



# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN DIFUSIÓN CONMEMORACIÓN

- El avión de los poetas
- 20 años desde las primeras mujeres audetes de aviación
- Bolivia, a los ojos del cóndor
- Los primeros Boeing 767 de Lan Chile
- 40 años de la reactivación del Grupo Nº4



Felicitaciones en su 90° aniversario 1930 - 2020





#### **Editorial**

### "Transit Gloria Mundi".

(¡Cuan efímera es la gloria de este mundo!)

Cuando este pasado mes de agosto, recordamos la señera figura del general Bernardo O'Higgins como eje principal de entrega y valor, en la construcción de una Patria de la cual nuestra historia aeronáutica no permanece ajena, agregando al "legado patriótico" el recuerdo imborrable de hitos y personajes, que en estrecha comunión nos unen a la figura y al deseo señero del patriota Libertador y otros relevantes próceres de nuestra independencia, interpretando y construyendo con su ejemplo la existencia un espíritu e identidad chilena, y con ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes emulan y afianzan esta obra.

Sin lugar a equivocación, agosto nos presentó **hitos y personajes** muy válidos como lo fueron el recordar algunos primeros y significativos vuelos, muchos de ellos anexos a un innegable testimonio de persistencia, valentía, laboriosidad y generosidad. La huella ha sido múltiple, tanto como conocer a los pilotos, los aviones y tecnología protagonista de estas primeras y espectaculares experiencias y grandes hazañas de la aviación iberoamericana.

Especialmente particular, resulta descubrir algo más de la *Poesía aeronáutica* al igual que personajes como don Ramón Cruz Montt, quien se revela como actor tangencial del *primer vuelo de un avión sobre los cielos de Chile*, no sólo por el hecho de facilitar el espacio físico donde se realizó esta hazaña, sino que con su afición ingenua y artística, nos regala esa impresión gráfica de primera fuente que perpetua parte importante de la historia aeronáutica nacional.

Por otra parte, esta edición nos ofrece, con relato sintético y no menos relevante, el recuerdo del ingreso de las primeras mujeres a la Fuerza Aérea de Chile, las que junto a un recuento de actividades realizadas por la corporación y sus integrantes, registran, conmemoran, difunden nuestro acervo.

#### **Norberto Traub Gainsborg**

Presidente





#### **INDICE**

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS  Conmemoración del 110° Aniversario del Primer vuelo en avión realizado en Chille	5 10
OBITUARIO	12
Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas	14
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	16
EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE	21
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS Bolivia, a los ojos del cóndor El avión de los poetas 20 años desde las primeras mujeres cadetes de aviación Los primeros Boeing 767 de Lan Chile 40 años de la reactivación del Grupo de Aviación N° 4	
AVIONES CON HISTORIA  31, el Canso que voló al infinito	105
SABÍA USTED ? Falleció Daniel Guggenheim, capitalista norteamericano	116
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA El primer vuelo de Chile a Bolivia, ida y vuelta	118
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	122

# I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ Conmemoración del 110° Aniversario del "Primer vuelo en avión realizado en Chile"

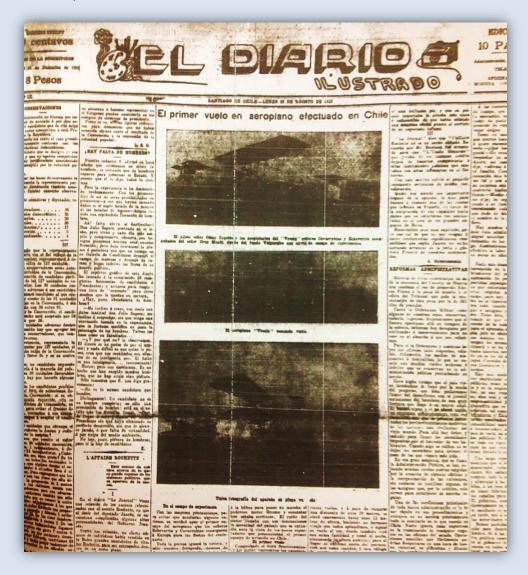


El día viernes 21 de agosto pasado, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con el tradicional apoyo de la Municipalidad de Ñuñoa, la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea de Chile, conmemoraron el centésimo décimo aniversario del primer vuelo de un avión en los cielos chilenos.

La historia de este particular y relevante hito nacional, data de 1910 cuando dos señores chilenos visitaban Francia, eran los primos hermanos Miguel Covarrubias Valdés y David Echeverría Valdés. Ahí les nació la idea de traer a Chile este nuevo invento llamado avión, el cual lo usarían para festejar y dar mayor brillo a la celebración de las fiestas del Centenario de Chile que se venían preparando por parte del Gobierno y en todos los círculos sociales de la época.

Los hermanos César y Félix Copetta se habían enterado por la prensa de que se traería a Chile este aparato volador, por lo que César se ofreció viajar a Francia y realizar con la firma Voisin un breve curso para interiorizarse en el arte de volar y de su respectiva mecánica. Salvados estos obstáculos, comparte en Chile a su hermano Félix todo lo aprendido, de modo que ellos armarían y volarían este aparato realizando la hazaña por la tarde del 21 de agosto de 1910.

Para continuar la jornada, esa histórica tarde se efectuó un segundo vuelo con don David Echeverría quien acompañó al piloto César Copetta, sentado en un estrecho espacio detrás de él. Al aterrizar estuvieron a punto de capotar a causa de una acequia que frenó las ruedas delanteras. Sin embargo, esta situación no fue impedimento para que César Copetta, tras unas reparaciones realizara un tercer vuelo, pero en el que lamentablemente al momento de aterrizar, una fuerte ventisca lo inclinó y fue a caer violentamente rompiendo buena parte del tren, del ala y hélice del Voisin, situación que definitivamente impidió realizar los vuelos que estaban ya programados para la conmemoración del Centenario de la Independencia de Chile.



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

Para recordar este importante capítulo de la historia de Chile, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile con la autorización y apoyo de la Municipalidad de Ñuñoa, organizó una ceremonia el pasado viernes 21 de agosto, conmemorando el centésimo décimo aniversario del Primer Vuelo de un Avión en Chile, donde surcó los cielos nacionales en un sector denominado "Chacra Valparaíso", actualmente Plaza Alcalde Ramón Cruz Montt, ubicada en la comuna de Ñuñoa.



El señor vicepresidente de nuestra corporación, se dirige a los "reducidos presentes" que nos sugiere la presente normativa que rige las actuales actividades públicas.

En esta significativa actividad, estuvieron presentes entre otros, una selecta delegación de la Municipalidad de Ñuñoa compuesta por tres distinguidos concejales; de la Fuerza Aérea de Chile; la Dirección General de Aeronáutica Civil, Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas"; el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea "Águilas Blancas"; Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las FF.AA. y familiares descendientes de los hermanos Copetta Brosio quienes participaron de la emotiva ceremonia que incluyó el ilustrador y aplaudido discurso del presidente del Instituto, de uno de los integrantes de la Familia Copetta y la muy emotiva y reflexiva invocación que pronunciara el Pastor de la 2da. Brigada Aérea, tras lo cual se pusieron ofrendas florales ante el monumento que recuerda el lugar de la proeza que dio inicio a la aeronáutica chilena.

El primero en intervenir, fue don Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quien se refirió así: "es muy emocionante para nuestra corporación ser partícipe de la conmemoración y difusión de estas actividades de carácter nacional, ya que el 21 de agosto de 1910 no sólo se realizó el primer vuelo exitoso en Chile, sino que también en esta ocasión se trasladó al primer pasajero chileno en un avión. Entonces en este día, estamos celebrando un doble hito, una hazaña que es tremendamente trascendente para la historia aeronáutica del país como también lo es para toda nuestra Iberoamérica".

Al terminar sus palabras, agregó al referirse al monumento nuevamente rescatado del deterioro de los grafitis: "esta sencilla pero noble manifestación arquitectónica es un monumento que nuestra corporación hizo realidad en la comuna de Ñuñoa, ella marca un hito que pertenece a la historia de todos los chilenos. Estoy muy contento y emocionado por el apoyo y compromiso brindados por la

Municipalidad de  $\tilde{N}u\tilde{n}oa$  y todas aquellas instituciones que regularmente, hacen posible tareas y actividades como las que hoy hemos vivido".

A continuación, el Comandante de aeronave de LATAM, don Ricardo Copetta Dagnino, bisnieto de Félix Copetta Brosio, uno de los hermanos que fueran principales artífices de realizar el primer vuelo en Chile, señaló entre otros "Estamos muy emocionados porque se mantenga viva la llama de este acto que es un hito histórico nacional. Muy agradecidos también de todos los que participaron hoy acá y que se esforzaron por mantener esto. A nombre de la familia Copetta quiero dar las gracias al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y a todos quienes están hoy presentes".



Concejales, representantes de la familia Copetta y nuestro presidente junto a una de las coronas presentadas ante el monolito que recuerda la hazaña aérea cumplida en la comuna de Ñuñoa



La Fuerza Aérea de Chile presente en esta emocionante y trascendental ceremonia conmemorativa

Uno de los aspectos más desconocidos de este emblemático día, y que se relaciona directamente con la realización de este vuelo y con la posterior difusión y preservación de su memoria, sea la desconocida y destacable participación de la figura de don Ramón Cruz Montt<sup>1</sup>, nombre que lleva la actual plaza que recuerda y perpetua su memoria.

Cruz Montt había nacido en Valparaíso, y de ahí el nombre de la chacra en donde se realizó el trascendental vuelo. Era también un verdadero *connoisseur* de la fotografía y como tal se había iniciado en Francia donde viajó para estudiar Agronomía. En lo que hoy llamaríamos "su hobbie", obtuvo en Europa especial reconocimiento por su fotografía de un rayo.

Tras regresar a Chile en 1900, de inmediato fue reconocido como un destacado fotógrafo, invitándosele a participar como jurado del certamen fotográfico que convocó la revista Instantáneas de Luz y Sombra dirigida por Alfredo Melossi. El jurado, integrado por Cruz Montt, Marcelino Larrazábal, Obder Heffer, Luis Dávila y León Durandin, se constituyó en enero de 1901. Llegó a tener su propio laboratorio fotográfico en su casa, ubicada en la entonces Alameda de las Delicias en Santiago.

En marzo de 1904, se casó con la distinguida joven santiaguina, Adriana García-Huidobro Valdés y a más tarde, al tomar la administración de las tierras familiares a partir de 1908, se trasladó a la *Chacra Valparaíso*, hoy ubicada en la comuna de Ñuñoa, donde residió junto a su familia hasta su lamentable fallecimiento el 23 de julio de 1939.

Pues bien, la historia hoy desconocida, releva la figura de un Ramón Cruz como dueño del lugar donde se realizó este hito del primer vuelo en 1910, pero lo que se sabía, es que fue el mismo Cruz quien a petición de su señora -prima de Covarrubias Valdés y Echeverría Valdés, los dueños del avión- ofreció los terrenos de su Chacra para realizar estos vuelos. Aún más, fue el propio Cruz Montt quien documentó íntegramente las únicas e históricas tomas fotográficas de este vuelo que reprodujo el Diario Ilustrado de 1910, y que hoy podemos admirar y recordar con tanto orgullo.



<sup>1</sup> Ramón Cruz Montt, ingeniero agrónomo hijo de Ramón Cruz Moreno y Eloísa Montt Montt (Valparaíso 1873 - Santiago 1939).



Otra de las fotografías que reprodujo El Diario Ilustrado, reproduciremos para referencia, y que hoy se resguardan en el archivo fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Si bien su profesión fue la agricultura y llegó a ser vicepresidente de la Sociedad Nacional de Agricultura y presidente del Instituto Bacteriológico Enrique Matte, además de alcalde de Ñuñoa entre 1924 y 1926, Ramón Cruz Montt dedicó gran tiempo a la producción de hortalizas, a la jardinería y en particular a coleccionar obras de arte, especialmente de China y Japón, pero quizás sea su afición más permanente la fotografía, la que hoy inmortalizara para todo Chile y el mundo, uno de nuestros trascendentales logros como nación.

### ❖ 41º Aniversario del Instituto Histórico "Carabineros de Chile"

**"No hay amor más grande que dar la vida por los amigos".** Juan 15, 9-17

A diario estamos confiados en el orden y la seguridad que Carabineros de Chile nos brinda ante las muchas eventualidades que afectan la tranquilidad del país. Cuando nos ponemos a pensar, sobre cómo se sienten aquellos que a diario nos cuidan y que cada día están dispuestos a "dar su vida por cada uno de nosotros". La respuesta es incierta, pero sí de seguro, sabemos cuánto respeto y aprecio les debemos y sentimos por ello.



Como todo en la actualidad, estuvo sujeta a la situación de pandemia que impide lamentablemente reunirse personalmente, por lo que se recurrió a una convocación virtual que permitió estar en contacto visual con algunos distinguidos amigos y así, celebrar una vez más esta recordada fecha. En esta ocasión, hizo uso de la palabra el presidente interino de esta corporación, General Inspector don Gustavo Lagos Robles, quien recordó algunos de los pormenores que dieron vida al Instituto Histórico de Carabineros, cuarenta y un años atrás, enfatizando especialmente el papel desempeñado por el entonces Coronel don Hosmán Pérez Sepúlveda, uno de los promotores de esta valiosa iniciativa que fue el conformar el Instituto Histórico de Carabineros de Chile.

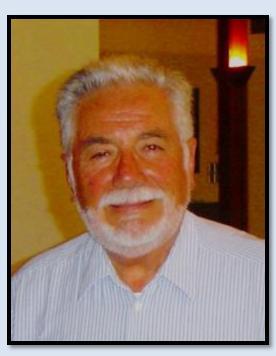
En sus primeros años esta organización fue presidida por Oficiales Generales integrantes del grupo fundador hasta que en 1990, el ahora General Inspector en retiro don Hosmán Pérez Sepúlveda luego de regresar al país tras haber ejercido durante dos años el cargo de Embajador de Chile en la República de Honduras, asumiera su presidencia, destino en el cual fue sucesivamente reelegido dada la total dedicación y entrega que brindó a las tareas directivas de la entidad como también lo hizo en otras organizaciones nacionales de carácter histórico, como lo son el Instituto O'Higginiano de Chile y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue nuestro muy entusiasta presidente de la Comisión de Disciplina y Calificadora de Socios.

El emotivo encuentro virtual, contempló con la intervención del capellán del Servicio Religioso, Tte. Crnl. (SR) don Juan Mundaca Rodríguez, quien con sentidas palabras el Sr Capellán se refirió a la trascendente obra que cristaliza el Instituto Histórico en favor de mantener vivo el recuerdo de las tradiciones institucionales, y continuó con un recuerdo en homenaje a los Miembros de Número que ya han abandonado este mundo, entre ellos, el General Inspector Dn. Hosmán Pérez S, General Director Dn. Fernando Cordero R, General Inspector don Iván González J, General Dn. Arturo Pineda M, Coronel Dn. Willy Gajardo G y Coronel don Diego Miranda B. como también el tradicional recuerdo de los más de 1.260 mártires, que en "actos de servicio por la Patria", han perdido sus vidas en defensa de todos los chilenos.



En una fotografía del recuerdo, el General Inspector (R) Hosmán Pérez Sepúlveda junto al monumento del General Subdirector don Oscar Cristi Gallo. Al costado derecho, su hija la ex Diputada María Angélica Cristi M.

Representando a nuestro Instituto concurrió con mucho orgullo a la importante ceremonia de aniversario virtual, nuestro vicepresidente, don Oscar Avendaño Godoy quien agradeció la deferente invitación cursada a nuestra corporación y el especial deferente trato del que siempre somos objeto.



Leonidas Medina Álamos (Q.E.P.D.)

## LEONIDAS MEDINA ÁLAMOS

"Un Señor Comandante de Aeronave"

El corazón, aquel lugar en que según la tradición se anidan los sentimientos más nobles y puros, contra toda evidencia, anhela encontrar la eternidad en esta vida.

Algo que la razón, día a día se encarga de demostrarnos está reservado para lo que haya después de nuestro paso por ella. Así al menos lo afirman todas las religiones.

En este mundo, desgraciadamente todo es pasajero y tiene un comienzo y un fin.

La partida de nuestro camarada Leonidas Medina Álamos, nos obliga a aceptar que la vida es finita.

Egresado en 1955 de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", con la primera antigüedad de su promoción, su paso por la Fuerza Aérea de Chile aunque no muy prolongada, quedó registrada como la de un correcto oficial y sobre todo, de un buen piloto.

En busca de otros horizontes, al igual que muchos otros compañeros de su época, se integró a la aviación comercial, encontrando en la entonces Línea Aérea Nacional la empresa que daría cabida a sus más caras aspiraciones.

En ella su carrera fue siempre ascendente, desde copiloto de material Douglas DC-3 hasta culminar como comandante de material Douglas DC-10-30, en donde llegó a ser un referente para los pilotos más jóvenes.

De él se atesoran muchas vivencias y anécdotas, siendo la más relevante cuando en noviembre de 1969, a los mandos de un birreactor Caravelle VI-R, ayudado por el ingeniero de vuelo, logró sobre cielos nortinos poner término a un secuestro, por parte de dos personas armadas, que lo obligaban a llevarlos a Cuba.

Todo ello gracias a su serenidad, valentía y decisión, sin causar daño a nadie como tampoco a la aeronave a su mando, hasta poner a los secuestradores en manos de la Fiscalía de Aviación.

Valerosa acción que recibiera difusión internacional, por tratarse de la primera vez que una tripulación en vuelo lograba frustrar tan deleznable acción a la que el terrorismo nos tenía acostumbrados.

Cuando su desempeño como piloto lo llenaba de satisfacción, su salud emitió algunas advertencias, indicando a los médicos la conveniencia de dejar los mandos de un avión.

Algo que mucho le costó aceptar, pero sin alejarse de la que había sido la pasión de su vida.

