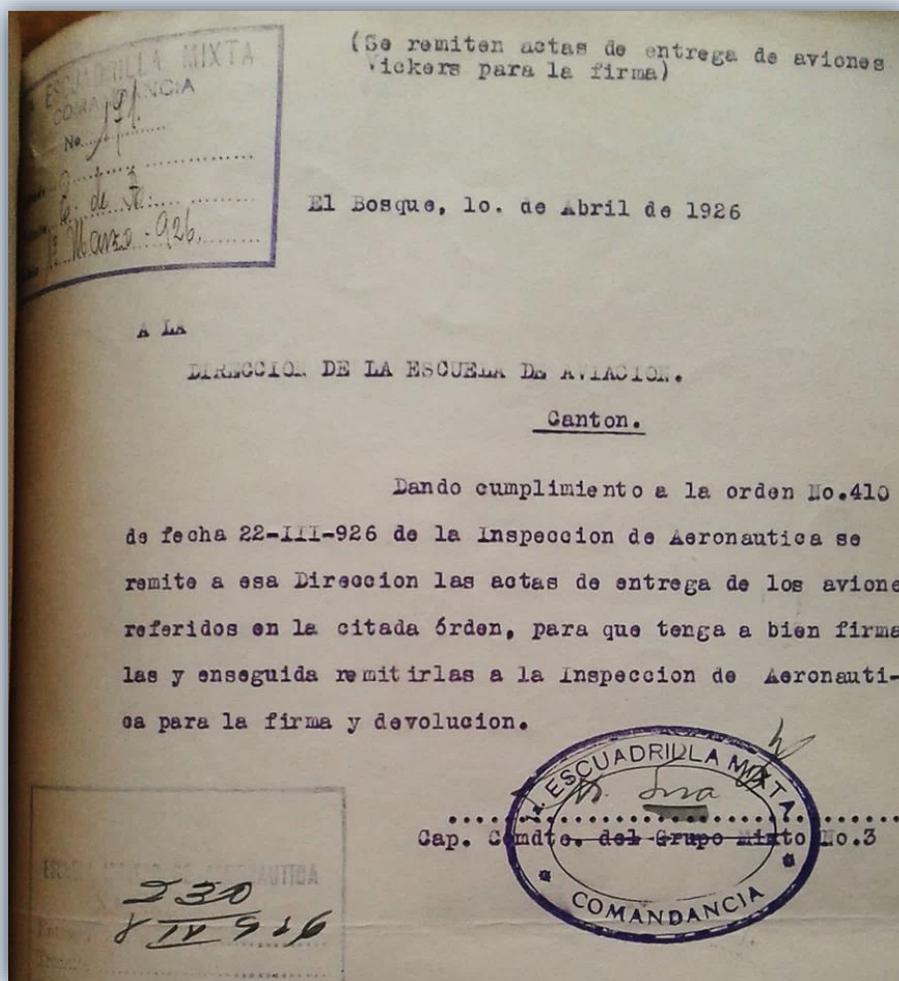
En las siguientes comunicaciones dirigidas a la Escuela Militar de Aeronáutica (Escuela de Aviación), los días 8 de febrero y 1° de abril de 1926, junto con demostrar que la(s) unidad(es) emisora(s) estaba(n) plenamente operativa(s) en ambas fechas, también se puede apreciar que el Grupo Mixto de Aviación N°3, utiliza las mismas dependencias de la anterior Escuadrilla Mixta de Aviación (Cantón El Bosque), tienen el mismo Comandante (Capitán Andrés Soza Fuentes) y usa hasta el mismo timbre de la Escuadrilla Mixta para emitir sus documentos.

Una situación similar sucedió con la Escuela de Aviación (como se puede ver en los mismos documentos), la cual, durante gran parte de la década de 1920, era nombrada indistintamente como Escuela de Aviación, Escuela Aeronáutica Militar o Escuela Militar de Aeronáutica.



*Imagen N°17*

*Documento enviado de la Escuadrilla Mixta de Aviación, a la Escuela Militar de Aeronáutica (Escuela de Aviación) fechado el 08 de febrero de 1926 y firmado por el Capitán Andrés Soza*



**Imagen N°18**  
**Documento enviado del Grupo Mixto de Aviación N°3 a la Escuela de Aviación, fechado el 1° de abril de 1926, firmado por el Capitán Andrés Soza y utilizando el mismo timbre de la anterior Escuadrilla Mixta de Aviación**

### ¿Grupo de Aviación N°3 o Grupo de Aviación N°1 el heredero?

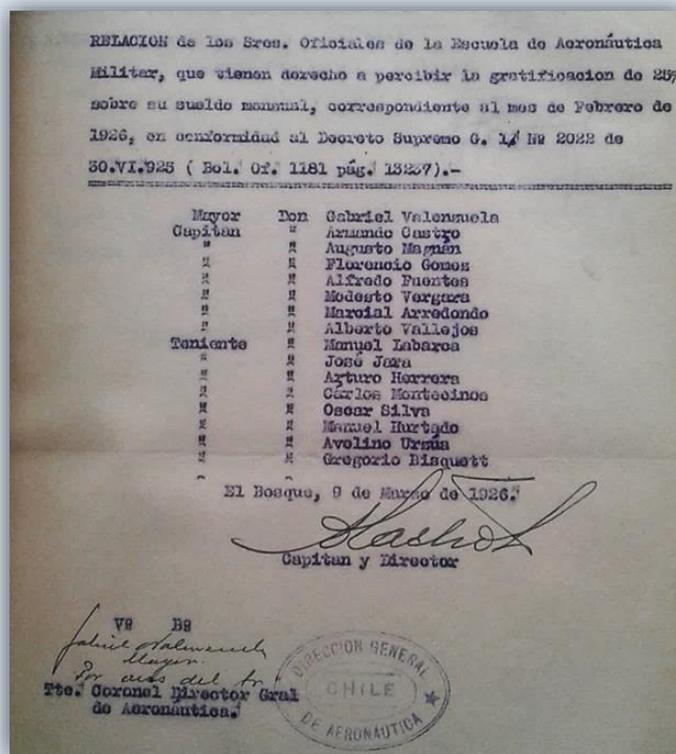
A pesar de todo lo señalado anteriormente, aún es posible que alguien llegue a la conclusión, que la Escuadrilla Mixta de Aviación, heredera directa de la 1ª Compañía de Aviación, dio origen al Grupo de Aviación N°1 en desmedro del Grupo de Aviación N°3, pues comparten el mismo número. Asimismo, otras personas pudieran pensar que la mencionada Escuadrilla dio vida de manera simultánea a ambas unidades. Ante estas hipotéticas situaciones, se ha considerado apropiado revisar los antecedentes del Grupo de Aviación N°1 y contrastarlos con los del Grupo N°3, que ya se han estudiado.

En este sentido se puede señalar que el Grupo N°1, nació el día 3 de marzo de 1926 y su primer Comandante fue el Capitán Armando Castro López (ver Imagen 15). En el punto 2) del documento referenciado se señala: "Nómbrese Comandante interino del I Grupo Mixto de Aviación, al Capitán don

Armando Castro López, dejando de ser Director interino de la Escuela de Aviación Militar".<sup>23</sup> A diferencia del error cometido con el Capitán Soza Fuentes en este mismo documento, esta vez sí existe evidencia suficiente, para afirmar que el Capitán Castro López, era el Director de la Escuela antes de ser nombrado Comandante del Grupo Mixto de Aviación N°1.

Por otro lado, antes de continuar, se debe tener presente que esta naciente unidad, fue creada con el propósito de prestar servicios en el norte del país, pues aún no se resolvía el asunto de Tacna y Arica. Sin embargo, hay que precisar, que en marzo de 1926 no había instalaciones habilitadas en esa zona y más aún, en la práctica no existía todavía el Grupo N°1, pues no tenía asignada una guarnición y ni siquiera su Comandante, el mencionado Capitán Armando Castro asumía su puesto (a diferencia del Grupo N°3 y el Capitán Andrés Soza).

En el siguiente documento de la Escuela Aeronáutica Militar (Escuela de Aviación), de fecha 09 de marzo de 1926, aparece una relación de los oficiales que prestaron servicios en el establecimiento durante el mes de febrero y que tienen derecho a percibir una gratificación. Lo interesante de este material, es que se puede apreciar claramente, que este aún es firmado por el Capitán Armando Castro López como Director de la Escuela, en circunstancias que este ya había sido nombrado como Comandante del Grupo Mixto de Aviación N°1 el 03 de marzo y por otro lado, no aparece en el listado el Capitán Andrés Soza Fuentes, ratificando una vez más, que él no perteneció a la Escuela entre 1925 y 1926.

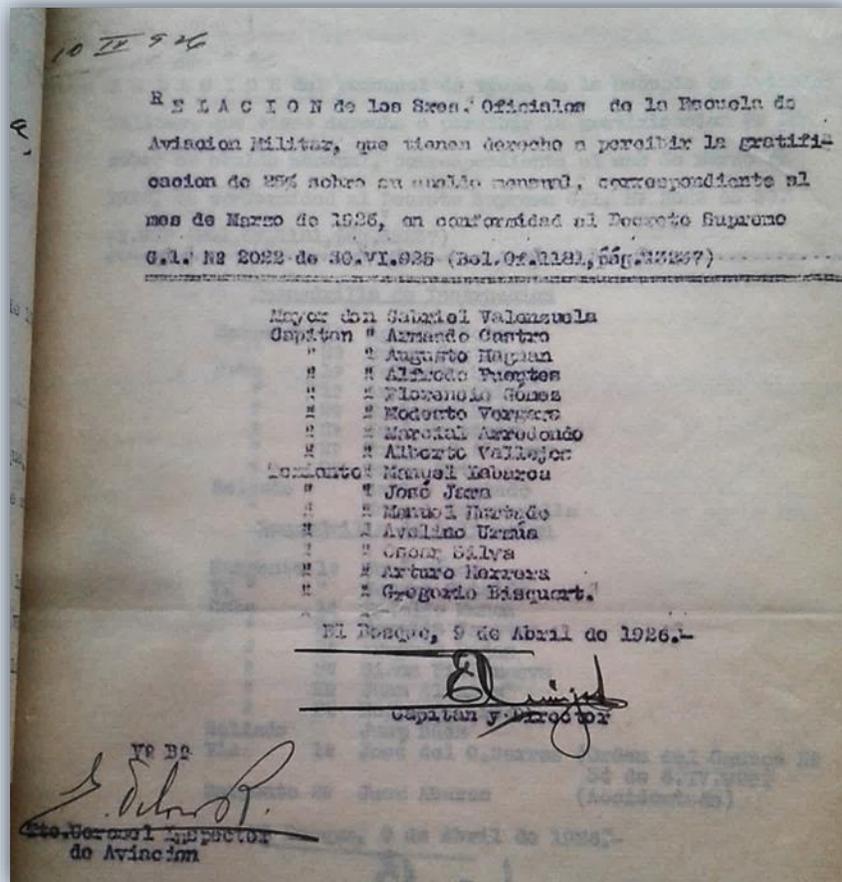


**Imagen N°19**

**Documento enviado de la Escuela Aeronáutica Militar a la Dirección General de Aeronáutica, fechado el 09 de marzo de 1926, firmado por el Capitán Armando Castro. Extraído del libro 5 (1925-1926) del Archivo Histórico de la Escuela de Aviación, s/f**

<sup>23</sup> Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XVI, N°1246, del 3 de marzo de 1926, página 14339

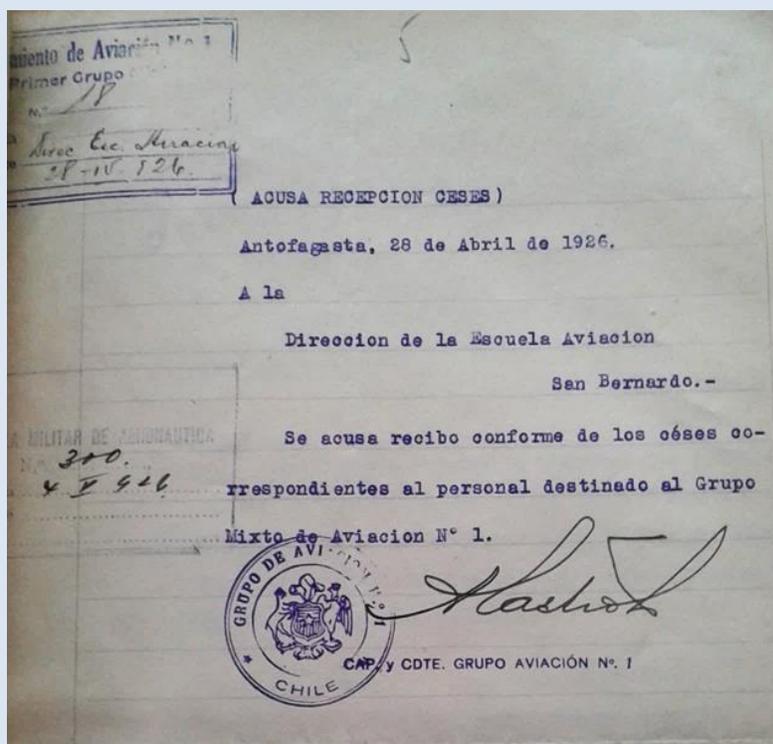
En esta misma línea, se encuentra el siguiente documento emitido de la Escuela de Aviación hacia la recién creada Inspección de Aviación, de fecha 9 de abril de 1926. Lo destacable de esta nómina, es que todavía aparece (en segundo lugar) el Capitán Armando Castro López como integrante de la Escuela. No obstante lo anterior, ya no figura como Director de la misma.



**Imagen N°20**  
 Documento enviado de la Escuela de Aviación Militar a la Inspección de Aviación, fechado el 9 de abril de 1926, en este aún aparece el Capitán Armando Castro. Extraído del libro 5 (1925-1926) del Archivo Histórico de la Escuela de Aviación, s/f

Por otro lado, en el siguiente documento enviado el 28 de abril de 1926, por el Capitán Armando Castro López, ahora como flamante comandante del Grupo Mixto de Aviación N°1 a la Escuela de Aviación, se puede apreciar, que él se encontraba recorriendo el norte (Antofagasta), buscando el mejor lugar para emplazar a su unidad.

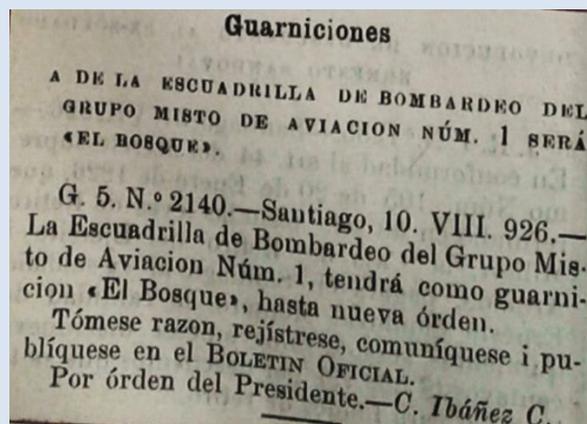
Asimismo, también se puede ver el detalle del timbre, ya que por ser una unidad nueva, utiliza un timbre nuevo, no así el Grupo Mixto de Aviación N°3, que siguió empleando el "viejo" timbre de la Escuadrilla Mixta de Aviación



**Imagen N°21**

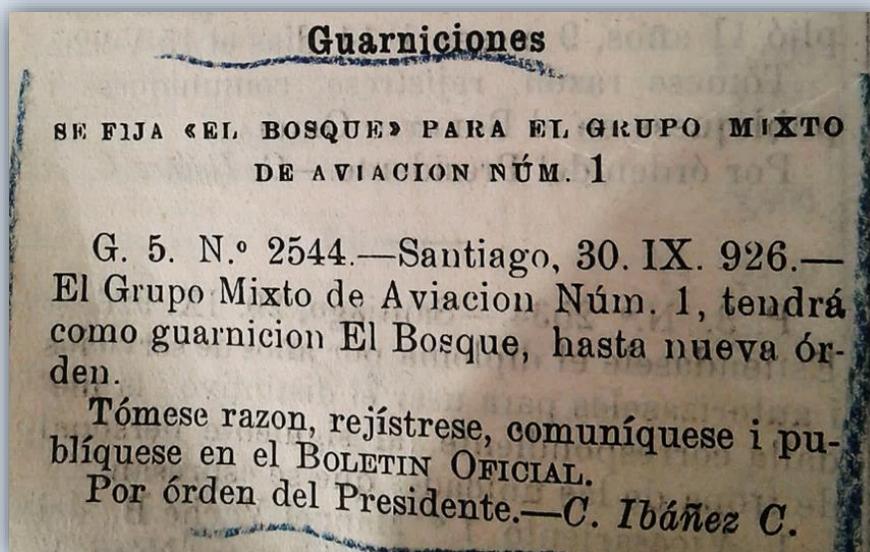
**Documento enviado del Grupo de Aviación N°1 a la Escuela de Aviación, fechado el 28 de abril de 1926, firmado por el Capitán Armando Castro. Extraído del libro 5 (1925-1926) del Archivo Histórico de la Escuela de Aviación, s/f**

De igual manera, como se puede apreciar en los siguientes documentos, la asignación de guarnición a la Escuadrilla de Bombardeo del Grupo “Misto” N°1, recién se produjo en agosto de 1926, y ésta fue en “El Bosque”, porque aún no habían instalaciones en el norte. Asimismo, la propia asignación de guarnición para el Grupo “Mixto” de Aviación N°1 en su conjunto, se produjo al mes siguiente y ésta también fue en “El Bosque”, por razones similares.



**Imagen N°22**

**Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XVI, N°1291, del 11 de agosto de 1926, página 14944**



*Imagen N°23*

*Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año XVI, N°1306, del 02 de octubre de 1926, página 15110*

Si se contrasta la situación del Grupo de Aviación N°1 que recién se ha visto, con la del Grupo N°3, se podrá apreciar que esta era distinta, pues la primera unidad estaba en formación y recién pudo asentarse a fines de 1926, en cambio el Grupo Mixto de Aviación N°3, nunca dejó de operar (desde 1918), pues incluso en julio del mismo año 1926, tres aviones Vickers Vixen de esta unidad, liderados por el propio Capitán Andrés Soza Fuentes, realizaron un raid hacia Arica, con escalas en Copiapó y Antofagasta.<sup>24</sup>

Antes de concluir este trabajo, se estima pertinente transcribir un texto, extraído del libro "Historia de la Fuerza Aérea de Chile", Tomo I del año 1999, el cual explica el orden geográfico de los Grupos de Aviación antes estudiados y también, se refiere a una "anomalía histórica" cuando habla de las fechas de creación de estos:

*"De allí entonces que en 1926 se decretó la creación de 3 Grupos Mixtos de Aviación, dándoles un orden numérico de acuerdo al orden geográfico de los lugares en que estaban destinados a servir, por lo que la numeración no indica el orden en que se crearon. Según ese criterio, el N°1 estaría en el Norte del país, el N°2 en la Zona Central y el N°3 en el Sur", luego se agrega "Por los continuos cambios que se producían en la época, existe lo que se podría llamarse una anomalía histórica en cuanto a los Grupos N°1 y 3, de acuerdo a sus fechas oficiales de creación. Si bien es cierto el Grupo N°1 fue creado oficialmente el 3 de Marzo de 1926 y aparece entonces como la Unidad de combate más antigua, lo cierto es que el Grupo N°3 ya existía en ese momento pero le fue adjudicada como fecha oficial de creación, aquella en que se asentó definitivamente en Temuco, dos años más tarde, en 1928. Más aún,*

<sup>24</sup> Villalobos Chaparro, Edgardo, "Historia de la Fuerza Aérea de Chile", Editorial Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 1999, p. 295.

*en aviones del Grupo N°3 se efectuaron una serie de vuelos de reconocimiento para ayudar a decidir el lugar de asentamiento definitivo del Grupo N°1, que recién se produjo en 1929.”<sup>25</sup>*

Finalmente, se puede señalar que todo lo anteriormente expuesto, también se encuentra respaldado por lo escrito por el Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Álvarez (1909-1997), el principal historiador de la aviación militar chilena y quien además fue contemporáneo a los acontecimientos relatados. Él en su principal obra: “Historia Aeronáutica de Chile” del año 1950, también señaló que el Grupo N°3, tuvo su origen en 1918, con la Primera Compañía de Aviación y que *luego “recibió distintas denominaciones”*, hasta finalmente adoptar el nombre de Grupo de Aviación N°3 en 1926.<sup>26</sup>

## Conclusiones

Después de revisar todos los elementos antes señalados, se puede concluir que existen antecedentes más que suficientes, para que se pueda rectificar el origen del Grupo de Aviación N°3, reconociéndolo como el sucesor directo de la Primera Compañía de Aviación Militar, que nació el 26 de septiembre de 1917 y por ende, ya tiene más de 100 años de vida.

Finalmente, se estima que no es adecuado “ser más papista que el papa”, pues si se revisa la historia de las unidades tradicionales de las instituciones hermanas de la defensa nacional, se podrá apreciar que estas también han sufrido cambios de nombre, de destinación, disoluciones, etc., pero, sin embargo, tanto el Ejército como la Armada, han respetado el origen de sus propias unidades y se han guiado por los respectivos decretos de creación para conmemorarlas.

**Sandrino Vergara Paredes\***

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía

- ❖ Alarcón Carrasco, Héctor, “Dagoberto Godoy Fuentealba, vencedor de los Andes”, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Especial Ficha Histórica, Santiago de Chile, 8 septiembre del 2015.
- ❖ Alarcón Carrasco, Héctor, “A cien años de la muerte del Capitán Manuel Ávalos Prado”, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
- ❖ Arancibia Clavel, Roberto, “Nuestros Vecinos”, Capítulo: La Movilización de 1920, Editorial Ril, Santiago de Chile, 2007.
- ❖ Archivo Histórico de la Escuela de Aviación, Libro 5 (1925-1926).

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, pp. 287 y 288.

<sup>26</sup> Flores Álvarez, Enrique, “Historia Aeronáutica de Chile”, Imprenta de la Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 1950, pp. 295-297.

\* Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

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

- ❖ Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, de los años 1913, 1918, 1920, 1922, 1923, 1925 y 1926.
- ❖ Flores Álvarez, Enrique, “Historia de la Aviación en Chile”, Santiago de Chile, Tomo I, 1933.
- ❖ Flores Álvarez, Enrique, “Historia Aeronáutica de Chile”, Imprenta de la Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 1950.
- ❖ Jahn Barrera, Mario, “General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile”, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.
- ❖ Navarrete Ciris, Mariano, “La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar, Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911.
- ❖ Rojas Rodríguez, Jorge, “Coroneles de Aviación, Fuerza Aérea de Chile (1930-1959)”, Ediciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Colección Historia Aeronáutica de Chile, Santiago de Chile, 2000.
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto, “Armando Cortínez Mujica, Valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino”, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Monografía Histórica Especial N°13, Santiago de Chile, 16 de abril del 2019.
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto, “Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor”. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
- ❖ Villalobos Chaparro, Edgardo, “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”, Editorial Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 1999.

### Linkografía

Biblioteca del Congreso Nacional (BCN):

[https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas\\_parlamentarias/wiki/Jorge\\_Matte\\_Gormaz](https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Jorge_Matte_Gormaz)

Noticias Institucionales FACH:

[https://www.fach.mil.cl/noticias/2019/agosto/02\\_g3/02\\_g3.html](https://www.fach.mil.cl/noticias/2019/agosto/02_g3/02_g3.html)

Ortega Martínez, Luis, “La Crisis de 1914-1924 y el Sector Fabril en Chile”. Historia (Santiago) [online].

2012, vol.45, n.2 [citado 2020-06-28], pp.433-454. Disponible en:

<[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942012000200003)

[71942012000200003](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942012000200003)&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0717-7194. [http://dx.doi.org/10.4067/S0717-](http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942012000200003)

[71942012000200003](http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942012000200003).

## LA ESCUELA DE ARTES Y OFICIO Y SU APORTE PIONERO CON LA AERONÁUTICA NACIONAL



Fue en 1844, cuando don Manuel Montt Torres<sup>27</sup>, Ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública del Presidente Manuel Bulnes<sup>28</sup>, quien primero concibiera la necesidad de crear una *Escuela de Artes y Oficios* para este país.

En efecto, este destacado hombre comprendió ya en esa época que, el porvenir individual y el progreso de la sociedad, dependían en gran parte, de la capacidad de poder producir y crear, y consecuente con este principio, solicitó en el Congreso, fueran autorizados los fondos necesarios para abrir un Centro que, *“a la vez que desarrollara la inteligencia de los ciudadanos, fuera capaz también de capacitarlos para aumentar sus medios de bienestar material.”*



*Estampilla nacional que conmemoró el primer centenario de esta importante entidad educacional y formativa.*

El Parlamento de esa época concedió \$ 16.000, con ese objeto, suma con la cual el Ministro Manuel Montt adquirió de don Domingo Matta los terrenos comprendidos entre las calles Chacabuco y Catedral, sitio donde hoy se levanta la Escuela Básica “Salvador Sanfuentes Torres”.



*Escuela Básica Salvador Sanfuentes República de los Estados Unidos de Norteamérica<sup>29</sup>*

<sup>27</sup> Manuel Francisco Antonio Julián Montt Torres fue un abogado que ejerció el cargo de presidente de Chile entre 1851 y 1856, siendo reelegido inmediatamente por un segundo periodo entre 1856 y 1861.

<sup>28</sup> Manuel Bulnes Prieto, destacado militar y político quien fue Presidente de Chile entre 1841 y 1846, siendo luego reelegido para el período inmediatamente siguiente hasta 1851.

<sup>29</sup> Creada como una Escuela Primaria Común, en 1929 se transforma en Escuela Experimental Urbana, de acuerdo a un Decreto Supremo de ese año. En este renovado quehacer se realizaron cambios curriculares, investigaciones, ensayos y pruebas, que generaron programas y planes de estudios propios, impulsando nuevas técnicas y metodologías, que una vez probadas y aprobadas, pasaron a constituir proyectos operativos en las escuelas comunes del país. Declarada como Guardadora del Pabellón de los Estados Unidos en 1932, se anexa a su nombre la denominación de “República de los Estados Unidos”.

Dificultades de todo orden, y especialmente de carácter económico, no permitieron la terminación del edificio de la Escuela de Artes y Oficios sino a mediados del año 1849, después de laboriosas gestiones realizadas por el Ministro de Educación de aquella época, don Salvador Sanfuentes, quien había sucedido a don Antonio Varas, celoso defensor también de las progresistas ideas industriales de su inseparable amigo don Manuel Montt, Presidente de la República y sucesor de Manuel Bulnes.

Era el 6 de julio de 1849, cuando el Supremo Gobierno dictaba después de cinco años de difícil gestación, el decreto que creaba la *Escuela de Artes y Oficios*. Era el mismo decreto que nombraba a Salvador Sanfuentes, con *amplias facultades* para realizar todas las acciones y suministro de todos los medios que se estimaran necesarios, para dejar la Escuela en condiciones de iniciar cuanto antes sus importantes actividades docentes.

Finalmente, el “18 de septiembre de 1849” se llevó a efecto, con asistencia del Presidente de la República y como un acto especial de las festividades patrias de aquel año, la inauguración de la *Escuela de Artes y Oficios*.

Su primer Director fue el ingeniero francés, Jules Jariez<sup>30</sup>, quien junto a el Profesorado formado por un Maestro Mecánico Ajustador, un Maestro de Carpintería, uno de Mecánica y otro de Fundición, todos contratados en Francia. El primer curso estuvo formado por 24 alumnos, 12 de la capital y el resto de provincias; estos últimos seleccionados especialmente entre los mejores alumnos de las escuelas públicas y liceos del país.

Lentamente, su Director y profesores, demostraron gran dedicación dando impulso a la obra inicial, al extremo, que dos o tres años más tarde, el Ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública don Máximo Mujica Echaurren, llamara a esta entidad, el "*Gran Taller de la República*".

Bajo el Gobierno de Manuel Montt, la Escuela aumentó el número de alumnos, junto a dotar al Establecimiento de útiles y maquinarias, se ampliaron los talleres y se crearon otros nuevos.

Luego, comenzaron a distinguirse en importantes eventos nacionales como lo fueron; la Exposición Nacional de Agricultura celebrada en Santiago en 1869, y poco más tarde en la Exposición de 1875 y en la Exposición Nacional de 1888; la Escuela de Artes y Oficios obteniendo hermosos y frecuentes premios por la fabricación de máquinas y toda clase de progresos que, en materia agrícola e industrial realizados en el país, hasta esas fechas.

Más tarde, en la Exposición Universal de París, el año 1889, la Escuela de Artes y Oficios de Chile obtuvo una Medalla de Bronce por la



---

<sup>30</sup> Vega E., M. *Album de la Colonie Française au Chili*. 1904. Jules Jariez, matemático y educador francés, nacido en 1806. En 1848 fue especialmente contratado por el gobierno para dirigir Escuela de Artes y Oficios al momento de su creación en 1849. Su obra Curso Completo de Matemáticas, Física y Mecánica aplicadas a las Artes Industriales, originalmente producida en francés, fue traducida por Francisco Solano Pérez al castellano y publicada en el país en 1860. Permanecerá dos años a la cabeza de la EAO formando y luego como parte integrante de los Miembros Académicos de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile. Tiempo después, será contratado por el gobierno del Perú, para fundar una institución similar a la Escuela de Artes y Oficios, la que será fundada en Lima, el mes de octubre de 1860.

ejecución de una Turbina Hidráulica, trabajo que demostró en esa época el grado de adelanto y eficacia productiva de la Enseñanza Industrial de Chile.

Estos éxitos, les siguieron a su otrora edificio, que hoy ocupa su honroso heredero, la actual Universidad de Santiago de Chile, en la Avenida Ecuador.

Nuevos Gobiernos y directores, señalaron la evolución de esta gran empresa de moderna cultura que era la Escuela de Artes y Oficios, la primera de América por su antigüedad y su prestigio, y en cuyas aulas se educaron jóvenes de todas las repúblicas americanas, por poco más de cien años<sup>31</sup>.

### **Sus primeros vínculos con la aviación nacional**

Como la ya lo hemos descrito, los éxitos de la antigua y prestigiosa Escuela de Artes y Oficios, presumiblemente el primer establecimiento industrial de Sudamérica, habrá brindado mediante profesores y alumnos egresados, un gran aporte al país. Particularmente interesante para nuestros propósitos, será el encontrar en ellos, durante los primeros años del siglo veinte una común y enorme coincidencia con el desarrollo de la aviación nacional. Será sin duda, un singular espacio y destacado papel, muchas veces ignorado y menos aún, reconocido.

La historia se inicia entre julio y agosto de 1909, cuando la Comisión Militar Chilena en Europa manifestó al Ministerio de Guerra la necesidad de preparar al personal para estudiar aviación enviando oficiales a Francia, *“donde se hallaban los mejores pilotos. Esponía también que era conveniente iniciar estudios meteorológicos en el país, principiando por el valle central en la zona más despejada de alturas i libres de vientos a fin de que los primeros pilotos tuviesen un campo conocido donde maniobrar.”*<sup>32</sup>(sic)

En vista de estas comunicaciones, en las cuales se daba cuenta de algunas experiencias observadas en Francia e Italia, el Gobierno de Chile facultó para que se encargara al presidente de la Comisión Militar de Chile en Alemania, Coronel Aristides Pinto Concha que estudiara la eventual implantación de la “aeronáutica” en el Ejército. Importantes hechos e hitos alcanzados por la naciente aviación a motor, habían sido los principales agentes gatillantes de este singular vínculo.

El primero de ellos, el cruce del Canal de la Mancha por Louis Blériot, hito trascendente y de especial atención, pues será el punto de partida para cada uno de los próximos desafíos aeronáuticos que demandando la especial atención técnica y humana por parte de los actores involucrados que indagarán por un rápido desarrollo. Las portadas de la prensa mundial, transmitirán rápidamente las noticias del éxito y experiencia alcanzado por Blériot y con ello, se incentivará la rutinariamente la utilización de globos, dirigibles y aviones.

Similar cobertura periodística, recibirá otro acontecimiento de ese año: el Primer Concurso Internacional de Aviación o más conocido como la *Grande Semaine d' Aviation de Champagne*, celebrado en Reims entre el 22 al 28 de agosto de 1909, pues este reunirá la participación de aviadores

---

<sup>31</sup> <http://www.usach.cl/historia-resumen>. Historia y Patrimonio de la Universidad de Santiago de Chile. En este interesante sitio web, se señala que la EAO tuvo varios planteles educacionales esparcidos por Chile, los que se convirtieron el 9 de abril de 1947, en la Universidad Técnica del Estado, más conocida como "la UTE". El Decreto N° 1.831 firmado por el Presidente Gabriel González Videla organizaba a la Institución, haciéndola "dependiente del Ministerio de Educación". Más tarde, con el DFL N° 23 del 21 de marzo de 1981, se sustituyó la denominación de Universidad Técnica del Estado, por el de Universidad de Santiago de Chile.

<sup>32</sup> Documento revisado por el autor, perteneciente al Archivo de documentación “varios” en el Ministerio de Defensa Nacional. Año 1913

militares y civiles, dueños de las más osadas destrezas y los más avanzados aviones de aquellos dorados días de la *Belle Époque europea*. Curiosamente en este histórico encuentro aeronáutico, contará con la activa presencia de dos chilenos, los amigos José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, un aspecto que será muy trascendente para este relato.

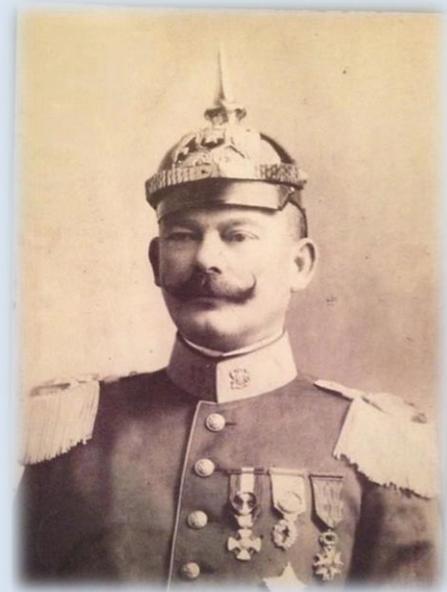
Pues bien, en este contexto de aviación europea, se iniciaban las investigaciones encomendadas por el coronel Pinto hacia dos oficiales chilenos en ese continente: el primero de ellos, era el Agregado Militar de Inglaterra, Teniente Coronel Enrique Phillips Hunneus, como también el de Francia, Teniente Coronel Mariano Navarrete Ciris<sup>33</sup>, para confeccionar informes específicos sobre los progresos que la aeronáutica estaba alcanzando, principalmente en materia de maniobras y ejercicios militares.

Volviendo al asunto de los informes solicitados, una de las más relevante de las respuestas obtenidas ante esta solicitud, fueron las del teniente coronel Mariano Navarrete, quien remitió cinco informes hasta mediados de 1910, en los cuales adelantó y propuso ideas y conceptos sobre el futuro del avión en el ejército, llegando en esa época, a proponer la creación de un servicio autónomo de aeronáutica. Con sus conclusiones a mano, el ahora recientemente ascendido General Pinto Concha encargó al teniente coronel Pedro Pablo Dartnell, quien estaba en Francia, perfeccionando sus conocimientos sobre Fortificaciones Militares en la Escuela Superior de Guerra de París, circunstancia que aprovechó Pinto, para encomendarle la confección un nuevo y más concienzudo estudio<sup>34</sup>.

Es así que Dartnell, otra brillante y relevante figura vinculada en el futuro próximo a la aviación nacional, va a tener ante sí, la tarea de observar y cotizar los adelantos que presentaba la aviación francesa; con el fin específico de evaluar la aplicación de ésta en Chile.

Pinto por estos días recibía un extenso y trascendental documento escrito por parte del comandante Dartnell, en este informe, el oficial relataba: *“para el desempeño de mi cometido, he debido visitar los talleres donde se fabrican las máquinas voladoras como así mismo los campos de aviación en que tienen lugar los vuelos.*

*En efecto, en los primeros días de la semana pasada, trasládeme a Étampes, pequeña ciudad que dista poco más de 50 kilómetros de París y en cuyos alrededores se encuentra, entre otros la escuela de aviación de Blériot, creador del tipo de aeroplano que lleva su nombre, monoplano Blériot”.*



**Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina**

<sup>33</sup> Mariano Navarrete Ciris, inició su carrera militar en el Batallón Valparaíso en 1891 y luego el Batallón Esmeralda junto a Aristides Pinto Concha, motivo del cual nació la amistad que los unió por muchos años. Cuando es comisionado a Francia a mediados de junio de 1909, será también Navarrete un gran puntal para preparar concienzudos informes que benefician la creación del Arma Aérea Militar.

<sup>34</sup> Revisados los antecedentes y vistos los documentos respectivos, se reitera que fue el Coronel Pinto Concha quien encomendó los estudios y posiblemente también lo haya hecho el General Roberto Silva Renard, cuando se encontraba en Berlín.

Con respecto al valor militar de la aviación, agregaba una profética opinión: *"Me explico el papel tan importante que corresponderá a los aeroplanos en las guerras futuras, en donde los encuentros de caballería que hoy señalan los preliminares de una batalla, serán reemplazados por ataques de aeroplanos contra aeroplanos. Y si el progreso de estas máquinas voladoras continuara y se lograra, agregarles algún dispositivo que permitiera lanzar proyectiles desde lo alto, me imagino el peligro que será para los puentes, fortificaciones y todo aquello que fuera visible desde la altura"*.

Finalmente acotaba en su informe, sobre los tipos de aeroplanos militares existentes: Los de observación, de comunicación y los de combate, habiéndose efectuado la tarde anterior a la redacción del informe, (19 de diciembre de 1910), el exitoso experimento de enviar un mensaje desde un Farman, a una estación receptora situada a diez kilómetros de distancia, por medio de la telegrafía sin hilos.

Con un inusitado entusiasmo y de acuerdo a lo conversado con diferentes aviadores, civiles y militares, concluía que *"el gran desarrollo que ha tomado el servicio de aviación en estos últimos tiempos, sus resultados tan positivos, y el hecho de que las naciones más pequeñas lo hayan incorporado a sus ejércitos, son razones más que suficientes para que nuestro Gobierno, sin pérdida de tiempo, se ocupe de su implantación en Chile, disponiendo el envío de algunos oficiales a Europa para efectuar el aprendizaje de vuelo y adquirir el número de aeroplanos que sea menester, tan pronto estén en situación de manejarlos"*.

Recomendaba además, que el primer grupo que se enviase a Francia, fuese reducido a no más de dos oficiales, gente de tropa y agregaba: **"un par de jóvenes egresados de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago"**, por sus conocimientos de mecánica, y que la selección debía hacerse de entre aquellos candidatos que demostrasen poseer el temperamento adecuado ya que *"para dedicarse a la aviación es menester que el profano goce de bastante buena salud, a fin de poder soportar las inclemencias del tiempo en distintas alturas, como asimismo las fatigas del trabajo que es pesado; y también mucha sangre fría, de manera de no atolondrarse en los múltiples accidentes que se presentan en la aviación"*.

Agregaba más adelante; **"A mayor abundamiento, nuestros oficiales no poseen conocimientos mecánicos, por cuanto no se ha presentado, hasta ahora, la necesidad imperiosa de aplicarlos a la profesión y creo que tampoco los tiene el personal de clases y tropa. En estas condiciones, pienso que podría llenarse el requisito de mi referencia tomando algunos jóvenes de la Escuela de Artes y Oficios, establecimiento que los prepara en esa especialidad."**

***Estoy seguro de que habría muchos jóvenes de la referida Escuela que gustosos se dedicarían a la aviación, siempre naturalmente, que el Gobierno les asegurara una situación hasta cierto punto ventajosa, ya sea enrolándolos en el Ejército con cierta asimilación, o bien, mediante un contrato que fuera ventajoso para ambas partes."***

Mientras tanto en Chile, el análisis ya iniciado tempranamente desde 1909 hacia estudiar e incorporar el arma aeronáutica al Ejército de Chile, tomaba características de clara intencionalidad pública por parte de las autoridades de gobierno. En julio de 1910 arribaba al país de vuelta de Francia, don César Copetta<sup>35</sup>, un entusiasta galo ya vecindado en nuestra capital, quien junto a su hermano Félix,

---

<sup>35</sup> César Copetta Brosio había acordado con Echeverría y Covarrubias, viajar a Francia y realizar el curso de piloto aviador para posteriormente realizar las "volaciones" que se harían para las fiestas del Centenario Patrio. También sería el encargado junto a su hermano, el mantener la mecánica del avión

contaban en Santiago con un prestigioso taller mecánico de autos y bicicletas, que les entregaba la experiencia necesaria para operar el avión que los primos Miguel Covarrubias Valdés y David Echeverría Valdés, habían adquirido en París, con la finalidad fuera “volado” en las Fiestas Patrias del Centenario Nacional, al mismo estilo que en otras urbes.

Tras arribar el avión a Chile, lo trasladaron a Santiago y se familiarizaron con este. Días después, en el mes de agosto probarán el avión en vuelo, acordando armar el biplano Voisin en un sector conocido como era la Chacra Valparaíso de propiedad de doña Eloísa Montt vda. de Ramón Cruz Moreno y de su hijo Ramón Cruz Montt<sup>36</sup>, terreno ubicado donde actualmente se encuentra el complejo arquitectónico “Villa Presidente Frei” de la comuna de Ñuñoa.

Es aquí, donde el 21 de agosto de 1910, se reunirán los dueños de la aeronave, los señores Covarrubias y Echeverría; los hermanos César y Félix Copetta Brosio y dos compatriotas franceses muy experimentados en materias mecánicas, como lo eran los señores Gabriel Robin<sup>37</sup> y Bertrand Tisné<sup>38</sup>.



***Histórica fotografía tras armar el avión Voisin en la Chacra “Valparaíso”. (Agosto de 1910)***

*Al lado izquierdo Gabriel Robin Colliant; Bertrand Tisné Bayle; al centro, los primos Miguel Covarrubias Valdés (atrás arriba) y David Alfredo Echeverría Valdés; al costado derecho los hermanos César y Félix Copetta Brosio*

---

adquirido.

<sup>36</sup> Don Ramón Cruz Montt, natural de Valparaíso, era casado con doña Adriana García Huidobro Valdés, prima hermana con los señores Miguel Covarrubias Valdés y David Echeverría Valdés, razón por la cual eligieron ese terreno para realizar los históricos “vuelos” de prueba.

<sup>37</sup> Ingeniero mecánico francés Gabriel Eloi Robin Colliant, socio de los Hermanos Copetta en una prolífica Maestranza de Ferrocarriles.

<sup>38</sup> Bertrand Tisné Bayle. Comerciante e importador francés nacido en 1865. Conocido por fabricar algunas de las primeras bicicletas en Chile, bajo la marca “Estrella chilena”.

Luego de los preparativos de armado y respectivas pruebas de motor, César Copetta con la cercana ayuda de su hermano Félix, realizará a las 15.45 hrs. el *primer vuelo de un avión surcando cielos nacionales*.

Tras aterrizar de esta histórica aventura aérea, el protagonista de histórico y perfecto vuelo, invitará al señor David Alfredo Echeverría Valdés a realizar una segunda aventura aérea: “El primer vuelo con pasajero”. De esta memorable jornada, me permito transcribir algunas testimoniales líneas que publicara el diario El Mercurio, uno de los dos medios escritos presentes en aquel trascendental episodio del día 21 de agosto de 1910. *“Hubo un nuevo vuelo y el señor David Echeverría no pudo substraerse á la tentación de tomar pasaje en el estrecho espacio reservado al manejo. Y así juntos con Copetta volvieron a elevarse y recorrer el potrero de un extremo á otro, con el mejor éxito.*

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

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

*Tal ha sido el éxito de los primeros vuelos en Chile. César Copetta significará el nombre del primer aviador chileno y sus ensayos serán mirados con el cariño y la admiración que sugieren los “pioneers” en sus obras grandes y temerarias”<sup>39</sup>.(sic)*

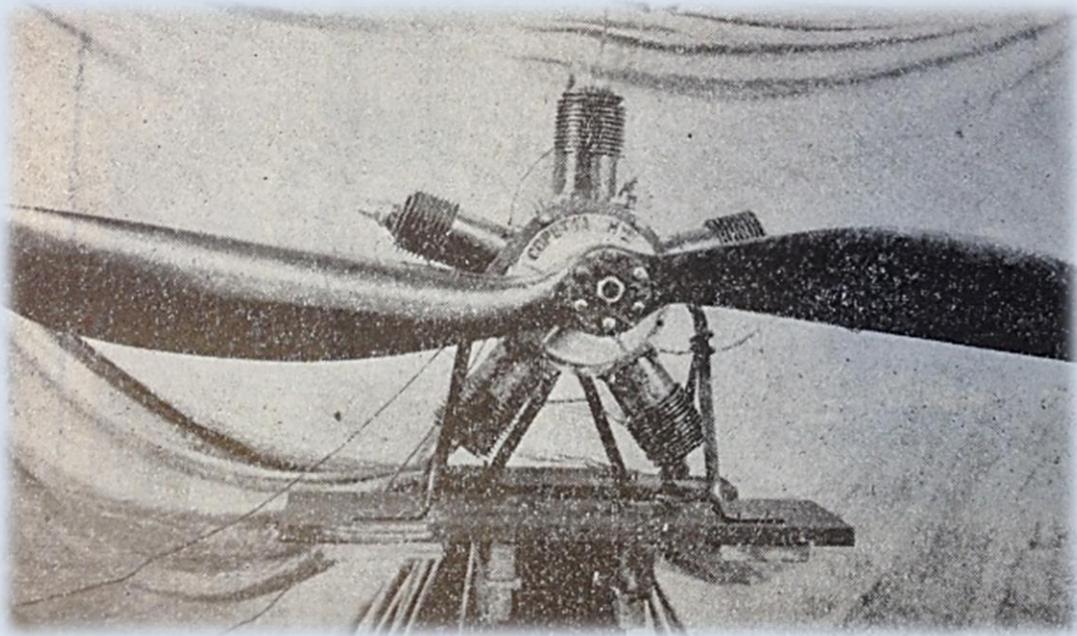


***Histórica fotografía del Primer vuelo en Chile realizado en la Chacra Valparaíso.***

<sup>39</sup> Diario El Mercurio, Lunes 22 de agosto de 1910. El autor del reportaje es “Sporting Boy” seudónimo del periodista nacional de nombre Luis de la Carrera. Trabajó como redactor deportivo en el importante diario El Mercurio, Revista Zig-Zag desde su aparición en 1905 y luego en Revista Sport y Actualidades, órgano oficial de la Federación Sportiva Nacional, publicación que vio la luz entre los años 1912 y 1914, y cuyo director fue don Armando Venegas de la Fuente, Secretario General del Aero Club de Chile.

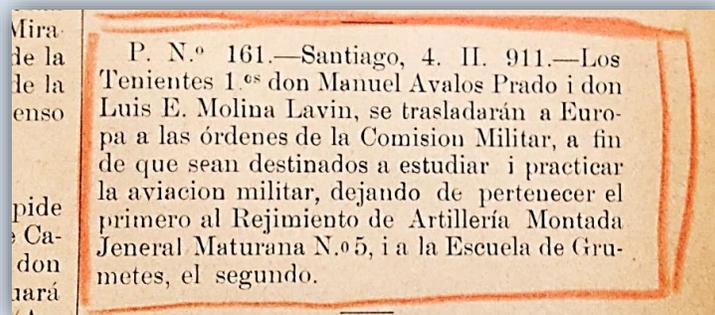
Estos vuelos, que fueran solo el preámbulo a la aeronáutica nacional, encontraron en los hermanos Copetta, dos esmerados, valientes y entusiastas protagonistas de la aviación nacional. Ya incentivados por la hazaña cumplida en agosto de 1910, y el interés que provocaban los espectáculos aéreos realizados por algunos extranjeros en Chile, debutaron en 1911 con el primer avión construido en este país, una suerte de monoplano estilo Blériot, pero diseñado por sólo con “esfuerzo e intuición”.

El avión bautizado como “Burrito” llevó madera, tela y metal chilenos, y a diferencia de lo que suele creerse y comentarse por equivocación, su motor fue artesanalmente fabricado por los hermanos Copetta.



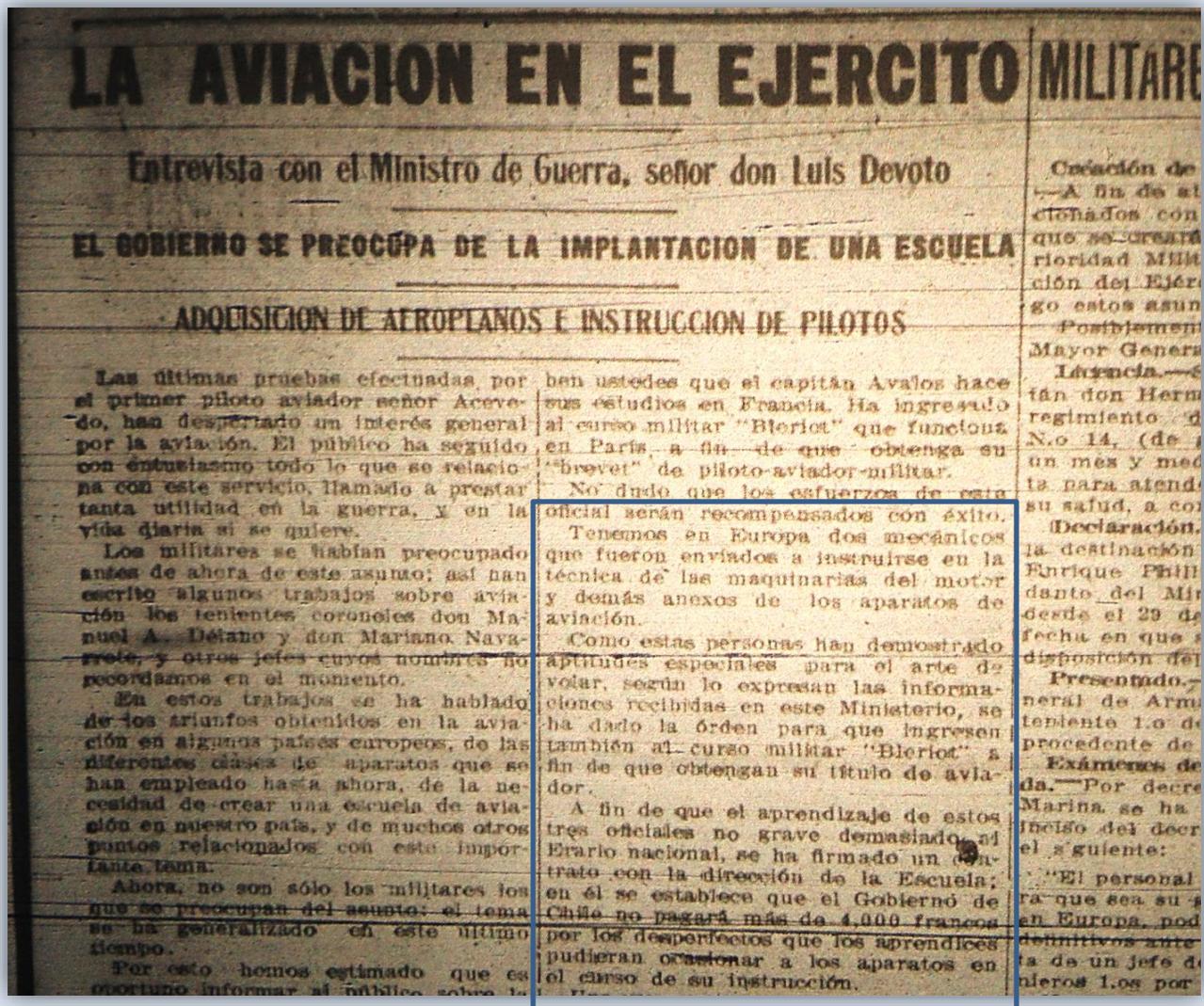
**Curiosa y no muy conocida fotografía del motor de aviación confeccionado en los talleres Copetta.  
(Fuente: Boletín del Aero Club de Chile N°1, noviembre de 1913. Archivo IIHACH)**

Por otra parte, en el país la inminente aviación militar, comenzaba a dar sus pasos definitivos para dar cuerpo y consolidar su *Servicio de Aviación Militar*, enviando a Europa, dos distinguidos oficiales del Ejército de Chile para “*Estudiar y practicar la Aviación Militar*”.



**Copia de la destinación de los dos primeros oficiales del Ejército para realizar los estudios para pilotos aviadores  
(Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, año 1911. pág.43)**

Los planes formulados para instaurar nuestra aviación militar que incluían una Escuela, instructores y los respectivos aviones, se hacían realidad y públicos el mes de mayo de 1912, cuando el entonces Ministro de Guerra y Marina don Luis A. Devoto Arrizaga, lo expresara en una entrevista a la prensa capitalina.

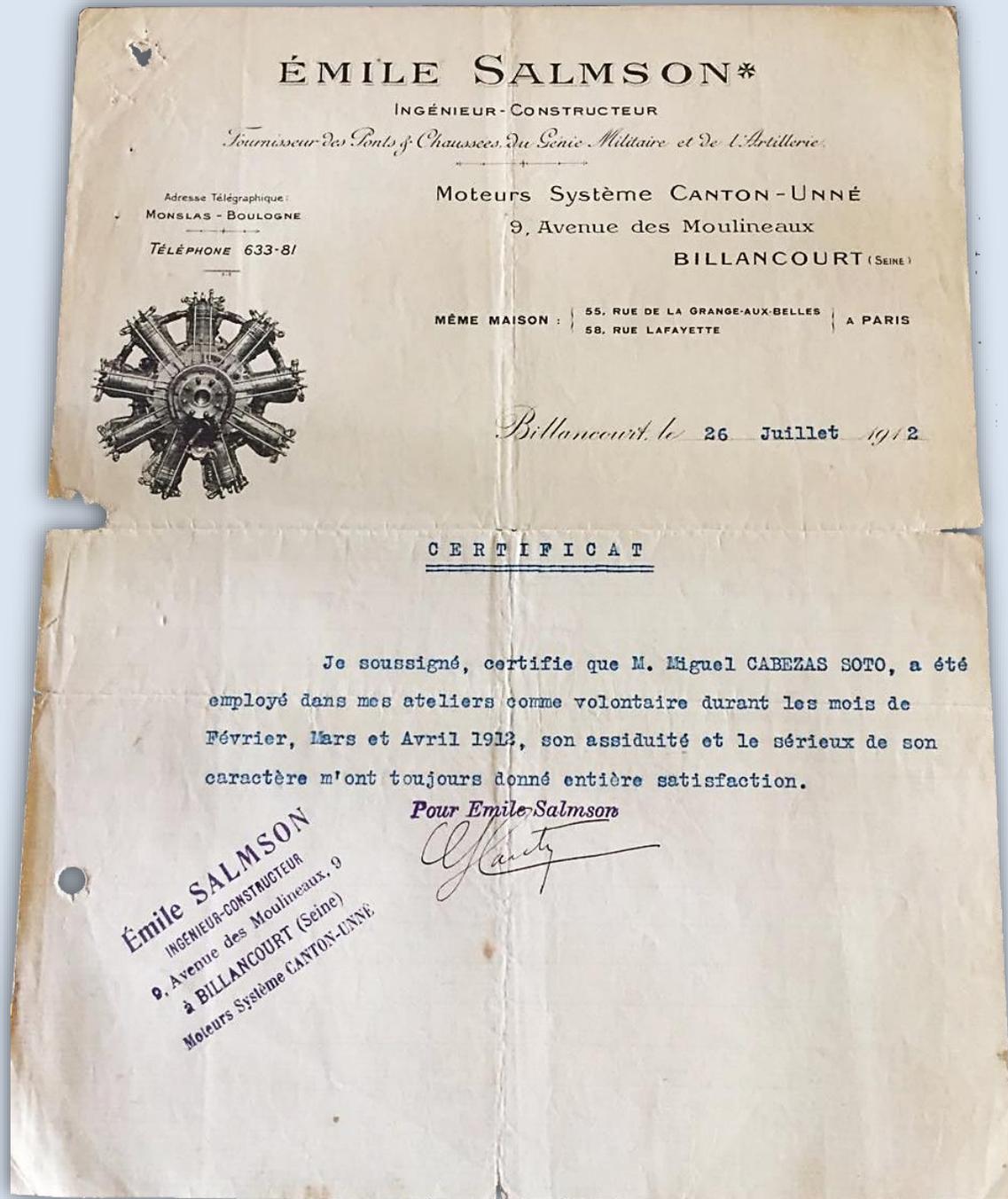


*El Mercurio, miércoles 29 de mayo de 1912*

Esta información, además de dar cuenta de los vastos estudios e informes recibidos por parte de los militares Pedro Pablo Dartnell Encina, Manuel A. Délano Bravo y don Mariano Navarrete Ciris hacia el gobierno, comentaba la compra de material aéreo y el entrenamiento del cual eran parte cuatro chilenos, dos de ellos militares, los tenientes Manuel Ávalos Prado, Eduardo Molina Lavín y dos civiles mecánicos asimilados (egresados de la *Escuela de Artes y Oficios de Santiago*), los señores **Miguel Cabezas Soto** y **Pedro Donoso Amengual**<sup>40</sup>, quienes tras instruirse en las “*técnicas de las maquinarias del motor y demás anexos de los aparatos de aviación*” se les ordenó que realizaran también el curso de *piloto aviador*, tal como lo había sugerido el mismo Dartnell, en su determinante informe de 1910.

<sup>40</sup> Traub Gainsborg, Norberto. “*Aristides Pinto Concha, la fértil obra de un insigne precursor*”. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2019.