Contando con el tiempo disponible, en su moto que era todo su orgullo, llegaba a las actividades de sus camaradas aviadores, participando de ellas con el mismo entusiasmo que de joven demostrara.

Hombre de convicciones profundas, no trepidaba en hacer valer sus argumentos y plantear sus opiniones.

Cuan distinto de aquellas personas que hoy en día adoptan actitudes acomodaticias, en busca de lo políticamente correcto, algo que nadie ha podido definir. Para no herir susceptibilidades que se esconden tras el anonimato de las denominadas redes sociales, o contrariar la voz de la calle.

Tras la trágica muerte de su hermano Carlos, quien fuera un distinguido socio y director de nuestra corporación, se acercó al instituto, brindándonos siempre su concurso y apoyo sincero.

Muchas veces nos incentivó a investigar la verdadera historia de la fabricación del Douglas DC-10, un tema que le fascinaba.

No obstante estar ciertos que últimamente su estado lentamente se iba tornando de cuidado, lo inesperado de su alejamiento no dejó de sorprendernos y una vez más, atendiendo a las circunstancias vigentes, nos vimos impedidos de acompañarlo en sus funerales.

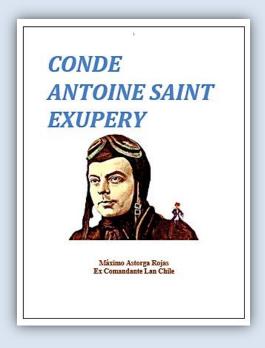
Con su partida la aviación chilena pierde a todo un Señor Comandante de Aeronave y nosotros, a un noble y buen amigo.



#### Sergio Barriga Kreft



# III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



Interesante publicación histórica del ex Comandante de Lan Chile, Sr. Máximo Astorga Rojas en homenaje a los 76 años de la desaparición de este emblemático piloto y escritor

En este mes de agosto, 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 generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

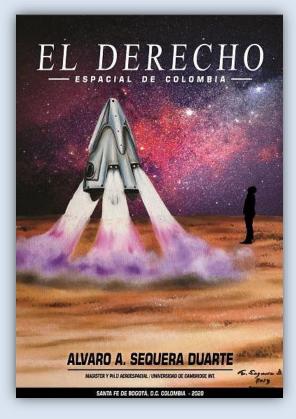
Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital

Muchos saludos a todos ustedes.











### 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.

# Las alas de CHAE cumple su primer año en el quehacer nacional, para beneficio de todos

Con fecha 31 de agosto de 2019, fue otorgada la Personalidad Jurídica N° 295650 para la nueva corporación. A un año de su creación, esta nueva corporación ha desarrollado una serie de actividades que pese a los actuales impedimentos pronto comunicará algunos de sus logros y sus avances.



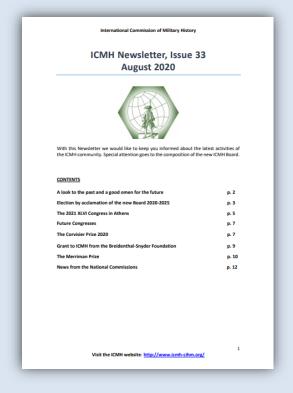
Importante actividad aeronáutica de nuestra corporación, recibe amplio reconocimiento y difusión en redes sociales







### **❖** Importantes novedades de la International Commission of Military History



Hacer <u>click</u> para leer información

#### ❖ Boletín Informativo del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales CEEA



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS Nº 13-2020 Santiago, 06 de agosto de 2020

#### EL NUEVO ESTATUTO ANTÁRTICO CHILENO

El 4 de agosto recién pasado, la Cámara Baja aprobó un nuevo Estatuto Antártico para Chile, luego de 65 años de vigencia del estatuto actualmente vigente. El Estatuto, fue aprobado por unanimidad en su texto general y también en forma casi unánime (4 abstenciones) las modificaciones introducidas por el Senado, con lo que el texto quedó en condiciones de ser promulgado como Ley de la República.

Al examinar la información que difunden los medios de comunicación y algunas redes sociales, se advierte que la reproducción parcial de lo expresado en dicho documento, unida a las interpretaciones de esas reproducciones, puede inducir a percepciones erradas sobre el contenido del nuevo Estatuto, por lo que aquí se expone brevemente los aspectos más relevantes del texto aprobado en el Congreso Nacional.

En lo general, el Estatuto Antártico (que no representa una reacción a lo aprobado en el Senado Argentino, pues se trata de una materia en desarrollo desde el año 2014) reafirma la reclamación chilena sobre soberanía en el territorio antártico comprendido ente los meridianos 53° y 90° Oeste del Meridiano de Greenwich, entendida esta reclamación dentro del contexto del Tratado Antártico de 1959. Introduce cambios conceptuales respecto de obligaciones en materias de protección del medio ambiente, modifica la "institucionalidad antártica", evita la declaración unilateral de soberanía sobre plataformas continentales como la realizada por Argentina e introduce cambios en la acción y coordinación de los ministerios involucrados y los operadores antárticos, como se verá en los puntos siguientes, referidos a los aspectos más relevantes.

#### Objetivos de la Ley (Art 1):

La Ley no establece como objetivo explícito que las actividades garanticen la mantención de la Antártica como una zona de paz y cuidado del medioambiente, sino que declara que "promueve" dichas condiciones, lo que por ejemplo reduce determinadas responsabilidades internacionales en caso de producirse un incidente ambiental.

Por otra parte, el numeral 4 de este artículo introduce un aspecto nuevo, al agregar a la expresión "actividades antárticas" la extensión de "...estatales y no estatales". Con esto se incorpora, por ejemplo, las actividades relacionadas con el turismo antártico, hasta ahora poco reguladas y que en años recientes han generado más de una polémica.

#### Definición de Territorio Antártico Chileno (Art. 2):

En esta materia el texto aprobado, luego de los cambios introducidos por el Senado, evita replicar lo efectuado en nuestro país vecino. La declaración argentina ante la Convención de Límites de Plataforma Continental de la ONU sobre su Plataforma Continental Extendida y lo ratificado luego por el Senado Argentino, en forma unilateral define territorios que contravienen el principio de no unilateralidad en las definiciones territoriales y limítrofes y contraviene expresamente el congelamiento establecido por el Tratado Antártico, mientras que el Estatuto Antártico de Chile se esmera en establecer que aquello será "en conformidad con el derecho internacional", sin determinar geográficamente sus aspiraciones en este sentido.

Cabe consignar que ello es también una medida de prudencia, ya que el Estado de Chile aún no presenta su declaración ante la Comisión debido a que no ha completado los estudios de batimetría respectivos, por lo que malamente podría explicitar reclamaciones al respecto sin los antecedentes técnicos que sustenten la declaración. Además, si se hubiera establecido en forma explícita y unilateral la plataforma continental, se habría incurrido en lo mismo que nuestra cancillería ha objetado respecto de las declaraciones de nuestros vecinos.



Declaración argentina sobre plataforma continental extendida. Fuente: minuto fueguino.com.ar

Asimismo, establece que el Estatuto Antártico, no obstante tener su aplicación principal en el Territorio Antártico Chileno, también tiene vigencia fuera de éste y en la denominada "zona de convergencia", que de acuerdo a definiciones internacionales ya vigentes es "el límite biogeográfico en la línea en el mar hasta el cual, por factores naturales como la salinidad del agua, las comientes marinas y los cambios de temperatura, se extiende el ecosistema antártico y que ha sido definida por el artículo I.4 de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos como límite norte de la aplicación de la convención"



Zona de convergencia antártica. Fuente: Wikicharlie.cl

#### Operadores Antárticos (Art. 5, punto 11):

Además de la salvedad ya mencionada en cuanto a que se admite la existencia de actividades antárticas no estatales, en este artículo (Definiciones) se modifica lo vigente hasta ahora, en que se establecía expresamente que los Operadores Antárticos eran: las instituciones de la Defensa Nacional y el Instituto Antártico de Chile (INACH). El texto aprobado por la Cámara, reza: "...entre los cuales se entienden el Instituto Antártico Chileno dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y las instituciones de las Fuerzas Armadas, dependientes del ministerio de Defensa Nacional." Ello deja abierta la posibilidad para asumir en el futuro a otros operadores u organizaciones como



## Fuerza Aérea de Chile

## Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales



Estrategia, Aeronáutica, Espacio, Tecnologia & Innovació

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS Nº 13-2020 Hoja Nº 2

Operadores Antárticos, los cuales incluso podrían ser no estatales, aspecto del cual se ignora si obedece a un vacío legal o una intención del legislador al respecto.

#### Institucionalidad Antártica Chilena (Art. 6 al 16)

En primer lugar, el Estatuto incluye la concurrencia de Ministerios que anteriormente no aparecía, en este estatuto, como los Ministerios del Interior, de Hacienda, de Economía, Fomento y Turismo, Medio Ambiente y finalmente de Ciencia y Tecnología, Conocimiento e Innovación. Aunque no todos estos Ministerios figuren luego con tareas o competencias específicas, se evidencia la decisión de que el tema antártico sea abordado desde la perspectiva de Política Pública que aborde las implicancias multisectoriales de la actividad antártica y las futuras decisiones que se adopte al respecto y se refleja una visión política tendiente a asumir la ejecución de actividades económicas en el continente antártico.

Sin perjuicio de ello, se mantiene la condición de primus inter pares del Ministerio de Relaciones Exteriores, que alberga y preside el Consejo de Política Antártica, el cual, entre otras materias, aprueba el Plan Antártico Nacional que incluye las actividades anuales a realizar por los Operadores Antárticos dependientes del Ministerio de Defensa Nacional, los cuales deben proponer sus actividades antárticas en septiembre de cada año (Art. 9 inciso 4).

El Art. 11 abunda en la descripción detallada de lo anterior, estableciendo las funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, entre las cuales figura la de "coordinar la realización de las actividades nacionales en la Antártica en el marco del Programa Antártico Nacional." y también "autorizar la realización de actividades no gubernamentales en la Antártica..." aspecto que en realidad no es nuevo, ya que hasta la fecha se procedía de esa forma pero teniendo en cuenta la declaración de los Operadores Antárticos en cuanto a poder apoyar la actividad que se solicite. Ese aspecto tiene una gran relevancia, ante solicitudes de operación del Aeródromo Teniente Marsh en la Base Antártica Presidente Frei.



Foto: Personal de la FACH en la Base Frei. Fuente: elmagalianico.com

Se incorpora en la institucionalidad antártica, el recientemente creado Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación. El citado Ministerio, es ahora el encargado de la promoción de los planes e iniciativas de investigación científica en relación con la Antártica. Sin embargo, el Instituto Antártico de Chile INACH no varía su dependencia respecto del Ministerio de Relaciones Exteriores y, de acuerdo al Art. 25, sigue siendo el organismo que autoriza toda actividad científica o tecnológica que se desarrolle en la Antártica por chilenos o extranjeros residentes.

Respecto de los Operadores Antárticos dependientes del Ministerio de Defensa Nacional, esto es, Ejército, Armada y Fuerza Aérea, el Estatuto establece que la coordinación de sus actividades será realizada a través del Estado Mayor Conjunto y que "la coordinación entre estos operadores y los demás Ministerios con competencias en la materia se efectuará por medio de la Subsecretaría de Defensa". Un aspecto de relevancia para prevenir conflictos de competencias y prioridades, radica en el inciso final del artículo 15, que determina que "los Operadores Antárticos dependientes del Ministerio de Defensa Nacional prestarán servicios operacionales y apoyo logístico para el Programa Científico Nacional, en la medida de sus capacidades, roles y actividades propias" (las negritas corresponden al autor).

Los artículos siguientes, establecen con detalle la dependencia administrativa de la Antártica Chilena respecto de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, con las facultades y potestades de esta Región al respecto.

El Estatuto, de conformidad a los conceptos iniciales de su articulado, profundiza en detalle en los aspectos relacionados con la conservación de la flora y fauna, el cuidado del medio ambiente y el control, de las actividades que pudieran impactar al medioambiente, enumerando en extenso estas actividades y los posibles impactos, estableciendo en los artículos siguientes específicamente los organismos que deben vigilar el cumplimiento de estos aspectos por parte de operadores propios y los ajenos al Estado de Chile, las sanciones al incumplimiento y los procedimientos al respecto.

Un aspecto relevante, es que establece requisitos para la operación de naves y aeronaves, obligando a que se certifique el cumplimiento de esos requisitos ante las autoridades navales o aeronáuticas, según corresponda. Ello, sin perjuicio de que los Operadores Antárticos (Armada y Fuerza Aérea según corresponda) expresen su disponibilidad para albergar o apoyar la respectiva operación.

En suma, el nuevo Estatuto incorpora más actores, más actividades y nuevas potestades y roles, observándose un marcado acento en la protección del medioambiente, la incorporación de nuevos actores y una puerta abierta a actividades que hasta la fecha se mantenían en un nivel incipiente. No menciona y es un aspecto a observar, si en el futuro el Estado de Chile volverá a financiar el establecimiento de familias como lo que representó la Villa Las Estrellas, poblado que tuvo un gran impacto en el apoyo a la expresión de los derechos del Estado de Chile y, en consecuencia, un gran impacto geopolítico.



Foto: Villa Las Estrellas. Fuente: Archivos CEEA

Lo más importante en cuanto a nuestra política exterior, sin duda, es que el Estatuto reafirma una posición más expectante que la de otros países en cuanto a la declaración de soberanía sobre estos territorios, probablemente por el hecho de no contar aún con los estudios de fondos marinos que inicialmente se completarían al año 2019 y que nuestros vecinos, en su caso, ya han realizado y publicitado, además de presentarlo oficialmente ante el ente técnico de la Organización de Naciones Unidas.

MLL

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

1/09/1917: Tras un homérico combate aéreo sobre los cielos de Belluno en Italia, el joven aviador Chileno Italiano, Arturo Dell' Oro, estrella su avión Nieuport XI contra el Fokker que volara su adversario. De esta manera valerosa, pierde la vida este valiente piloto. El 3 de enero de 1918 se le entregó póstumamente la Medalla de Oro al Valor Militar del Gobierno Italiano. Desde el 19 de junio de 1921, el Aeródromo de Belluno y el de la Base Aérea San Giusto di Pisa llevan el nombre de Arturo Dell' Oro, y al poco tiempo se hace extensivo al ahora Aeropuerto de Belluno.



**1/09/1949:** Es creado el Grupo de Aviación N°7, de la Fuerza Aérea de Chile. Inicialmente destinado a estar basado en Cerro Moreno, Antofagasta, su vida operativa se inició en 1953 en Los Cerrillos, siendo la primera unidad de la Fuerza Aérea de Chile en ser equipada con aviones a reacción. Su material de vuelo ha sido DH-115 "Vampire"; Lockheed T-33 y F-80, Hawker Hunter; F-5E, y actualmente F-16 en Antofagasta. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A) René laniszewski Courbis.



1/09/1949: Se crea el Grupo de Aviación N° 11, de la Fuerza Aérea de Chile. Constituido sobre la base del Grupo de Caza N°1, operó como Unidad de Cazabombardeo en la ciudad de Quintero, con material P-47 hasta su desactivación en 1956.

En 1969 fue reactivado como Unidad Escuela de Vuelo por Instrumentos en Quintero luego reubicado en Los Cerrillos como unidad de enlace y mantención de eficiencia de pilotos, encuadrando la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" y a los paracaidistas "Boinas Azules". Actualmente se encuentra desactivo. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A) Hugo Munita de la Vega.

1/09/1981: Surgió en México un nuevo plantel que se desprendió de la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento, que tenía como objetivo formar sargentos 1/os. y 2/os. especialistas en Mantenimiento de Aviación, Electrónica de Aviación, Abastecedor de Material Aéreo y de Armamento Aéreo. El plantel tuvo como albergue el edificio de la base logística de la Fuerza Aérea Mexicana en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y posteriormente fue reubicado en la Base Aérea de Santa Lucía, Estado de México, donde se encuentra a la fecha.

**2/09/1917:** Primer servicio oficial de correo aéreo argentino entre Buenos Aires y Montevideo, en un aeroplano Blériot XI de la Escuela de Aviación Militar, piloteado por Pablo Teodoro Fels.



Camilo Daza, aviador colombiano

**2/09/1922:** Camilo Daza Álvarez vuela en Cúcuta, el avión que adquiriera en Europa, constituyéndose éste, en la primera máquina de su género conocida en Colombia.

Daza fue además el primer colombiano que en el año 1919 pilotó un avión, y hoy es considerado el precursor de la aviación colombiana, ya que es toda una historia de vicisitudes y de glorias, por la grandeza de un ideal soñado y ambicionado, *la aviación*.

**2/09/1927:** El vuelo más largo en México hasta ese momento: "10 horas y 48 minutos" de Ciudad de Juárez a la Ciudad de México, es realizado por el Capitán Emilio Carranza Rodríguez en un monomotor Quetzalcóatl bautizado como "Tololoche".

**3/09/1957:** Un nuevo aniversario de la trágica muerte del subteniente de la Fuerza Aérea de Chile, John Wall Holcomb y el mecánico tripulante Cabo Domingo García Bustillo. Este joven oficial entregó su vida a la Patria tratando de rescatar desde el siniestrado B-26C Nº 826 a su mecánico de vuelo y camarada. Por su acción, el subteniente Wall obtuvo en forma póstuma la Condecoración Al Valor, misma que hoy luce prendida en el Estandarte de Combate del Grupo de Aviación Nº8.