Cumpliendo instrucciones superiores, Cabezas y Donoso ingresarán a estudiar mecánica de aviación a las fábricas de motores de Salmson en Billancourt, luego a la Casa Gnôme en Argenteuil, donde adquirieron valiosos conocimientos técnicos.<sup>41</sup>

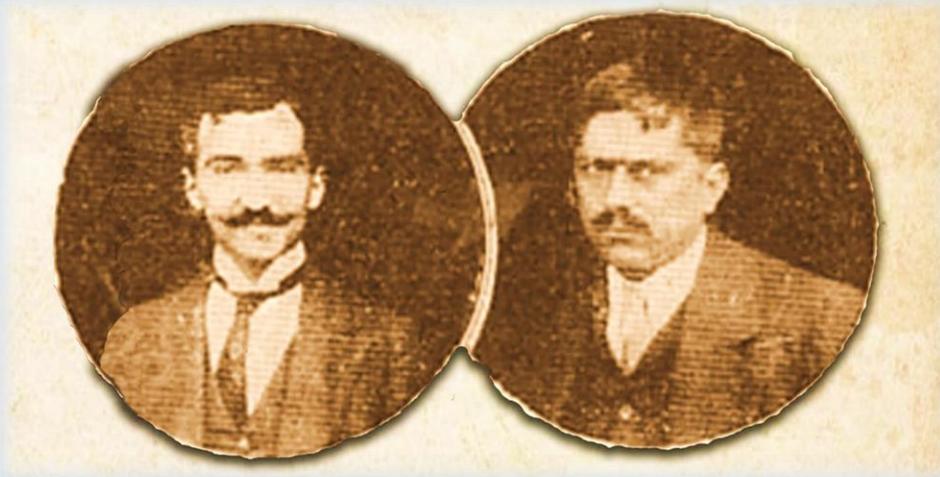


**Certificado extendido al señor Miguel Cabezas Soto. (Gentileza de su nieto Felipe M. Cabezas Melo)**

Completará su instrucción las visitas de las fábricas de aviones Nieuport, Farman y Deperdussin

<sup>41</sup> Aero Club de Chile. *Boletín del Aero Club de Chile* N°2 – Año I. Santiago de Chile, enero de 1914.

Más tarde, aún en 1912, los mecánicos egresados de la EAO, **Miguel Antonio María de Jesús Cabezas Soto** y **Pedro Luis Donoso Amengual** que encontrándose en Alemania formando parte de la Comisión revisora de armamentos del Ejército de Chile, se les comisionará como alumnos pilotos a la Escuela Voisin, de Mourmelon Le Grand, donde al cabo de algunos meses recibirán sus brevets de pilotos.



*Los señores Miguel Cabezas Soto y Pedro Luis Donoso Amengual*

Otro antecedente poco conocido en nuestra historia aeronáutica con respecto a los egresados de la EAO, será la participación de otros personajes afuera del país, y que ciertamente lograran distinguirse en la industria aérea. Uno de ellos, será don **Andrés Mauro Carrasco**, quien encontrándose trabajando en el Perú, tendrá la oportunidad de auxiliar con la construcción de una hélice a don Eduardo Molina Lavín, uno de nuestros compatriotas y de los primeros pilotos militares graduados en Francia, quien cumplía con una exitosa demostración aérea celebrada en febrero de 1913 en Hipódromo de Lima, Perú

El aviador Molina Lavín, había vuelto al país en 1912, y tras experimentar algunos desentendidos disciplinarios al interior del Ejército, presentó una solicitud de retiro temporal de esta institución, dedicándose al espectáculo aéreo.

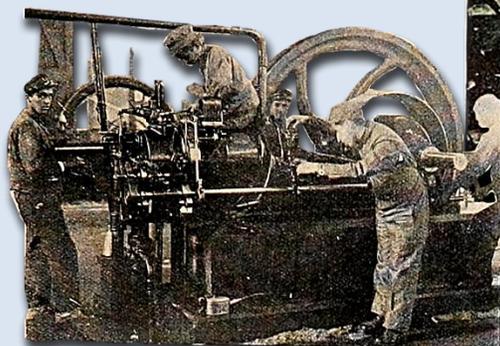
Mientras tanto, Ávalos, Cabezas y Donoso, alistaban su regreso a Chile a comienzos de 1913, en donde participarán en parte del armado y pruebas de los primeros aviones de la “Escuela de Aeronáutica Militar”.

Durante este año, la dirección de la EAO estaba a cargo del joven Tancredo Pinochet Le-Brun, un prestigioso personaje que había introducido una serie de modificaciones que apuntaban a entregar un sello particular bajo el punto de vista industrial para cada uno de los Talleres y cursos impartidos, de modo que cada oficio pudiera auto costear su funcionamiento en breve plazo y dejar de ser “*una carga gravada al Estado*”, según señalaba su director en una entrevista del semanario Sucesos, en aquellos días. Más adelante agregaba lo siguiente: “*Con el actual plan de estudios, los alumnos podrán salir de la Escuela de Artes y Oficios, completamente capacitados para ejercitar las industrias del país, en forma por demás eficiente, pues el número de años de estudios ha subido de tres, que era antes, a seis. Es muy interesante, dejar además constancia del plan social que se está desarrollando, pues los jóvenes alumnos tienen una preciosa biblioteca, y un salón de conferencias que les sirve para sus reuniones*

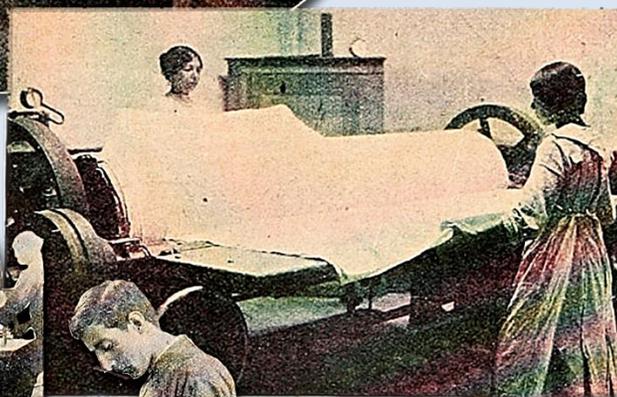
diarias; sala de baile y filarmónica, sala de billares, cancha de juegos y un buen número de departamentos sociales, que complementan su educación”.



*Taller de Artes Gráficas*



*Taller de electricidad  
(Desarme de un motor)*



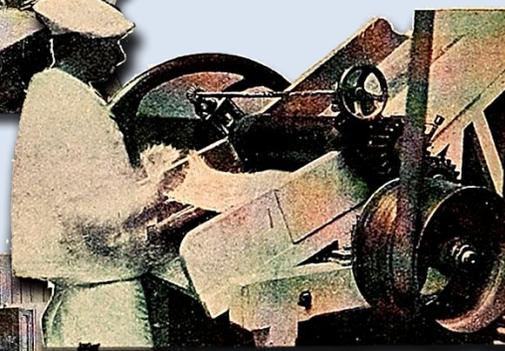
*Taller de Lavandería*



*Taller de mecánica*



*Sala de Electricidad*



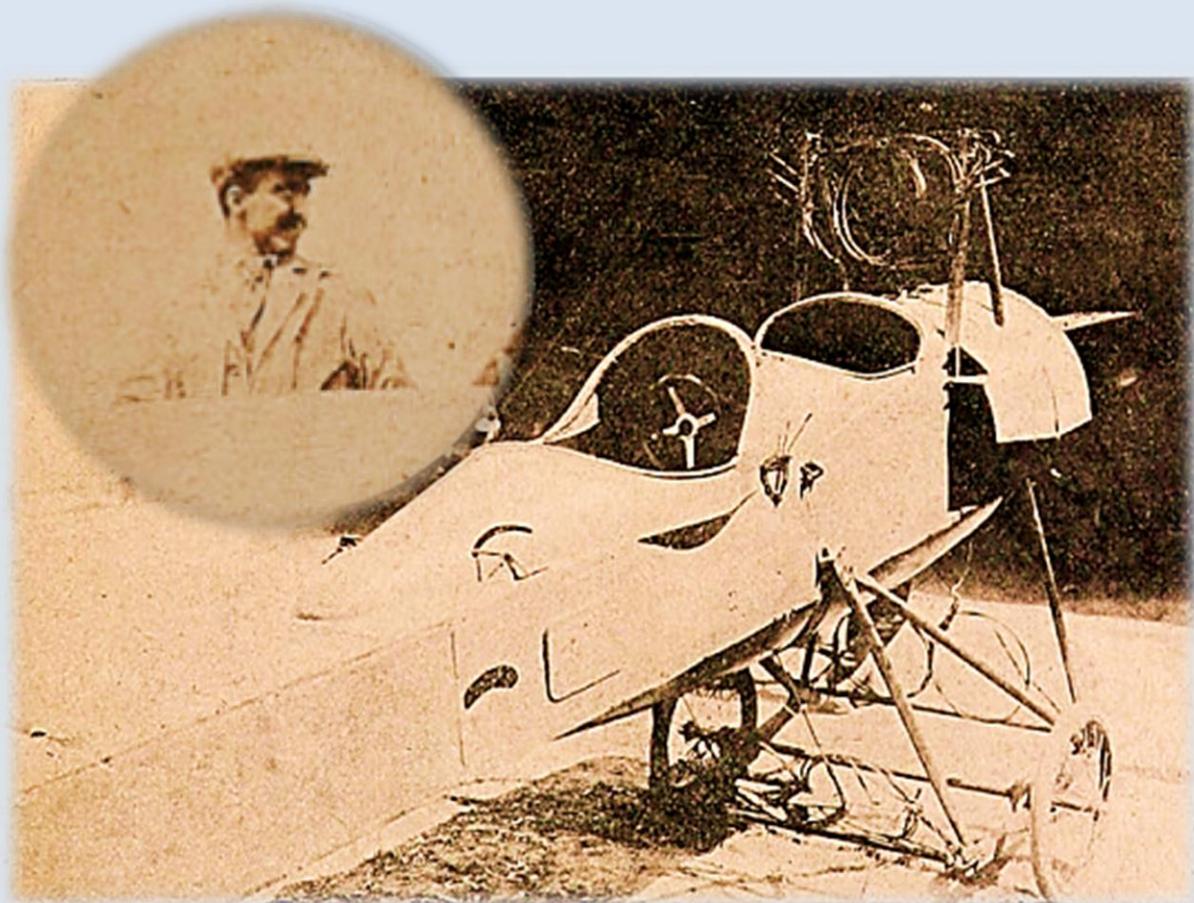
*Taller de Panadería (sobado de la masa)*

### **Ese primer decenio de historia**

Tan temprano como lo fueron los inicios del funcionamiento y fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar<sup>42</sup> en El Bosque, dos de sus integrantes eran los mecánicos pilotos, señores **Miguel Cabezas Soto** y **Pedro Donoso Amengual** quienes ya habían vuelto de su comisión en Europa.

En marzo de 1913, se daba inicio al ensamblado, ajuste y puesta a punto de los recientemente recibidos primeros aviones militares adquiridos en Francia. Para todos, era una situación nueva y particular, donde convivirían personal militar con civiles para alternar con el raudo y preciso mundo de la aviación afecto a la disciplina de la vida militar.

Los ensayos de las nuevas aeronaves, serían presididas por el Ministro de Guerra, don Jorge Matte Gormaz y los recientemente nombrados Inspector de Aeronáutica Militar, General de Brigada Arístides Pinto Concha y el Director de la Escuela de Aeronáutica Militar, Capitán Manuel Ávalos Prado.



*El monoplano "Deperdussin" de 70 H.P., que se comenzaba a armar en un galpón que perteneciera al Regimiento de Ferrocarrileros donde Cabezas y Donoso habían armado los primeros aeroplanos que llegaron a Chile desde Francia para la instrucción de los alumnos de la Escuela.*

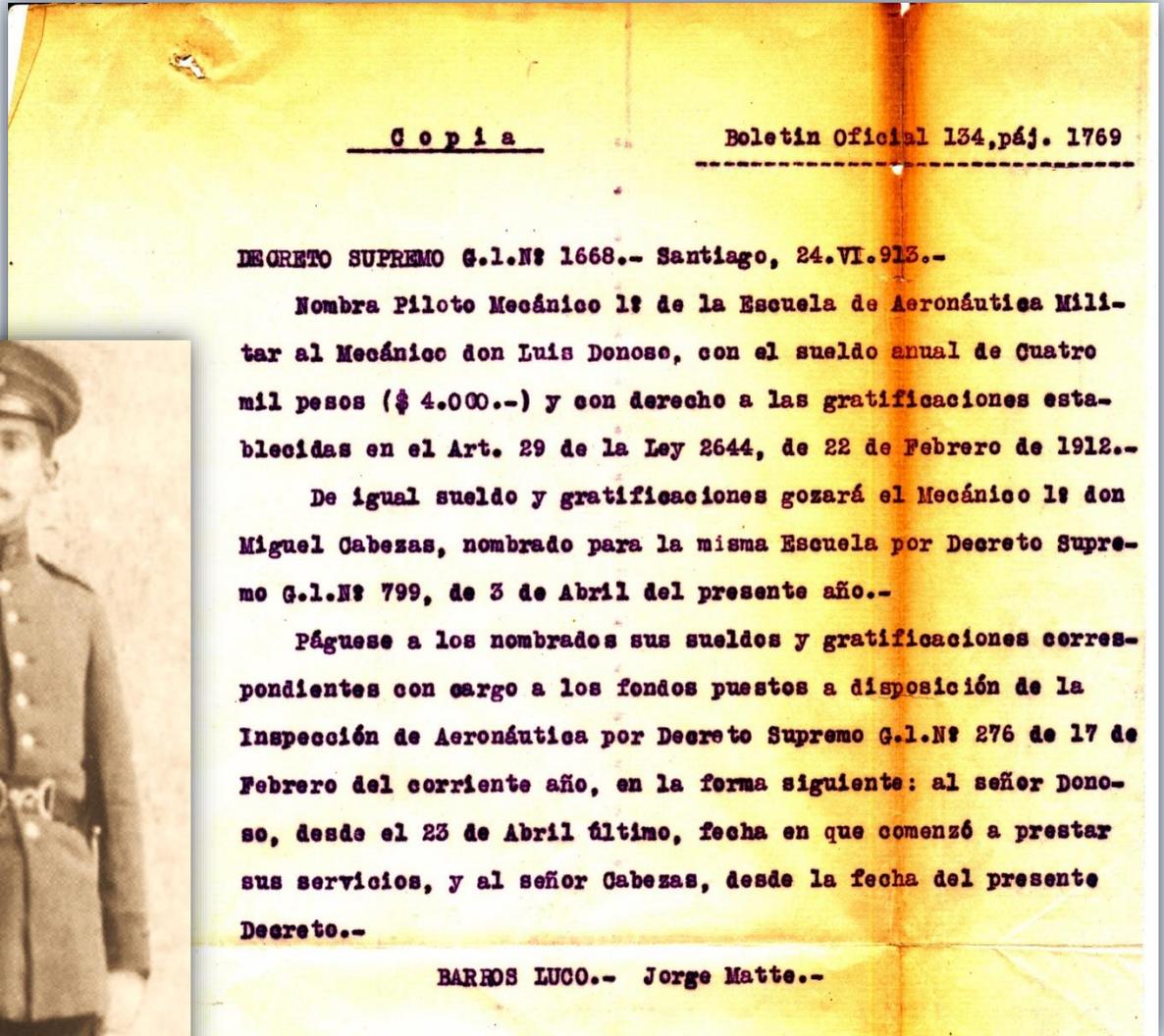
*(Dentro el círculo) el Mecánico Piloto, señor Miguel Cabezas Soto, quien fue seleccionado como Jefe del Taller de Mecánica del plantel bajo la tutela del Ingeniero Mecánico Sr. Pedro Andrade Moss.*

<sup>42</sup> Fundada el 11 de febrero de 1913

Las experiencias de pilotaje contribuyeron a hacer más eficientes sus servicios como técnicos encargados del armado, revisión y reparación de los nuevos aviones. Al respecto, el historiador aeronáutico don Enrique Flores, señalara: *“Prueba de ello fue que, en los primeros años de la aviación militar, no se registraron accidentes por fallas del material, apareciendo éstas después de varios años de haber sido sometido a intenso trabajo”*.

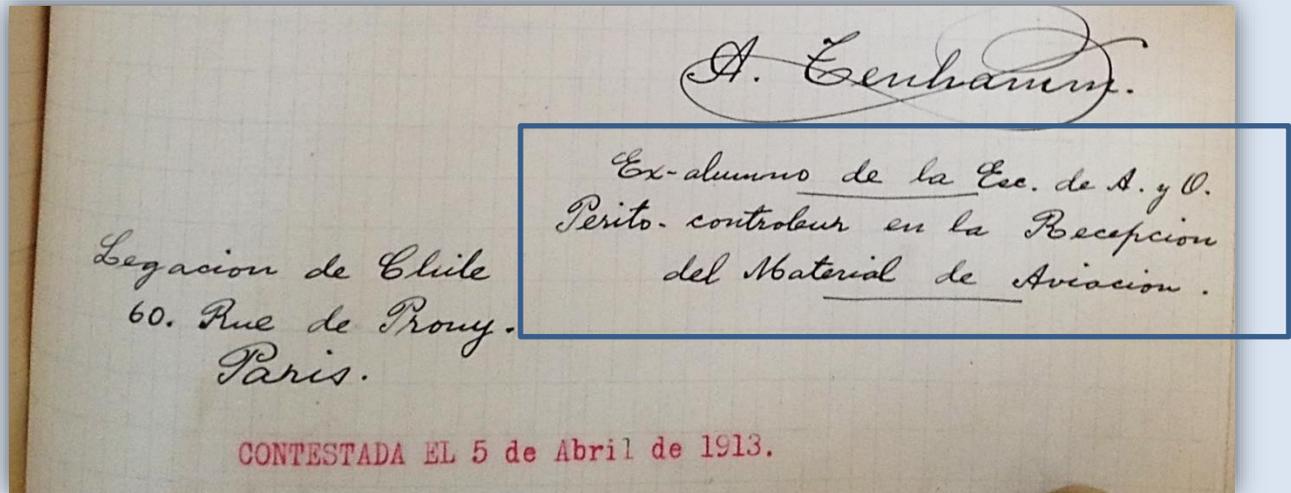


*Mecánico 1° Miguel Cabezas Soto*



Paralelamente al día a día, con que nuestra aeronáutica militar y civil lograban nuevas experiencias en el uso, manejo y mantención metódica y normada; en Europa, un piloto constructor y diseñador connacional, don José Luis Sánchez Besa, alcanzaba gran reconocimiento tanto en su Escuela de pilotaje, como en la construcción y producción de aeronaves en su fábrica. En ella, se distinguirían otros personajes egresados de la EAO, entre ellos, los señores **Adolfo Tenhamm, Pedro Huerta, Pedro Caballero y Froilán Olmos.**

De Tenhamm, ex alumno de la Escuela de Artes y Oficios entre los años 1901 y 1904; se ha podido comprobar el gran orgullo que le merecía ser egresado de este importante plantel. Emocionante resulta para quien investiga, el encontrar esta clase de testimonios, ya que al haber trabajado para el Gobierno de Chile como Perito Controlador en la Recepción del Material Aéreo comprado por el Ejército de Chile en sus inicios, apareció su particular presencia en algunos de los documentos examinados.



La experiencia y prestigio de Adolfo Tenhamm Villalón, le entregaban la responsabilidad de ejercer primero como jefe de Talleres de las fábricas de Sánchez Besa y posteriormente como Administrador.



**Rápidamente los constructores fueron instados a nuevas realizaciones, con mayor capacidad de carga, autonomía y velocidad. En todo este crecimiento influiría el inicio de la Primera Guerra Mundial. Sánchez Besa se mantendrá al día con los cambios, y traslada su fábrica de Billancourt a Issy les Moulineaux, en Francia.**

En Chile, las cosas avanzaban con la instrucción de vuelo que se hacía con avión Blériot “Escuela” de 35 H.P. que disponía la Escuela. Cada vez que el avión se quebraba, mecánicos, carpinteros y enteladores, trabajaban activamente para repararlo lo antes posible, y así continuar con el aprendizaje.

A mediados de julio de ese año, arribó al país una segunda remesa de aviones, eran dos aviones “Escuela”, dos Blériot de 50 H.P. y otros dos aparatos de alas muy cortas, apodados “pingüino”<sup>43</sup>, los que eran utilizados para instruir a los alumnos en la familiarización de la cabina, instrumentos y manejo en el carreteo sobre la cancha.

En los primeros días de agosto, un particular evento en la Escuela, convocaba a una comisión especial compuesta por los generales Arístides Pinto Concha, Luis Altamirano Talavera, el Capitán Manuel Ávalos y tres “comisarios”<sup>44</sup> del Aero Club de Chile, todo con la finalidad de controlar lo que serían los primeros exámenes que rindieran los primeros “Pilotos Aviadores” graduados en Chile. Ellos eran los tenientes Arturo Urrutia Villareal y Francisco Mery Aguirre<sup>45</sup>. Poco después, en septiembre, obtendrían sus brevets el Teniente 1° Armando Urzúa y el Vicesargento 1° Luis Omar Page<sup>46</sup>.

Los dos pilotos recién aprobados, luego de esta ceremonia volaron por primera vez junto al Capitán Ávalos en el avión Blériot tándem de 80 HP, bautizado como “Guerrillero Coronado”.

Con acciones como esta, el general Pinto podía observar, la confianza y excelente instrucción que Ávalos y los otros oficiales, habían prodigado a los alumnos. Los excelentes resultados presentados, eran la clara prueba de que aquellos oficiales instruidos en Francia, habían traspasado el máximo de conocimientos aprendidos.

Por otra parte, motivado por el interés que despertaban los vuelos de los aviadores entre los vecinos de la Escuela, el General Pinto consideró apropiado disponer que los días lunes de cada semana, se autorizara la entrada de público al plantel, para que la gente conociera más sobre las “artes de la carpintería y mecánica de aviación” y además pudieran presenciar los vuelos que practicaban los noveles pilotos.



*El teniente Mery, uno de los primeros pilotos aviadores es felicitado por el general Arístides Pinto Concha*

También se empeñó en que se preparara una escuadrilla con la cual estar presentes en la Parada Militar del 19 de septiembre de 1913. Quizás sea este evento uno de los más trascendentes de aquel año.

<sup>43</sup> Su apodo de “Pingüino”, provenía de una alusión a un ave robusta y ligera, pero que no vuela.

<sup>44</sup> Se refiere a los jueces del Aero Club de Chile, que la Federación Aeronáutica Internacional, establecía para testimoniar y controlar la correcta ejecución de las pruebas establecidas para obtener el Brevet de Piloto Aviador.

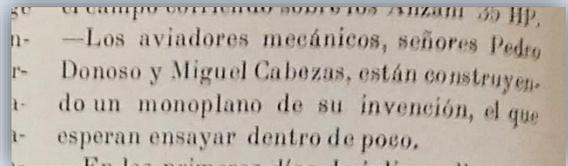
<sup>45</sup> Urrutia y Mery, recibirían los brevets de piloto aviador N°1 y 2, respectivamente.

<sup>46</sup> Luis Omar Page, se convertía en el primer suboficial del Ejército de Chile en obtener el título de piloto aviador en Chile.

Al año siguiente, la aviación militar se iniciaba un nuevo curso de alumnos, pero quizás lo más relevante haya sido el enfrentar la lamentable muerte del teniente Mery, la pérdida de Alejandro Bello y más tarde, el accidente fatal del Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas. Si bien esto causó gran impacto en los aviadores, su fe y empeño en la nueva arma aérea, no se vio mermada.

La instrucción práctica de vuelos la realizaron los tenientes Urrutia y Ponce, dirigida y supervigilada por el capitán Manuel Avalos, mientras que las clases de mecánica teórica y práctica fueron desempeñadas al inicio del curso de 1914, por el ingeniero mecánico Pedro Andrade asistido por Cabezas y Donoso.

Era tanto el entusiasmo y la experiencia que iban adquiriendo en la construcción y reparación de aeronaves, que los dos amigos prometían construir “*un avión de su invención*”



**Recorte del Boletín del Aero Club de Chile.  
(Mayo de 1914)**

Con motivo del inicio de la Guerra Europea regresaron a Chile dos oficiales que hacían sus estudios técnicos en la Escuela Superior de Aeronáutica francesa, los tenientes Amadeo Casarino Candia y Víctor Contreras Guzmán. Ambos habían obtenido su título de piloto aviador, en las Escuelas Blériot y Sánchez Besa, respectivamente. De regreso al país, Contreras fue nombrado profesor de Aeronáutica y Construcción, mientras que Casarino, lo fue en Mecánica teórica y Matemáticas.

Para 1915, se presentaban nuevos y trascendentes eventos. Los éxitos de la Escuela de Aeronáutica Militar trascendían las fronteras, es así que dos distinguidos oficiales uruguayos, arribaban a Chile, para ingresar al Tercer curso de aviadores. Otras grandes experiencias de la aeronáutica militar en este año, lo eran el Concurso Aeronáutico realizado en enero de 1915, por el Aero Club de Chile en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar, importante actividad para la aviación nacional, pues a ella se invitaba a asistir público en general, y observar los progresos alcanzados por la Aviación Militar como también por los pilotos civiles, que para la fecha, no eran pocos.

El Aero Club había promovido el Concurso, como un acto a beneficio de las familias de aquellos más pobres que hubiesen acudido a combatir por las naciones de sus antepasados -sin distinción de banderas<sup>47</sup>- y también para ayudar a la Cruz Roja chilena, entidad que manejaba algunos fondos con los que se apoyaba algunos de los hospitales de campaña manejados por chilenos residentes en Europa.

Este particular torneo aéreo, además de ser “*la primera en su género verificada en Sudamérica, constituyó el más efectivo exponente del desarrollo alcanzado por la aviación nacional*”<sup>48</sup>, contempló muchas otras características especialmente favorables para la aviación. Entre ellas, mostraría el estado del material de vuelo, las condiciones particulares de los pilotos participantes, la difusión, interés y conocimiento de la aviación en el público espectador, grado de dificultad de las pruebas además de la coordinación, mantenimiento y logística involucradas.

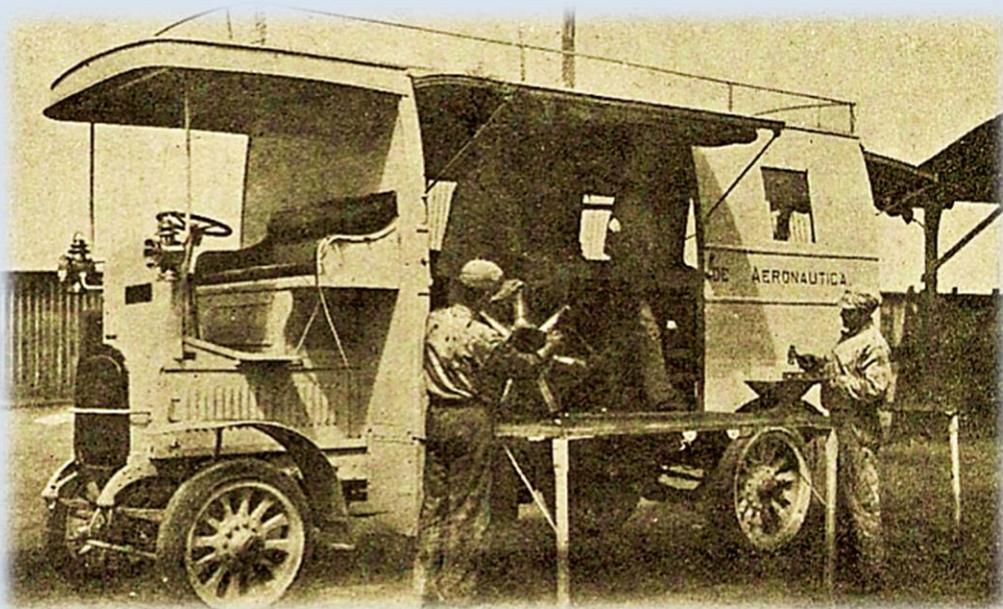
<sup>47</sup> Hay que recordar que si bien Chile era una nación políticamente neutral, existieron fuertes favoritismos y tendencias que se hacían representar por la fuerza política, social y económica de las colonias residentes.

<sup>48</sup> Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la aviación en Chile*. Imprenta Rapid. Santiago, 1933.

Otra destacada actividad, sería la participación de la Escuela de Aeronáutica en las tradicionales maniobras militares de 1915. Los preparativos comprendían la división de las fuerzas en dos Escuadrillas. Una Azul al mando del capitán Enrique Pérez Lavín y su ayudante, el teniente Aníbal Mujica; la otra denominada "Roja", estaría comandada por el capitán Manuel Ávalos Prado y su ayudante, el Teniente Augusto León.