Mecánico tripulante Domingo García Bustillo



Subteniente John Wall Holcomb

**4/09/1915:** Fue celebrada la sesión inaugural del **Aero Club del Perú** en los altos de la Calle de Ortiz N° 354, hoy Jirón Huancavelica, donde se aprobaron los Estatutos que regirían la vida Institucional de esta noble institución aérea del Perú, y de la cual fue su primer Presidente, don Amador Del Solar. El Aero Club solo contaba con dos aviones traídos de Europa por los aviadores Juan Ramón Montero y Rómulo Burga que se encontraban en reparación, por lo que se realizó una intensa actividad de propaganda para proveerse de fondos y adquirir nuevos aparatos. En el diario "La Crónica" del 15 de setiembre, se invitaba a la ciudadanía a inscribirse como socios de la Institución antes del día 26 de ese mes, a fin de ser considerados como "Socios Fundadores".

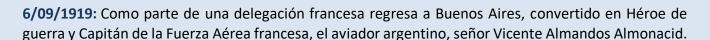
**5/09/1922:** Se lleva a cabo el primer duelo aéreo en cielos sudamericanos. La acción que tuvo lugar en Paraguay durante la Revolución de dicho año. El piloto inglés Patrick Hassett, contratado por el gobierno de ese país, persiguió en su SVA-5 a un avión Ansaldo de las Fuerzas rebeldes, que observaba movimientos de tropas gobiernistas. Hassett ametralló al avión contrario, quien al percatarse de su presencia, se devolvió hacia su base paraguaya en Caí Puente.

**5/09/1927:** Se crea la Biblioteca Nacional de Aeronáutica Argentina, para promover el desarrollo de la conciencia aeronáutica del país. Organizada como un centro de consulta para facilitar al profesional, estudiantes y público en general, material bibliográfico aeronáutico y espacial como así también materias concurrentes o vinculadas al quehacer aéreo, civil y deportivo. Se encuentra ubicada en pleno centro de Buenos Aires, y alberga un patrimonio de más de 60.000 volúmenes de libros. Posee una amplia Sala de Lectura, Sala de Reuniones, Sala de Derecho Aeronáutico, Videoteca, y una Hemeroteca con revistas nacionales y extranjeras de la especialidad.

**5/09/1956:** Dentro del marco de las conmemoraciones del cincuentenario del primer vuelo en avión efectuado por Alberto Santos Dumont, es instituida a través del Decreto Nº39.905, la condecoración "Medalla Mérito Santos-Dumont".

Esta distinguida presea que recuerda el nombre del ilustre pionero, fue creada para homenajear a civiles y militares por sus destacados servicios a la Aeronáutica del Brasil, siendo su institución posteriormente modificada por el Decreto N ° 66.815 del 30 de junio de 1970, ambos derogados por el Decreto N ° 4.209 del 23 de abril de 2002 para distinguir:

- Personal militar de la Fuerza Aérea Brasileña que se ha destacado en el ejercicio de su profesión;
- Al personal militar de las Fuerzas Armadas nacionales o extranjeras que se han convertido en acreedores de un homenaje especial;
- Ciudadanos brasileños o extranjeros que han prestado servicios sobresalientes a la aeronáutica brasileña.



Nacido en Anguinán, La Rioja, el 24 de diciembre de 1882, fue un ingeniero, aviador y más tarde diplomático que cuando joven participó en la Primera Guerra Mundial como piloto de la Fuerza Aérea Francesa. Fue co-fundador y gerente técnico de la compañía aérea Aeroposta Argentina, filial de la francesa Aéropostale y precursora de Aerolíneas Argentinas. Fue la primera persona en cruzar los Andes por aire de noche y artífice de la mayor parte de las rutas aéreas de Aeroposta. Como diplomático, presidió el consulado argentino de Boulogne-sur-Mer desde 1938 hasta 1945.



En reconocimiento a sus altos logros, en Francia le fueron otorgados distintas distinciones, entre las que se destacan la Legión de Honor y la Medalla Militar, y su nombre fue tallado en el Arco del Triunfo en una corta lista de héroes franceses; mientras que en Argentina el Aeropuerto de La Rioja fue bautizado en su honor.

**6/09/1919:** A bordo del vapor "Belle Isle" arriba al Uruguay, la Misión Aeronáutica Francesa al mando del Mayor de Ejército Víctor Guichard; tenientes Jean Grillon y Jean Guichard; ayudantes Abel Menard, Marechal Logis y Gonett Gillet, que había enviado Francia a Sudamérica, para ofrecer organizar los servicios aéreos comerciales.



**6/09/1931:** Bautismo de fuego de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.). A fines de agosto de 1931, la marinería de la mayor parte de la Escuadra nacional chilena se declaró en rebeldía contra el Gobierno de aquella época, deteniendo a la oficialidad de la Armada en sus cámaras, y exigiendo una serie de mejoras salariales y modificaciones a la política económica en vigencia, dando muestras de influencia de la propaganda extremista. Mientras el grueso de la Escuadra se concentraba en Coquimbo, reparticiones navales en tierra se declaraban en rebeldía. El Gobierno, tras negociar y no lograr acuerdo, asaltó con fuerzas militares los cuarteles navales, especialmente en Talcahuano, logrando tomarlos. Para someter a la Escuadra, el gobierno decidió encomendar la tarea a la Fuerza Aérea Nacional.

En la mañana del 6 de septiembre de 1931, aviones concentrados previamente en el Aeródromo de El Tuqui, en Ovalle, atacaron con bombas y ametralladoras a la Escuadra en la bahía de Coquimbo, causando daños menores, así como un muerto y tres heridos en la tripulación de un submarino. Un avión caza Falcon, pilotado por el Teniente 2° Julio Tapia Jiménez, debió efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa al ser averiado en el motor por fuego antiaéreo. Este único ataque encabezado por el entonces Subsecretario de Aviación, comandante Ramón Vergara Montero, desalentó a las tripulaciones, las que al cabo de pocas horas se rindieron.

**6/09/1941:** Es creado el Club Aéreo de Río Bueno/La Unión. El club aéreo nace con 44 hombres y 7 mujeres los que organizan formalmente esta institución, el cual en estos 76 años ha visto pasar a grandes personas entre sus filas aportando de manera significativa al desarrollo de las comunas de La Unión y Río Bueno en el sur de Chile.

**8/09/1910:** El aviador civil y constructor aeronáutico chileno, señor José Luis Sánchez Besa, es oficialmente reconocido como aviador al recibir del Aero Club de Francia su licencia Nº 155 de piloto aviador. No obstante, de haber volado desde diciembre de 1908, rinde examen ante la comisión oficial de la Federación Aérea Internacional el 1 de septiembre y su brevet se expide con fecha 8 de septiembre, siendo igualmente con ello, uno de los primeros sudamericanos en obtener esta credencial.



José Luis Sánchez Besa arribando al campo de aterrizaje



**8/09/1960:** Fallece el General de Brigada Aérea don Dagoberto Godoy Fuentealba, quien con el grado de Teniente 2° realizara el primer Cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, un día 12 de diciembre de 1918, adjudicándose de esta forma, el premio establecido por los Gobiernos de Chile y Argentina para quién cumpliera esta gran hazaña.

Con fecha 11 de septiembre de 1957, fue ascendido al grado de General de Brigada Aérea, mediante la Ley especial N° 12537.



**9/09/1922:** La joven primera aviadora brasilera, Anésia Pinheiro Machado finaliza un vuelo de cuatro días entre San Pablo y Rio de Janeiro, utilizando un biplano Caudron G.3 bautizado "Bandeirante", como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia de su país.

Primera aviadora brasileña que pasó el examen para la obtención de la licencia de piloto de aeronave mercante.

En 1951 fue también la primera piloto brasileña en cruzar la cordillera de los Andes en su avión monomotor a través de la ruta comercial del Paso del Aconcagua, desde Santiago de Chile a Mendoza en Argentina.

9/09/1932: Se establece en Nicaragua, la Semana del Correo Aéreo Internacional. Mediante el Decreto 16, publicado en La Gaceta Nº195 del 12 de septiembre de 1932, el Presidente de la República, don José María Moncada establece que entre los días 11 y 17 de septiembre, sea celebrado este medio de transporte que con su Correo Aéreo Internacional, ha hecho desaparecer las barreras del "tiempo" y de la "distancia" que durante siglos han separado las naciones de América, contribuyendo eficazmente a la unión y solidaridad de los países americanos con lo cual está llevando a cabo una obra de verdadero Pan Americanismo.

**10/09/2014:** PRINCIPAL Airlines suspende indefinidamente sus operaciones, ahogada por un complejo panorama financiero. PAL Airlines, anteriormente conocida como Principal Airlines, es una pequeña aerolínea chilena dedicada a vuelos chárter que entró en operaciones regulares a mediados de 2009.



Avión Boeing 737-200 (CC-CZO) de PRINCIPAL AIRLINES (Fuente: Diario La Cuarta)

**12/09/1938**: Considerando lo ventajoso de facilitar a los pilotos civiles, la adquisición de aeronaves para el desarrollo de sus actividades y la necesidad de estimular las actividades privadas en beneficio del país, el gobierno brasilero a través del Decreto Ley №678, decide aprobar un Reglamento para la concesión de subvenciones a los Clubes Aéreos, Clubes de Planeadores y Escuelas de aviación civiles del Brasil.

13/09/1909: Volando su aeroplano "Demoiselle", Alberto Santos Dumont establece un récord de velocidad de 96 Km/hr al recorrer la distancia de 8 kilómetros que unían las localidades de Buc y Saint Cyr en París, en tan sólo 5 minutos.





13/09/1943: Nace el Club Aéreo de Melipilla, situado al sur oeste de Santiago de Chile. Este acontecimiento fue significativo, puesto que la institución aeronáutica melipillana fue de las primeras de su género que se fundaron en el país. Poco tiempo después, el año 1944, se publicó en el Diario Oficial el otorgamiento de la Personalidad Jurídica aprobándose sus estatutos. El domingo 28 de mayo de 1944, se registra la inauguración y bendición de su nueva cancha de aterrizaje la que quedó instalada en el Fundo "Los Jazmines" que fuera donado por el señor Carlos Vial.

Además, en aquella ocasión se realizó la bendición del Aeronca, primer avión que tuvo esta institución. Su primer Curso de Aviación quedó fijado en diez alumnos y su Instructor fue el señor Aladino Azzari, reconocido maestro de vuelo civil.

**14/09/1917:** Se crea con voluntarios cubanos una escuadrilla de aviación para ofrecerla a Francia, con el nombre de "Le Escuadrille Cubaine". El aviador cubano Santiago Campuzano es llamado a organizar esta escuadrilla y más tarde es condecorado por Francia con la Orden Legión de Honor.

**15/09/1902:** "Pegasus", el primer aerostato no rígido con motor construido en los Estados Unidos de Norteamérica por Albert Leo Stevens, realiza un vuelo exitoso en Manhattan Beach, New York. Otro dirigible en esta misma fecha, piloteado por Edward Boyce también realizó una exitosa jornada.

**15/09/1980:** Se reactiva el Grupo de Aviación №4 que funcionara en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Unidad volvió a la actividad contando con el nuevo material de origen francés Mirage 50.



Su historia data de 1928, cuando con fecha 12 de julio se crea el Grupo de Bombardeo de la Base Aérea El Bosque y que más tarde se trasladara a la histórica base aérea de Colina. Hoy el Grupo Nº4 se encuentra nuevamente inactivo desde el 28 de diciembre de 2007.

**15/09/1981:** Se presentan oficialmente aviones fabricados y armados en Chile. En la Base Aérea de "El Bosque", se exhiben el Pillán, Dakota y Casa 101, primeros tipos de aviones producidos por la Empresa Nacional Aeronáutica (ENAER), los que paulatinamente irán estableciendo parte importante de las bases para la actual industria aeronáutica nacional.



Avión T-35 Pillán, primero de la serie construido enteramente en Chile.

**17/09/1909:** A media tarde de ese viernes, anunciando lluvia en las cercanías de París, Santos-Dumont, sin decir a sus mecánicos y amigos a dónde pensaba ir, se sentó a los mandos de su Demoiselle N° 20 y abandonó los prados de Saint Cyr para un vuelo local. Dos horas después, sin su regreso y sin noticias de su paradero, comenzó lo que pudo haber sido la Primera Operación de Búsqueda y Rescate de un avión más pesado que el aire en la historia de la aviación.

**17/09/1965:** Se emite la Ley Nº15.617, que da nombre al Aeropuerto de Lima, Perú bautizándolo como Aeropuerto "Jorge Chávez", en recuerdo de uno de sus más importantes pioneros aeronáuticos.

**18/09/1898:** El precursor aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos Dumont realiza en Paris, Francia, los primeros ensayos con su Globo Dirigible №1.

**19/09/1913:** La Aviación Militar chilena participa por primera vez en el desfile del Día de las Glorias del Ejército de Chile. La Aviación Militar se presentó desfile que tradicionalmente se realiza en la elipse del Parque Cousiño (actual Parque O'Higgins), con 5 aviones monoplanos Blériot XI liderados por el Capitán señor Manuel Avalos, quién llevó como pasajero al teniente Julio León.

Los aviones llegaron a la elipse en sus carros tirados por caballos, luego fueron armados y emprendieron el vuelo ante la impresionada concurrencia. Veintiún años más tarde, en 1934 se presenta nuevamente como Fuerza Aérea independiente, llevando esta vez, 21 aviones en vuelo al mando del entonces Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo, señor Armando Castro López.

**19/09/1944:** El 1er. Grupo de Aviación de Caza de la Força Aérea Brasileira (FAB) embarca para Italia, en el navío UST *Colombie*, con destino a Livorno, Italia; para participar de los combates en la Segunda Guerra Mundial, desembarcando el día 6 de octubre de 1944.

**20/09/1963:** Es creada la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile. Destinada a proporcionar instrucción y entrenamiento en volovelismo a oficiales y cadetes de la institución, opera desde el aeródromo Lo Castillo, en la Comuna de Las Condes. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) René Arriagada Anento y estuvo dotada de material tipo "Sulainer" y luego con planeadores Blanik y Cirrus.

**21/09/1933**: Es inaugurada la Base Militar colombiana, "El Guabito" que mezclaba operaciones civiles comerciales y militares, allí operaron las compañías PANAGRA y SCADTA, la primera cubría las rutas Internacionales y la segunda los vuelos nacionales. Cabe señalar que SCADTA es la precursora de la actual AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia).

**21/09/1988:** Primer raid de aviones T-35 Pillán entre Santiago y Punta Arenas. Cuando transcurrían las 17.30 horas, aterrizaban en la Base Aérea de Chabunco, en Punta Arenas, cinco aviones Pillán al mando del Coronel de Aviación (A) don Jaime Parra Santos. Este histórico vuelo se realizó en aproximadamente ocho horas de vuelo, con escalas técnicas en Puerto Montt y Balmaceda, fue considerado una de las más importantes actividades que realizara la Escuela de Aviación en el marco de los festejos de los 75 años de la creación de este plantel.

21/09/1992: Creación del Club Aéreo de Ultralivianos de Santiago, Chile.

**23/09/1910:** Jorge Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes en un avión, logro que lo llevó a ocupar un lugar en la historia de la aviación mundial.

Para honrar su hazaña, la fecha quedó establecida como el

"Día de la Aviación Peruana".



**24/09/1968**: A las 18.30 horas de este día, tras una trascendente reunión de 22 vecinos fundan una corporación denominada "Club Aéreo de Cerro Sombrero", con el propósito de fomentar y administrar el Deporte Aeronáutico en una de las zonas más australes de Chile y poner al servicio del Estado y de la comunidad los recursos materiales y humanos que se deriven de esta actividad.

Hoy en día, el hangar de este club se encuentra emplazado en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y alberga a las aeronaves, instalaciones de mantenimiento y la escuela de vuelo.



**26/09/1919:** Creación en Medellín de la primera empresa de aviación civil comercial en Colombia y en América, denominada "Compañía Colombiana de Navegación Aérea" CCNA. Se funda con cuatro aviones monomotores Farman F-40 y un avión bimotor Farman F-60 tipo Goliat. Es nombrado como gerente don Guillermo Echavarría Misas, cofundador y gestor de la misma.

**26/09/1957:** Se crea la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) como arma independiente de las otras Fuerzas Armadas. Sus orígenes se remontan al Cuerpo de Aviadores Militares Bolivianos como tal ya existía desde 1916, año en el que empezaron a mandar misiones de aprendizaje de pilotos a otros países (se enviaron a tres oficiales a Argentina (El Palomar) y tres oficiales a Chile (El Bosque) para así recibir capacitación de vuelo), con la fundación de una escuela de aeronáutica en La Paz con el objetivo de contar con personal con la capacidad de iniciar la Aviación Boliviana.

A inicios de la década de 1920, el país compró varios aviones de entrenamiento franceses como los Blériot S-20, Blériot S-34, Morane Saulnier MS.35, se intentó establecer su propio programa de capacitación para pilotos.

Después de un par de intentos fracasados, se estableció una Escuela Militar de Aviación en El Alto, La Paz, en 1923 al mando del mayor Bernardino Bilbao Rioja (distinguido oficial instruido en Chile), uno de los primeros pilotos militares bolivianos, quien con el auxilio de un instructor de origen suizo, fueron conformando un verdadero Servicio Aéreo Militar. El comienzo de esta sólida estructura, coincidía con el Primer Centenario de la Independencia de Bolivia en 1925.

En 1927 se compraron nueve aviones de combate Vickers "Vespa" al Reino Unido, aviones de caza livianos muy capaces y ágiles para su época. En 1926 y 1927, se realizó la entrega de seis bombarderos Breguet 19 A2 de Francia, aviones muy capaces y fuertes. En 1929, se compraron otros cuatro modelos mejorados del Breguet 19. Para 1932, se cambió el nombre oficial de la institución por el de Cuerpo Aéreo Boliviano, encontrando su bautizo de combate en la sangrienta Guerra del Chaco (9 de septiembre de 1932 hasta el 12 de junio de 1935).

**26/09/1979:** A través del Decreto Nº1905, es instituido el "Día de la Aviación Civil Colombiana" y además creada la Orden de la Cruz del Mérito Aeronáutico Civil, distinción prevista para premiar servicios y contribuciones al progreso de la Aviación Colombiana.