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

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



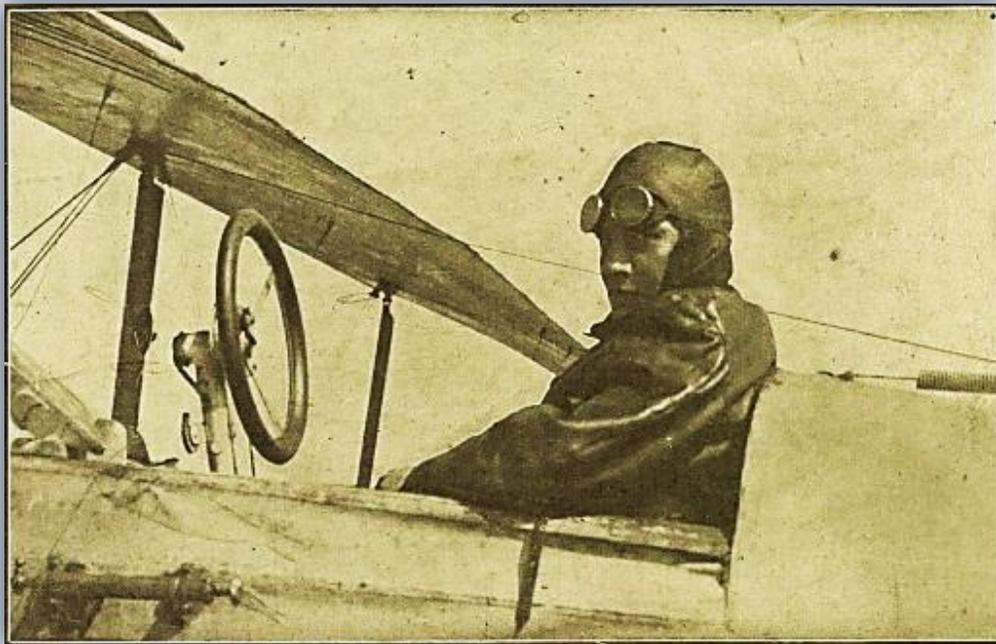
*Miguel Cabezas y Conrado Schudeck en el Camión - Taller "Delahaye" de la Esc. Militar de Aeronáutica*

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

intemperie, algunas veces copiosa lluvia, escarcha matutina, viento y frecuentes cambios de temperatura.

Cuatro días más tarde, el 1° de abril de 1915, partía en ferrocarril rumbo a Linares, la Escuadrilla "Roja" a cargo del capitán Ávalos y el teniente León, conformada por los pilotos militares tenientes Armando Urzúa, Víctor Contreras y Arturo Urrutia; los sargentos Juan Verscheure y Juan Mancilla; el ingeniero Pedro Andrade; los mecánicos Pedro Donoso (piloto) y José M. Navarrete; Sargentos 1° Manuel Marchant y Abel Morales; vicesargentos José T. Mendoza y Diomedes Ramírez; Carpintero 1° José S. Aranda; Cabo 1° Filemón Lizana más unos nueve soldados. El material de vuelo y operaciones asignado para esta segunda escuadrilla, consistió en dos aviones Sánchez Besa con motores Gnôme de 80 H.P.; un monoplano Blériot con motor Gnôme de 80 HP; un Deperdussin con motor Gnôme de 70 H.P.; un Blériot de 50 H.P. y un automóvil-camión.

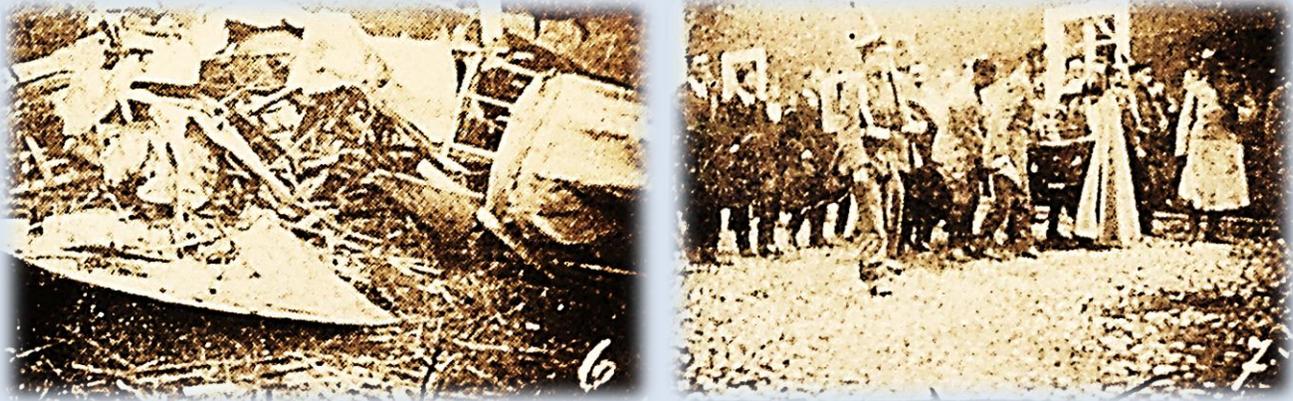
Un hecho trágico ocurrido en el Sector San Rafael - Curicó durante estas maniobras, fue el accidente mortal de dos jóvenes aviadores, los tenientes Tucapel Ponce Arellano y Emilio Berguño Meneses, quienes habían muerto instantáneamente, pues sus cuerpos quedaron destrozados *hasta el extremo de no reconocerles sino por el uniforme*. El golpe fue tan recio que el motor se enterró casi por completo en el suelo.



*Tucapel Ponce Arellano*

Los primeros en llegar fueron el capitán Enrique Pérez Lavín, quien se había trasladado de inmediato al lugar del accidente, donde procedió en compañía de los mecánicos Miguel Cabezas y Conrado Schudeck, a extraer los cuerpos de las víctimas además de examinar los restos del aparato, en especial los cables de comando de las alas y timones.

Luego, serían conducidos rápidamente a Molina, donde sus ciudadanos les brindaron un homenaje *dentro de las reducidas proporciones que imponían las circunstancias*, asumió los caracteres de una verdadera apoteosis<sup>49</sup>. Desde Molina, los restos fueron enviados por tren a Santiago, donde una vez más, fueron recibidos con el impacto y recogimiento de quienes les admiraban y prodigaban su aprecio.



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

Independiente del trágico evento ocurrido con la muerte de estos brillantes y jóvenes aviadores, sin duda, le había cabido a la Aeronáutica Militar, la más honrosa *felicitación de parte de la Superioridad Militar* que había actuado e intervenido como árbitro en las maniobras y que daba cuenta sobre el éxito de los ejércitos modernos que, no solamente radicaba en mantenerse a la vanguardia en el material bélico y el empleo inteligente de los recursos, sino que volvía a relevar la importancia de su buen uso y sobre todo, la práctica de la disciplina.

Otras dos lecciones, que se hicieron patente con la movilización, fueron las condiciones y consideraciones que había que tener para con los aviones, en acciones de guerra y el inicio sistemático de peritaje en caso de accidente aéreo que había que realizar, para establecer sus verdaderas causas<sup>50</sup>.

Al año siguiente se darán fortuitamente, las condiciones para establecer un vínculo relativamente permanente entre ambas instituciones. Por vez primera y durante los meses de enero y febrero, ingresarán a realizar una “práctica de oficio”, un grupo de seis estudiantes de la Escuela de Artes y Oficios a los talleres de la Escuela de Aeronáutica, situación que no presentó mayores problemas internos y que diera exitosos resultados, dando así lugar a una solicitud posterior para poder repetir esta experiencia.

<sup>49</sup> Para consagrar indeleble el recuerdo sacrosanto de estas infaustas víctimas, un comité Ad Hoc presidido en aquellos días por el Honorable Senador de la República don Arturo Alessandri, trabajó para erigir un monumento en la ciudad de Molina.

<sup>50</sup> Se abrió en la Escuela de Aviación un “libro de vida” para los aviones, donde se anotarían *las imperfecciones y enseñanzas sufridas* por los aparatos.



**Taller de construcciones y reparaciones de aviones a cargo del Sr. Miguel Cabezas. Se aprecian de blanco, cuatro de los seis estudiantes de la Escuela de Artes y Oficios. (Al extremo derecho de la foto, Miguel Cabezas y a su lado izquierdo, el señor Luis Donoso).**



**Algunos estudiantes de la EAO en el Taller de Mecánica y rectificación de motores (Al centro atrás, Luis Donoso)**

Al mes siguiente, a mediados de marzo de 1916, se efectuó en Santiago el Primer Congreso Panamericano de Aeronáutica, con la participación de los principales países de América. La destacada actividad nació por iniciativa del Aero Club de Chile y se realizó bajo el auspicio del Gobierno de Chile, involucrando conferencias técnicas en la Universidad de Chile y concursos aeronáuticos tanto en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar como en la Escuela de Aeronáutica Militar, en Santiago de Chile.



*Alberto Santos Dumont, leyendo su discurso en la primera sesión de la Conferencia Panamericana de Aeronáutica*



*Alberto Santos Dumont, visitando por primera vez la Escuela de Aeronáutica Militar, lo acompañan entre otros, los tenientes Víctor Contreras, Julio Torres y el señor Carlos Francisco Borcosque*

Entre los participantes más destacados por aquellos días, estaba Alberto Santos Dumont, quien en la oportunidad fuera proclamado como Presidente Honorario del Congreso. En más de una oportunidad, visitó la Escuela de Aeronáutica Militar, donde tuvo especial atención e interés por visitar los Talleres de motores y construcción de aeronaves, y departir con sus encargados.

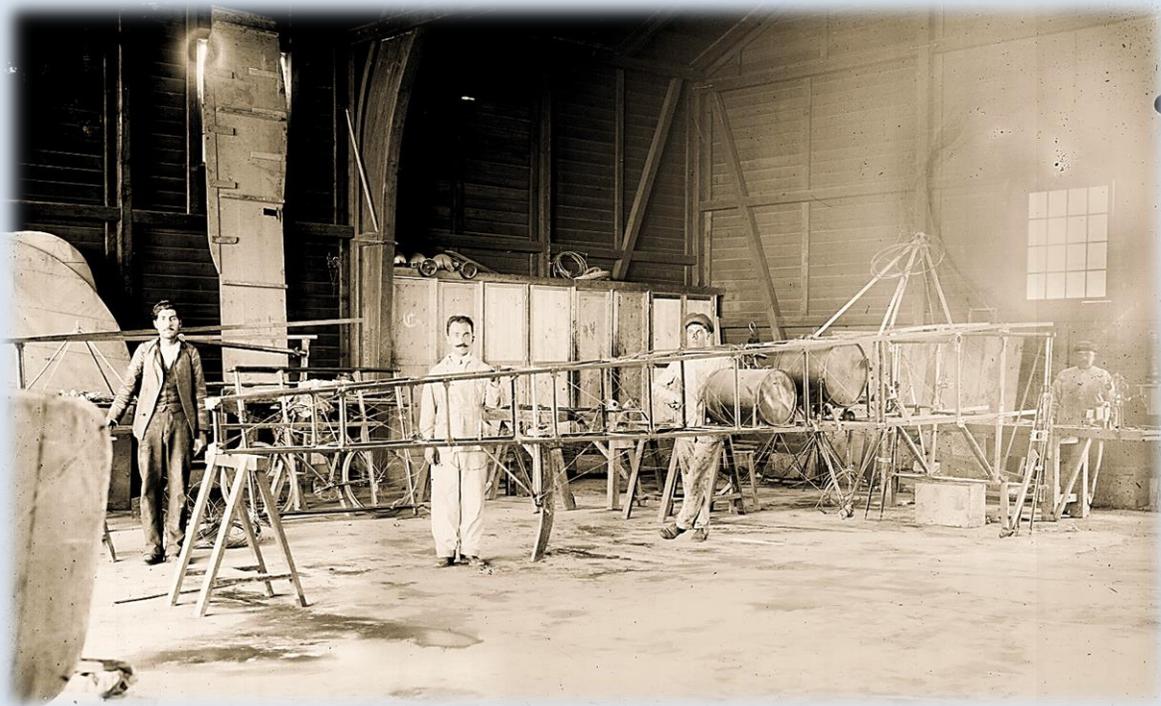
A mediados de este año de 1916, también se cristalizaba un antiguo deseo que había nacido por suscripción popular al interior del Ejército. Este correspondía a construir inicialmente un monumento que perpetuara la memoria del primer mártir de la aviación militar: el teniente Francisco Mery Aguirre en 1914.

Al poco tiempo, y tras recibir algunas donaciones provenientes de algunos de sus camaradas; los nuevos aviadores fallecidos en actos de servicio, fueron gestando un interés común al interior de muchas unidades militares, situación que cambió la intención inicial de recordar a Mery, por un “Monumento de los Aviadores” que recordara a todos los mártires de aviación.

Al respecto, el director de la Escuela de Aeronáutica Militar, coordinaba la construcción de este a través de una licitación y solicitaba a la Escuela de Artes y Oficios, pudiera realizar las tareas de fundición para el cóndor que el escultor italiano Rómulo Tonti, había diseñado y que coronaría la base que se construía al interior del plantel.



Mientras tanto, otro proyecto conjunto también se hacía realidad, cuando el Domingo 17 de septiembre de 1916, se inaugurara con la asistencia del Presidente de la República, la “Exposición de Industrias Nacionales”, organizada por la Sociedad de Fomento Fabril.



*Miguel Cabezas (al centro) en el Taller de Construcción, lugar donde se realizó el “Magallanes”*

En ella habían participado personal de Talleres de la Escuela de Aeronáutica Militar, quienes junto a Miguel Cabezas Soto y personal de la Escuela de Artes y Oficios van a presentar un avión de modelo Blériot, bautizado como “Magallanes”.

Esta Exposición Industrial se realizó en el Pabellón París de Quinta Normal. El avión fue exhibido en el Stand del Estado Mayor del Ejército en el Pabellón Centenario, ubicado al costado oriente de la tribuna presidencial, y que mostraba las grandes industrias chilenas con “carrocerías, fundiciones y fábricas de motores”.

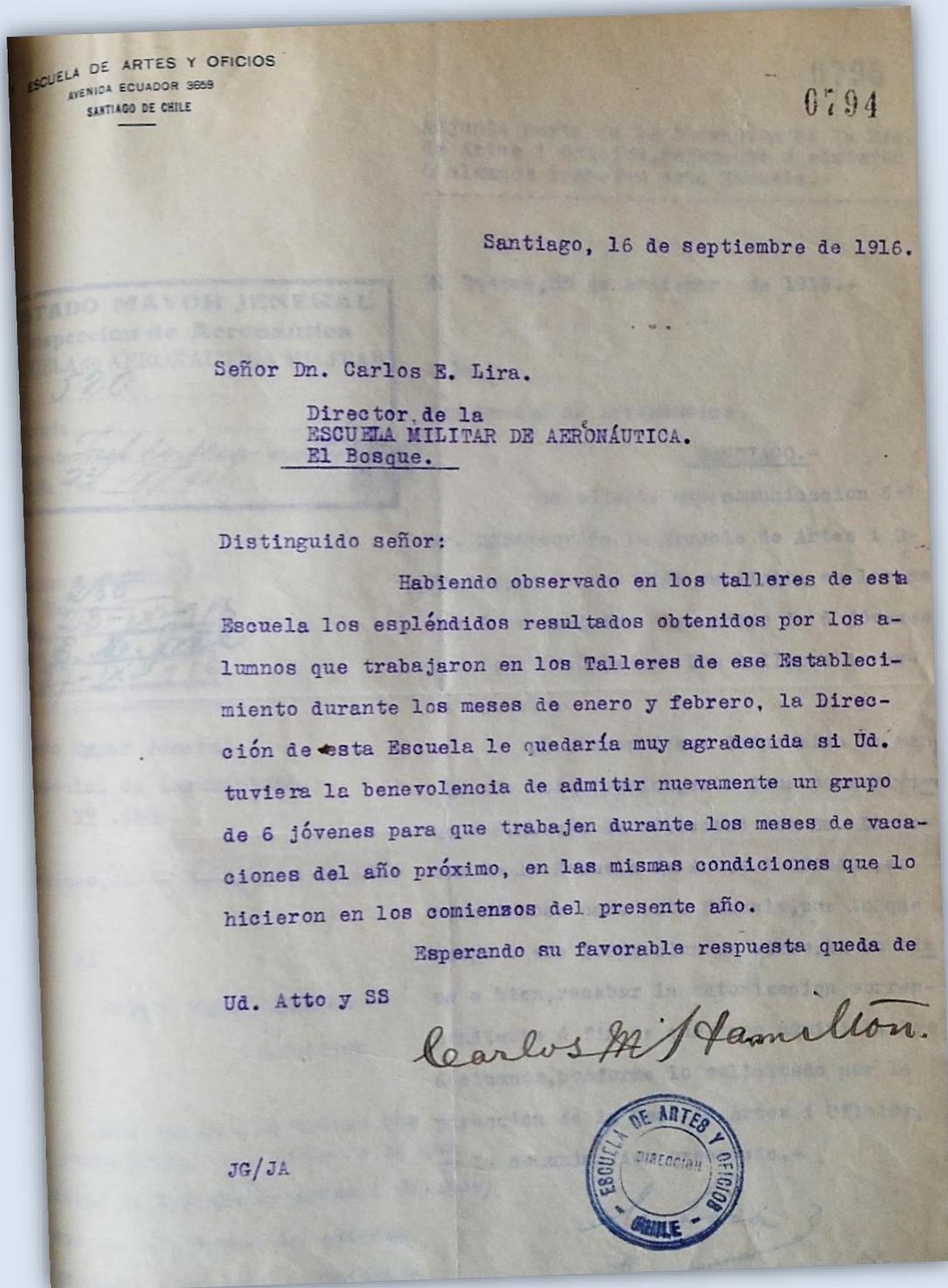


***Personal de Talleres junto al Blériot “Magallanes”, Exposición Industrial.  
Pabellón Centenario. Septiembre de 1916***

En similar fecha, la Escuela de Aeronáutica Militar recibía una solicitud por parte del Director de la Escuela de Artes y Oficios, señor Carlos M. Hamilton, quien solicitaba pudieran recibir un grupo de alumnos, durante las vacaciones de verano, para que se fueran interiorizando con las actividades metal mecánicas de los Talleres de la Escuela de Aeronáutica.

Al respecto, el entonces Inspector de Aeronáutica, Coronel Pedro Pablo Dartnell respondía al oficio que le había enviado el Director de la Escuela, en los siguientes términos: *“Esta Inspección estima que hay conveniencia en acceder a lo que solicita la Escuela de Artes y Oficios, puesto que se ofrece una ocasión de preparar mecánicos de aviación, sin mayor gasto para el Fisco”*.

Finalmente, el Estado Mayor del Ejército, aceptaba el ingreso de seis alumnos para el verano, iniciando las labores en enero de 1917. Algunos de sus nombres han quedado en algunos documentos revisados: **Julio Torres, Guillermo Calderón, Pedro Gutiérrez y Germán Berrios.**



**Copia del documento de solicitud del Director de la EAO a la Escuela de Aeronáutica Militar**

El Bosque, 27 de Octubre de 1916. 0814

El Bosque, 25 de Octubre de 1916.-

DIRECCION DE LA ESCUELA

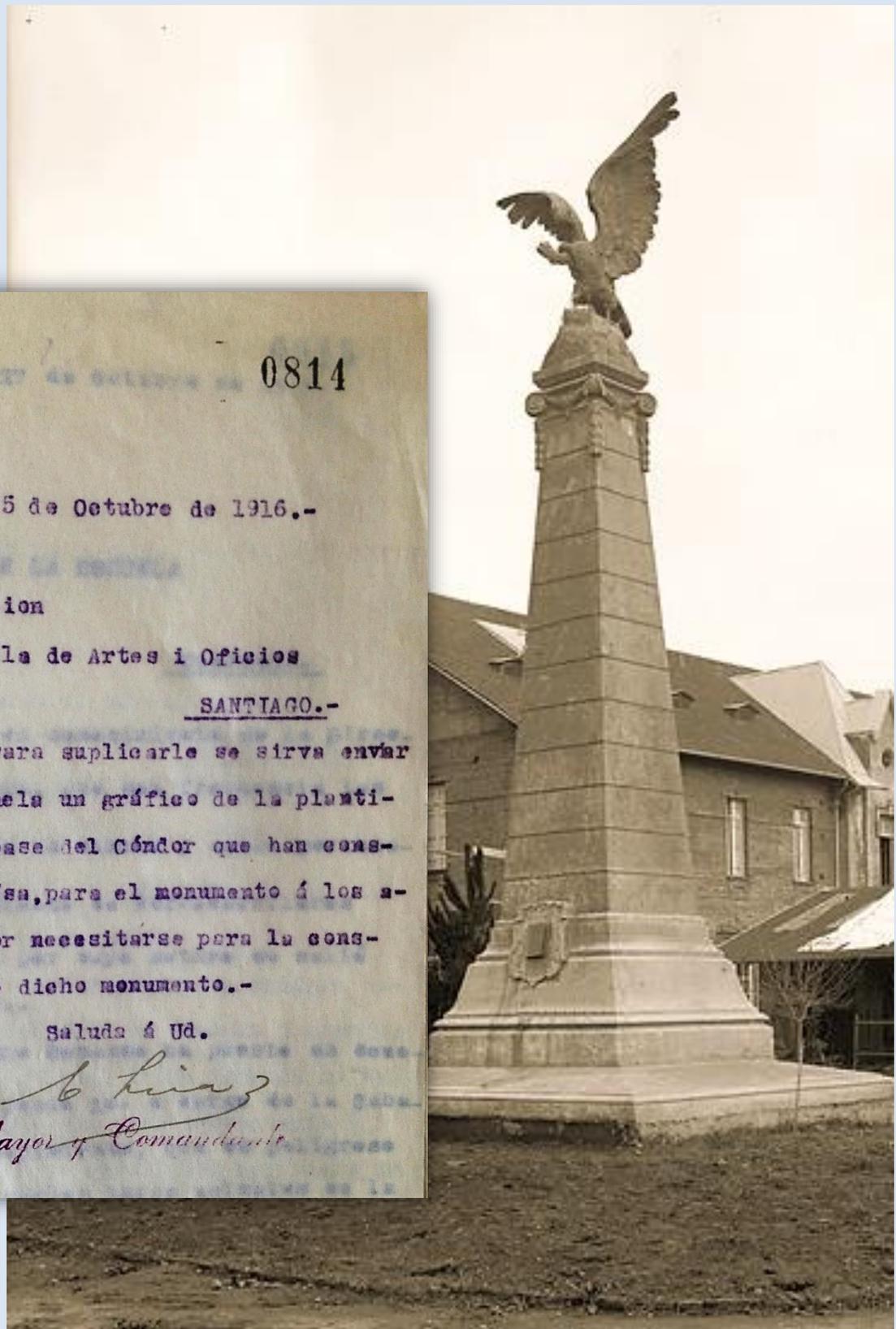
A la Direccion  
de la Escuela de Artes i Oficios

SANTIAGO.-

Para suplicarle se sirva enviar  
á esta Escuela un gráfico de la planti-  
lla de la base del Cóndor que han cons-  
truido en ésa, para el monumento á los a-  
viadores, por necesitarse para la cons-  
trucccion de dicho monumento.-

Saluda á Ud.

*S. Linares*  
Mayor y Comandante



*Documentación respectiva y monumento antes de su inauguración en 1917*

REPÚBLICA DE CHILE  
ESCUELA  
DE ARTES Y OFICIOS  
AVENIDA ECUADOR, 3659  
SANTIAGO

Nº 133.

6817

Santiago, 31 de octubre de 1916.

SEÑOR DIRECTOR:

Tengo el agrado de enviarle el gráfico de la plantilla de la base del Cóndor para el monumento a los aviadores, como me pide en su nota Nº 606 de 25 del presente.

Dios gñe a Ud.

Carlos M. Hamilton

ESTADO MAYOR JENRAL	
Inspeccion de Aeronáutica	
ESCUELA de AERONÁUTICA MILITAR	
Nº...	606
Entrada...	21/10/16
Tramite...	
Salida...	

*Parte de la documentación cursada que da cuenta del apoyo que existió por parte de la Escuela de Artes y Oficios para concretar el Monumento a los mártires de la Aviación Militar*

Mas tarde, en el mes de noviembre de ese año, la Escuela de Aeronáutica militar, recibiría una nueva solicitud del director de la EAO, esta vez con petición de dar las facilidades a un profesor de Mecánica y Máquinas, quien manifestaba su deseo por estudiar todos los motores de aviación, para integrar la materia a futuro.

El Inspector de Aeronáutica a su vez, recomendaba el que le brindaran acceso en la conveniencia de que se pudiera preparar el máximo de personal posible "en los distintos ramos de la aviación". Se trataba del Ingeniero Sr. **Juan Gantes Arestizábal**, distinguido profesional que emigrará más tarde a Estados Unidos de Norteamérica y Venezuela.

Se desconoce cuál fueron los resultados, pero resulta de sumo interés el que existiera temprano interés de estas materias.

Para 1917 y 1918, la presencia de la Escuela de Artes y Oficios, permaneció sólo representada por aquellos que realizaron sus prácticas laborales.



Quizás, una figuración relevante, pero algo tangencial, haya sido la inauguración del monumento a los “Mártires de la Aviación Militar” en abril 1917, donde el trabajo de los diestros operadores de la fundición de esta reconocida corporación, realizaron la magnífica pieza escultórica del cóndor, que corona este imponente y significativo monumento.



A inicios de 1919, uno de los máximos y más antiguos de los exponentes de los egresados de la EAO presente en la aeronáutica chilena, don Miguel Cabezas era sujeto a una manifestación de aprecio y reconocimiento por su asertiva y esforzada labor.

Cabezas era invitado por el Aero Club de Chile, a participar de un acto de honor que esta legendaria organización nacional ofrecía en honor del célebre aviador Dagoberto Godoy y en el suyo.

¿Cuál podría ser el hecho merecía en justicia, este popular homenaje a Cabezas, si por aquellos días en Chile, aún sólo se hablaba del éxito obtenido por Dagoberto Godoy, el pasado 12 de diciembre de 1918?

La concurrida comida realizada en un seleccionado restaurant del Cerro Santa Lucía, donde los pilotos y amigos del Aero Club, ofrecían en honor del aviador Dagoberto Godoy era la oportunidad para celebrar también, los “méritos y cada uno de los desvelos que le cabían al Mecánico, don Miguel Cabezas”, por mantener y poner a punto el avión con que se lograra el éxito de aquella memorable travesía aérea que había vencido la cima de los más altos Andes. Esa noche, la conversación abarcó todos y cada uno de los episodios del cruce de la cordillera, narrada en forma sencilla y amena nada menos que por su gran vencedor, por Cabezas y ayudados por el comandante de la Primera Compañía de Aviación, Capitán Enrique Pérez Lavín.

Al finalizar la velada, y a pedido del Secretario del Aero Club, el propio teniente Godoy hizo entrega al señor Cabezas, de una hermosa medalla de plata, dedicada por la corporación aérea como recuerdo de su colaboración en tan importante hazaña aérea nacional.

*“EL AERO CLUB / DE CHILE A D. / MIGUEL / CABEZAS / DIC. 12 / 1918”*



***Reproducción fotográfica de la medalla otorgada a don Miguel Cabezas Soto  
Lamentablemente, esta única medalla que estaba en posesión de su familia, se extravió hace algunos años  
producto de un robo a la casa de su nieto. (Dios quiera que algún día, vuelva a aparecer).***

### El primer avión de la Escuela de Artes y Oficios

Otro interesante y memorable recuerdo a reseñar y que constituye algo más que una curiosa anécdota en este relato, sea un hecho ocurrido que tenía su base a mediados del mes de mayo de 1918, cuando el Supremo Gobierno de Chile, dada la inquietante situación de falta de material aéreo por la que pasaba nuestra aviación militar debido a los efectos de la primera guerra mundial, resolvió comisionar al Capitán Arturo Urrutia Villareal -de quien ya sabemos se había distinguido en 1913, por ser el primer piloto aviador graduado en Chile-, un oficial de dilatada e impecable trayectoria y condiciones, para que se trasladara a España para recibir un avión Spad con motor Hispano Suizo de 100 HP adquirido previamente por Chile.

Durante su comisión en Europa, el Capitán Urrutia, adquirió para la Escuela de Aeronáutica un biplano Caudron G.3 sin motor (única forma de comprarlo por aquellos días, debido a las restricciones impuestas por la guerra).

En Chile, la operación realizada por Urrutia mereció todo tipo de comentarios y una severa censura por parte “de algunos técnicos”, que declaraban que el material adquirido no servía para nada, induciendo de esta manera, a que las autoridades correspondientes optaran por regalar este avión a la Escuela de Artes y Oficios, para que sus alumnos *realizaran estudios preliminares de mecánica y aviación* con este particular material.

Cabe acotar que para la fecha en que este avión había sido adquirido, sus capacidades, servicios y características estaban plenamente vigentes para cumplir tareas Escuela. Ello lo confirma el hecho que más tarde, en abril de 1921, la cordillera de los Andes fuera vencida por una valiente piloto mujer, <sup>51</sup>con un avión similar a ese y que aún mas, fuera comprado tras el viaje para utilizarlo para una Escuela de vuelo civil.



***Stampilla del correo francés, cuyo diseño recuerda a la valiente aviadora gala, Adrienne Bolland y su avión Caudron G.3 con que realizó su magistral cruce en avión de la Cordillera de los Andes por la parte más alta, desde Argentina a Chile, en 1921.***

<sup>51</sup> Adrienne Bolland, aviadora francesa.(1895-1975)

## Los años que siguieron

Con el tiempo, la exitosa y fructífera trayectoria educativa y social de esta institución, como también la destacada participación de algunos de sus integrantes, ha sido plenamente reconocida en nuestro país.

Dos claros ejemplos de esto, es la designación del 12 de agosto de 1921, para que Cabezas, Donoso y Echeverría integraran la Comisión revisora que recibiría el nuevo material aeronáutico europeo y cuatro años más tarde, el gobierno de Chile, distinguió a través del Decreto Ley N°440 del 20 de marzo de 1925, a dos de sus primeros mecánicos aviadores, como "Fundadores del Servicio de la Aviación Militar".



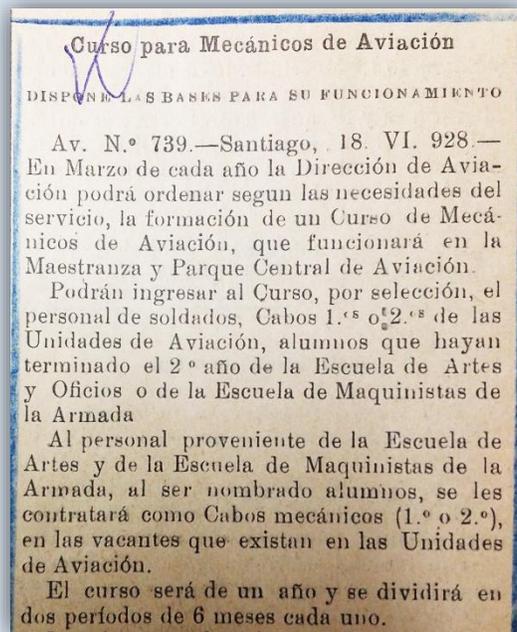
Otros antecedentes muy interesantes y que guardan una estrecha relación entre la EAO con la aeronáutica nacional, es el curioso testimonio que dejara uno de los distinguidos profesores de ese plantel, el Ingeniero don **Enrique Costabal Zegers**<sup>52</sup>, cuando escribiera en sus anotaciones: "Existen planos de 1927, tales como: Elevación fachada, Anteproyecto para **Pabellón de Aeronáutica** «donación de Daniel Guggenheim» que consigna este propósito".

Ciertamente que la eventual evaluación de implementar un Pabellón de Aeronáutica en la EAO constituye aún una atractiva incógnita, más que nada debido a la falta de documentación, pero que cobra un desafío respecto a las intenciones aeronáuticas de la E.A.O. y su interés por especializar a los alumnos en la nueva tecnología aeronáutica, aumentando en forma significativa su contribución al desarrollo científico y tecnológico del país.

En 1928, el interés por especializar a sus alumnos en la nueva tecnología aeronáutica y aumentando permanentemente y en forma significativa su contribución hacia el desarrollo de sus integrantes, se compatibiliza con el interés de la Aviación Militar, que contemplará el incluir alumnos de la EAO a los Cursos para Mecánicos de aviación.

## La Escuela de Artes y Oficios en la Curtiss-Wright de Chile

Otro importante hito aeronáutico nacional, que se cumplió involucrando a la Escuela de Artes y Oficios, fue el establecimiento de una primera fábrica aeronáutica en Chile.



<sup>52</sup> Entre 1918 y 1920, profesor de las Cátedras de Resistencia de Materiales y Máquinas Hidráulicas. Desde 1920 toma el curso de Geometría Descriptiva y en 1923 el de Física.

Los antecedentes de esta fábrica aeronáutica datan de diciembre de 1929, cuando se concretara la firma un contrato para establecer en Los Cerrillos, una filial de la casa estadounidense, el que se logró 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.

Esta aventura empresarial y tecnológica norteamericana en nuestro país iniciaba, como ya se ha indicado, con la firma de un categórico contrato oficialmente suscrito el 14 de diciembre de 1929, en donde se individualizaban temas como lo eran los plazos de construcción, cesión del terreno apropiado, maquinaria, transferencia tecnología y otros que serían de gran utilidad y servicio para el país.

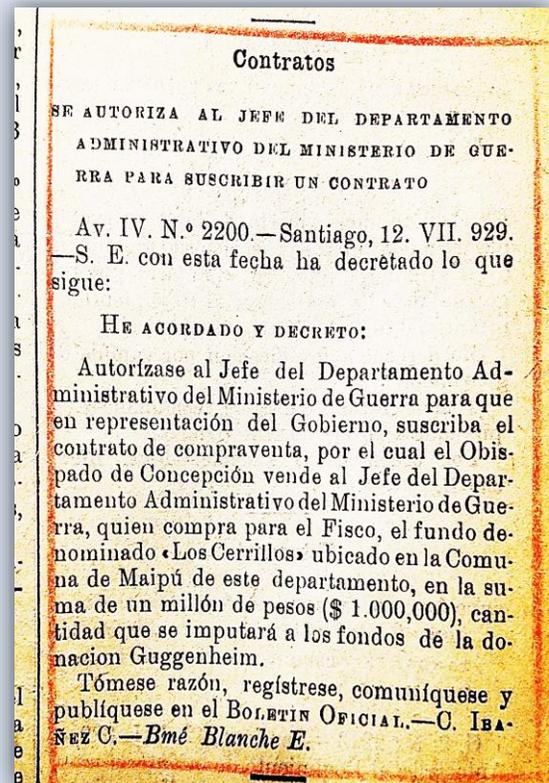
El Gobierno de Chile encargó al Ministro de Defensa Gral. Bartolomé Blanche junto con el comandante Merino Benítez la identificación del lugar donde se instalaría la fábrica y la selección del personal a ser entrenado en las instalaciones de Curtiss - Wright Corporation en los EE.UU.

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 Oficios<sup>53</sup>, 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*

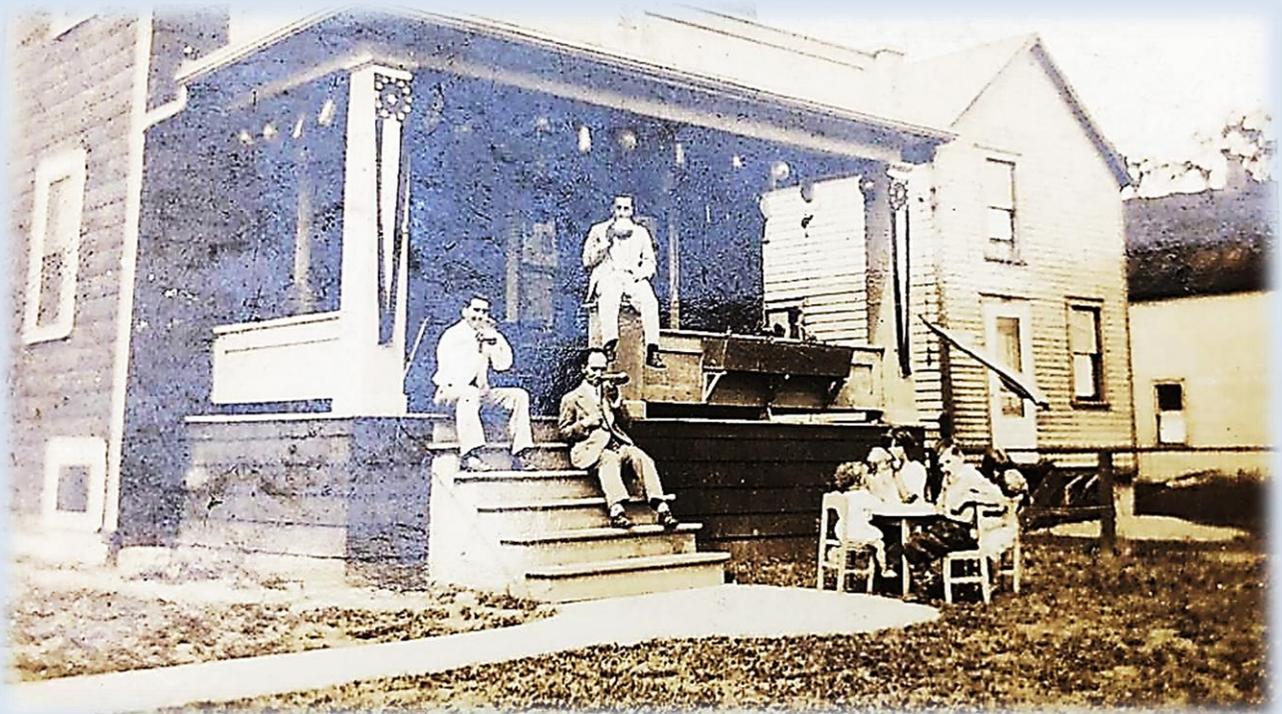
Tras la selección, este grupo de profesionales elegidos preparó su viaje a Buffalo, a donde viajaron a cargo del Ingeniero de la Universidad de Chile, señor Max Flores Álvarez.

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.**

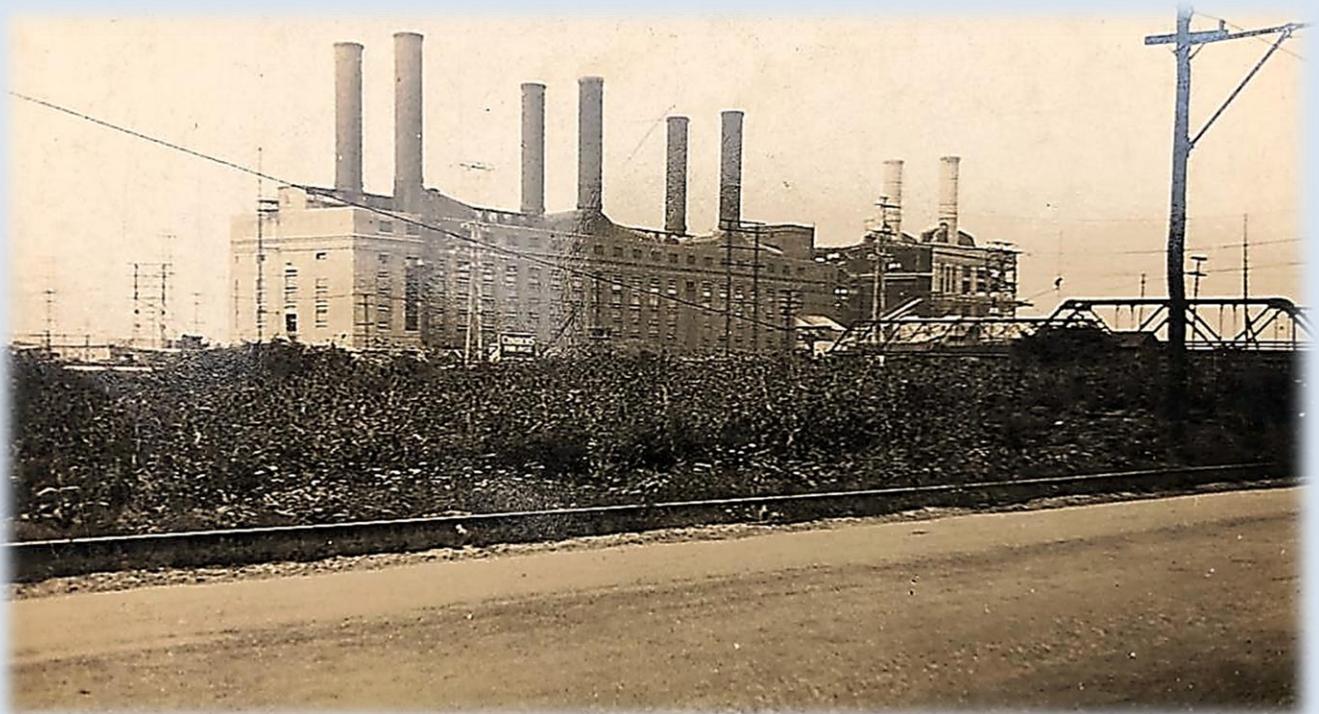
La experiencia para estos jóvenes entusiastas que integrarían la Fábrica Curtiss en Chile, partía al mediodía del 5 de abril de 1930, los seleccionados zarparon desde Valparaíso a bordo del vapor “Santa Rita” de la Grace Line con destino a Nueva York, en donde arribaron el día 27 de ese mismo mes.

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 Sr. Roy Hall, quien se encargó de encontrarles las acomodaciones necesarias y que les resultaran convenientes.

<sup>53</sup> Actual Universidad de Santiago de Chile



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



*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*

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 país<sup>54</sup>.

### La fábrica en Chile

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

## AYER FUE INAUGURADA OFICIALMENTE LA FABRICA DE AVIONES CURTISS - WRIGHT

Asistieron S. E. el Presidente de la República, Ministro del Interior, Subsecretario de Aviación, jefes del Ejército y de la Armada, miembros del Cuerpo Diplomático y personalidades

A las 4.30 de la tarde de ayer se efectuó la inauguración oficial de la fábrica de aviones Curtiss-Wright establecida por primera vez en Chile, y que viene a dar un gran impulso a esta importante industria en nuestro país.

La fábrica se encuentra instalada en un amplio pabellón, con dos auxiliares, todos de fierro, en las inmediaciones del puerto aéreo 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 su inauguración oficial. Entre las numerosas personas anotamos la presencia de altos jefes del Ejército y de la Armada, del Embajador de Estados Unidos señor Oulbertson y del personal de la Embajada de los Secretarios de Guerra, coronel Elias Veloso y de Aviación, comandante don Arturo Merino Benítez; 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 4.25 de la tarde, acompañado del Ministro del Interior, don Carlos Frodden, y de su ayudante comandante don Lezadio Arceña. Fue recibido por el gerente de la Fábrica, señor G. C. Coon y por el representante en Chile, señor Salvador Santuente. Varias brigadas de scout abrieron calle al señor Ibáñez y comitiva, mientras la banda de pitos y tambores tocaba el himno de Yungay.

El Presidente de la República y Ministro de Interior visitaron con todo detenimiento el pabellón principal de la fábrica, como los auxiliares. El señor Santuente también informaba de las diferentes maquinarias que había en funcionamiento. Terminada la visita se ofreció a S. E. Ministros y demás invitados, una copa de champán en el Gasto de los empleados de la fábrica, retirándose instantes después los asistentes.

<sup>54</sup> 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)

Una particular nota recogida por la especializada revista *Chile Aéreo*<sup>55</sup>, 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, 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.*

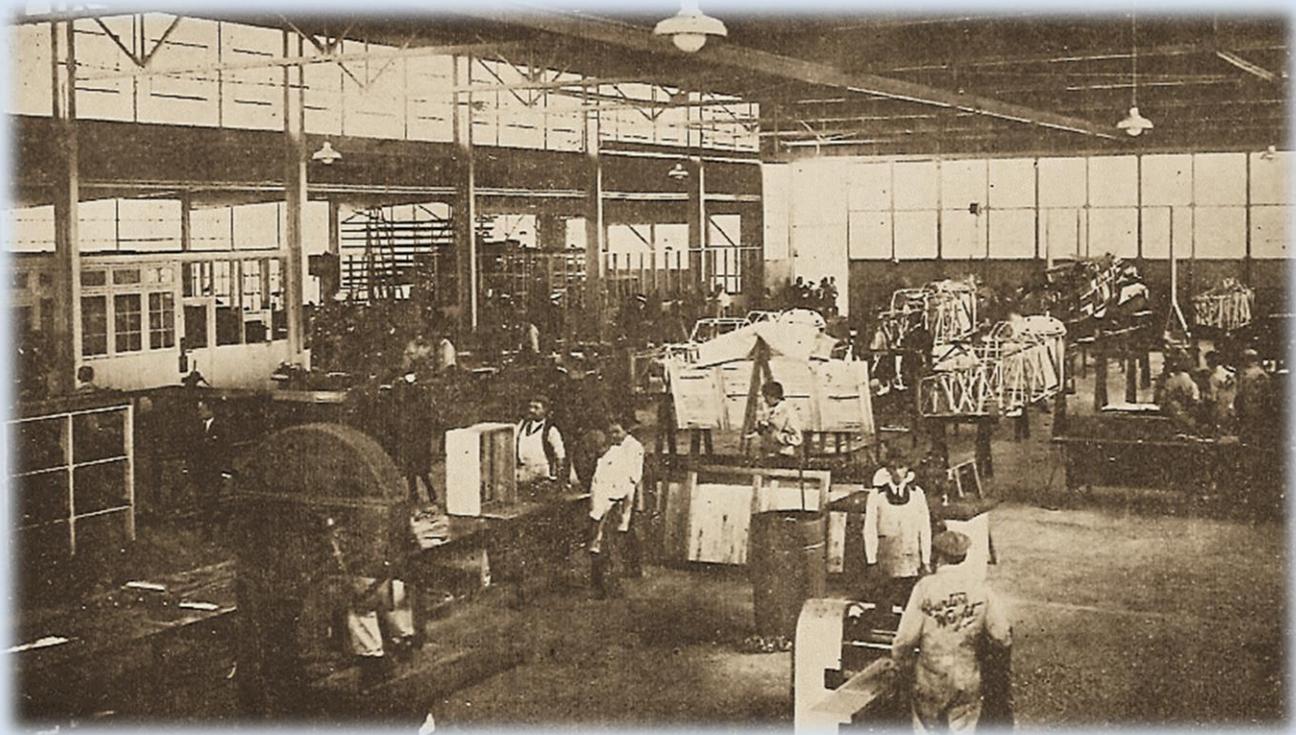
*S. E. el Presidente de la República y Ministro del Interior, visitaron con todo detenimiento el pabellón principal de la fábrica, como asimismo los auxiliares, llevándose una excelente impresión de las instalaciones. Terminada la visita se ofreció a S.E., Ministros y demás invitados, una copa de Champaña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

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



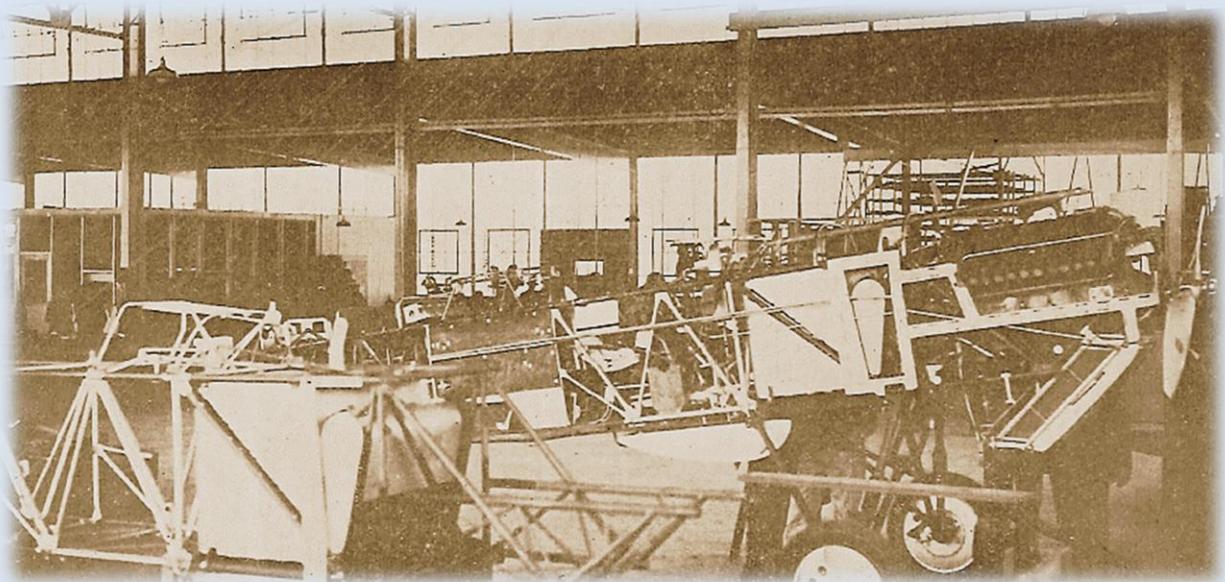
***Fábrica Curtiss-Wright en los Cerrillos, Santiago. (Inaugurada en octubre de 1930)***

<sup>55</sup> Chile Aéreo N°19. Santiago de Chile, noviembre 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 de la E.A.O. 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 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.



*Jefes, personal y representantes de la Casa Curtiss, tras el bautizo de la Fábrica Curtiss-Wright en Santiago, Chile*

ESTABILIDAD PARA EL SPORTSMAN

SIMPLICIDAD PARA LOS ALUMNOS



**TRAVEL-AIR**  
Sport Trainer

Máquina de hermosas líneas y muy barata :- Biplano, biplaza en tandem, de cabina abierta con motor Wright Gipsy, 4 cilindros de 90 HP. :- Decola en 120 metros y su velocidad de crucero es de 200 kilómetros con un consumo de 25 litros por hora :- Radio de acción 900 kilómetros.

**CURTISS - WRIGHT**

EXPORT CORPORATION  
27 WEST 57<sup>th</sup> STREET NEW-YORK CITY

CABLE  
"AEROEXCO"  
ACME CODE

CASILLA 3098  
Aeropuerto LOS CERRILLOS  
SANTIAGO (CHILE)

**CURTISS-WRIGHT :- FABRICA EN CHILE**

*Uno de los múltiples avisos publicitarios de la nueva fábrica en Chile*



*El Ministro del Interior acompañado de otras autoridades, visitan las instalaciones de la fábrica.*

### **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.

Si bien la fábrica Curtiss cerró sus puertas definitivamente a fines del año de 1932, esta continuó 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, a Panagra y también al Club Aéreo de Chile.

Las instalaciones que hoy permanecen en Los Cerrillos, fueron vendidas en aquella época al Gobierno de Chile, posteriormente fueron aprovechadas por LAN Chile y finalmente por la Fuerza Aérea de Chile, donde a partir de 2014, fueron habilitadas gran parte de las instalaciones para albergar el Archivo Histórico institucional.

### **Conclusiones**

Revisados estos primeros años del siglo pasado, donde nuestra aviación le regaló al país alegría y unión, ha resultado interesante y a la vez reconfortante, el poder visualizar y establecer algunos de los vínculos tempranos que la prestigiosa Escuela de Artes y Oficios y sus egresados entregaron para su mejor desarrollo.

La Escuela de Artes y Oficios, no fue solo una entidad educadora y formativa que haya hecho una gran contribución en ámbitos sociales, sino que hizo siempre, un trabajo señero y estructurado, que apoyó el crecimiento del país, muchas veces en la senda de la auto sustentabilidad corporativa, de manera de no gravar al Estado con altos costos, sino más bien aportando a la Nación con trabajo dedicado, prestigio y bienestar.

Hoy en este mes de julio, cuando a 171 años de su creación recordamos algo del laborioso pasado de ese viejo plantel, es justo testimoniar y reconocer en la figura de la Universidad de Santiago de Chile, actual entidad sucesora, todo ese orgulloso pasado de bien que la Escuela de Artes y Oficios, hizo por el desarrollo de nuestra aviación nacional y por la Patria.

### **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía y linkografía consultada:**

Guerra M., Margarita; Gutiérrez M., César; Holguín C. Oswaldo. **Sobre el Perú: Homenaje a José Agustín de la Puente Candamo**. Tomo II. Facultad de Letras y Ciencias Humanas. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 2002

Ossandón B., Carlos; Santa Cruz A. Eduardo. **Entre las alas y el plomo. La gestación de la prensa moderna**. Universidad Arcis/Lom ediciones. 2001.

Traub G. Norberto. **A 105 años de las primeras maniobras militares combinadas, con el arma aérea**. Revista Aerohistoria N°3/2020. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Traub G. Norberto. **The Curtiss-Wright Corporation, filial Chile**. Revista Aerohistoria N°4/2020. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Vega E., M. **Album de la Colonie Française au Chili**. Imprenta y Litografía Franco Chilena. Calle Estado 64. Santiago de Chile, 1904. [https://issuu.com/albedu/docs/album\\_de\\_la\\_colonia\\_francesa/294](https://issuu.com/albedu/docs/album_de_la_colonia_francesa/294)

Zamora, Rosa. **Frondosa creatividad**. Reportaje escrito en El Mercurio de Valparaíso. Viernes 20 de junio de 2008

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

Diario **La Nación**. Sábado 6 de julio de 1940. Pág.11

Semanario **Sucesos** N°546. 20 de febrero de 1913

Semanario **Sucesos** N°550. 20 de marzo de 1913

Semanario **Sucesos** N°654. 8 de abril de 1913

**Historia y Patrimonio de la Universidad de Santiago de Chile**. <http://www.usach.cl/historia-resumen>

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 IAHACH 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

Archivo fotográfico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Archivos personales de los autores.

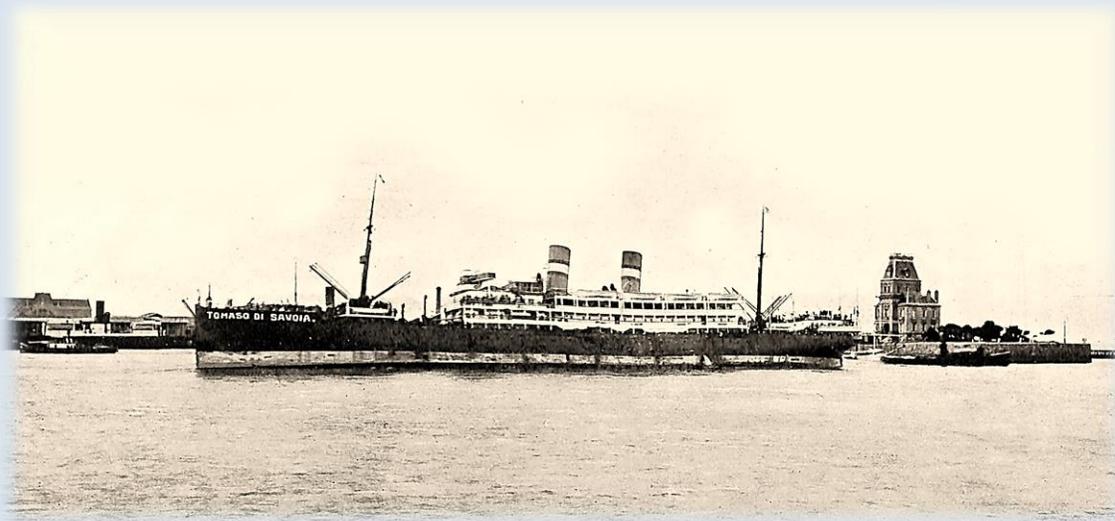
## ALAS ITALIANAS SOBRE LOS ANDES...

Generalmente cuando se escribe sobre historia, razonablemente colocamos el acento en las instituciones y personas; pero sucede a veces que si cambiamos el eje de análisis y nos centramos en el material que protagoniza los hechos, tal vez descubramos que atesoran la posibilidad de descubrir un panorama totalmente distinto al imaginado. Este es el caso del Ansaldo SVA 5 N/S 12221.



*Ansaldo SVA 5 N/S 12221<sup>56</sup>*

Finalizada la gran guerra, el jueves 13 de marzo de 1919 a las 15:20 amarró en el puerto de Buenos Aires el vapor *Tomaso di Savoia* que traía la primera delegación de militares europeos que visitó la Argentina. Se trataba de la 350ª *Squadriglia* y entre las autoridades se encontraba el Ministro de Italia Sr. Víttoe Cobianchi. Fue recibida por una multitud y cumplidos los trámites iniciales fueron llevados al Plaza Hotel, allí se les brindó una recepción de la que participaron autoridades civiles y militares.



*Vapor Tomaso di Savoia, entrando a la Dársena Norte en Buenos Aires. 1916*

<sup>56</sup> Revista *Del Touring Club* N° 13. Agosto de 1920.



*Agasajo en el Plaza Hotel. De Marchi Scaroni, De Luca<sup>57</sup>*

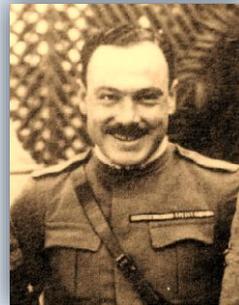
La subunidad del ejército estaba al mando del veterano de guerra Barón Antonio de Marchi, contaba con tres escuadrillas: dos terrestres respectivamente al mando de los Capitanes Enzo Giovanardi y Gustavo de Luca que se instaló en el aeródromo militar de El Palomar; y una tercera aeronaval al mando del Alférez de Navío Luigi de Riseis que se instaló en una propiedad cedida por De Marchi en San Fernando. Los efectivos superaban el centenar de hombres entre pilotos, maestranzas, mecánicos y soldados y una significativa cantidad de material aeronáutico, equipos de apoyo y hangares de campaña de última generación.