**28/09/1924:** En la cancha de deportes de la Escuela de Aviación se realiza el primer Concurso de Aeromodelismo en Chile.

El Ministro de Guerra y Marina Contraalmirante Luis Gómez Carreño y el General de División Luis Contreras Sotomayor y otras autoridades de Gobierno y Militares presenciaron el desarrollo del Concurso de Aviación en Miniatura.

Uno de los menores que concursaron, resultando premiado, fue el niño Enrique Flores Álvarez, posteriormente fue Coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, primer Director del Museo Aeronáutico y uno de los distinguidos miembros fundadores de nuestra corporación.





**28/09/1924:** Se efectúa el primer lanzamiento militar en paracaídas a nivel sudamericano desde un avión, realizado por un chileno en el país.

El Teniente de Ejército, señor Francisco Lagreze Pérez, será quien se arroje desde un avión De Havilland DH-9, pilotado por el Teniente Oscar Herreros Walker en "El Bosque", volando a 800 metros de altura.

Para estos fines, utiliza un paracaídas del diseñador alemán Otto Heinecke, quién se encontraba por esos días demostrando su invento en Chile.

**28/09/1944:** Es inaugurado el Mausoleo de los Aviadores en el Cementerio de San Juan Bautista en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.



Tumba de Alberto Santos Dumont en el Cementerio Sao Jogo Bautista de Río de Janeiro

**29/09/1912:** Se realiza el tan ansiado vuelo del aviador Frank E. Boland. Desde el Hipódromo Nacional del Paraíso se elevó un extraño biplano sin Cola, ante la mirada escrutadora del Presidente Juan Vicente Gómez, funcionarios, cadetes de la Escuela Militar, y un numeroso público que se congregó para servir de testigo del histórico vuelo que duró 27 minutos. Era la primera vez que un avión surcaba los cielos de Caracas. Con motivo de este primer vuelo sobre Venezuela, cada año se celebra en el país, el "Día de la Aviación civil" según decreto 1098, del 20 de setiembre de 1972.

**29/09/1988:** En este día, un Boeing 737 de VASP, que volaba 375, fue secuestrado por un ciudadano en la ruta Belo Horizonte (MG) - Río de Janeiro. La intención del secuestrador era arrojar el avión contra el Palacio Planalto en Brasilia, para matar al presidente de Brasil, José Sarney. Astuto, el comandante del avión logró engañar al secuestrador.

Luego de volar por más de 3 horas, el comandante se dirigió al aeropuerto de Goiânia (GO), y a punto de secarse por falta de combustible, aterrizó el Boeing 737 sin su copiloto, Salvador Evangelista, quien lamentablemente fue asesinado por el secuestrador. Afortunadamente, 107 personas, incluidos los pasajeros y la tripulación, se salvaron gracias a la heroica acción del Comandante Fernando Murilo de Lima e Silva.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

## **BOLIVIA, A LOS OJOS DEL CÓNDOR**

En el 195° Aniversario de su nacimiento (1825 - 2020)

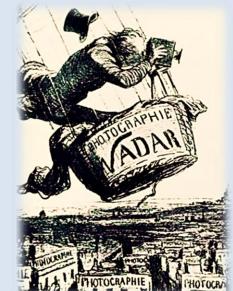


"Bolivia, constituida el 6 de agosto de 1825 como República unitaria, libre, independiente y soberana, está ubicada en la zona central de América del Sud, entre los paralelos: 9 grados 39 minutos y 22 grados 53 minutos de latitud Sud; y entre los meridianos: 57 grados 25 minutos y 69 grados 38 minutos de longitud occidental del meridiano de Greenwich. Limita al Norte y al Este con la República Federativa de Brasil, al Sudeste con la República del Paraguay, al Sur con la República Argentina, al Sudoeste con la República de Chile y al Oeste con la República del Perú. Lleva el nombre de Bolivia, en homenaje al Libertador Simón Bolívar." <sup>2</sup>

El actual Estado Plurinacional de Bolivia, era hasta inicios de década de los años treinta, uno de los países sudamericanos en los cuales aún no se había practicado un levantamiento de cartografía aérea propiamente tal, que fuera realizado desde un globo o un avión.

Esta ciencia auxiliar que permite obtener y/o realizar medidas correctas métricas y geométricas de los objetos basándose en fotografías aéreas, presenta adicionalmente una gama de aplicaciones en diferentes campos y ramas de la ciencia, tales como la topografía, la astronomía, la medicina, la meteorología y muchos otros, tiene su principal aplicación en la cartografía topográfica. Esta no nació de un momento a otro, sino que su desarrollo fue gracias al descubrimiento de una novedad científico o un desarrollo tecnológico como lo fue el invento de la fotografía, con ello es que se puede empezar a hablar de dar un uso técnico, a dichas imágenes.

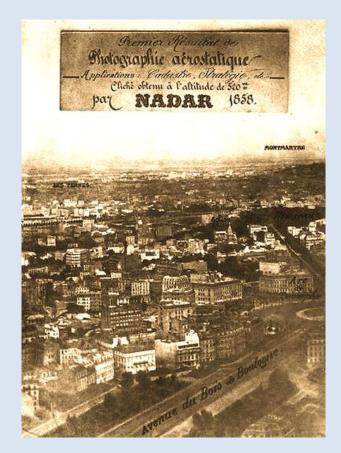
A continuación, existen algunos antecedentes ciertos de su uso aéreo que datan del siglo XIX, cuando en la Francia de 1850, se propuso el realizar un levantamiento fotográfico de París desde un globo.



<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Historia de Bolivia. <a href="https://www.eldiario.net/bolivia/">https://www.eldiario.net/bolivia/</a>

Cinco años más tarde, Gaspard-Félix Tournachon<sup>3</sup>, más conocido pseudónimo comercial "Nadar", se le ocurrió patentar el trabajo de obtener fotos aéreas desde un globo, agrupándolas y sobreponiendo las imágenes ordenadas y continuas para luego realizar trabajos de cartografía y topografía, por lo que los históricos usualmente registros consideran en la actualidad<sup>4</sup>, como uno de principales pioneros los la fotografía aérea.

No será hasta tres años después, que logre elevarse con un globo unos 80 metros y fotografiar con buenos resultados, una "población" entonces cercana a París llamada Petit Bicêtre (hoy sector céntrico de la capital gala).



Una de las primeras fotografías aéreas, tomada desde un globo a 520 mts. de altura en 1858.

En Bolivia y más específicamente en su actual capital administrativa, la fotografía aérea remonta principalmente su práctica a la experiencia entregada en 1927, por el aviador francés Georges Sariotte y del fotógrafo argentino Héctor Peirano, quienes piloteando un avión Breguet denominado "Puede ser", fueron los primeros que realizaron fotografías aéreas de la altiplánica ciudad durante su paso por Bolivia, mientras cumplían un raid aéreo internacional de buena voluntad, que habían iniciado en Buenos Aires y que por problemas con el motor de su avión, lamentablemente tuvo que finalizar en la ciudad peruana de Puno, truncando de esta forma los deseos de fotografíar una inexplorada ruta hacia los Estados Unidos desde las alturas.

Al año siguiente, el Cuerpo Aéreo del Ejército Boliviano cimentó los esfuerzos por facilitar esta ciencia fotográfica en la Escuela Militar de Aviación en "El Alto"<sup>5</sup>, lugar donde se reguló e implementó el servicio a cargo del experimentado piloto y observador aéreo boliviano,<sup>6</sup> Capitán Alfredo Santalla Esprella, en el mes de julio de 1928, para lo cual emplearon como su primer material de aerofotogrametría, una cámara "Pathé Gaumont F-26" que ajustaron al costado de un avión Breguet 19 A2.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Nadar nació en París el 6 de abril de 1820 y falleció en 1910. Es conocido no solo como fotógrafo sino también como escritor y caricaturista. Su primer gran proyecto fue crear una galería de retratos de personalidades e hizo dibujos de 300 personajes, entre ellos Zola, Hugo, Baudelaire, Dumas, Courbet, Wagner, Mallarmé, Verne, aunque solo llegó a publicar un *Panthéon Nadar*, de los cuatro que tenía previstos.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Thierry Gervais. *Un basculement du regard.* Les débuts de la photographie aérienne 1855-1914. https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/916

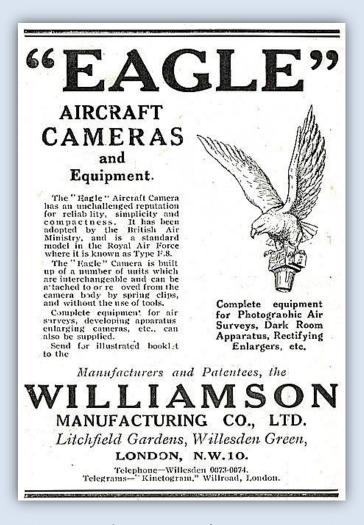
<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Villa de la Tapia, Amalia. *Alas de Bolivia*. Tomo III, 1983, pág 137. Conforme a los apéndices VII y VIII de una de las obras didácticas del Mayor Bernardino Bilbao Rioja y que se titula "Guía para la Instrucción Militar de las diferentes Unidades de Aviación. Barcelona 1928.

<sup>6</sup> Ibid. Santalla tenía probada experiencia de vuelo y misiones de reconocimiento tanto en Francia como en África (Campaña de Marruecos)

De acuerdo a los datos recabados, se habrían realizado algunos relevamientos aéreos en poblaciones provinciales y de La Paz, los que habrían sido traducidos en fotografías planimétricas, pero de las cuales lamentablemente, no se tienen mayores registros.

La distinguida piloto e historiadora boliviana, Coronel Av. Amalia Villa de la Tapia, nos ilustra y añade en su obra *Alas de Bolivia*, otros interesantes datos sobre el temprano funcionamiento de este servicio, indicándonos entre otros, que el Capitán Santalla habría sido *eficientemente cooperado* en el desempeño de sus tareas, por el fotógrafo y piloto, don César Gorriti, con quien habría construido el primer laboratorio Aerofotogramétrico, adaptando uno de los grandes cajones de madera, en que habían llegado algunos de los aviones adquiridos.

A este equipo, se uniría en 1929, la operación desde uno de los aviones Vickers modelo 149 "Vespa III", esta vez con cámaras F.8 para aerofotogrametría marca "Eagle", cuya instalación corrió a cargo del Sargento Mecánico José Ardiles M. quien se había especializado en Inglaterra y un año más tarde arribó a Bolivia, el especialista alemán M. J. Ungewitter, quien tendría una cuestionada actividad<sup>7</sup> en el campo operativo de los inicios de la Guerra del Chaco en 1932.



Afiche de 1928. Williamson Manufacturing Co. Ltd. (Fuente: Revista Aeroplane June 20th 1928)

Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile - Agosto 2020

<sup>7</sup> Ibidem.

En la parte civil y del desarrollo urbano de la capital boliviana, tocó a la sociedad de origen canadiense, la Bolivian Power Company Ltd.<sup>8</sup>, el honor ser la primera en emplear la *aerofotogrametría* en el curso de ciertos trabajos de agrimensura.

Esta particular sociedad, dedicada a la explotación de los tranvías eléctricos de las ciudades de La Paz, Oruro y Cochabamba, era propietaria de varias concesiones para el aprovechamiento de la fuerza de los innumerables ríos que existen en las cercanías de La Paz y Oruro. Trátase de cuencas de ríos, que nacen en la cadena central de la Cordillera y que desbocan tanto hacia el Amazonas, como a al sur este, al Paraguay. A causa de la diferencia enorme de altura entre las regiones cordilleranas del nacimiento de este río, que se encuentra hasta a 6.000 metros de altura y de las llanuras bajas del Beni y de Chuquisaca, diferencia que en 200 kms. Ilega hasta 5.500 metros, existen en éstos ríos diferencias de nivel, que se prestaban estupendamente para su explotación, en la producción de electricidad.

Pero resulta que a la realización de tales proyectos de aprovechamiento hidrográfico, se oponían dos grandes dificultades, siendo la principal, las condiciones climatológicas como también, la inaccesibilidad del terreno en cuestión. En estas regiones, sigue a una corta temporada de lluvias (diciembre a abril) un período largo de sequedad en los cuales los ríos llevan muy poca agua. Es por consiguiente necesario almacenar el agua del período de lluvias, mediante embalses en lugares adecuados o bien aprovechar el agua del deshielo de glaciares, ventisqueros o de lagos cordilleranos, llevándola a la planta hidroeléctrica por canales artificiales.

Es esta la razón medular, que hizo indispensable un trabajo de exploración preliminar con el fin de establecer dónde procurarse el agua en los períodos de sequía. Desde que no existían cartas exactas sobre estas regiones -ni región alguna de Bolivia- era, antes de todo, una necesidad imperiosa para el desarrollo del país, la de conocer las condiciones topográficas de estos territorios.



El hermoso e imponente nevado Illimani que corona la ciudad de La Paz, es también conocido por los nombres que le asignan los pobladores del Municipio de Palea y por las derivaciones al español de su nombre aymara como "Jillir Mamani", con las acepciones de "El Resplandeciente"; "Águila Dorada" e "Hijo Mayor". Forma parte del gran cordón de nevados que forma la denominada "Cordillera Real" la cual tiene una longitud de 200 km.9

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> La Sociedad fue registrada en Bolivia mediante Testimonio N° 112 de fecha 23 de junio de 1925. Actual Compañía Boliviana de Energía Eléctrica, S.A. (Cobee) desde 1968.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Fotografía del nevado Illimani. http://www.milapaz.travel/atractivo\_turistico/index/Illimani/126

A esta tan necesaria tarea, se oponían las más grandes dificultades, debido a la formación geológica de las regiones consideradas como apropiadas. Los territorios que más se prestaban para la colocación de una planta hidroeléctrica, estaban situados en lo más escarpado de los Andes, donde, a causa de la naturaleza dura y quebrada de los cerros, se hacía difícil y por aquellos días, imposible todo acceso.

Por lo tanto, el levantamiento de una carta, se hizo sumamente difícil y las mismas dificultades de acceso se oponían a la obtención de datos precisos, necesarios para la construcción de una planta de este tipo y magnitud.

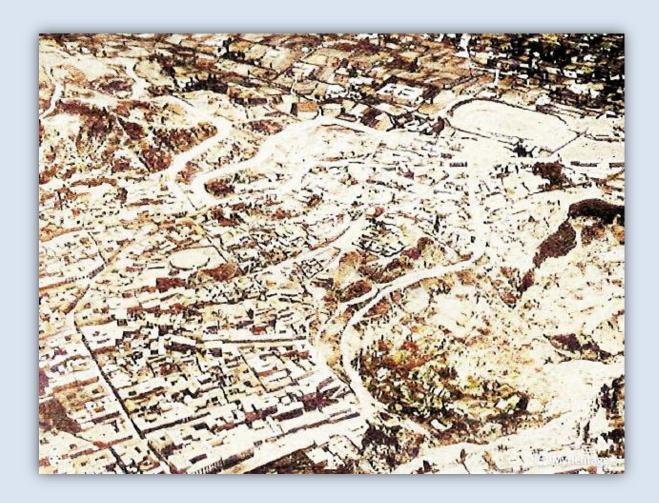
Estas circunstancias, fueron las que al parecer, indujeron a la Bolivian Power a contactar a la "Sección Fotogramétrica" de la entonces Fábrica de Aviones Junkers del Perú; para encargar a ellos, la exploración preliminar y la demarcación parcial del Valle del Zongo<sup>10</sup>, situado a unos 30 kms. al norte de la andina ciudad de La Paz.

En primer lugar, la tarea consistía en establecer mediante fotografías aéreas, dónde se podía obtener agua para los períodos de sequía y conocer si había posibilidad de llevar ésta a las eventuales centrales hidroeléctricas. Asimismo, había que establecer con exactitud la situación de lagos, glaciares y ventisqueros aprovechables y cuáles podrían ser las condiciones topográficas en relación al río.



El Centro de la ciudad de La Paz. (Fuente Revista Chile Aéreo, 1931- versión coloreada)

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> La Bolivian Power Company Ltd. inaugura en 1930, la primera planta hidroeléctrica de Zongo, en el valle de mismo nombre. Boletín "El Zongueño" N°7 abril 2011. http://elzongueno.blogspot.com/2011/03/boletin-el-zongueno-no-7-abril-2011.html



En el mismo se puede apreciar las actuales zonas de Miraflores, Villa Copacabana y Villa Armonía. En la citada se ven antiguos ranchos y callejones. Detrás de la parte antigua el Estadio y Miraflores con sus quintas. En el margen derecho de la fotografía, el río La Paz al pie de un cerro de piedra blanda de arena, que demuestra formaciones interesantes causadas por las lluvias como se encuentran a menudo en el fondo del Valle transversado por el río.

(Fuente Revista Chile Aéreo, 1931- versión coloreada)

La dificultad principal que se oponía a la confección de la cartografía deseada, consistía en la gran altura del terreno, más allá que 6.000 metros (La Paz misma, tiene una altura sobre el nivel del mar de 3.640 metros).

Había por lo tanto, que contar con un avión, que además de su carga útil, llegase a la altura necesaria, manteniendo las condiciones aerodinámicas necesarias para el trabajo de aerofotografía.

Felizmente contaba el Lloyd Aero Boliviano, con dos aviones Junkers W.34, especialmente construidos para trabajos fotogramétricos, con motores Hornet de 525 HP. Sin esta feliz casualidad, difícilmente podía haberse cumplido con el encargo. Más tarde, al efectuar los respectivos trabajos, se pudo observar que las condiciones de vuelo del W.34 y sus performances eran tales, que aún trabajos bajo condiciones tan extraordinarias que presentaba esta parte de los Andes, pudieron efectuarse sin mayor dificultad.