*Antonio de Marchi*



*Enzo Giovanardi*



*Gustavo de Luca*



*Luigi de Riseis*

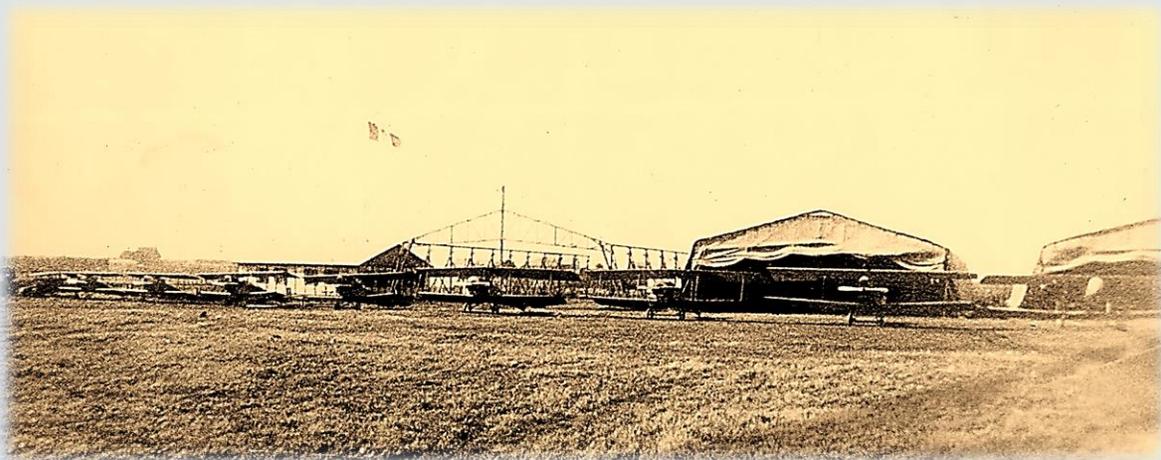
Los integrantes de la Misión Militar Italiana, además de transferir conocimientos a sus pares del Ejército y la Armada Argentina, protagonizaron una significativa cantidad de vuelos notables para la época.

<sup>57</sup> Revista *Fray Mocho* Nº 382. 19 de agosto de 1919.



*Oficiales de la Misión Militar Italiana con De Marchi<sup>58</sup>. 1919*

El material de la misión italiana llegó en marzo, y luego, el 10 de abril se efectuó la presentación oficial en El Palomar, donde se instalaron cuatro hangares de campaña tipo Varese y dos barracas en el cual alojaron 32 aviones Ansaldo A.1 *Balilla*, SVA 5, Fiat R-2, Caproni, Aviatik, Farman 40, talleres y otras instalaciones auxiliares. El primer vuelo de demostración lo realizó el Tte. Locatelli a bordo del biplano de caza Ansaldo A.1 *Balilla* A1.16663.



*Instalaciones de la Misión Militar Italiana en El Palomar, Se aprecian, además de la bandera del destacamento, 1 F-40, 1 A-1 Balilla, 2 SAML Aviatik A-3, 1 Fiat R-2 y 3 Ansaldo SVA con hangares de fondo. 1919*

<sup>58</sup> Revista AVIA. Diciembre de 1937.



*Teniente Locatelli con el Ansaldo A.1 Balilla A1.16663 en El Palomar*

### **Antonio Locatelli**

Como parte del núcleo de veteranos pilotos de combate llegó el Teniente aviador militar Antonio Locatelli, que por entonces acreditaba importantes hazañas en misiones de combate y arriesgadas incursiones sobre territorio enemigo.

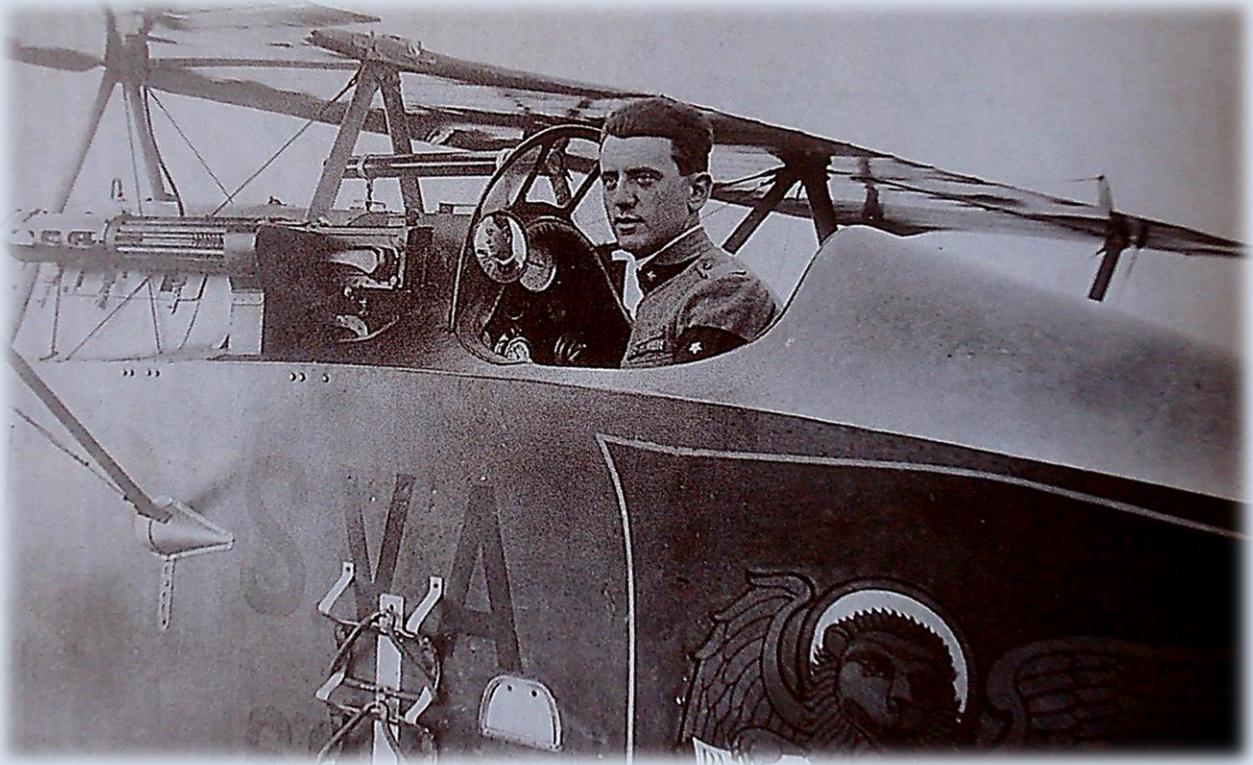
Nació en Bérgamo el 19 de abril de 1895, era hijo de Samuel Locatelli y Anna Gelfi y se crió en bajo modestas condiciones económicas. En 1908 ingresó en el Instituto Industrial de Bérgamo de donde egresó cinco años más tarde especializado en electromecánica, al tiempo que desarrollaba con su hermano Carlo la pasión por el alpinismo<sup>59</sup>. Su primer trabajo fue en las instalaciones que Ansaldo tenía en la localidad genovesa de Cornigliano donde en poco tiempo fue promovido como Jefe Técnico de la planta.

Estallada la primera guerra mundial, en 1915 fue incorporado batallón de aviadores del ejército italiano estacionado en el aeródromo de Malpensa donde se graduó como piloto militar. A su egreso, se

---

<sup>59</sup> En 1920 fue nombrado presidente del Club Alpino Italiano (CAI) de Bérgamo.

incorporó al escalafón de suboficiales hasta alcanzar el grado de Teniente el 2 de diciembre de 1916. Locatelli totalizó unas 523 misiones de combate principalmente de reconocimiento y bombardeo. Entre sus vuelos más notables podemos citar una incursión aérea de reconocimiento desarrollada el 21 de mayo de 1918 por la Escuadrilla 36 con el Teniente Francesco Ferrarin sobre la planta de dirigibles Zeppelin en Friedrichshafen; y la incursión realizada sobre Viena desarrollada el 9 de julio de 1918 formando parte de la escuadrilla 87 *Serenissima*, al mando del polifacético Capitán Gabriele D'Anunzio (1863-1938).



*Teniente Antonio Locatelli a bordo del Ansaldo SVA 5 N/S 6840 de la Escuadrilla 87 Serenissima, 1918<sup>60</sup>*



*Ansaldo SVA 5 de la Escuadrilla 87 Serenissima<sup>61</sup>*

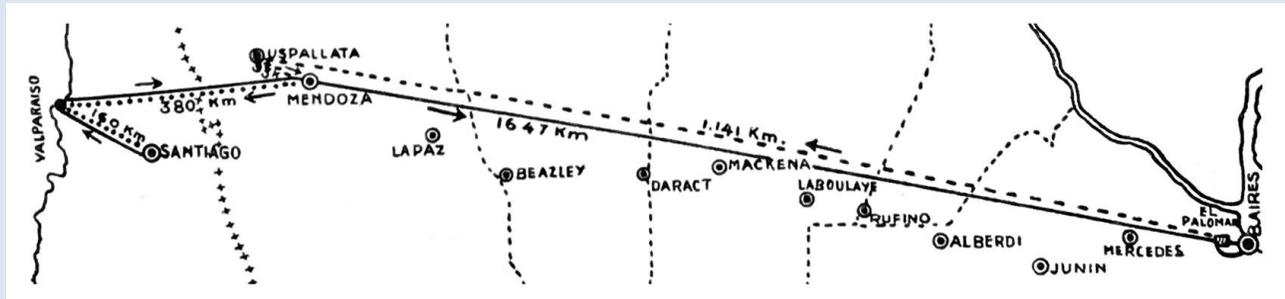
<sup>60</sup> ALEGI, Gregori. Ansaldo SVA 5. Windstock Datafile N° 40. Albatros Productions Ltd. Gran Bretaña. Mayo de 1993

<sup>61</sup> Recuperado de Internet de: [http://img.wp.scn.ru/camms/ar/1266/pics/174\\_1.jpg](http://img.wp.scn.ru/camms/ar/1266/pics/174_1.jpg)

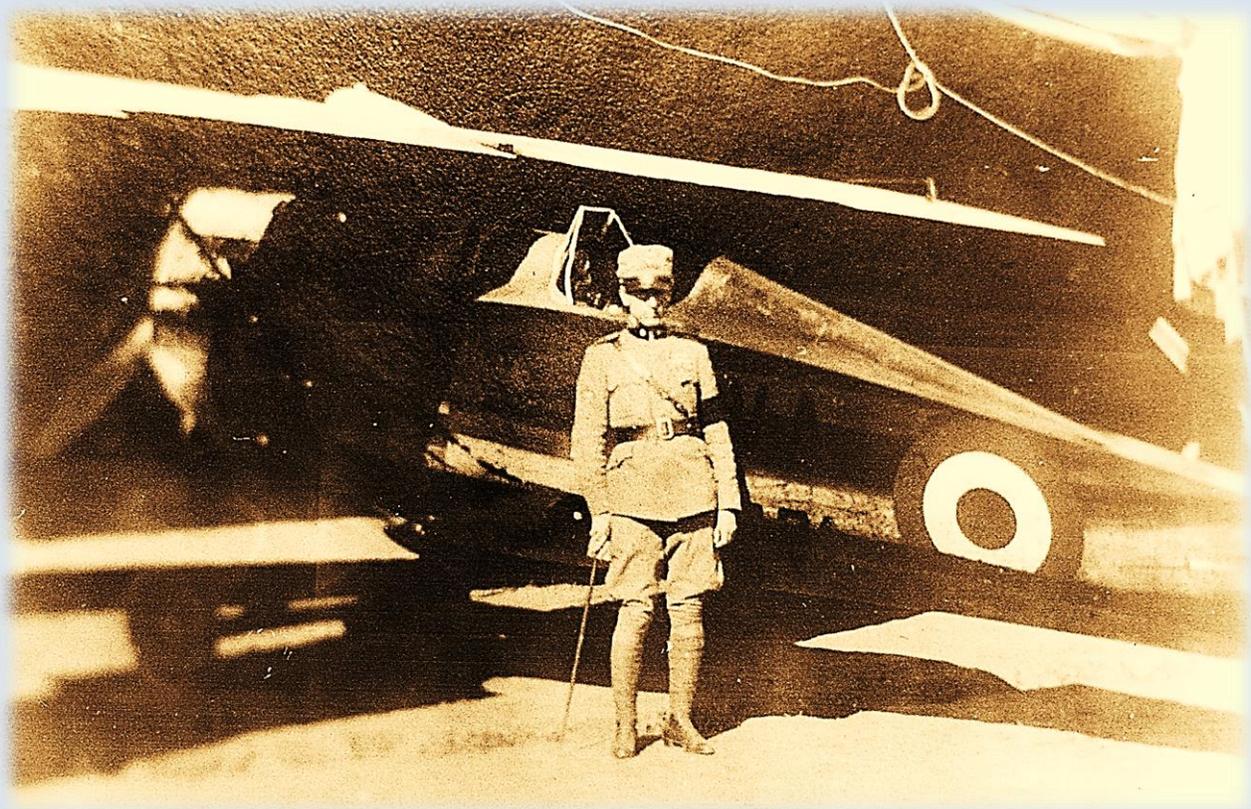
El 7 de enero de 1936 se reincorporó al Ejército para participar en el conflicto armado entre Italia y Etiopía. El 26 de junio de 1936 inició un reconocimiento en busca de campos de aterrizaje. Al aterrizar en Lechemti los integrantes de la escuadrilla fueron atacados, capturados y ejecutados. El Fallecimiento de Locatelli fue reportado el 27 de junio.

### Vuelo a Chile

Como parte de la larga lista de vuelos memorables, planificó un raid desde El Palomar a Santiago de Chile y Valparaíso que inició el 22 de julio de 1919 a bordo del caza Ansaldo SVA 5 N/S 12221.



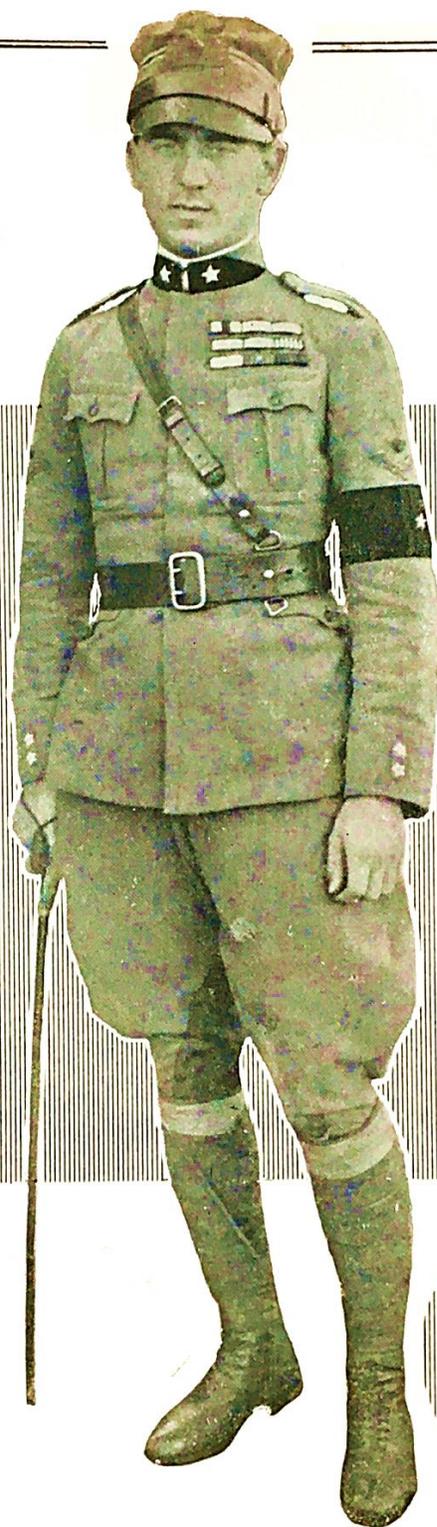
*Recorrido de Locatelli travesía de los Andes<sup>62</sup>*



*Teniente Locatelli delante del Ansaldo SVA 5 12221*

<sup>62</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 1087. 2 de agosto de 1919.

LA TRAVESIA  
DE LOS ANDES EN  
AEROPLANO



Teniente  
A. Locatelli,  
que en un magnífico  
vuelo traspuso las  
cumbres andinas  
aterrizando en  
Chile

*Teniente Locatelli*<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Revista *Mundo Argentino*. 1919.



+

***Izquierda: Locatelli trabajando sobre el motor de un Ansaldo SVA, probablemente el 12221<sup>64</sup>. Derecha: En el aeródromo de El Palomar probablemente luego del acto de entrega del brevet de Aviator Militar otorgado por el Ejército Argentino por el doble cruce de Los Andes<sup>65</sup>***



**Vistas tomadas de la Cordillera de los Andes por el teniente Locatelli, cedidas gentilmente por el valiente aviador.**

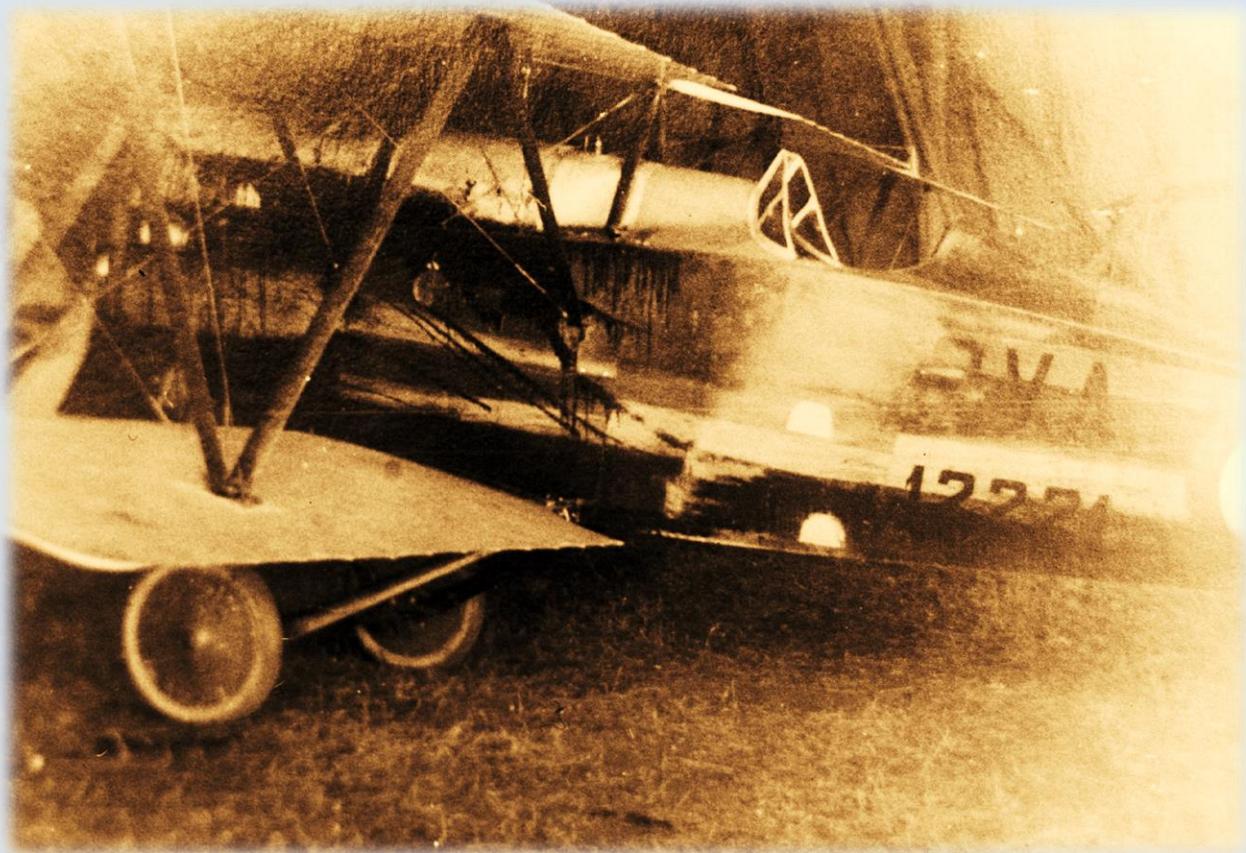
FOTS. DE VARGAS.

***Fotografía tomada por Locatelli durante el cruce de Los Andes<sup>66</sup>***

<sup>64</sup> Revista *El Gráfico*. 30 de abril de 1921.

<sup>65</sup> Boletín Militar Nº 5377. 8 de agosto de 1919. Recuperado de Internet de: <https://www.cultura.trentino.it/Fotografia-Storica/ANTONIO-LOCATELLI-DOPO-LA-CONSEGNA-DI-MEDAGLIA-AL-VALOR-MILITARE-DA-PARTE-DEL-COMANDANTE->

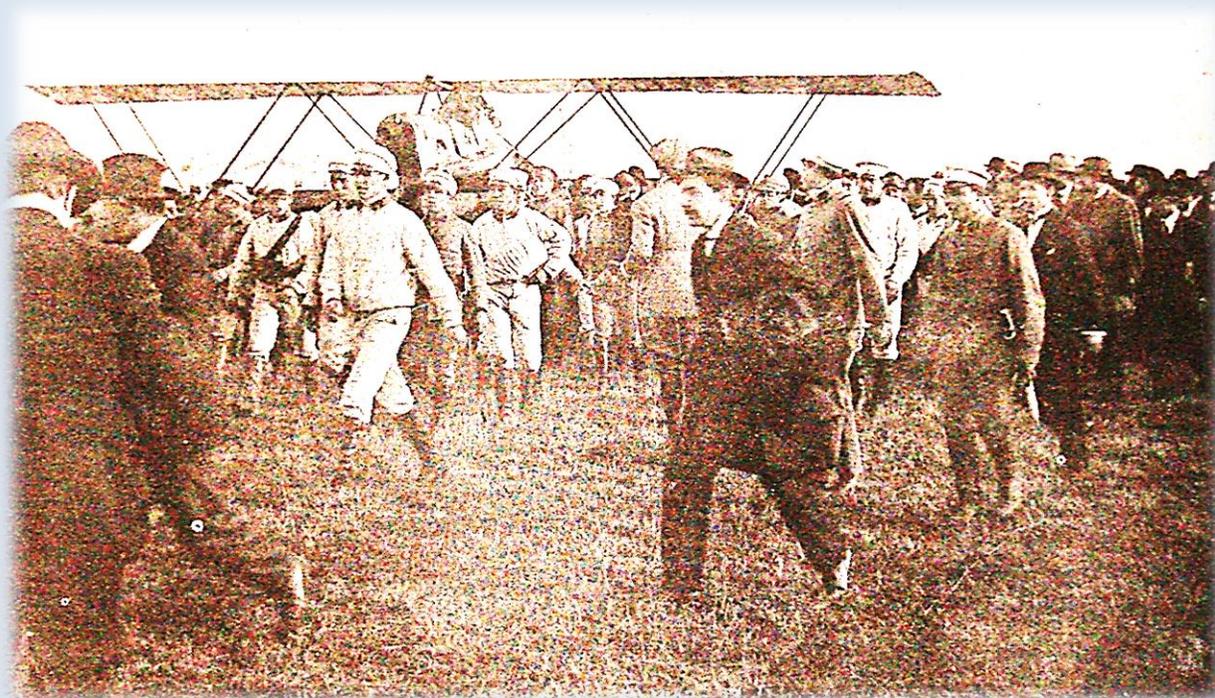
<sup>66</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 1087. 2 de agosto de 1919.



*Ansaldo SVA 5 12221 en Valparaíso, nótese la importante pérdida de aceite del motor, que según parece y a juzgar por las fotografías del avión en las diferentes etapas parece haber sido un problema recurrente. 1919*



*Ansaldo SVA 5 12221 empleado por el Tte. Locatelli para el vuelo Mendoza-Viña del Mar-Santiago de Chile. 1919*



*Locatelli en el Palomar luego de la llegada de Chile<sup>67</sup>*



*Teniente Locatelli en el Palomar luego de la llegada de Chile<sup>68</sup>*

<sup>67</sup> Revista *Mundo Argentino*. 1919.

<sup>68</sup> Revista *Mundo Argentino*. 1919.



Los ministros: de Italia, com. Cobianchi; de Relaciones Exteriores, doctor Honorio Pueyrredón; de la Guerra, doctor Julio Moreno, con el teniente Locatelli, jefes del ejército y otros aviadores italianos, después de la interesante fiesta de confraternidad realizada en el Palomar.

*Travesía de los Andes del Teniente Locatelli<sup>69</sup>*

HOMENAJE AL TENIENTE LOCATELLI EN EL TIGRE



Después del banquete con que, a iniciativa del Aero Club Argentino, se obsequió en el Tigre, al teniente Locatelli. En la terraza del Tigre Hotel: el prestigioso piloto italiano, en compañía de los señores barón Antonio De Marchi, ingeniero Alberto R. Mascias, teniente argentino Luis C. Candelaria, Rodolfo Rumbado, del Rowing Club Argentino; Julio A. Noble y Ernesto Escobar Bavio, cronistas deportivos de "La Nación", D. M. Finasco y doctor Rolleri.

*Homenaje a Antonio Locatelli en el Tigre Hotel luego del cruce de la cordillera<sup>70</sup>*

<sup>69</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 1087. 2 de agosto de 1919.

<sup>70</sup> Revista *Fray Mocho* N° 381. 12 de agosto de 1919.

# La travesía de los Andes

Breve historia de anteriores tentativas.

## La hazaña del teniente Locatelli.

"El abismo atrae" dice un proverbio muy vulgar, y el axioma se presenta como una verdad evidente, ante la proeza que el hombre va realizando paso a paso, hasta llegar a afirmar que nada en este mundo es imposible de realizar, y que cuanto más grande es el peligro a salvar, mayores son sus ansias por vencerlo.

He ahí una prueba palpable en el vuelo a través de los Andes. La cordillera, con sus moles de granizo, cubiertas de nieve, las montañas heladas, batida por los fuertes vientos, ha constituido desde tiempos atrás un encarnizado enemigo de los aviadores, no solo argentinos y chilenos, sino también para muchos aviadores de América y Europa. Y al tratar de vencerlo triunfaban algunos y cayeron vencidos otros.

Primero Jorge Newbery fué quien planeó en forma el proyecto de esa travesía en globo, para abandonarlo después y pensar en el aeroplano. Recuérdase así su viaje a Europa a fin de adquirir el aparato adecuado para la empresa, un Morane-Saulnier de 80 HP. y su muerte trágica durante uno de sus vuelos de entrenamiento en el campo de los Tamarindos (Mendoza).

Después Clodomiro Figueroa, un aviador chileno, es el segundo que en su propósito de proseguir la obra inconclusa del infortunado volador argentino, efectuó varias tentativas, pero sin resultado alguno, por sufrir en unas de sus ascensiones un accidente que estuvo a punto de costarle la vida.

Después surgió el ingeniero Alberto Mascías, quien se vió también impotente ante las furias de la naturaleza. A Mascías le siguieron Zanni, quien, corrió la mis suerte de aquel colega argentino, hasta que el 24 de Junio de 1916, flameaba por primera vez sobre los macizos andinos la bandera argentina, paseada por los por los aeronautas Eduardo Bradley y el capitán Angel María Zuloaga, a bordo del globo Eduardo Newbery.

Llegó así el 13 de Junio de 1918, cuando el teniente Luis Candelaria marcaba la iniciación de las sucesivas travesías en aeroplano con la memorable ascensión de Zapala a Cunco, para ser imitado el 12 de Diciembre del mismo año por el

teniente chileno Dagoberto Godoy. Pocos meses después, el 5 de Abril de 1919, el teniente Armando Cortínez, también del ejército chileno, seguía la línea trazada por su colega Godoy, aterrizando después de un majestuoso vuelo sobre el Tupungato, en las cercanías de Mendoza, para regresar pocos días después por la misma vía aérea hasta su tierra nativa.

Y por último, los aviadores Pedro Zanni, Antonio Parodi y Renjamín Matienzo la intentaron sin éxito alguno, pereciendo en esas heroicas ascensiones el malogrado Matienzo.

Este resumen de tentativas y pruebas más o menos halagüeñas, darán una idea del significado de la proeza que acaba de anotarse el aviador italiano teniente Antonio Locatelli, de la misión aeronáutica italiana, actualmente de visita en nuestro país. Locatelli, con su viaje a través de los Andes, acaba de anotar su nombre en la lista gloriosa de los triunfadores en esa lid, y vengar a los que sucumbieron en su holocausto. Y el bravo oficial italiano, no sólo ha vencido los picachos andinos, sino también ha unido en un vuelo, con una sola etapa en Mendoza, ambas márgenes de los océanos Atlántico y Pacífico. El vuelo ha sido colosal y por su magnitud, significa el mayor que se haya realizado, no sólo en este país sino también en es-

ta parte de América. Ha recorrido 1400 kilómetros aproximadamente a bordo de su biplano S. V. A. de 220 H. P., y no satisfecho con esa proeza se propone repetir su hazaña, regresando a esta patria desde la capital santiaguina por la misma vía aérea, y seguramente su nueva proeza haya sido realizada cuando este artículo aparezca.

Ha repetido así en pleno suelo argentino el bravo oficial italiano aquella hazaña que le valiera el título de héroe, volando como "joven león de guardia", según la expresión d'annunziana, en su "raid" sobre Viena.