Cámara Zeiss H.M.K. 21 con disparador aerofogramétrico y diferentes lentes (1930)

La cámara usada fue la Zeiss H.M.K. 21, con chassis de películas "Rollfilm", lo que dio los mejores resultados, aunque las condiciones de luz eran bastante más desfavorables que las indicadas por el fabricante en Alemania. La película empleada fue la Agfa-Aerochrom-Film, producto que demostró su buena calidad, a pesar de la gran altura de los vuelos, que en algunos casos llegaron a 8.000 metros.

Al respecto, en un artículo<sup>11</sup> donde se consignaba la tarea técnica desarrollada en Bolivia durante éstos días, se indicó el siguiente hecho: "por razones aún no conocidas, la luz es más débil aquí, que, por ejemplo, en Alemania en el verano. Así para una exposición de 1/120 segundo con empleo de un filtro amarillo quíntuple y a no servía, y había que usar el filtro doble".

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Ungewitter, M.J. *Aerofotogrametría a 6,000 metros de altura, cerca de La Paz, Bolivia*. 1930



Lago con su dique en el Valle superior del Zongo.

Camino para autos establecido por la Sociedad Bolivian Power, y final del ventisquero del Oeste del glaciar Huayna, Potosí. Escala cerca del Lago 1: 16.000. Se ve la tubería que parte del dique en dirección a la casa de turbinas de la planta hidroeléctrica.

Una tarea complicada resultará de la combinación de las fotos verticales y horizontales, que para estos fines se efectuaron, ya que el territorio fotografiado está situado entre 3.000 a 6.000 mts. de altura, con una diferencia, por lo tanto, de altura que llegaba hasta los 3.000 metros. Las aerofotografías se tomaron desde una altura indicada, que varió entre 7.500 a 8.000 metros.

Una simple mirada a las fotografías sueltas, les bastó para darse cuenta que los ingenieros podrían haberse formado una opinión correcta o errónea en cuanto a la situación y dirección de los afluentes del río Zongo, como asimismo, referente a otras fuentes de agua. El hecho que, existían glaciares y ventisqueros de gran importancia para el proyecto, descubriendo y ratificando todo mediante las fotos tomadas por los aviadores. Fue un hecho, que la repartición de la planta eléctrica y la distribución de sus diversos elementos, sufrieron un notable cambio, en vista de los resultados obtenidos mediante el levantamiento de la carta desde el aire.

De una pequeña parte del territorio fotografiado y a donde se establecerá la segunda etapa de fuerza, se hicieron además, fotografías especiales. Por razones técnicas, se empleó aquí la cámara de medición Heyde-Hugershoff, ya que se deseaba obtener una carta de curvas de nivel, hecha mecánicamente por el aerocartógrafo Hugershoff<sup>12</sup>. Es interesante hacer notar, que el área del territorio por fotografiar no podía ser indicado, por falta de un mapa más o menos correcto.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Stichelbaut, Birger; Bourgeois, Jean; Saunders, Nicholas; Chielens, Piet. *Images of Conflict: Military Aerial Photography and Archaeology*. Cambridge Scholars Publishing. U.K. 2009

También es interesante señalar y recordar, más allá de la relevancia y utilidad que estas primeras fotografías aéreas significan, que el total de este territorio, dejando a un lado dos ríos, se componía de cerros con una vegetación uniforme de arbustos bajos, sin un solo objeto que pudiera servir como punto de orientación o coordinación. Como para aquellos días, no se contaba con una herramienta que les permitiera establecer puntos para indicar los límites, el trabajo en vista de las condiciones reinantes, podría ser titánico y demandar mucha pérdida de tiempo. Al respecto, señalaría el fotógrafo especialista M. J. Ungewitter, en 1931: "para la demarcación de 40 puntos de orientación, era necesario el trabajo de un mes de dos cuadrillas de trabajadores, da una idea de la dificultad de penetrar aquel territorio escarpado, a pesar de estar situado apenas 20 kms. de la ciudad de La Paz."

El desafío del buen éxito de las fotografías, fue por otra parte, dificultado por el mal tiempo. Apenas 50 kms. al noreste de la cresta de la Cordillera se encuentra un clima tropical. El aire caliente que sube de los valles se encuentra en la Cordillera con corrientes de aire frío, a causa de la gran altura, y produce por tal causa, casi continuamente, estratificaciones de nubes y turbulencias.



#### Cerros entre Valles Chicani e Irpavi. 1930

A unos 6 kilómetros al Este de La Paz. Fotografiados desde el Oeste. Esta foto demuestra las numerosas quebradas que el agua ha formado en la piedra blanda de arena en el curso de los siglos. Estos cortes casi verticales con sus muchas intersecciones son una característica de los cerros alrededor de La Paz.

Así es que, para quienes hemos tenido el privilegio de observar un cielo limpio, sobre La Paz, resulta certero indicar que es algo casi desconocido en aquellas alturas en las laderas noreste de la Cordillera, aun cuando en los faldeos suroeste, donde está situada la ciudad de La Paz, reine el sol más brillante.

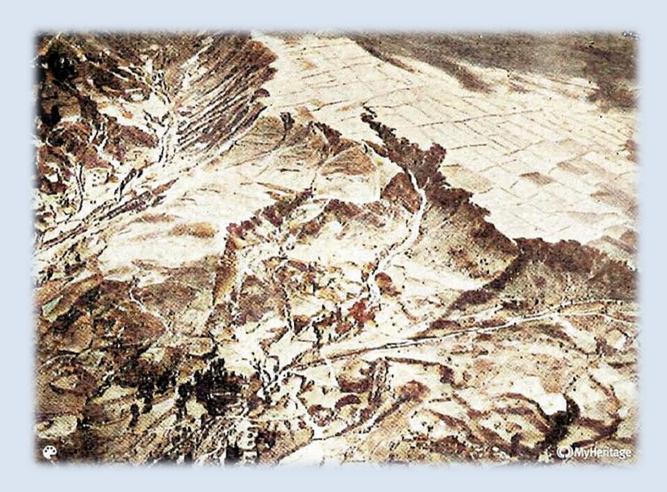
Se relata que durante el período de espera, desgraciadamente largo, a causa de los prolongados nublados, se firmó un segundo contrato de naturaleza parecida, también para un proyecto de una planta hidro -eléctrica. Se trataba en este caso de una sociedad nacional, formada bajo los auspicios del Gobierno de Bolivia y de la Municipalidad de la capital<sup>13</sup>. El trabajo fotográfico de este contrato, fue llevado a efecto en conjunto con la tarea efectuado por cuenta de la *Bolivian Power*. También en este caso no había puntos de orientación en el aire por cubrir.

Una tarea parcial de este segundo encargo, era la de fotografiar la ciudad de La Paz. (obsérvense las primeras fotografías aéreas de 1930 y 1931). Es un hecho que La Paz aún no contaba con una mensura completa o un plano de la ciudad y sus alrededores. Por lo tanto, la topografía del área y sus cultivos, sobre todo de los alrededores, resultaron aún bastante poco conocidos. El plano que a partir de estas fotografías se confeccionara, debe haber entregado, por vez primera, un cuadro exacto de la ciudad y de sus suburbios. También para este trabajo fue empleado el Junkers W. 34, que otra vez más, probó sus buenas capacidades.



Valle del río Chuquiaguillo y Chicani. Actuales zonas Miraflores y Obrajes unos tres kilómetros al Noreste de La Paz. 1931

<sup>13</sup> Velasco, Salmón; Lilian, Valeria. La fábrica de luz: historia de la Compañía Boliviana de Energía Eléctrica S.A. - Bolivian Power Company Ltd. 2007



#### Alturas de Orkojahuira, 1931

Fotografía tomada desde el Suroeste. Muestra los barrancos hacia el fondo del Valle de La Paz. Arriba una planicie con campos cultivados. Las muchas piedras fueron recogidas y convertidas en «pircas» o muros que marcan la división de la propiedad.

A la izquierda se divisa una sección del Valle del río Chuquiaguillo.

La altura de los vuelos era en este caso fue menor, ya que no había que pasar montañas y no fue tan considerable, calculándose en unos 6.000 metros, sobre el nivel del mar, como promedio.



Perfil de avión Junkers W.34. (Fuente: www.aerospinakes.com)



Aviones Junkers F. 13 del Lloyd Aéreo Boliviano

Por aquellos días, algunas de las revistas de aviación, señalaban que trabajos como los anteriormente descritos y efectuados en un territorio tan difícil, pudieron ser efectuados con éxito únicamente con un avión de características especiales como el Junkers W.34. Además, se publicitaba el avión, que piloteado por el legendario Wilhelm "Willy" Neuenhoffen<sup>14</sup>, obtuvo el récord de altura con sus 12.733 metros, manteniéndolo por largo tiempo, para hacer frente a tales tareas.

Wilhelm Neuenhoffen (1932)

Importante se hace también destacar, que el hecho de estar enteramente construido de metal, como lo era el Junkers W.34, le otorgaron cualidades favorables que le permitieron afrontar cambios bruscos de temperatura y meteorológicos, permitiéndole cumplir con su ejemplar cometido.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Neuenhoffen había sido el piloto que condujo el monoplano Junkers F-13 de Cochabamba a Sucre en 1925, llevando la primera valija de correo aéreo en el país además de ejecutar el primer vuelo comercial. La Revista Chile Aéreo, N°5. Año I. Santiago de Chile, mayo de 1929, señala además que este piloto alemán, había batido el récord del Mundo de altura. Examinados los barógrafos, se comprobó que Neuenhofer había alcanzado 12.733 metros. Era esta, la primera vez en la historia de la Aviación que Alemania inscribía en su cuadro de honor, el record de altura absoluto.

#### Reflexiones

Para algunas de las empresas aeronáuticas fueron una suerte de escuela, experiencia y rutina única en América del Sur, pues sus aeronaves debieron desarrollar materiales y tecnologías diferentes que soportaran una geografía y condiciones cambiante como las que Bolivia, Chile y otros países ofrecieron en los tempranos días de la aviación. Por otra parte, existió un especial aprendizaje con el cual contaron los pilotos Junkers que vinieron a Bolivia, misma que fue posteriormente transmitida.

Los éxitos obtenidos en tareas como esta delicada tarea de aerofotogrametría, permitieron desarrollar la estudiada expansión de la ciudad e implementación de grandes proyectos. La dificultad principal que se oponía a la confección de la cartografía deseada, consistía en la gran altura del terreno, más allá que 6.000 metros, todo un récord para esos días, a lo que se agregó la importancia del uso de material adecuado y de perfeccionada tecnología.

Igualmente, en lo comercial, se puede observar que la Fábrica Junkers obtuvo récords, que les valieron tanto como importante propaganda, sino también de preparación y medio para realizar trabajos prácticos, y adquirir experiencias para poder producir sus aviones, preferentemente en series y a precios más competitivos en un mercado que estuvo por largo tiempo cubierto preferentemente por material de vuelo de origen francés, británico y norteamericano.

#### **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile

#### **Ref. Bibliográficas:**

- Revista *Chile Aéreo*, N°5. Año I. Santiago de Chile, mayo de 1929.
- Revista *Chile Aéreo*, N°27. Año II. Santiago de Chile, julio de 1931.
- Revista Quincenal de Aeronáutica **ALAS.** N°166. 15 de junio de 1929.
- Huggershof, R. Photogrammetrie und Luftbildwesen. Band II. Verlag von Julius Springer. Wien 1930.
- Stichelbaut, Birger; Bourgeois, Jean; Saunders, Nicholas; Chielens, Piet. Images of Conflict: Military Aerial Photography and Archaeology. Cambridge Scholars Publishing. U.K. 2009
- Thompson, E. H. The Projective Theory of Relative Orientation, University College London, London (Great Britain), 1966
- Ungewitter, M.J. Aerofotogrametría a 6.000 metros de altura, cerca de La Paz, Bolivia. 1930
- Velasco, Salmón; Lilian, Valeria. La fábrica de luz: historia de la Compañía Boliviana de Energía Eléctrica S.A. -Bolivian Power Company Ltd. 2007
- Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia. Tomo III La Aviación Boliviana hasta nuestros días 1955-1980. La Paz, Bolivia. 1983

Mis agradecimientos a la señorita Rosario Otero Méndez y al distinguido historiador José Eduardo Pradel Barrientos por su colaboración para identificar algunas de las vistas incluidas en esta investigación.

## **EL AVIÓN DE LOS POETAS**

A mis amigos poetas que conozco, Omar Monroy y Joaquín Alliende. A los otros no.

#### **Alberto Fernández Donoso**

Talagante, en tiempos de pandemia Agosto, 2020



Giulio D'anna. "Volo sul paese" 1929.

### El avión de los poetas

En la antesala de la oficina del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile se encuentra el premio "Presidente de la República" obtenido por el teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, en el concurso de

aviación realizado en Viña del Mar, como clausura de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana organizada por el Aeroclub de Chile en marzo de 1916.

El premio en cuestión, consiste en una escultura en bronce de William Shakespeare, por el escultor francés Paul Fournier (1859-1926), que es una réplica pequeña de la estatua original instalada por él en París, en 1888, pero que fuera destruida para ser fundida durante la 2ª Guerra Mundial.





En ella, Shakespeare está de pie, concentrado, escrutando con su mirada al parecer, otra escultura que tiene al frente, como él, un premio donado por el diputado Marcos Serrano Menchaca, para el ganador del Primer Concurso de la Fuerza Aérea Nacional, realizado el 28 de octubre de 1930, en el que resultara vencedor el teniente Fernando Ortega Yáñez.

Se trata de "L'Aviation", una alegoría del vuelo humano esculpida en bronce por Emile Louis Picault (1833 – 1915), que muestra un hombre alado, clásico, sobre un globo terráqueo adornado con un dirigible, un globo y un monoplano, apoyado en una hélice, piezas de un motor y un ancla, todos ellos sobre un trozo de papel apergaminado en el que está escrito en francés, la primera estrofa del poema octavo de la lied Doce poemas de "Amores de Primavera" de Friedrich Rückert: "¡Alas! ¡Alas para volar/ sobre montañas y valles!/ ¡Alas, para mecer mi corazón/ sobre los rayos de la mañana!" 15

Mirando esta escultura no deja de llamarme la atención que un poeta describa sus ansias de volar, un compositor las cante y un escultor les dé la materialidad, cuando el avión aún está por nacer, dejándome una provocante inquietud.

<sup>15</sup> Gran parte de la obra del poeta alemán Friedrich Rückert (1788 - 1866) fue musicalizada por Franz Schubert, Robert Schumann, Johannes Brahms y Gustav Mahler quienes compusieron numerosas lieder, como en este caso la lied Doce Poemas de "Amores de Primavera" Op.37 de Robert Schumann.



¿Qué relación existe, si es que ella existe, entre nuestros poetas y la aviación?

Hurgando entre libros, poemas e historias, intentaré descifrar tan intrigantes enigmas, con este ensayo, que no pretende serlo. No soy ensayista, tampoco crítico literario, ni mucho menos poetólogo. Soy un controlador de tránsito aéreo magro en cultura, que ha gastado su vida arreando aeroplanos y aviones, de un aeropuerto a otro. Leyendo historias de aviadores empolvados por el olvido y escribiendo algunas cosas sobre ellos y sus máquinas.

Entre aquellos, hay uno que no es desconocido, pero que hizo algo que pocos conocen y que un poeta desempolvó. El 9 de octubre de 1890, el ingeniero francés Clement Ader logró hacer volar unos pocos metros, un aparato impulsado por un motor, tripulado por él, al que llamó Eole.

Más tarde repitió el experimento con un segundo aparato al que llamó "Avión". Fue y es considerada una hazaña aeronáutica de proporciones épicas, pero tal parece que su mayor contribución, al menos para el tema que indago, fue su invento de la palabra "Avión - Appareil Volant Imitant L'Oiseau Naturel",

que, aunque le costó despegar, lo hizo con la ayuda de Guillaume Apollinaire y su poema Avión escrito en 1912.



"Avión"

¿Qué habéis hecho, franceses, con Ader el aéreo? Una palabra era suya, ahora ya nada.

Aparejó los miembros de la ascesis, en la lengua francesa entonces sin nombre, y luego Ader se torna poeta y los llama avión.

Oh pueblo de París, vosotros, Marsella y Lyon; todos vosotros, ríos y montañas francesas, habitantes de ciudades y vosotros, gentes del campo... el instrumento para volar se llama avión. Dulce palabra que habría encantado a Villon; los poetas venideros la pondrán en sus rimas.

No, tus alas, Ader, no eran anónimas cuando llegó el gramático a dominarlas, a fraguar una palabra erudita sin nada de aéreo donde el pesado hiato y el asno que le acompaña (aeroplane)

componen una palabra larga, como un vocablo de Alemania.

Se requería el murmullo y la voz de Ariel para denominar el instrumento que nos lleva al cielo. El quejido de la brisa, un pájaro en el espacio, y es una palabra francesa que pasa por nuestras bocas.

¡El avión! Que suba el avión por los aires, que planee sobre los montes, que atraviese los mares y aún más lejos se pierda.

Que trace en el éter un eterno surco, pero guardémosle el nombre suave de avión, pues de ese mágico mote sus cinco letras hábiles tuvieron la fuerza de abrir los cielos móviles.

¿Qué habéis hecho, franceses, con Ader el aéreo? Una palabra era suya, ahora ya nada.

Concluyo entonces que gracias al combustible poético el avión terminaría por imponerse al aeroplano.

Y no es cualquier poeta. Guillaume Apollinaire dará a luz a otra criatura, a la poesía moderna, que será la fuerza motriz, la hélice que hará volar muy alto al poemario nacional.

Pero antes de seguir avanzando en el tema, necesito resolver un par de incógnitas. ¿Qué es este aparato volador que imita a las aves?

El historiador magallánico y Premio Nacional de Historia 2000, Mateo Martinic, dio la clave al emplear un lenguaje parraliano para describir al avión como "el más audaz y moderno de los artefactos mecánicos inventado por el genio del hombre<sup>16</sup>", una definición que hice mía desde que la leí hace ya mucho tiempo, cuando Nicanor Parra vivía entre Neruda y Huidobro y se preguntaba ¿qué es poesía? para responderse a sí mismo, acaso como buen profesor de física y matemáticas que fue:

"Todo lo que se mueve es poesía Lo que no cambia de lugar es prosa".

<sup>16</sup> Mateo Martinic B. "Patagonia de ayer y de hoy" 1980.

Si he de aceptar, como lo hago, ese principio de la física poética, el avión, que es movimiento perpetuo, que si no se mueve pierde su sustancia y se torna inútil, es entonces, un poema que surca los cielos, que escribe en ellos y que deja caer sus versos de cuando en cuando.

Así lo imaginó al menos Roberto Bolaño en su "Estrella distante", en la que el piloto Carlos Wieder escribe versos con su Messerschmitt Bf109 sobre Concepción.

Con todo, esa idea no era nueva. Raúl Zurita, y sin ficción, lo consiguió en 1982 al hacer que una escuadrilla de cinco aviones escribiera con humo sus versos de "La vida nueva", sobre los rascacielos de Nueva York, aún con las Torres Gemelas, dejando con su estela fumígena y fugaz escrito en el cielo, "Mi Dios es hambre/ Mi Dios es nieve/ Mi Dios es pampa/ Mi Dios es no/ Mi Dios es desengaño/ Mi Dios es carroña/ Mi Dios es paraíso/ Mi Dios es chicano/ Mi Dios es cáncer/ Mi Dios es vacío/ Mi Dios es herida/ Mi Dios es ghetto/ Mi Dios es dolor/ Mi Dios es/ Mi amor de Dios".

Al cabo de un decenio, el año 1993, munido de enormes máquinas, escribirá en la superficie perenne e inmutable del desierto de Atacama la frase "Ni pena ni miedo", por cuyos tres kilómetros de extensión sólo puede ser leída desde el aire<sup>17</sup>.





Interesante lo de Zurita.

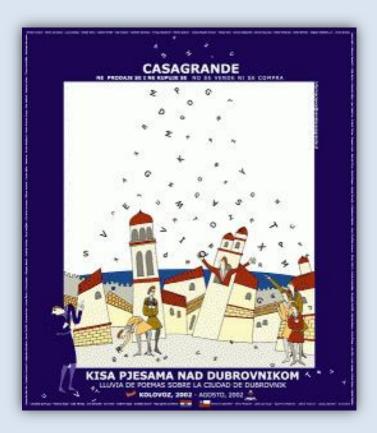
En la urbe norteamericana, pese a su fugacidad, millones pudieron leerlo instantáneamente. En la soledad del desierto, inmutable en el tiempo, sólo los que lo sobrevuelan.

También los aviones dejan caer poemas. El 9 de agosto de 1918, un escuadrón de once biplanos S.V.A. liderado por el poeta italiano Gabriele D'Annunzio, de quien la Mistral<sup>18</sup> tomara prestado su nombre, bombardeó Viena con miles de octavillas llamando al final de la guerra y a vivir un nuevo siglo. Excéntrico ejemplo que será tomado por el Colectivo Casagrande para bombardear Santiago, Dubrovnik, Gernika, Varsovia, Berlín, Londres, Milán y Madrid, con cien mil marcadores de libros que llevan escrito poesías de cincuenta autores chilenos y otras tantas de autores locales.

Poesías que caen de los aviones. Abajo, nadie con paraguas.

<sup>17</sup> El macropoema es aún visible en Google Earth: 24°2'49"S 70°26'43"W

<sup>18</sup> Fernández Donoso, Alberto. Aviación Mistraliana. Revista Aerohistoria N°4/2018. Instituto de Investigaciones histórico Aeronáuticas de Chile. 2018





Pero, volviendo a Apollinaire, a Martinic y a Parra, y consecuente con sus preceptos, me atrevo a proclamar entonces que el avión es el más audaz y moderno de los artefactos culturales inventado por los poetas.

Sin embargo y pese a la imaginación más desbordante, los artefactos de los poetas necesitan un punto de partida y otro de llegada. A eso le llamaron Aeropuerto, que al decir de Vittorio di Girolamo "Es una enorme puerta. La única puerta que hemos construido sin darle las dos hojas que pudieran cerrarla; la única puerta siempre abierta, entonces.

Siempre abierta para que podamos ingresar al cielo sin dar un paso siquiera. El suelo liso y duro de la pista del aeropuerto es el interior de esa gran puerta, siendo a la vez su exterior. Allí, cielo y tierra se tocan, pues no existe nada que los separe.

Aeropuerto es, entonces, ese contacto, que es frontera entre el suelo al que vivimos adheridos y el infinito que nos envuelve y que nos invita $^{\prime\prime19}$ .

<sup>19</sup> Vittorio de Girolamo en DGAC en el Arte, Santiago 2001



En julio de 2012 el aeropuerto de Antofagasta recibió el nombre del poeta Andrés Sabella

#### Los Volantines

También jugué yo con volantines:
aprovechaba el viento del mar, en una playa
donde las gaviotas raspaban sus alas
para mantenerla blanquita y acogedora...
Contra un cielo límpido, donde jamás gruñía el
invierno, garabateaban mis
volantines sus caprichos.

El mar hacía coro a mis gritos: era mi compañero de guardapolvo azulejo.

Yo creía poseer infinitos corazones. Y, cuando encumbraba un volantín, pensaba, seriamente, que uno de mis corazones salía de paseo por el cielo<sup>20</sup>.

Miguel Arteche piensa distinto.

"No hay nada tan desolado como un aeropuerto al amanecer. Porque todos saben que tienen que partir, y no lo saben: deben viajar hacia otros cielos, llegar hasta otras tierras, y a eso llaman partir...
Y de pronto se han ido los viajeros, cruzan soñolientos los pilotos.
Y como ya te has despedido y te quedas sin compañía en el inmenso edificio," <sup>21</sup>.

El primero que partió fue Luis Alberto Acevedo en su fatídico vuelo del 13 de abril de 1913, en San Pedro de la Paz. Pocos días después, aterrizó el primer poema en el poemario nacional, piloteado por Claudio de Alas (1886-1918), un poeta colombiano, dueño de una trágica vida a la que le pondría fin cinco años más tarde en Buenos Aires.

Como sea, antes de irse nos dejó una Laudatoria en homenaje a nuestro pionero que en parte dice

"Una senda infinita con la muerte señalas Bajo el sol de tu patria se abatieron tus alas que a tu patria asombraron en su vuelo audaz Paladín doloroso, de la suerte y el viento; consagraste el día y el terrible momento

en que vuelta a la Gloria, se rindiera su faz."



<sup>20</sup> Andrés Sabella, 1912 – 1989. Los Volantines, 1945

<sup>21</sup> Miguel Arteche (1926-2012). "Aeropuerto" en Noches, 1976

Junto con de Alas, aterrizó el nicaragüense Gabry Ribas (1890-1969) al mando de su propio poema

"Lo vieron los cóndores escalando infinitos Las águilas lo vieron Y el, más arriba, saludó a los cóndores y a las águilas que tuvieron proyecciones de espanto en sus pupilas. Fue el primero en pasear sobre los aires la gloriosa bandera de su Patria

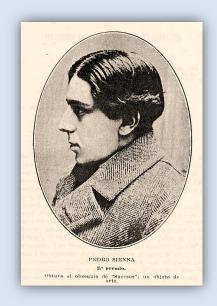


Poco después lo hizo el primer criollo, Luis Rojas Gallardo, "Al borde de la tumba de Acevedo" que debió ser muy efímero pues no quedó registro.

Entre los militares, el teniente Francisco Mery fue el primero. Lo hizo probando un Blériot llamado Manuel Rodríguez, en Lo Espejo, el domingo 11 de enero de 1914. En su homenaje, Pedro Sienna al mando de un poema aterrizaría junto a los restos de su amigo caído.

Te recibimos todos con los brazos abiertos...
Fue mi casa tu hogar...
Cuántas noches de invierno
de tus viajes celestes el romance soberbio,
agrandándonos los ojos
te oíamos cantar
y te fuiste esa tarde diciéndonos alegre:
Mañana he de volar.
Y tus ansias de loco vencedor de los vientos te
llevaron tan lejos...
te llevaron tan lejos que tu alma golondrina ya

nunca volverá.



Hasta allí solo era un poemario triste y lloroso, surgido del pesar de los dolientes, que necesitaba con urgencia otras musas que alejasen al verso de la sangre pionera.

Diría que aquello principia con Pedro Prado que pinta el vuelo de sus pájaros errantes en 1915, anticipándose en un lustro a Alsino. Es gracias a Prado que creo en el legendario Icaro, en el hombre alado de Picault.

#### El Vuelo<sup>22</sup>

"Ebrio de vuelo por los aires de la vida Una incierta verdad i constante inquietud se posan sobre mis alas.

Debo volar con ellas i escuchar sus voces; pero mis fuerzas pueden

fácilmente con su carga i en mis alas hai una sabiduría

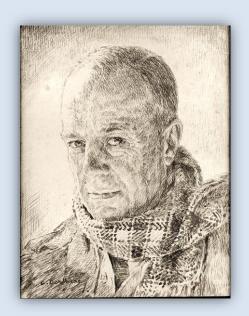
que yo no sospechaba.

Yo me dejo ir por los ríos del viento i cruzo los remansos del aire.

Yo no sé adónde va mi vuelo;

pero aún a media noche le siento tan robusto i seguro,

que duermo tranquilo, entre mis alas que reman i me llevan hacia un destino desconocido."



Pareciera ser que Prado tiene razón. Tendré que ser más huidobriano para intentar encontrar un destino que concilie la historia, los aviones y los poetas. O bien, pudiera ser que como dice Neruda "El mundo es una esfera de cristal/ el hombre anda perdido si no vuela"<sup>23</sup>. Debiera volar más alto y mirar la eterna disputa. ¿Quién pilotea mejor? ¿Huidobro el postergado o Neruda el premiado?

Afortunadamente Gonzalo Rojas viene a sacarme de la confusión en su Voyager de 1984.

### Voyager<sup>24</sup>

Cuéntase y ha de ser que el primer aeroplano sigue ahí y no ha vuelto, fascinado

Por la construcción intacta del ritmo, sin más

gasolina que el pensamiento de Leonardo, lo de Icaro es mito, Huidobro

fue el único que lo vio y ya no hay más testigo

salvo, claro, los que armaron el aparato: George Cayley

en 1796 con dos alas de palo, Alphonse Pénaud

el 72 del otro siglo a modo de tirabuzón contra el cielo, más los dibujos

a retroimpulso de Manley, Charles Manley, loco



<sup>22</sup> Pedro Prado (1886-1952) Premio Nacional de Literatura 1949. "El vuelo" en Pájaros errantes, 1915

<sup>23</sup> Pablo Neruda (1904 – 1973) Premio Nacional de Literatura 1945 y Nobel 1971. El Vuelo, Arte De Pájaros – 1966

<sup>24</sup> Gonzalo Rojas, 1917 – 2011, Premio Nacional de Literatura 1992. poema "Voyager" (1984) y Carta a Huidobro, 1993

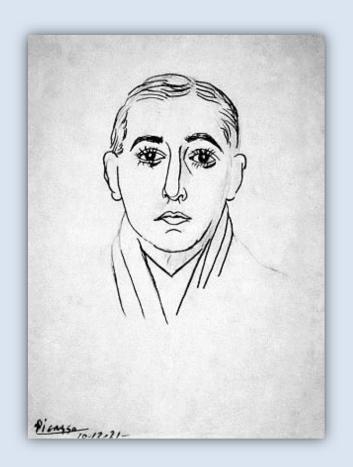
por los botes aéreos, hasta que los Wright
-Orville y Wilburpusieron orden en la máquina con agujas
y válvulas para hilar el horizonte.

Notable. Rojas reduce mi orgullosa biblioteca de historia aeronáutica a unos cuantos versos. Los críticos dicen que pertenece a la vanguardia literaria de Hispanoamérica, y mientras se pasea por el estante comprimiendo mis libros se encuentra con Altazor, y le deja una carta a su autor, a Vicente Huidobro en la que le vaticina que "pájaros de aluminio invisible reemplazarán a los aviones, ya al cierre del XXI prevalecerá lo instantáneo, no seremos testigos de la mudanza".

Sin duda que Rojas admira al vanguardista de la vanguardia que llegó de París en 1917, piloteando su propio aeroplano cubista llamado "Horizon Carré", ese que se aborda por uno de sus caligramas.

#### Aeroplano<sup>25</sup>

Una cruz se ha venido al suelo Un grito quebró las ventanas Y todos se inclinan sobre el último aeroplano El viento que había limpiado el aire Naufragó en las primeras olas La vibración persiste aún sobre las nubes Y el tambor llama a alquien Que nadie conoce **Palabras** tras los árboles La linterna que alquien agitaba era una bandera Alumbra tanto como el sol Pero los gritos que atraviesan los techos no son de rebeldía A pesar de los muros que sepultan LA CRUZ DEL SUR Es el único avión



que subsiste

<sup>25</sup> Vicente Huidobro (1893 – 1948) Horizon Carré, 1917

Me imagino al aeropoeta discutiendo con su amigo Apollinaire por el nombre del verso. Desdeña al avión y se queda con "un precioso aeroplano, lleno de escamas y caracoles" desde el que salta en su paracaídas para caer de sueño en sueño, a través de nubes preñadas de premios que le son esquivas. También lo son para Juan Marín. No hay comentarios cuando aterriza el 16 de octubre de 1924 con su Superavión en las páginas de La Nación de Santiago. Con todo, como veremos, no es el primer avionista del poemario nacional. Aun así, es tan vanguardista que deja atrás a los aeroplanos de Huidobro y va en busca de Ader.

#### SUPERAVION per JUAN MARIN (Del libro en prensa "POLIEDRO) . Sobre el trampolín de los vientos virgenes Et boso de la novia y et adiós con lagranes cayeron al franquear los 500 metros; la mariposa férrea ha brincado. Un corazón piloto sale a caza . el último terror, la sugerencia de constelaciones. final. Is de la muerte Anteojos tetraédricos, chaquetas quedo en los 1.000. impermerbles para el desconcierto. Después, Recererun ... ion borrachera de essmicos brebajes! Oh epliepsias de amores en el vértigo! 1 Como zumba el moscardón de la muerte Succiones en los senes lactescentes en las frentes granificas de las cordileras! de la Venus de Ambar! El espacio es la negación de si mismo 3,900 metros 4,000 v el tiempo va caminando hacia strás... Iterrerere... 5.000 . . . For la pelfeula La hélice vibranto va trizando de sua talamos opticos. os espejos do niebla del ellencio. Perla White va rodando disfranada de estrella ¿Cuántos faroles de la Broadway aérea en al corrousse de fuego de su ecliptica. puso un alcaldo loco en la vía láctea? Una mirada de hombre apagó cuatro, Con las tijeras de sus alas, ouatro aerolitos apaches. el hombre ha cortado una guedeja al sol. Con la linterna de sus alas pobres ; Vuela el superavión: el hombro entra en el pozo de la mina y encuentra illones de oro orrante. Lo atraen las lunas de arrabal de los Oriones en los negros carnavales del silencio. En los cordeles de las nebulosas, como un pafiuelo recién lavado. 10,000 metros. una luna de lienzo está colgando. Trecerrer... Hay una cruz vagabinda donde murio de azfixia Julio Verne y tuvo et primer sincope et enorme Empater-El motor, El tirabuzón de hierro, -mdelantel jadelanteldestapa todos los frascos de; éter. 1,000 metros. Recepter. se ha perdido en las fuerzas múlt ples. Olas que acarician la médula. El corazón del hombre sigue, El alma sale a columpiarse en Dios. . sigue. ascendiendo en los vortices infinitos, " Alla abaio la tierra se disfraza en el dia de naranje En el telon del Universo f luego se torna diminuta cabeza se proyectan los signos; de Jack Jhonson. gritos astrales nacen, so rompen, y mueren en si mismos, Bajo las claraboyas del abismo la placa micro-cosmica hace el ciclo Más alia do las líneas, en la danza de ou vida. de horizontes enancs y de signos microscópicos; Infinita escalera del espacio más alla de los astros, sobre el polvo Mientras bajan las luces siderales de oro atómico de las constelaciones, un Diogenes con alas va trepando, jobre el galope de las ideologías, El hombre va embriagado de azul y de electrones; en media de las sombras del cosmos, ya tlene en sus muriculas el Hombre afirma su existencia milenaria la oscilación eterna con el superavión de su pensamiento. Su advenimiento es fruto de una pasión de soles. Muy lejos-se ha apagado el altimo recuerdo.

Es una circunstancia complicada, de transición al mundo mecánico que el artefacto volador de Martinic le abre a los literatos criollos, pero son pocos los que lo comprenden. Años más tarde Fernando Santiván en un mea culpa dirá que los escritos de Marín "eran demasiados aviones y demasiadas alas". Y es que

<sup>26</sup> Vicente Huidobro, Altazor o el Viaje en Paracaídas, Madrid 1931

el Superavión de Marín suma otra característica. Es mecanicista, la nueva estética que trae el Siglo XX, en el que los artefactos y sus actividades buscan el centro de la poesía y la pintura. Y allí están el avión y la aviación, la aeropintura de Enrico Prampolini y la aeropoesía de Tomaso Marinetti quienes invitan a Marín a exhibir su Superavión en los cielos de Ader, en la *Gallerie de la Renaissance* durante 1932, un año después que Ítalo Balbo ha conmocionado al mundo con su *Crociera Aérea Transatlántica Roma-Rio de Janeiro* con una docena de hidroaviones Savoia-Marchetti S.55A llevando correspondencia con sellos de diseño futurista, que tendrán una respuesta chilena en 1934, obra del grabador español radicado en Chile, José Moreno Benavente, dejándome la impresión que el Superavión de Marín y la serie de sellos de Moreno podrían ser los únicos exponentes de la aeropoesía y la aeropintura en nuestro país. Se lo dejo a los eruditos resolver la cuestión.