Locatelli salió de Santiago de Chile, a las 8.15 de la mañana y dirigiéndose hacia Valparaíso, ha tendido en las mismas costas del Pacífico el hilo invisible del espacio que había de terminar solo en las mismas márgenes del Plata, 7 horas y 25 minutos después de su partida.

Ha empleado un biplano S. V. A. de 220 H. P., aparato sólido y veloz que ha participado desde su construcción, que data del año 1917, en numerosos e importantes "raids", citándose especialmente el vuelo sobre Viena el 9 de Agosto de 1918, saliendo desde la ciudad de Padova en la escuadrilla "Serenissima" al mando de Gabriel D'Annunzio.

## EL RECORD SUDAMERICANO DE ALTURA

En la mañana del 9 del corriente, el aviador chileno sargento José del Carmen Ojeda, logró elevarse hasta 7.188 metros, batiendo así el record sudamericano de altura.

El piloto lanzóse al vuelo desde el aeródromo de Lo Espejos, dirigiéndose hacia Santiago y luego erfiló hacia la cordillera, tomando altura.

Pasada más de una hora de la partida, y como no regresara, se despachó del aeródromo al sargento Soto en busca de su compañero, pues se temía le hubiera ocurrido un accidente. Momentos después,

cuando regresaba el explorador sin mayores noticias, se vió sobre el campo de aviación un punto negro que se movía en el espacio. Los presentes veían con emoción el brusco descenso, creyendo ocurriría un terrible accidente; pero fué evitado gracias a la sangre fría y la pericia del sargento Ojeda y a la buena calidad del aeroplano.

El aviador, explicando el accidente, se explicó en esta forma: "Cuando salí de la escuela, me convencí que el aparato funcionaba con una precisión extraordinaria, obedeciendo dócilmente. Muy pron-

(Continúa en la página 59)

Locatelli, travesía de los Andes<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Revista Aviación y Automovilismo. 1920.

## UN AVIADOR ITALIANO INTENTA AYER HACER EL RAID B. AIRES-VALPARAISO

**En un Spa de 220 H. P. sale de la capital argentina a las 7.50 de la mañana y enfrenta Mendoza a la 1.38 de la tarde**

**A causa de un fuerte temporal de nieve y viento, regresa desde Uspallata en dirección a Mendoza, donde esperará que se mejore el tiempo para proseguir su raid**

En el día de ayer se intentó un gran raid Atlántico - Pacífico de parte del aviador italiano, teniente Locatelli.

Gran interés despertó en el público, de nuestra capital la noticia del gran raid, que se proponía efectuar este aviador.

La personalidad del aviador que lo intentaba, demostrada por sus pericias en la aviación europea y su hermosa y valiente actuación como aviador de la flotilla italiana que encabezada por D'Anunzio, voló sobre Viena, repartiendo proclamas, hacía predecir un franco éxito en la magna empresa que afrontaba en esos momentos.

El aviador Locatelli, piloteaba en su raid una espléndida máquina Spa de 220 H P, capaz de volar sin aterrizar la gran distancia de 1.500 kilómetros.

Desde El Palomar hasta Valparaíso, puntos de partida y de llegada para el gran raid que intentaba el aviador italiano, hay una distancia de 1.410 kilómetros, que

Locatelli creía poder cruzar sin necesidad de un aterrizaje.

El aviador partió de El Palomar a las 7.50 de la mañana de ayer en dirección a la Cordillera andina.

Atravesó sin novedad la extensa pampa argentina hasta enfrentar Mendoza, donde se le vió pasar a la 1.38 de la tarde. Había empleado desde Buenos Aires hasta Mendoza, solamente el tiempo de 4 horas 48 minutos.

Desde esta ciudad se le vió perderse entre los cordones cordilleranos, volando a gran altura.

El aviador continuó, en seguida, hacia Uspallata, donde reinaba en esos momentos un fuerte temporal de nieve y viento.

Imposibilitado para continuar su raid, tuvo que regresar a Mendoza y aterrizó en Lagunitas, declarando que era inútil intento atravesar la Cordillera en esos momentos de tempestad.

Se cree que el aviador Locatelli continúe hacia Chile en cuanto mejore el tiempo en la Cordillera.

### *Vuelo del Teniente Locatelli a Valparaíso<sup>72</sup>*

De regreso en El Palomar el 7 de septiembre inició con el mismo biplano un raid a Río de Janeiro que se interrumpió vuelo en Tijuca (Florianópolis) al romper uno de los planos del avión en un aterrizaje de emergencia.

<sup>72</sup> Diario La Nación. 23 de julio de 1919. Archivo Norberto Traub Gainsborg.

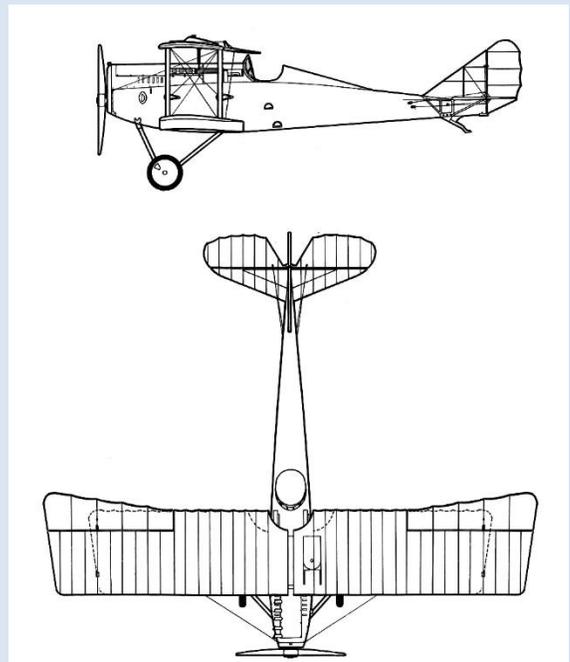
Al regresar a Italia en diciembre de 1919 fue destinado a la base de Centocelle en a Roma. En enero de 1923 inició un viaje de meses a Egipto, India (donde escaló el Himalaya), China y Japón, allí realizó una ascensión al Fujiyama (3776 m) luego viajó a los Estados Unidos regresando luego a Italia.

### En Ansaldo SVA 5 N/S 12221

El modelo SVA 5 era un veloz monoplaza de combate que poseía un motor marca SPA, Sociedad Piemontesa Automovilística, de 6 cilindros en línea refrigerado por líquido, de 220 hp traccionado por una hélice Ratier de 2.55 m de diámetro.

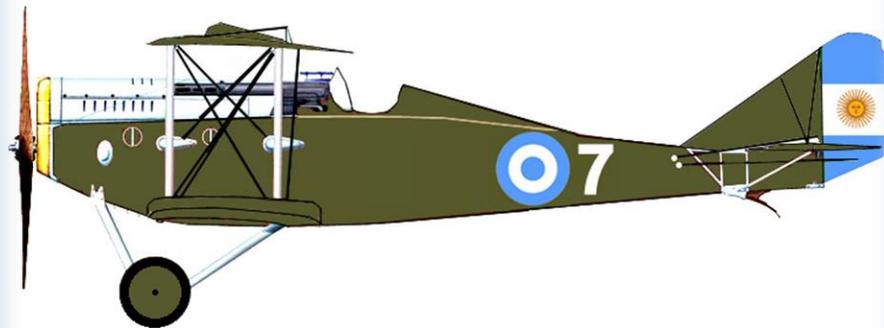
La fabricación del prototipo se inició en 1916, y el primero de serie (6755) fue librado al servicio el 21 de agosto de 1917 en la 91ª Escuadrilla de Caza del Ejército Italiano. Su excepcional rendimiento fue evaluado por otras fuerzas, uno de ellos fue el Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica (USAAC) que dispuso de un SVA5 y un SVA 10 y la US. Navy que habría evaluado cinco ejemplares de caza y reconocimiento en el campo McCook a mediados de 1917.

Ficha Técnica	
Largo (m)	8.13
Alto (m)	2.80
Envergadura (m)	9.18
Superficie alar (m <sup>2</sup> )	26.90
Peso vacío (kg)	665
Carga útil (kg)	310
Peso máximo de despegue (kg)	975
Alcance (km)	900
Autonomía (hs)	4:00
Velocidad de crucero (kms)	116
Techo de servicio (m)	7000
Tripulación/Plazas	1
Planta de poder:	1 SPA 6A de 220 hp.



En el Ejército Argentino, el primero de ellos fue donado por la delegación aeronáutica militar italiana que visitó nuestro país para brindar su experiencia de la contienda bélica recién terminada.

El 10 de septiembre de 1919 en ocasión del cierre oficial de actividades el Teniente Enrico Burzio formalizó la entrega a la Escuela de Aviación Militar del material Ansaldo SVA 5 y SVA 10 con su respectivo armamento (Ametralladoras Vickers cal 7.7 mm). A partir de 1921 se dieron de alta unas veinte aeronaves que integraron la 1ra y 2da Escuadrilla de Caza del Grupo Nº 1 de Observación y la Dirección de Aeronáutica Civil.



*Ansaldo SVA 5*

### Historial recopilado del avión en Argentina

**22JUN19:** Raid El Palomar. Bahía Blanca al mando del Teniente Locatelli<sup>73</sup>



*Locatelli en Bahía Blanca. 22 de junio de 1919<sup>74</sup>*

<sup>73</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 151.

<sup>74</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 1081.

**22 JUL 19:** El Tte. Locatelli realizó un vuelo Mendoza-Viña del Mar-Santiago de Chile. Foto en Mendoza.  
**27 JUL 19:** Inició el cruce a Chile, pero a pesar de haberse elevado a más de 6000 m de altitud, las condiciones climáticas lo obligaron a regresar a Mendoza.  
**05 AGO 19:** A las 7:15 inició un vuelo de Locatelli Santiago de Chile-Valparaíso. Luego de realizar un giro enfiló al Aconcagua, cruzó Los Andes y se dirigió hacia El Palomar donde aterrizó a las 15:18 luego de poco más ocho horas de un vuelo seguramente favorecido por el viento de cola.  
**07 SEP 19:** Locatelli inició un raid con el mismo biplano a Río de Janeiro.  
**11 SEP 19:** Vuelo de San Ramón a Canoas (Porto Alegre).  
**14 SEP 19:** Vuelo de Canoas (Porto Alegre) a Ti juca (Florianópolis), por diversos inconvenientes meteorológicos y mecánicos en un aterrizaje de emergencia donde rompió uno de los planos del avión.

El avión fue llevado a Río de Janeiro, comprado y puesto en servicio por Eduardo Miguel Hearne.

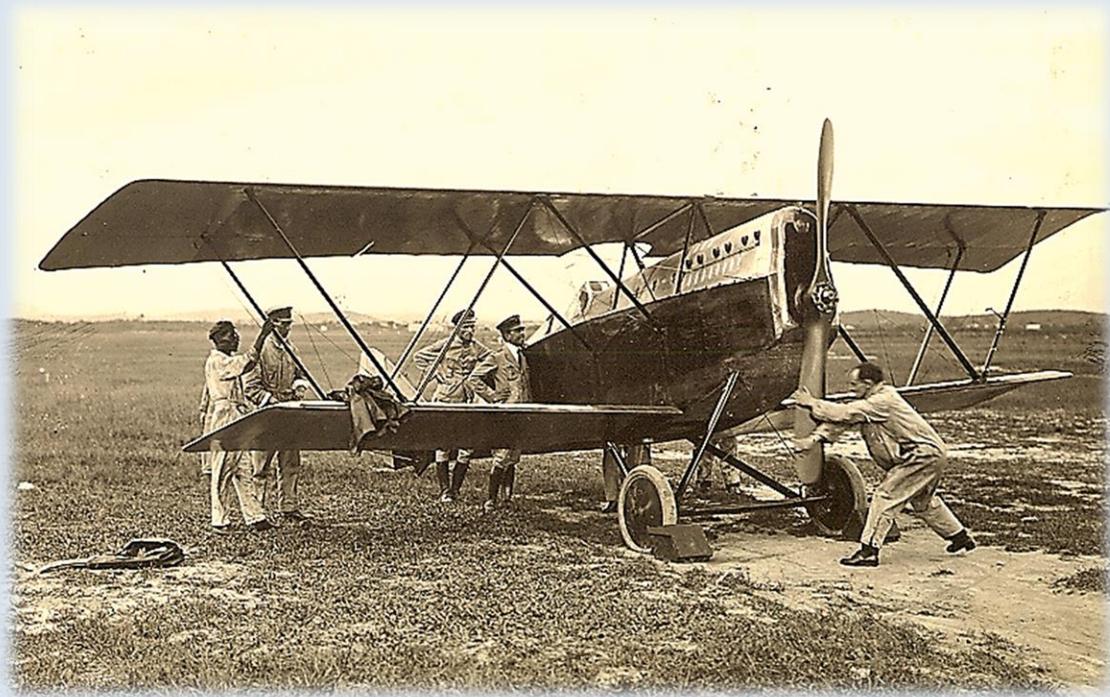
**28 ENE 21 al 02 FEB 21:** Eduardo Miguel Hearne acompañado por el mecánico Camilo Brezzi<sup>75</sup> llevó a cabo el raid desde Río de Janeiro con escalas en Santos, Macarig, Porto Alegre, San Feliciano, Florida y El Palomar.



**Eduardo Hearne en Río de Janeiro<sup>76</sup>**

<sup>75</sup> Diario *El Brown*. 7 de mayo de 1921.

<sup>76</sup> Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



*Puesta en marcha del SVA 5 de Hearne en Río de Janeiro<sup>77</sup>*



*Partida de Hearne desde Río de Janeiro<sup>78</sup>*

<sup>77</sup> Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

<sup>78</sup> Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



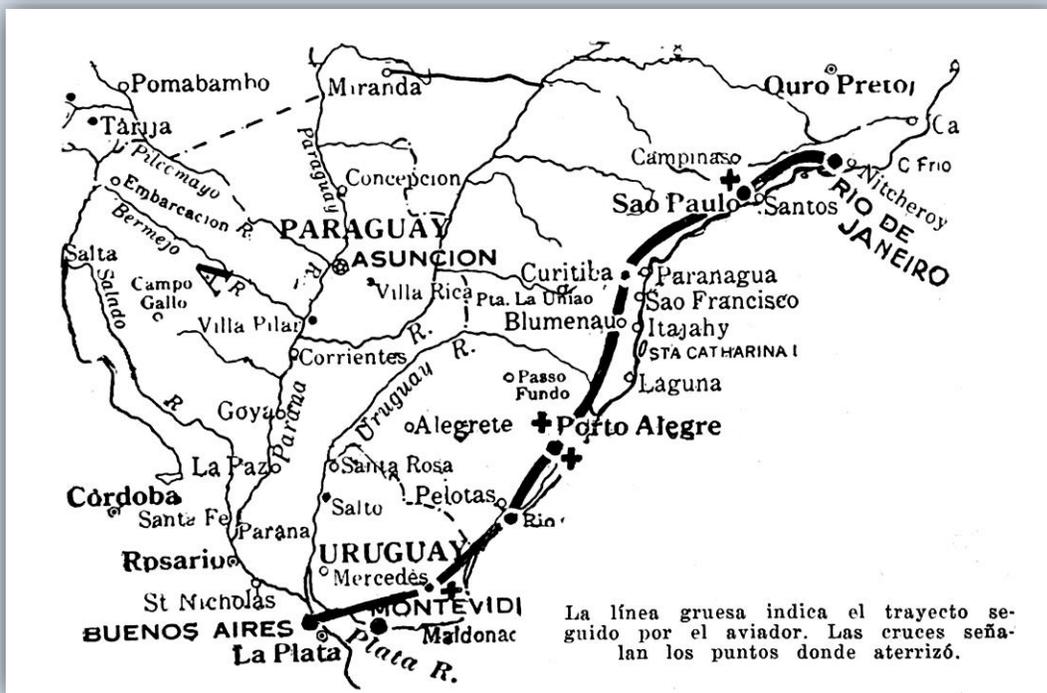
*Hearne en una escala durante el vuelo desde Río de Janeiro*



*Hearne probablemente durante el vuelo a El Palomar*



*Llegada de Hearne a El Palomar<sup>79</sup>*



*Ruta seguida por Hearne en el Ansaldo SVA N/S 12221 en su viaje desde Brasil<sup>80</sup>*

**MAY21:** Adquirido por la Brigada de Aviadores y llevado por Hearne desde El Palomar al aeródromo de la Sociedad Anglo Argentina de Aviación en Longchamps<sup>81</sup>.

<sup>79</sup> Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

<sup>80</sup> Revista *Aviación*.

<sup>81</sup> Diario *El Brown*. 7 de mayo de 1921.



*Eduardo Miguel Hearne Longchamps delante del Ansaldo SVA 5 N/S 12221 en antes de partir para Lima<sup>82</sup>*

<sup>82</sup> Revista *Atlántida* Nº 175. 11 de agosto de 1921.



*Hearne y Enrique Adrián Roger en Longchamps delante del Ansaldo SVA 5 N/S 12221<sup>83</sup>*

**03 AGO 21:** Eduardo Miguel Hearne partió desde Longchamps con destino final Lima (Perú). El avión estaba acondicionado con 480 litros de combustible y 30 litros de aceite. Las etapas programadas eran Mendoza, Santiago de Chile, Lima. Por fallas realizó un aterrizaje en Washington (Córdoba), allí fue asistido por el mecánico de ejército Tomás Quesada.



*Miguel Eduardo Hearne en el cockpit del Ansaldo SVA 5*

<sup>83</sup> Revista *El Gráfico* Nº 112. 20 de agosto de 1921.

Cuando llevaba 723 km de vuelo y en pleno cruce de la cordillera rompió una biela y aterrizó en emergencia en Las Cuevas donde capotó dañando seriamente el avión<sup>84</sup>. El aterrizaje se produjo en la misma zona donde un par de años antes había caído el Teniente Matienzo.

### Recuperación del avión en Las Cuevas



<sup>84</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 3. Pág. 32.

Cierta vez el ex presidente de Ecuador José María Velasco Ibarra (1893-1979) dijo: *Los Pilotos son una clase aparte de humanos, ellos abandonan todo lo mundano para purificar su espíritu en el cielo, y únicamente retornan a la tierra después de recibir la comunión de lo infinito.*

Esa relación es posible gracias al binomio piloto-aeronave. En esta pequeña crónica hemos podido apreciar como diferentes pilotos han podido lograrlo gracias a este biplano traído por los italianos que voló a Bahía Blanca, cruzó una vez la cordillera, voló a Brasil, regresó reparado a la Argentina y reintentó un nuevo cruce con un desafortunado epílogo en la misma zona donde falleció el Teniente Matienzo.

Una historia más en la prolífica aviación de ambos.

### **Eloy Martin**

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

## LAS PRIMERAS ALAS DE UN HIDROAVIÓN SOBRE EL VASTO MAR DE CHILE

No fue sino hasta la fría mañana del jueves 3 de julio de 1919, que nuestro orgulloso mar, esperase para ver surcar sobre sus olas, el rauda y exitoso desplazamiento de un hidroavión con los colores chilenos.

En un país intrínsecamente marítimo, donde la aviación comenzó a ganarse nuestros corazones desde agosto de 1910, quizás como anticipo de un hermoso regalo que nos deparaba los festejos del Centenario de la República.

Conocíamos del avión, pero la experiencia de poder operarlo desde el mar, tuvo para Chile, un ingreso quizás algo tardío.

La primera aproximación nacional sobre los curiosos hidroaviones, puede haber sido a través de los éxitos de nuestro compatriota y afamado constructor de aeronaves, José Luis Sánchez Besa alcanzaba en Europa. Sus logros en muchas ciudades y capitales del Viejo Mundo, llenaron las páginas de revistas y diarios que llegaban a Chile para orgullo y añoranza nuestra.



*El Capitán don Diego Arcena Aguilar junto al "Sopwith Baby", hidroavión con el cual realizó uno de los primeros vuelos sobre los mares de Chile.*



*José Luis Sánchez Besa, prueba uno de sus aviones en el concurso de hidroplanos.*

*El 7 de febrero de 1912 se atribuía el récord de peso levantado, volando con seis pasajeros en el campo de Issy-les Moulineaux y pocos días después se adjudicaba el primer premio, en el concurso de hidroplanos de Mónaco.*

En la misma época, el 11 de mayo de 1912, un joven marino chileno comisionado por nuestro gobierno para interiorizarse de los avances de la aviación norteamericana, se convertía en el primer protagonista conocido, en poder despegar con una aeronave desde las aguas del río Hudson en las proximidades del Colonial Yacht de Nueva York.



**FLEW ALONG RIVERSIDE.**  
**Aviator Witmer Makes a Trip With a Passenger.**

In a high wind Aviator Witmer, with Lieut. Edgar Von Schroeders as passenger, made a ten minutes flight from the Colonial Yacht Club yesterday afternoon. A crowd of about 3,000 persons lined up along Riverside Drive to watch the ascension. It was past 5 o'clock before the wind began to show signs of going down.

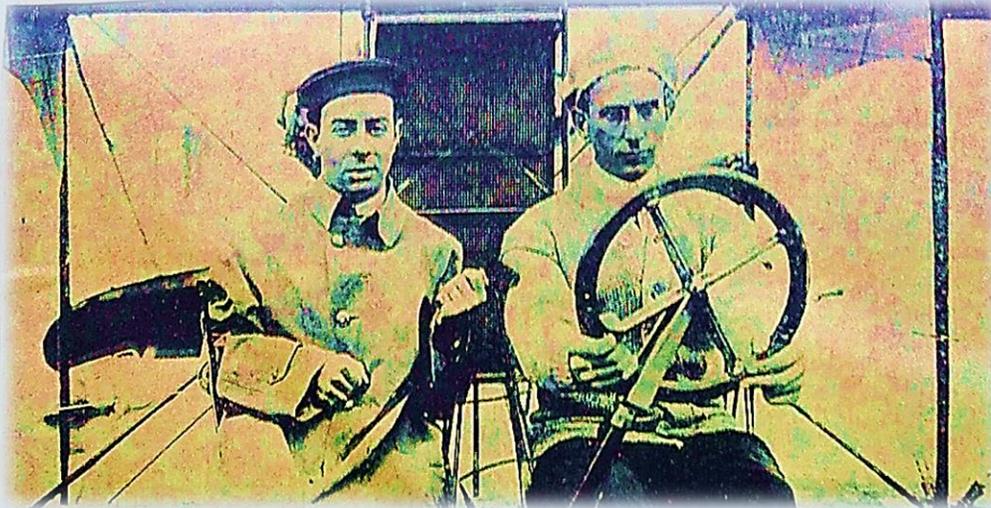
Aviator Witmer was a little fearful of choppy wind, but Lieut. Von Schroeders said he was not afraid.

"All right," said Witmer, "but I will go up first and see how it feels. Jack Schackelton, his mechanic, said he would go along to keep him company, so the two made a preliminary spin of several minutes. It was pretty rough riding, and the machine took a drop of about forty feet as they returned from the point to the clubhouse landing.

Then Witmer went up with Lieut. Von Schroeders, carrying him to the point and back at an elevation of about 100 feet. He made a fine landing alongside the raft. Lieut. Von Schroeders was delighted with the experience. Witmer said it was the worst wind that he had ever bucked. He was compelled to fly against the cross currents from the east.

In conjunction with the aero show at the Grand Central Palace Witmer will give daily exhibitions in his Curtiss hydro-aeroplane. Among the passengers will be Mrs. Henry Wise Wood, wife of one of the officials of the Aero Club of America.

*Diario The Sun, domingo 12 de mayo de 1912*



*El Teniente 1° de la Armada D. Edgardo von Schroeders junto al piloto Charles Christian Wittmer, abordo del hidroavión Curtiss. (Junio de 1912)*

El diario El Mercurio, del 20 de junio de 1919, agrega: "El teniente von Schroeders de la Legación chilena, llegó a las 5.45 P.M. para inspeccionar la máquina por orden del gobierno chileno...me imaginaba hasta ahora que el hidro-aeroplano era sólo un juguete, pero me he convencido que es una verdadera arma e informaré favorablemente a mi gobierno"

En agosto de 1912, un medio periodístico consignaba el hecho algo tardío, pero su interesante registro señalaba lo siguiente: “El hidro-aeroplano empieza a ser de grande utilidad y de grande porvenir. El Teniente 1° de la Armada D. Edgardo von Schroeders, que se halla en comisión en Europa, se ha dedicado al estudio y ensayo de estos aparatos”.(sic)

### **Vuelan los primeros hidroaviones chilenos**

En la mañana del 3 de julio de 1919, se efectuaban en Talcahuano, las primeras pruebas de los tres “hidro-aeroplanos Sopwith Baby<sup>85</sup>”, adquiridos a fines de 1918 y que arribaron a Chile en mayo de 1919 para el servicio de nuestro país.



*La Nación, viernes 4 de julio de 1919*

Pese a lo anunciado por la prensa, el trabajo de ensamble y puesta a punto de los hidroplanos, contemplaba sólo para esa fecha del armado de una de las aeronaves, el Sopwith N°2103, para lo cual se requirió el trabajo liderado por el Contador 3° de la Armada, Sr. Carlos Yánquez Cerda y dos de los técnicos mecánicos británicos<sup>86</sup> William Preston y Charles Grosvenor Oakes, que se encontraban prestando servicios en Chile por aquellos días.

Para participar de esta importante actividad aérea, se encontraban presentes en el puerto de Talcahuano, el Director de la Fuerza Aérea Nacional, Coronel Pedro Pablo Dartnell; el Mayor Armando Díaz, Director de la Escuela de Aeronáutica Militar; el Capitán Diego Aracena Aguilar, Subdirector de la Escuela; el Consultor Técnico de los Servicios Aéreos, Mayor Víctor E. Huston y varios pilotos militares.



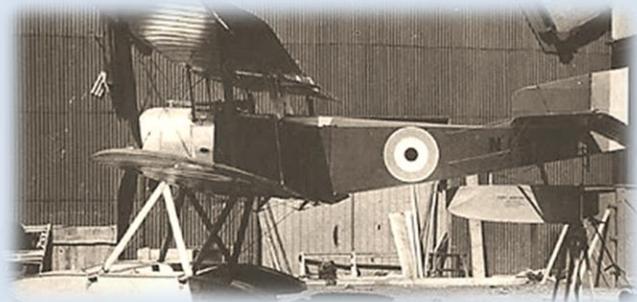
*William Preston y Charles G. Oakes  
Técnicos británicos*

<sup>85</sup> Los aviones recibidos por Chile, fueron los Sopwith Baby N1068, N2103 y N2104

<sup>86</sup> Arribados a Chile junto al Mayor Victor Henry Huston, tuvieron como una de sus primera tareas, el armado de los aviones Bristol M-1C que arribaron en noviembre de 1918.

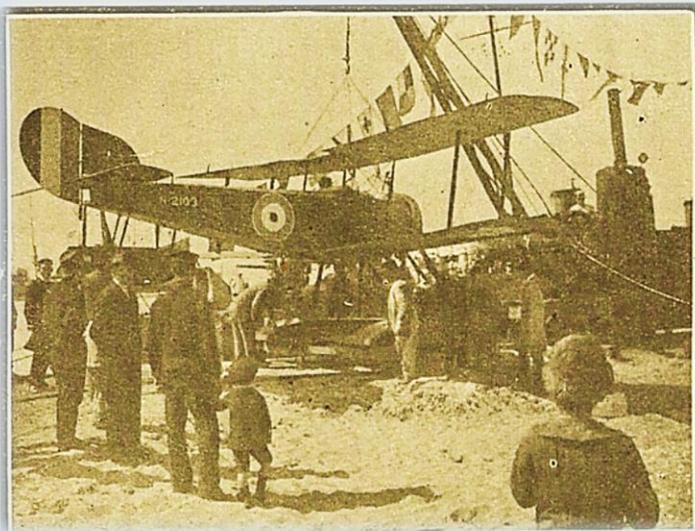
Además de los asistentes militares, se encontraron presentes una comisión del Aero Club de Chile, entidad que se hizo representar por el secretario de la institución, Armando Venegas; el aviador civil David Fuentes y Julio Peña Labbé.

Ante la presencia del comandante en jefe del Apostadero, almirante Agustín Fontaine Calvo, y demás autoridades presentes, procedieron a sacar el hidroavión que estaba conservado al interior de un improvisado hangar.



**Junio de 1919, el Sopwith Baby N°2103 durante su etapa de armado en el Apostadero Naval de Talcahuano.**

(Fotografía: Archivo Sr. Erwin Cubillos Salazar)



A continuación, la que sería la primera de las pruebas con el hidroavión, fue realizada por el Mayor Huston, quien tomó colocación en el puesto de pilotaje del avión; luego de poner en marcha y probar el motor, despegó desde el mar, iniciando así un magnífico vuelo de unos ocho minutos por sobre la bahía.

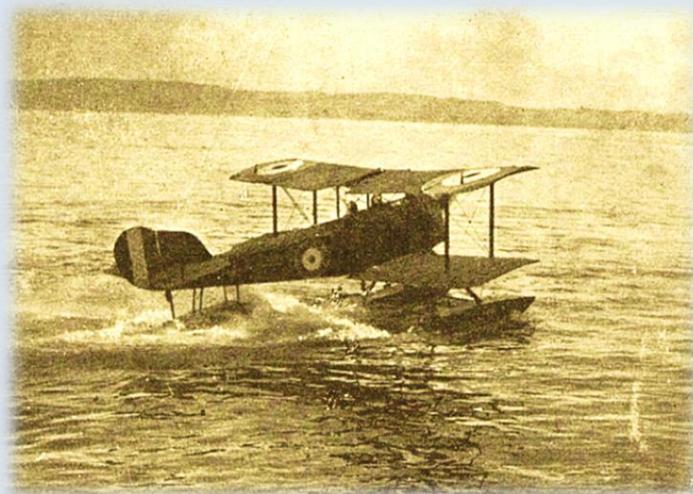
Los registros consignados en la prensa, señalan que habría despegado a las 10. 55 horas de esa mañana.

Tras amarizar con toda precisión, recibió las felicitaciones de los presentes. Para realizar la segunda prueba, se subiría al Sopwith Baby, el Capitán Diego Aracena Aguilar, que despegando exactamente a las 11.19 horas, ejecutó con precisión *“arriesgados virajes a regular altura”* hasta las 11.27, hora en que amarizó sin mayor novedad, siendo efusivamente felicitado de las autoridades, quienes comentaron el histórico hecho, de ser ese, el primer vuelo de un hidroavión por un piloto chileno.

Tras el júbilo reinante en la ocasión, se autorizó una tercera prueba en ese día, la que fue realizada por el joven Teniente 2° de la Armada, Manuel Franke Mariotti, quien sólo era alumno aventajado<sup>87</sup> de la Escuela de Aeronáutica Militar.

Después de elevarse el aeroplano y evolucionar sin novedad, durante unos breves seis minutos, procedió a amarizar en la bahía, de la misma forma en que lo habrían hechos sus antecesores. Al parecer la maniobra no fue ejecutada a la velocidad adecuada, pues al tocar el agua dio un fuerte rebote rompiendo uno de los flotadores, pero en una maniobra intuitiva, pudo continuar el vuelo.

<sup>87</sup> Sólo contaba con unas tres horas de vuelo en aviones Avro. El registro de brevet de piloto data del 21 de octubre de 1919.



Ante este trance, el piloto no perdió la calma y continuó el vuelo, hasta cerciorarse exactamente del nivel de daños que le afectaban. Luego de un par de vueltas sobre la bahía, y ante la mirada atónita del público presente, el teniente Franke se dirigió lo más próximo a una lancha de salvamento, amarizando en perfectas condiciones a su lado, en medio de la bahía.

En su obra “Historia de la Aviación en Chile”, el coronel Flores señala que a raíz de este infortunado accidente y no obstante la serenidad demostrada por Manuel Franke, las autoridades se hicieron justas críticas por no haber elegido al aviador Contador 3° Carlos Yánquez para ese tercer vuelo de prueba, pues su mayor experiencia en vuelo, lo ameritaba.

Como haya sido, el Capitán don Diego Aracena Aguilar será recordado como el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

### **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

Tromben Corbalán, Carlos. “*La Aviación Naval de Chile*”, 2da. Edición.

Flores Álvarez, Enrique. “*Historia de la Aviación en Chile*”, Tomo I

Diario *La Nación*, viernes 4 de julio de 1919

**Agradecimientos:** Erwin Cubillos Salazar

## SERIE DE CORREO AÉREO “LINEA AEREA NACIONAL” AÑO 1941 – 1942

...nta, dice que la  
...a violó la promesa  
...de no impedir la  
...de los habitantes  
...de la Besarabia.  
...recibidos de la Be-  
...man que comiso-  
...de obreros y cam-  
...hecho cargo de la  
...y distribución de  
...de la dirección de  
...de la industria.  
...o "Estrella Roja",  
...desertores del ejér-  
...han llegado a la

**LA DE TRANSIVA-  
EN CALMA**  
3.—(UP). — Se  
fuente autorizada  
era de Transilva-  
calma después de  
ado los húngaros  
ros a raíz del che-  
tes.  
de los húngaros  
los observadores  
lo en juego la di-  
el resultado de  
ento a lo menos  
la situación fron-

los diplomáticos  
a confirmar los  
ores que las dis-  
ales con Hungría  
rán arregladas en  
una conferencia,  
o solamente las  
evitando también  
poblaciones.  
el Gobierno ru-  
ntió oficialmente  
a publicada en el  
Rumania pro-  
ción de una con-  
ea en Roma a  
las diferencias  
tre ciertos esta-

o la información  
sentante especial  
umano se dirigió  
erlin con la idea  
ar inmediatamen-  
Al propio tiempo  
ado una comuni-  
solini). Se insinúa  
hacientes que la  
ordenó a los  
la presión para

**LO POR LA PERDIDA DE  
BESARABIA**  
BUCAREST, 3.—(UP). — Al-  
hogares abandonados que se ha-  
llan ahora en poder de los ru-  
sos.



**LINEA AEREA NACIONAL**

**MODIFICACIONES A UN CONCURSO**

La Dirección de la Línea Aérea Nacional, llama a un concurso a todos los artistas nacionales, para la confección de los diseños del estampado que llevará la nueva emisión de estampillas aéreas del tipo de: 0.10, 0.20, 0.30, 0.40, 0.50, 0.60, 0.70, 0.80 y 0.90 centavos y de 1, 2, 3, 4, 5 y 10 pesos.

**BASES DEL CONCURSO**

**DIMENSIONES DE LAS ESTAMPILLAS.**—Para todos los valores, las dimensiones serán en proporción, iguales a las de las estampillas emitidas con motivo del 4.º Centenario del Descubrimiento de Chile. Las dimensiones de los diseños originales serán de 0.12 centímetros de alto por 0.14 centímetros de ancho.

Los diseños se harán a tinta china o acuarela.

**LEYENDA:** Correos de Chile;  
Línea Aérea Nacional;  
(Valor de la estampilla).

**RECEPCION.**—Los trabajos se entregarán a la Dirección de la Línea Aérea Nacional, (Agustinas esquina Moñeda) hasta el 10 de septiembre del presente año, y deberán llevar fuera del diseño, un pseudónimo.

**OBSERVACIONES.**—El artista debe tener presente que este concurso exige un trabajo de acuerdo con las normas filatélicas, y además, que el tema típico tenga relación con la Aviación Nacional y Comercial.

Toda la serie de estampillas debe llevar, fuera del motivo, la misma ornamentación. Uno de los diseños deberá conmemorar el 4.º Centenario de la Fundación de Santiago, 341-1941.

**JURADO:**

Lo compondrán los señores Domingo Santa Cruz, Isaías Ibezón, José Perotti, Manlio Bertossi, José Moreno, Miguel Barra y Comandante don Carlos Montecino.  
El jurado funcionará con la mayoría de sus miembros (cuatro señores jurados).

**PREMIOS:**

Un primer premio de \$ 3,000 repartido entre los quince mejores diseños; y  
Un segundo premio de \$ 1,000 repartido entre los diez mejores diseños siguientes.

**NOTA.**—El jurado se reserva el derecho de declarar nulo el concurso.

Mayores antecedentes del concurso los dará el Director de la Escuela de Artes Aplicadas, señor José Perotti.

**LA DIRECCION**

*La Nación, jueves 4 de julio de 1940*

En el año 1940 la Dirección de la Línea Aérea Nacional, generó un concurso para diseñar una serie de 15 sellos aéreos para Correos de Chile de distintos valores, entre 10 centavos y 10 Pesos y uno de ellos, debía homenajear los cuatrocientos años de la Fundación de Santiago (1541–1941), cuyos antecedentes se encontraban en la Dirección de la Escuela de Artes Aplicadas.

El tamaño de las estampillas sería el mismo de la serie del año 1936 que conmemoraba el Cuarto Centenario del Descubrimiento de Chile y el artista debía atenerse a las normas filatélicas, además de considerar que el tema debía relacionarse con la Aviación Nacional y Comercial, utilizando técnicas de acuarela o tinta china.

La información del citado concurso, fue ampliamente difundida en los medios escritos de circulación nacional.

Estos fueron los antecedentes, que permitieron el emitir, lo que sería la primera tirada de la serie postal “Línea Aérea Nacional”.

Todos los diseños mostrarían un avión en vuelo y el valor de un Peso (\$ 1), llevando la inscripción de fecha “1541 – 1941”, en conmemoración a los cuatrocientos años de la Fundación de Santiago, conforme a las Bases del Concurso.

Los diseños finales, fueron finamente confeccionados por el artista grabador de la Casa de Moneda, don Alberto Matthey Dupeyron<sup>88</sup>. Inicialmente, se presentaron en un Block de 12 sellos, grabados originalmente en color verde oscuro en el texto de la Memoria del Bicentenario de la Casa de Moneda de Chile (1743 – 1943).

Estas emisiones de 15 sellos en total fueron autorizadas por Decretos N° 489 del 24 de enero de 1941; N° 3.330 del 30 de junio de 1941 y N° 583 del 30 de enero de 1942.

La serie ofrece diversas variedades adicionales a las descritas con respecto a colores, tipos de goma, papeles y otras fallas de impresión debido a sus múltiples emisiones, dado el largo período de uso. Posteriormente se emitieron cinco tiradas más, hasta 1949, utilizando los mismos diseños, con y sin filigrana, en distintos colores y entre 1950 y 1955 se emitieron series con nuevos diseños del mismo Artista.



**“Cúspide de una torre”**  
Gris Olivo  
Emisión: 20/08/1941



**“Globo Terráqueo”**  
Rosa Carmín  
Emisión: 20/08/1941



**“Bandera Chilena”**  
Morado Grisáceo  
Emisión: 20/08/1941

<sup>88</sup> Nació en Santiago, de padre suizo y madre francesa. Estudió sus preparatorias en el Colegio de los Padres Franceses y las humanidades en París, en la École Supérieure Jean Baptiste de la Saye. De regreso a Chile, ingresó al curso de Pintura de la Escuela de Bellas Artes, donde tuvo por maestros a Richard Richon-Brunet y Alberto Valenzuela Llanos.

Ingresó a los Talleres de Especies Valoradas en 1920, antes de que se agregaran a la Casa de Moneda. Durante dos años tuvo la calidad de aprendiz trabajando como ayudante de grabador. Debía raspar, con precisión y fuerza, el milimétrico espacio que en una plancha de sellos media entre las diferentes piezas, para eliminar cualquier imperfección que hubiere resultado en la confección de la misma. Logró la categoría de dibujante titular cuando, en 1927, diseñó para Telégrafos del Estado la estampilla que conmemora la tragedia de Alpataca.

Permaneció por más de sesenta años en la Institución, para la cual diseñó casi doscientos sellos postales, numerosos billetes, aparte de otras incontables especies valoradas, como títulos de bonos, acciones y boletos de lotería.

Pintor al óleo por afición, realizó muestras individuales en las salas del Banco de Chile, de la Universidad de Concepción, del Ministerio de Educación, de la Universidad de Chile, de la Caja de Previsión de los Empleados del Banco de Chile y en la Casa de la Cultura de la Municipalidad de Ñuñoa. Obras suyas se encuentran en la sede de La Serena de la Universidad de Chile, en el Museo Nacional de Bellas Artes y en el de Linares. Entre numerosas recompensas, en 1963 obtuvo la primera medalla de oro en el Salón Oficial de la Sociedad Nacional de Bellas Artes. Fotógrafo por afición, logró distinciones en numerosos certámenes nacionales.



***“Estrella”***  
Pardo Rojizo  
Emisión: 24/11/1941



***“Cordillera nevada”***  
Naranja  
Emisión: 24/03/1942



***“Araucaria”***  
Verde Oscuro  
Emisión: 19/08/1941



***“Zona de lluvias”***  
Rojo rosa  
Emisión: 24/11/1941



***“Playa”***  
Azul  
Emisión: 24/03/1942



***“Sol y nubes”***  
Pardo  
Emisión: 24/11/1941



***“Carabela” (conmemorativo)***  
Azul y celeste  
Emisión: 03/09/1941



***“Rosa de los vientos”***  
Carmin y rosado  
Emisión: 24/11/1941



***“Líneas telegráficas”***  
Verde amarillento  
Emisión: 24/11/1941



*“Arco iris y nubes”*  
Violeta y naranja  
Emisión: 24/11/1941



*“Fábrica”*  
Naranja rojizo  
Emisión: 24/11/1942



*“Lago y volcán Osorno”*  
Verde azulado y verde claro  
Emisión: 24/11/1942

### **Oscar Medina Rojas**

Filatelista

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Fuente:**

- Filatelia Chilena Catálogo Especializado CHILE 2006, SOFIL.
  - <https://www.sellos.uchile.cl/artistas2d.html>
- Notas personales y colección filatélica del autor





Diario "La Nación", jueves 4 de julio de 1940.

### La historia

Así informaba el diario La Nación, cuando ya se había dado término a la ejecución de un moderno edificio capitalino, obra de los arquitectos nacionales Fernando de la Cruz y Hernán Rojas Santa María: "Dentro de breve tiempo será inaugurado oficialmente el edificio que ocupará el Ministerio de Defensa Nacional, en el ángulo sur-oriente de la Plaza Bulnes y que será uno de los más valiosos e imponentes entre los que destacan su belleza en el sector del Barrio Cívico."

Más adelante agregaba; "en la distribución general del edificio, los pisos primero y segundo piso figuran para el servicio de la Fuerza Aérea Nacional, cuyas numerosas reparticiones ocuparán también una parte del entresuelo, por el costado sur".

## IX. AVIONES CON HISTORIA

### Primer Dornier Do-228 en Chile



*Estacionado en el Aeródromo de Tobalaba el Dornier 228-100 de SPASA.  
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

A fines de la década de los setenta, la compañía germana de aviación Dornier Flugzeugwerke, sobre la base de un avión Dornier modelo 28 D-2 Skyservant, empezó a probar un nuevo tipo de ala, llamada TNT. Este avión inicialmente utilizó dos motores Pratt & Whitney Canadá PT6A-110. Posteriormente se instalaron motores Garrett AiResearch TPE-331-5, denominando al modelo como Dornier 128 después de los ensayos.

Ante los buenos resultados de las pruebas se diseñó un nuevo fuselaje para instalar el ala TNT. De este ensamble nace la versión E-1 correspondiente al modelo Dornier 228-100 y E-2 conocido como Dornier 228-200. La primera con capacidad para 15 pasajeros y la segunda para 19.

En la feria aeronáutica alemana ILA del año 1980 Dornier presentó el nuevo modelo, como avión comercial bimotor con capacidades STOL y corto alcance.

Dornier Flugzeugwerke fabricó este avión entre los años 1981 y 1998. Su primer vuelo fue realizado por el prototipo número uno, el 21 de marzo de 1981, recibiendo el certificado de tipo por parte de la autoridad aeronáutica alemana el 18 de diciembre del mismo año.

La compañía aérea Norving fue la primera en incorporar a su inventario el nuevo avión, en julio de 1982. Posteriormente recibió la certificación correspondiente de las autoridades inglesas y norteamericanas.

En el año 1983 la compañía india, Hindustan Aeronautics Limited, adquirió la licencia para fabricar el Dornier 228, pensando en el mercado asiático. De esa manera entre la planta de Oberpfaffenhofen de Alemania y Manipur de India, se fabricaron 270 aviones Dornier 228

Finalmente RUAG Aviation, comenzó a fabricar en el año 2009, la versión más reciente del avión, denominado Dornier 228NG. Parte de este modelo como fuselaje, alas y cola se fabricaron en India por HAL, siendo transportados a Alemania, donde finalmente se ensamblaban todos sus componentes.

El avión en si es igual a su antecesor, mejorado con nueva tecnología digital, cabina de cristal, hélices de cinco palas y una autonomía mayor. La primera entrega de esta novedosa aeronave se produjo en septiembre del año 2010.

## El Dornier 228 en Chile



*Estacionado en el hangar de Helitec el día de la inauguración oficial de SPASA. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

En diciembre del año 1990, aterrizó en el aeródromo de Tobalaba, Santiago, un novedoso avión Dornier 228-100 sin matrícula en su fuselaje y un esquema de pintura blanco y azul predominando un ave pascuense en la cola. Sus títulos mostraban la marca SPASA South Pacific Airline.

El historial de este avión, señala que fue entregado el 9 de abril del año 1984, recibiendo la matrícula alemana de producción D-IBLG. En septiembre 11 es arrendado a la empresa aérea africana Afrimex matriculado ahora como 5N-ARK.

En noviembre del año 1985 retorna a Alemania a recibir su actualización a modelo 101, para lo cual recibe matrícula alemana D-CDWM. Regresa a Afrimex recuperando su matrícula anterior.

En enero del 1989 el avión vuelve nuevamente a Alemania donde es sometido a una revisión general y una nueva matrícula D-CBDI, quedando nuevamente a disposición de un nuevo operador. Este será SPASA de Chile, es así como el avión mediante leasing operativo llega a Chile.



*Llegada del Dornier 228 de SPASA desde Alemania, curiosamente no porta matrícula alguna.  
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

La empresa SPASA, South Pacific Airline S.A. se había formado ese mismo año 1990, siendo su dueño y Presidente, don Erwin Hail y don Fernando Maira el Gerente General. El proyecto contemplaba el uso del avión como taxi aéreo, operando desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez con el fin de realizar vuelos charter a cualquier lugar de Chile continental e insular como Juan Fernández y la Antártica, además de las Islas Malvinas.

Asimismo, diseñaron unas rutas a cubrir en forma semanal para llegar a Vicuña, La Serena, Viña del Mar, Vichuquén, Concepción, Los Ángeles y Pucón



*Folleto de publicidad de la compañía SPASA. Colección: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

En enero de 1991 es inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves, recibiendo la matrícula CC-CSA (c/n°7027).

El 10 de enero de 1991, se celebra la inauguración oficial de la aerolínea en el hangar de la empresa Helitec, en Tobalaba, a la cual concurren autoridades aeronáuticas e invitados.

Posterior a esta fecha, el avión realiza algunos vuelos charter dentro del país, pero no cumple con los itinerarios programados inicialmente, razón por lo cual, cae en insolvencia económica y deja de pagar el leasing del avión a la empresa Dornier.

El avión queda hangarado unos meses en dependencias de Helitec y la naciente Aerocardal en el aeródromo de Tobalaba.

En el transcurso del mismo año 1991, don Miguel Kaufmann Bunge, dueño de Aerocardal, hace una oferta a la empresa Dornier por el avión, la cual es aceptada, en consideración a que el avión había generado gastos de hangaraje y mantención, y debía afrontar el costo del traslado de regreso a Alemania.



*Operando desde Tobalaba Dornier 228 de Aerocardal. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Al poco tiempo el avión es estandarizado en su matrícula semejante al resto de la flota de Aerocardal, recibiendo el prefijo CC-CWX que mantiene hasta el día de hoy.



*Cooperando con los vuelos populares de ENACI 97 en Los Cerrillos, el propio Miguel Kaufmann a los mandos del avión. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Este Dornier 228 está anotado en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica, donde figura como dueño la empresa Cardal Aktiengesellschaft con domicilio en el Principado de Liechtenstein, Europa, y como operador Aerocardal.



*En primer plano el Dornier 228-100 y en segundo el Dornier 228-200, parte de la flota actual de Aerocardal.  
Fotografía: Sr. William Olave Solís*

Como parte de esta empresa aérea, realiza vuelos de todo tipo a lo largo de Chile, principalmente en el traslado de ejecutivos para las empresas de la minería.

**Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Bibliografía:**

[https://en.wikipedia.org/wiki/Dornier\\_Do\\_228](https://en.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_228)

**Colaboradores:**

Sr. Erwin Cubillos Salazar  
Sr. William Olave Solís  
Sr. Alex Cassasempere Coulon

# Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto: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 siempre en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

## ***CORREO RECIBIDO***

*Estimado*

*Don Norberto Traub,*

*He leído toda la revista y me he entretenido e instruido sobre importantes actividades históricas de la aviación.*

*Le agradezco y felicito a Usted y su Equipo que trabajan muy profesionalmente para materializar una Revista de primer orden.*

*FELICITACIONES*

*Un cordial saludo para todos ustedes.*

*Jorge Iturriaga Moreira*

*General de Aviación*

---

*Muchas Gracias.*

*Extraordinaria Revista*

*Felicitaciones*

*Caupolicán Boisset Mujica*

---

*Estimado Sr. Director*

*En el ejemplar de Aerohistoria correspondiente al mes de mayo del presente año, sale publicado un excelente trabajo histórico relacionado con la filial en Chile de la "The Curtiss-Wright Corporation". Investigación que nos permite conocer en mayor profundidad otra de las tantas iniciativas pioneras de Arturo Merino Benítez, en pro del desarrollo de la aviación en nuestro país.*

*Trabajo en el que se hace mención a la participación que cupo al alto ejecutivo norteamericano de aquella empresa, el señor Clarence W. Webster con quien Merino trabó cierta amistad y que a la*

*postre se materializaría a fines de los años veinte, en la adquisición por parte de Chile de una partida de aviones de combate Curtiss modelo P-1.*

*Fue entonces que la empresa norteamericana ofreció nueve becas para que mecánicos chilenos de El Bosque viajaran a la fábrica de Buffalo a interiorizarse en aspectos técnicos del nuevo material. Realizado un examen de selección para determinar quiénes irían a los Estados Unidos, entre los escogidos resultó Armando Rossel Gómez, Operario 4°, el que junto al resto, a las órdenes del teniente Juan del Villar viajó al país del norte.*

*Ya en Buffalo, Rossel pronto destacó por su preparación e inventiva, como lo fue al comprobar que el sistema de remachado del capot del motor de los Curtiss Hawk era inseguro, ideando uno distinto. Proceso que en un principio no fue tomado en cuenta, pero que sometido a consideración del Ingeniero Jefe de la fábrica, tras las dudas de rigor y analizado con toda atención, a la postre dio la razón al mecánico chileno, pasando desde aquel día a ser empleado en la fabricación de aquellos aviones.*



*Armando Rossel en Buffalo*

*Fue por entonces que su afición a las motos le jugó una mala pasada, resultando seriamente lesionado en un accidente carretero. Durante su período de convalecencia, reconocido aeromodelista, para entretenerse fabricó una hermosa maqueta de un avión Curtiss, dotado de tren de aterrizaje retráctil, elemento aún no de uso común en la aviación de la época.*

*Llevado a conocimiento de los directivos de la fábrica, desde ese instante se le abrieron todas las puertas, pasando a ser invitado frecuente al túnel aerodinámico donde pudo interiorizarse de las nuevas técnicas en experimentación.*

*Oportunidades donde alternó con los célebres aviadores Jimmy Doolittle y Frank Hawks, quienes le dispensaron sinceras muestras de amistad.*

*Al dar término a su comisión y llegado el momento de regresar al país, la Curtiss le ofreció permanecer un tiempo más en la fábrica para que obtuviera una mayor especialización, con miras a una posible contratación en la Curtiss. Oferta que muy a su pesar no se pudo concretar, dado que su contrato en Chile establecía que al término de su permanencia en Los Estados Unidos debía retornar al país y trabajar al menos otros diez años en la aviación militar.*

*Cabe mencionar que de regreso en la patria Rossel prestó servicios en la Línea Aérea Nacional, en esos años dependiente de la Fuerza Aérea y posteriormente en la Panagra y cuando aquella línea aérea norteamericana durante un tiempo se alejó de Chile, volvió a nuestra empresa bandera, desempeñándose como mecánico jefe en las postas de Vallenar y Copiapó y finalmente en la maestranza central de Lan-Chile en Los Cerrillos.*

*Relevante actuación en la aviación nacional, que mereció que la Fuerza Aérea de Chile le otorgara la Cruz al Mérito Aeronáutico y una importante avenida de Vallenar hoy ostente su nombre. Ciudad donde además de muchas otras actividades de bien público, fue uno de los fundadores de su cuerpo de bomberos y del club aéreo local, e impulsor de la construcción de la nueva pista de aterrizaje.*

*Sergio Barriga Kreft*

---

*Muchísimas gracias, por seguir difundiendo la historia aeronáutica, a pesar de esta pandemia. Los felicito.*

*Además, me dio mucha nostalgia el artículo del Aeródromo de Cerrillos.*

*Saludos cordiales y cuídense que el país los necesita,*

**Corina Barrera Capot**

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

---

*Estimado Dn. Norberto Traub:*

*Buenas tardes, le escribo para expresarles nuestro agradecimiento por todo el apoyo que nos brindó en la difusión del Día del Patrimonio 2020, realizado los días 29, 30 y 31 de mayo. Gracias a la colaboración prestada, muchos aviadores y admiradores de la actividad aeronáutica ingresaron a nuestro sitio web, nos siguieron en redes sociales, compartieron nuestros videos y descargaron las publicaciones.*

*Fue un desafío mayor, es la primera vez que se organiza esta actividad de manera no presencial, es probable que sea también esta modalidad virtual la que nos permita mantener contacto con el público del Museo.*

*En nombre del Director, Dn. Ricardo Gutiérrez Alfaro y su equipo, le agradecemos infinitamente su colaboración como también la de los integrantes del Instituto.*

*Un cordial saludo,*

**Susana Gajardo Díaz**

Relacionadora Pública

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil



Santiago, 03 de junio de 2020.

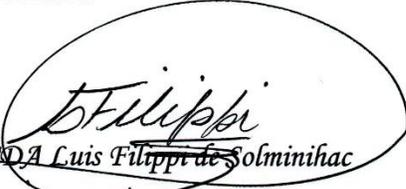
Sr. Norberto Traub Gainsborg  
Presidente del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

Apreciado Norberto:

Como siempre es muy enriquecedor para quienes estamos ligados al mundo de la aeronáutica, recibir la Revista AeroHistoria que el Instituto prepara con tanto esmero y rigor histórico, sorprendiéndonos con relatos como el "Drama en Laguna Diamante" del aviador francés Henri Guillaumet, piloto de Aéropostale, que sobrevivió a un aterrizaje forzado en esa laguna, ubicada en plena Cordillera de los Andes, después de deambular más de 7 días hasta el arroyo Yaucha, un pequeño valle cordillerano argentino, donde se reencontró con la vida. Su experiencia me hizo acordar la hazaña de los deportistas uruguayos en la Tragedia y Milagro de los Andes.

También en la última edición de la Revista, has tenido a bien compartir con tus lectores, la Orden del Día del Círculo de Coroneles de Aviación que destaca su Trigésimo Tercer Aniversario, hecho que agradecemos profundamente.

Con los sentimientos de amistad y empatía para con los integrantes y el quehacer del IIHACH, en nombre del Directorio que tengo en honor de presidir, te saludo afectuosamente y felicito por aportar al conocimiento de los orígenes de la Aeronáutica de América, importante patrimonio histórico y cultural del desarrollo humano.

  
CDA Luis Filippi de Solminihaç  
Presidente del CCA



EMPRESA AERONÁUTICA ESPACIAL  
ASESORÍAS, APOYOS Y CONFERENCIAS.

Santafé de Bogotá D.C. Junio 04 del 2020

Doctor Norberto Traub G.  
Presidente Instituto de Investigaciones  
Históricas Aeronáuticas de Chile.

Muy interesante el recién editado número de tu afamada Revista de Aero Historia con el artículo sobre los 99 años del primer cruce aéreo de la Cordillera de los Andes y los demás temas de vital importancia histórica.

Igualmente la referencia de Don Jorge Alejandro Newbery nacido en Buenos Aires, 27 de mayo de 1875-Mendoza, 1 de marzo de 1914 quien fue un aviador, deportista, funcionario, ingeniero y hombre de ciencia argentino, que destacó notablemente en todas esas actividades y recordado especialmente por ser el artífice y fundador de la Aeronáutica Militar Argentina.

Como siempre recibe mi afecto y mi admiración por la dedicación a esta importante actividad informativa. Y hoy feliz cumpleaños.

Mis felicitaciones para todos los Miembros de esa gran Institución de la cual hago parte activa.

CORDIALMENTE

  
Dr. Alvaro Seguera Duarte  
Presidente de Asheí y CEO.  
Magister Aeroespacial Msc y PhD  
Miembro Correspondiente de IIAAC



Carrera 7 N° 12B-52 • Ed. Casur Torre B Of. 706 • Tel. (+57) 1 4712921 • Cel 317 895 5179 y 320 423 7441  
E-mail: alvarosequera@gmail.com • edilberthoherreraenciso58@hotmail.com - eherrera@ashei.org - asequera@ashei.org  
Bogotá D.C. Colombia Sur America

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](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl))

 **REVISTA**  
**AEROHISTORIA**

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

**Declaración de responsabilidad:**

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

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

**Comité editorial**

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

**Colaboradores**

**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín**  
**Oscar Medina Rojas**  
**Sergio Barriga Kreft**  
**Sandrino Vergara Paredes**

**ISSN 0719-9635**



## *Abriendo nuevas rutas*

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



**Vía56**

Monjitas 527 Of. 812  
Santiago Centro, Chile  
F +56 2 24654201 - 24654202

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



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

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