Juan Marín es un caso único, que me interpela. "Esperas al poeta titán/ súper-producto de una época/ que recoja en su verso magnífico/ gluglú de submarinos y zumbido de aviones". <sup>27</sup> Disfruta intensamente su vuelo y ejecuta, magistral, un spin entre caligramas huidobrianos y foxtrots de la Josephine Baker, en una borrachera de Castrol.

CURTISS HAWK
linda máquina
lindo juguete para alzar
la tapa del corazón
y llenarse los labios de sorpresas
en una borrachera de CASTROL

CURTISS - HAWK
cancionero
de la futura chancon
lirismo de la síntesis mecánica
electrotecnia de un gigante moscardón<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Juan Marín, Mecánica, 1929 28 Juan Marín, SPIN – 1929 (fragmento)

No es el caso del severo Pablo de Rokha. Serio y adusto, indeciso y temeroso, hace sus propias acrobacias "agarrándome a los aeroplanos de mi voz.... vuelo en tirabuzones entusiastas y ofensivos en la tristeza,

quebrándome en umbrales insospechables,

o hago la caída acuarelada del avión sin desterrados;

agujerear lo absoluto.<sup>29</sup>

De Rokha, decídete. ¿Estás con Huidobro y sus aeroplanos o con Apollinaire y los aviones de Ader?

Por su parte la Crociera es la réplica mussoliliana a la solitaria travesía atlántica de Charles Lindbergh, de la que la Mistral ha escrito llena de admiración, ampliando su éxito a la totalidad del Nuevo Mundo, que "Está bien que la América siquiera esta vez trazara un gesto viril sobre el cielo escéptico de Europa, en un avión pequeño, sin otra cosa extraordinaria ni motor, ni hélice, que su mocetón de treinta años" al igual que Huidobro que se encuentra en Nueva York y que le canta al aviador oceánico:

"Como una serpentina lanzada de New York a París Atraviesas el cielo del Atlántico, y todo el cielo gris se llena de tu risa. Tu sonrisa con las alas abiertas avanzando por las rutas inciertas".

Para terminar como Gabriela, sintiéndose parte de la epopeya "Te saludo y te canto. Me recuerda tu hazaña la historia de mi raza, las proezas de España"<sup>31</sup>.

Gabriela, a diferencia del resto, nos relata su encuentro con el artefacto volador. Es en una madrugada de 1929 en el aeropuerto de San Juan, Puerto Rico. Frente a ella y su prosa que aún es aeroplanista, está el trimotor Ford 5-AT-C que ha de llevarla a Santo Domingo. "Yo miro -hermoso y bien hermoso- el aeroplano de mi primer vuelo. Aquí está, en la competente desnudez del aeródromo, al centro del campo, sin cosas que distraiga de verlo y de gozarlo, desnudo de la desnudez metálica, que es la mejor, iluminado y luminoso, con las alas en alto y los pies de rueda posados, como no lo hace el pájaro, y, antes de usarlo, yo lo miro y lo toco al mirarlo porque me gusta querer lo que me va a servir. Los tres motores ya ronronean y el ruido cubre el ámbito; su resollar me coge a mí antes de cogerme la pisadera. Tan bonita es su esbeltez que se le olvidan contextura de fierro y peso; tan apropiadamente blanco que se toma toda la luz difusa de la montaña a medio subir".

Busco y encuentro que Ángel Cruchaga, el poeta de la tristeza, amigo de Claudio de Alas, el primero, y de Huidobro el creacionista, le temía al vuelo. Con su esposa venían de regreso de Beijing. Su avión, un poderoso cuadrimotor Douglas DC-7 de la vikinga SAS está recién despegado de Dakar, por entonces escala obligada antes de cruzar el Atlántico rumbo a Brasil. En ese momento "una hostess cumpliendo órdenes, salió muy sonriente, de la cabina del piloto portando un paracaídas y dio precisas instrucciones para uso en el caso de una posible caída al océano Atlántico.

Las palabras de la hermosa auxiliar produjeron en Ángel un miedo profundo. Explicable como deberían luchar contra el peligro: había que romper una de las ventanillas y saltar al vacío -y – solo entonces abrir el paracaídas, siguiendo estrictamente las instrucciones.

<sup>29</sup> Pablo De Rokha (1894 – 1968) Premio Nacional de Literatura 1965. Satanás 1927

<sup>30</sup> Gabriela Mistral. "Balance de la hazaña americana. Una reivindicación yangui". Paris 1927

<sup>31</sup> Vicente Huidobro, Canto a Lindbergh. 1927

Fueron momentos terribles que pasó Ángel en su regreso de China, kilómetros de kilómetros con un miedo espantoso y ya en el colmo de su psicosis, se agarró con desesperación de su mujer. Albertina, que con una gran serenidad lo miraba, le dijo tratando de consolarlo: "¡Que importa la caída, si morimos juntos!. Él respondió con una tétrica sonrisa reclinando la cabeza sobre el hombro de su valiente mujer. Más cuando el cuadrimotor comenzó a atravesar el Atlántico y la hostess ofrecía champaña, cognac, whisky y toda clase de exquisiteces, su pavor renació, pensando en una última opípara cena de los condenados a muerte y medio desvanecido continuó su viaje."

Venciendo sus temores Cruchaga escribe Lanzamos los aviones/ En la loca conquista de los mundos/ Cantan las hélices dividiendo el día/¡Iremos a las playas de Saturno!". 32 Los lanza y va en ellos. Y se le aprecia contento.

Incluso describe al objeto de sus miedos.

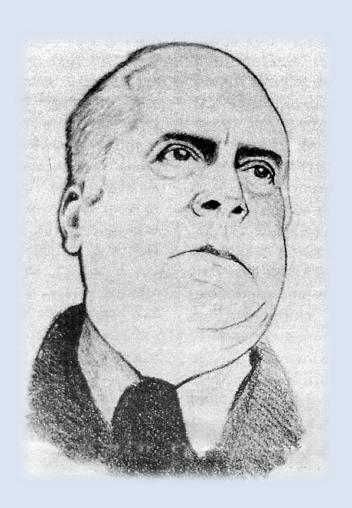
#### AVIÓN

Explorador azul, buzo del cielo sembrador de estrellas que deshojas el día con la hélice sobre tus alas, Ícaro solloza.

En el viento restallas como el océano en torno de las islas. La ciudad te contempla desde sus torres de silencio y oro, y tú, volantinero de la luz, desmenuzas los puntos cardinales.

Cuando la tarde hace cantar los vidrios de los barrios humosos y en los árboles pobres llora el mundo desciendes del espacio y en tu hélice el sol se vuelve gris Explorador azul ¿viste en el cielo a Elías en su carro fulgurante sembrando estrellas?

Caes sobre el llanto. Y cuando quedas en la sombra inmóvil y se hacen tenebrosos los discordantes mares taciturnos el cielo arremolina sus infinitas hélices de oro <sup>33</sup>.



<sup>32</sup> Ángel Cruchaga Santa María. (1893 – 1964) Premio Nacional de Literatura 1948. Avión, El Viaje, Soledad del Hombre último, Aureola para la villa de Guernica y Niños españoles en: La hora digna- 1946

<sup>33</sup> María Lefebre, Anécdotas y recuerdos de un siglo. Versión digital.

Cruchaga siente la "soledad del hombre último, cuando hayan muerto las ciudades y los pueblos/ y sobre las tumbas ya no vuelen los pájaros/ ni los aviones azoren locos el firmamento. Por eso quizás Icaro solloza en su pluma. El poeta de la tristeza llora por la España que se desangra. Por la España en la que Stalin, Hitler y Mussolini con sus naves aéreas se enfrentan en cielos ajenos, sobre pueblos ajenos y sobre gentes ajenas, sobre Guernica y su centenar de muertos que poco después serán cien mil en Dresde, para los que no habrá ningún cuadro. Sólo el silencio.

Aureola para la villa de Guernica En el aniversario de su martirio

Vino la muerte, vino el turbión de las lágrimas, los mercenarios fríos que aventaban la sangre y desde los aviones una selva de llamas descendió sobre el puro tornasol del paisaje. Niños españoles

Y vosotros los niños detuvisteis la rueda del corazón, y el cielo se ponía más triste. Manchaban los aviones el aire de la esfera y florecían cruces de fuego los jardines.

Es la guerra y su secuela de orfandades y ladrillos caídos la que traerá al poemario nacional al primer avionista, el mismo año que el teniente Dagoberto Godoy transmonta Los Andes. Chile festeja. La "Travesía de los Andes en aeroplano" lo titula la prensa capitalina que hojas más adelante da cuenta de la llegada del presidente Woodrow Wilson a Francia para las negociaciones de Paz que dan el fin a la guerra mundial. Es diciembre de 1918.

Huidobro que la ha vivido sabe que Aquél ruido que se acerca no es un coche

Sobre el cielo de París Otto Von Zeppelín

Las sirenas cantan Entre las olas negras Y este clarín que llama ahora No es un clarín de la Victoria

Cien aeroplanos Vuelan en torno de la luna Apaga Tu Pipa

Los obuses estallan como rosas maduras Y las bombas agujerean los días.

Víctor Domingo Silva, nace bien al norte de Neruda, es oriundo de Tongoy pero diputado por Atacama; publica sus mejores poemas cuatro meses antes, en agosto de 1918. En la parte tercera, "Odas y Arengas" exalta la participación de los Estado Unidos, condena el paso a sangre y fuego de Alemania por Europa, como D'Annunzio "En el Cielo de Italia… En el Cielo de Francia… En el Cielo mío y no de

Alemania", pero pese a ello se declara un hombre del siglo y es, hasta donde mi radar lo puede detectar, el primer poeta avionero, el primero que trae al artefacto de Ader y de Martinic a las letras de Chile.

#### **UNITED STATES FOR EVER**

I bajaba del cielo, de ese cielo glorioso en que estampó su mágica rúbrica la aviación,-Un diluvio de lágrimas de sangre que oscurecía el Sol

De entre el tumulto horrendo de la jente homicida i el siniestro fragor de bombas i torpedos, de taubes i zepelines

#### **EISEN UND BLUT...**

las aulas, las usinas... desmanes de la tropa entre la masa inerme — lo inicuo, lo nefandoi, en competencia trájica, lo aviones trazando parábolas de fuego bajo el cielo de europa

#### **NUESTRO SIGLO**

toda la inteligencia de los hombres absorbida en la estúpida tarea de matar los pájaros mecánicos en lo alto los siniestros Nautilus bajo el mar<sup>34</sup>



Víctor Domingo Silva según Magallanes Moure

Alfonso Reyes Mesa que es periodista en años de guerra, sabe que "un AVION filma inquietudes/para la GUERRA MUNDIAL/ mientras la brújula picotea el/ NORTE/ como un pájaro hambriento".<sup>35</sup>

Nicanor Parra en cambio, antes de ser antipoeta, entonó el Himno Guerrero, que es en realidad un llamado a la paz, escrito entre la guerra civil y la mundial. En ese canto, al final, aparece su primer avión.

No se detengan aviones ni campanas, que a lo lejos aúllan los aguerridos Ángeles del alba.

El segundo es un avión entre místico e irreverente. Tarde o temprano llegaré sollozando

Tarde o temprano llegaré sollozando a los brazos abiertos de la cruz

Por ahora la cruz es un avión. una mujer con las piernas abiertas.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Víctor Domingo Silva (1882-1960) Premio Nacional de Literatura 1954 y de Teatro 1959. *United States For Ever, Eisen und blut* y *Nuestro Siglo en Las mejores poesías* 1918.

<sup>35</sup> Alfonso Reyes Messa (1909-1969) Super Dreadnought, 1940

<sup>36</sup> Nicanor Parra (1914 – 2018) Premio Nacional de Literatura 1969. Himno Guerrero 1939 y La Cruz.

Con todo, faltaba un poeta que avionará un avión. Estaba creciendo en los campos de Ñuñoa, cerca de la chacra en la que voló el primer aparato el 21 de agosto de 1910. Llegaría la edad a la que Diego Barros Ortiz ingresaría a la Escuela Militar, de la que egresaría como subteniente de artillería y le solicitaría a su tío, Arturo Merino, por entonces jefe de la aviación militar, su ingreso a la Escuela de Aeronáutica Militar. Y allí estaba el aspirante a Ícaro el 18 de noviembre de 1929, observando las maniobras que su amigo y compañero de curso, Carlos Shell Gubert, efectuaba sobre la pista de El Bosque. De pronto "mi amigo cayó rendido en su avión con el mismo vaivén de una hoja en la tormenta. Sufrí un terrible impacto; era el primero en morir en nuestro curso, sus veinte años eran nuestros veinte años, sus sueños fueron nuestros sueños. Por él se escribió Camaradas, versos que nos repetían "camaradas en la vida y en la muerte, camaradas". Agrega Barros que alguien se apresuró en mostrárselos al comodoro Merino. "Estaba por nacer la Fuerza Aérea. Era un maravilloso alumbramiento de alas y hélices unidas en un solo haz. Me dijo el Comodoro, busquemos teniente un músico para ellos. Será el himno de la nueva Fuerza Aérea".

### HIMNO DE LA FACH CAMARADAS 1929

## Música Ángel Cerutti.

Con las alas enarcadas en suprema sed de cielo dejaremos, camaradas cualquier día la legión. El rumor de los aviones quedaráse en la hondonada fusionado en el recuerdo de la madre y de la amada en el cofre de oro viejo que quedó en el corazón.

#### **CORO**

Camaradas, camaradas en la vida camaradas en la vida y en la muerte no olvidemos que la gloria se ha prendido en el avión. No olvidemos que la gloria se ha prendido en nuestro avión.

11

Revivamos en las alas de la vida, compañeros, ese vuelo sin escalas todo azul de inmensidad y esperemos siempre alegres, siempre unidos, siempre hermanos, la fantástica batida de los cóndores lejanos que vendrán desde lo alto a llevarnos Más Allá.

### HIMNO DEL GRUPO DE AVIACION N°1 1930

#### Estribillo Tte. Raúl Mariotti

Águilas blancas de la pampa, bandada audaz de juventud, Jinetes que cabalgan el relámpago Grupo Uno... ¡Salud!

El sol ardiente del desierto les ha dorado el corazón y por ustedes aviadores grandes, altivos, soñadores, rueda en la noche una canción.

¿Quién al verlos pasar, alto, muy alto, como cisnes que emigran de un lugar vuelta al cielo la cara iluminada siguiendo el paso azul de la bandada no ha sentido el anhelo de volar?

Y si la Patria, alguna mano quiere alevosa partirle el corazón se oye en los cielos, sorda cabalgata y cual si fuesen cóndores de plata irrumpe de las nubes la Legión.

Águilas blancas de la pampa, bandada audaz de juventud, Jinetes que cabalgan el relámpago Grupo Uno... ¡Salud!

### HIMNO DEL GRUPO DE AVIACION N°5 1944<sup>37</sup>

Con jirones de cielo en las alas bajo un mismo glorioso pendón con sus sueños azules de altura nuestro grupo es señero de acción.

Azotado por lluvias y vientos y engarzado entre selvas y mar es un rojo copihue prendido en la brava y austral soledad.

Trajo el viento canciones de islas invitando al piloto a volar y en Chamiza las alas de plata iniciaron su vuelo triunfal.

en Lagunas, Palena, Coyhaique, en Aysén, Río Cisnes y Ancud van las alas audaces del cinco extendiendo la patria hacia el sur.

> Sea nuestro lema como una oración: "Sea nuestro rumbo la superación. Anide en las almas

Sublime inquietud llenemos de gloria Nuestra Cruz del Sur".

<sup>37</sup> Diego Barros Ortiz (1908 – 1990) fue un autor prolífico en versos y prosa. Además de los mencionados escribió otros versos e himnos con motivos aeronáuticos. Brindis (1934) Epitafio (1935) Himno del Grupo 4, música Javier Rengifo; Himno del Regimiento de Artillería, Himno de la Escuela de Tiro y Bombardeo, Piloto de Guerra, Himno de la Aviación Civil (1941) Himno del Club Universitario de Aviación (1945).

Con las alas enarcadas en quimérica bandada dejaremos, camaradas, uno a uno la legión; el rumor de los aviones lo oiremos en los astros volaremos en las noches como un gran tropel de albatros siempre alegres, siempre unidos,

en fantástica visión.

Después vendría su carrera de aviador hasta su generalato al frente de la institución. Un poeta al frente de una Fuerza Aérea, el sueño de D'Annunzio.

Como Barros, algunos camaradas siguieron sus pasos. Enrique Flores menciona a los tenientes Julio Torres, Luis R. Alarcón y Arturo Meneses autor éste de La última batida.

Yo quisiera, camarada, morir como tú has muerto, purpureando con tu sangre el verdor de la pradera; y hacer canción de ofrenda de mi pobre cuerpo yerto;

Ante la cuna aún tibia de una bella primavera. Y marcharme de sencillamente, sonriéndole a la parca con un dulzor de amigo

César Lavín va un poco más lejos y publica un libro, "Verticales" (1939) y Guillermo Marín Rodríguez que aporta la letra del himno de la Escuela de Aviación. Son poetas humildes, tripulantes de aeropoemas que a duras penas sobrevuelan el olvido, como el joven copiapino Romeo Murga que a sus diecinueve años de edad se enfrenta con valentía solitaria al futurismo de Marinetti o al aeroplano huidobriano o al superavión de Marín<sup>38</sup>.

Amigo de una infinidad de poetas de la generación del 20, Pablo Neruda entre ellos, pero a su temprana muerte, silenciosa, solo lo recordará Ángel Cruchaga con su sempiterna tristeza. Aquí vino a morir Romeo Murga/ pálido joven de cristal herido. Aun así, no dejo de admirar la sencillez de su mensaje contra el olvido.

Mi voz ungida en suavidades irá a través de las edades como el rumor de un claro río.

<sup>38</sup> Romeo Murga (1904-1925) "Divagaciones sobre Poesía" y Jorge Teillier en Taller de Escritores de la Universidad de Concepción Romeo Murga, Poeta Adolescente, Atenea, año XXXIX

### HIMNO DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN CAPITAN MANUEL AVALOS PRADO

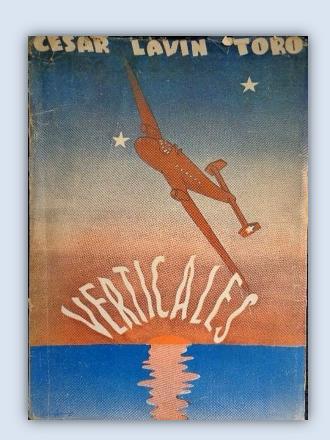
Con la vista clavada en los cielos con el alma henchida en el pecho, iniciemos, camaradas, el vuelo, levantando el avión hacia el sol.

Sentiremos el espacio infinito columpiarse lejano y fugaz, mientras suben las alas de plata a lo largo de un rayo de luz.

Hermanados al azul y a la brisa, cruzaremos con las alas abiertas, sobre selva, montañas y valles y también sobre rizos de mar.

En las rutas glamorosas de estrellas, que iniciaron otros hombres del aire, forjaremos unidas al corazón ¡Las dos alas de ensoñación! ¡La hermandad tricolor de la estrella! ¡La chilena Legión Juvenil que enarcadas sus alas etéreas, forjará para Chile el Honor!

Elevemos, camaradas, el vuelo, sobre un suelo laborioso de paz, proyectando en la tierra sagrada ¡la silueta de la libertad! En el aire, sobre el arma, en la tierra y al tronar del cañón en el mar, cubriremos a la Patria amagada, ¡Y sabremos por Chile morir!



Pablo Neruda llega fugazmente a los aviones una tarde de 1959, tripulando sus Cien Sonetos de Amor. El LXXII.

Irnos! Hoy! Adelante, ruedas, naves, campanas, aviones acerados por el diurno infinito hacia el olor nupcial del archipiélago o en el soneto XIX

De petróleo y naranja es su arco iris, busca como un avión entre la hierba

Y para que no queden dudas, afirma categórico en el XCVII Hay que volar en este tiempo, a dónde? sin alas, sin avión, volar sin duda

Luego en 1966 escribe su Arte de Pájaros en el que no hay aviones ni aeroplanos. Hay aves. Pero lo interesante de la pequeña aviación nerudiana vendrá en el libro de las preguntas.

Por qué los inmensos aviones No se pasean con sus hijos? Cuál es el pájaro amarillo Que llena el nido de limones? Por qué no enseñan a sacar Miel del sol a los helicópteros? Dónde dejó la luna llena Su saco nocturno de harina?

No dice mucho más. ¿Interesante porque lo dice Neruda? Podría ser.

Pero lo que realmente me importa es que introduce al helicóptero. Una nave que Rojas carga con la historia dramática, traumática, de una Patria partida, sangrante.

Ahí anda de nuevo el helicóptero dándole vueltas y vueltas a la casa, horas y horas, no para nunca el asedio, ahí anda todavía entre las nubes el moscardón con esa orden de lo alto gira que gira olfateándonos hasta la muerte.

Lo indaga todo desde arriba, lo escruta todo hasta el polvo con sus antenas minuciosas, apunta el nombre de cada uno, el instante que entramos a la habitación, los pasos en lo más oscuro del pensamiento, tira la red, la recoge con los pescados aleteantes, nos paraliza.

Máquina carnicera cuyos élitros nos persiguen hasta después que caemos, máquina sucia, madre de los cuervos delatores, no hay abismo comparable a esta patria hueca, a este asco de cielo con este cóndor venenoso, a este asco de aire apestado por el zumbido del miedo, a este asco de vivir así en la trampa de este tableteo de lata, entre lo turbio del ruido y lo viscoso.

Otras veces también quebramos la Patria. Como Sísifo cada tanto la empujamos a la cima para dejarla caer envuelta en odios y resentimientos. Los aeropoetas registran el paso pesado de la roca hacia arriba o hacia abajo.

Jacobo Danke es uno de ellos que le canta al 4 de junio de 1932, al golpe de estado que derribó la frágil democracia del presidente Juan Esteban Montero y celebra el advenimiento de la llamada "República Socialista".

Era el 4 de Junio.
Reventaban de exasperación los corazones al sentir que los élitros de los aviones se abrazaban al latido de su infortunio. iEra el 4 de Junio! iEra la aurora! iEra la patria socialista, la del que sufre.<sup>39</sup>

Camino por la losa del aeropuerto hacia el último hangar, hacia los últimos aeropoemas. Paso por entre los fierros retorcidos de Enrique Lihn .... esos que se electrizan cuando cae un avión y

.... esos que se electrizan cuando cae un avión y mueren todos sus pasajeros, cuando el corresponsal de guerra capta al vuelo lo peor de una masacre

ae guerra capta al vuelo lo peor de una masacre

y muere él mismo<sup>40</sup>

Más allá están los escombros de Oscar Hahn Estrellaste tu avión contra mi torre

y yo mi avión contra la tuya

Eso fuimos los dos:

torres gemelas que se desplomaron

torres en llamas que se hicieron escombros<sup>41</sup>

Cuando los veo, no puedo evitar el recuerdo de las palabras de Alberto Santos Dumont en el Salón de Honor de la Universidad de Chile en 1916 "Estoy seguro que los obstáculos presentes de tiempo y distancia serán vencidos. Las ciudades aisladas de Sudamérica entrarán en contacto con el mundo de hoy día. Los países separados se encontrarán a pesar de las barreras de montañas, ríos y bosques."<sup>42</sup>

Me pregunto si alguna de las víctimas de las Torres Gemelas o los terroristas voladores, sabrían para qué Santos Dumont inventó el avión, si Santiago, una de las ciudades aisladas, agradecida por su invento le obsequió una calle, que un alcalde hizo desaparecer para homenajear a otro desaparecido?

Sigo mis pasos por la losa del aeropuerto hacia el último hangar, es uno místico, donde al decir de Di Girolamo, vive el infinito que nos envuelve y que nos invita, donde la poesía y la mecánica se tocan, pues no existe nada que las separe. Cuando entro, una sámara entra conmigo. Esa semilla alada que gira en el espacio como el helicóptero de Leonardo.

Y allí lo encuentro. Joaquín Alliende<sup>43</sup> anda entre sus helicoptesías porque es un helicoptoeta pero me regala un avión.

<sup>39</sup> Jacobo Danke (1905-1963) Oda al 4 de junio (fragmento)1932

<sup>40</sup> Enrique Lihn (1929 - 1988) La Calva 1989

<sup>41</sup> Oscar Hahn (1938) Premio Nacional de Literatura 2012. Torres Gemelas 2013

<sup>42</sup> Alberto Santos Dumont, discurso inaugural de la Primera Conferencia Panamericana de Aeronáutica, marzo 1916.

<sup>43</sup> Presbítero Joaquín Alliende Luco (1935) poemas Tele-Visión de un Helicóptero de Kuwait, Invitación y Entre Nubes en Clavel del Aire 1999, y Volante, Sámara 2002

#### EL AVIÓN

Detrás de esta lluvia aterriza un avión, yo sé que Dios existe porque arriba el avión.

Yo sé que algo vuela porque aun si nada volara, nada lloviera, existiría mi Dios.



Tele-Visión de un Helicóptero de Kuwait

¿es un molino que gira, es Rocinante en el aire?

¿busca petróleo en el Golfo, tiembla cual niño in extremis?

¿va a una guerra en Arabia, Matará a Ismael en la arena? ¿o es el Gólgota en vuelo por la cruz de sus aspas?

¿o tal viento de polvo, tal ruido, es Pentecostés en la rabia?

¿o te llevas el mundo, Paráclito, a la sala del parto, Helicóptero?

Invitación El helicóptero despliega

dos alas de oro entre los chopos.

Y trémulo se eleva subiendo presuroso la escala del otoño.

**Entre Nubes** El violín y el helicóptero

son mis naves Preferidas.

Oleaje de Mozart. Alaje de cruz en aspas. **Volante** el helicóptero vuela, cruz de alas

el helicóptero tiembla como hombre verdadero.

La sámara busca la tierra haciendo espirales en el aire. Alliende hace espirales que se atornillan en el alma.

Llego al final de mi recorrido. Miro a la cabina. No sobra ninguno, me dice la auxiliar, aunque faltan los faltantes. Lo siento digo, que tomen el avión siguiente. El mío ya está lleno de poetas y debo partir. La pregunta inicial ya no me interesa.

#### Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

Referencias públicas varias en Internet indicadas en las correspondientes notas. Archivos y fotografías del autor



POLITICA C 4

40 MUJERES INGRESARON A LA FACH:

# Inician Formación de Primeras Pilotos de Guerra

Sin uniforme v con zapatos de taco desfilaron ayer las primeras cadetes de la Escuela de Aviación, quienes se mostraron confiadas en que el ser mujer no será un obs-

que el ser mujer no será un obstáculo en sus carreras.

La generación 2000 de la FACh está integrada por 120 hombres y cuarenta mujeres, aunque una de ellas desistió de presentarse a último minuto, por lo que será reemplazada por la primera postulante en lista de espera.

FIIas aspiran a ser las prime-

Ellas aspiran a ser las primeras pilotos de guerra de la FACh, pero ya hay una chilena en la marina norteamericana —la teniente Sandra Calderón—, quien pilotea

• Estarán en igualdad de condiciones que los hombres, por lo que una de ellas podría ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

detes son adolescentes de entre 16 y 18 años, pero están seguras de que ser parte de la Fuerza Aérea es su vocación. Sin duda influye en su decisión el que muchas son hijas o hermanas de miembros de la FACh, por lo que contaron con el apoyo de sus padres.

Paula Casaubon, de 18 años, explicó que para ella es un desafío ser piloto, ya que así podrá demostrar que las mujeres tienen las mismas capacidades que los hombres.

Martínez aseguró que eso no afec-tará su preparación, pero que ha-brá que ver cómo reacciona cada

una.

Los cadetes ingresaron a las ocho de la mañana e inmediatamente empezaron el trabajo de instrucción militar, aprendiendo las posiciones básicas y la forma de marchar. Ensayaron por casi cuatro horas a pleno sol vestidos con tenida formal, por lo que un

quien será instructor de los cadetes, el desafío más grande es aprender a tratar a las niñas de la misma forma que los hombres y al mismo tiempo lograr que no pierdan su feminidad.

En tanto, el alférez Mauricio Silva dijo que el ingreso de las mujeres mejorará la calidad de la institución, ya que mientras ellas deberán demostrar que se la pueden y los hombres tratarán de probar que no son mejores que ellos. Descartó que les sea dificil ocupar puestos de mando, ya que si bien al principio "costará acostumbrar-se, acá se obedece por el grado, no por la persona".

Entre los cambios que se han

"Estarán en igualdad de condiciones que los hombres, por lo que una de ellas podría ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea". (Archivo IIHACH. Recorte del diario El Mercurio, viernes 4 de febrero de 2000)

El siglo XX concluyó con un hito especialmente relevante para la Fuerza Aérea de Chile, como fue el ingreso por primera vez de mujeres a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" para ser Cadetes de Aviación.



Emotiva despedida en la ceremonia de ingreso de las primeras 39 cadetes Jueves 3 de febrero de 2000

A partir de aquel año 2000 comenzaron entonces los Cursos mixtos, bajo la premisa esencial que sus integrantes femeninas tenían los mismos derechos, pero también las mismas responsabilidades, que sus pares masculinos.

Esta participación de las mujeres en igualdad de condiciones con los hombres respondía a la constante modernización institucional, en tiempos de continua y rápida evolución. La necesidad de especialización y requerimiento de habilidades particulares son muy marcadas en la FACH, tanto por su intrínseca relación con la tecnología como por su carácter militar.

En consecuencia, se hizo indispensable aprovechar integralmente en sus filas el potencial de las mujeres, hasta hacía poco socialmente ignorado, cuando no subutilizado y subvalorado.

Se destaca "integralmente" porque siempre la mujer había estado presente en la Fuerza Aérea, desde el mismo año 1930, pero en funciones más bien administrativas, de carácter civil y no operativas.

Cuando entró en funciones la Subsecretaría de Aviación, o Fuerza Aérea Nacional como comenzó a llamársele a poco andar, el comandante Merino Benítez (todavía no era Comodoro) contrató dactilógrafas femeninas para el nuevo Servicio, hecho inédito hasta entonces.

Cuando al año siguiente asumió como Subsecretario el Teniente Coronel Ramón Vergara Montero, las despidió aduciendo que "ellas podían dedicarse a sus tareas domésticas, dejando a los varones las obligaciones de oficina." Esta frase refleja, por una parte, la perspectiva reduccionista sobre el rol de la mujer que había en la época y, por otra parte, un efecto rebote de la conocida enemistad entre Merino y Montero, que los llevó incluso a batirse a duelo el 12 de marzo de 1932<sup>44</sup>.

Visto lo dispuesto en el Art. 6.º del D/S. N.º 1167 de 21-III-930 (Bol. Of. N.º 1 Pág. 1) y Art. 18 del D/S N.º 1313 de 28-III-930 (Bol. Of. N.º 1 pág. 3), que fija la planta de tropa que corresponde a las distintas reparticiones de la Sub-secretaría de Aviación, SE ORDENA:

1) Contrátase el siguiente personal de tropa, en las categorías que se indican, para que presten sus servicios en las siguientes reparticiones dependientes de la Sub-secretaría de Aviación:

#### En la Secretaria

Dactilógrafo
Dactilógrafo
Dactilógrafo
id
3.º Sara Silberstein Band
Mayordomo
Chofer
1.º Exequiel Vargas Bustos
Portero
1.º Oscar Vásquez Guzmán

El ingreso de la mujer a la carrera profesional constituyó entonces, un gran hito institucional pero su gestación debió vencer varias dificultades.

El interés por la carrera militar ha disminuido en la modernidad por diversos factores globales y locales: el término de la Guerra Fría con el riesgo de conflictos mundiales que implicaba; el aumento de opciones educacionales para los jóvenes; el aumento de la valoración del individuo y de la importancia de su propia satisfacción frente a valores colectivos como la defensa de la Patria, lo que hace que los sacrificios de la carrera militar se perciban como injustificados; la creciente influencia de las necesidades del mercado y las retribuciones que se perciben al elegir una carrera; entre otros.

Por otra parte, la Fuerza Aérea en su carácter de institución militar, ha sido siempre una *corporación* esencialmente masculina lo cual, aunque evidente, no es irrelevante, porque contribuye a describir el tipo de institución al que ingresarían las nuevas cadetes para su desarrollo posterior en ella, permitiendo visualizar con antelación posibles obstáculos al principio de igualdad durante este proceso. La caracterización de institución masculina se fundamenta en varios motivos, que representan desafíos que se han ido superando paulatinamente, para alcanzar una integración plena.

Primero, es visible que quienes históricamente han integrado la FACH como personal de línea han sido sólo hombres, tanto en calidad de oficiales como de suboficiales. Se exceptúan las jóvenes que realizaron el Servicio Militar Femenino voluntario y las profesionales que han sido integradas como oficiales a los escalafones de servicios como Justicia, Sanidad y Servicios Generales.

Sin embargo, su participación ha sido acotada, ya que el papel de las conscriptas es secundario y las oficiales estaban abocadas a funciones específicas de su profesión y sin mayores responsabilidades estrictamente militares.

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo II, año 2001. Pág.619.

Segundo, la misión de la FACH de defender la Patria y la soberanía nacional como función histórica ha sido masculina, ya que la defensa de los pueblos ha sido asumida por los hombres. Puede decirse que, aun cuando sus efectos son vastos, la guerra se desarrolla en un escenario cuyos protagonistas son masculinos.

Tercero, aunque su personal es mayoritariamente voluntario, es decir, hombres que optan por la carrera militar como profesión, existe una parte que proviene del contingente del servicio militar obligatorio, el que sólo es exigible a los hombres. El servicio militar en los distintos países ha tenido como función no sólo proporcionar un grupo humano que permita a las FFAA disponer de personas entrenadas para apoyar al personal regular ante un conflicto, sino que también ha sido una manera de marcar social y simbólicamente el paso de los hombres a la adultez. En este sentido, puede considerarse que tiene el carácter de rito social, ya que se ha identificado tradicionalmente en el imaginario popular con el "hacerse hombres", conectando lo militar y lo masculino. Obviamente, no existe un equivalente para las mujeres, ya que la femineidad o el "ser mujer" se identifica simbólicamente mucho más con la maternidad que con cualquier actividad laboral.



Cuarto, dentro de la estructura del Estado, las FF.AA. y de Orden dentro de sus atribuciones y funciones institucionales, tienen el monopolio del uso legítimo de las armas. La fuerza de las armas se controla desde el poder del Estado y el poder en el ámbito público ha sido asumido generalmente por hombres a lo largo de la historia. En este sentido, la relación histórica no se limita a asociar "lo militar" con "lo masculino", sino que también se extiende a "lo masculino" con el "poder" en sentido amplio (incluyendo pero no agotándose en su componente de fuerza o militar).

Este aspecto simbólico de la conexión entre el poder, lo militar y lo masculino ha ido variando en las últimas décadas, pero aún mantiene su potencia como imagen y como conceptos asociados entre sí.

A pesar de los factores ambientales reseñados, el llamado institucional encontró respuesta ya que constantemente muchas jóvenes habían manifestado su interés por ingresar a la Fuerza Aérea de Chile. El principio rector, cual era la igualdad de derechos y deberes entre hombres y mujeres, resultó especialmente atractivo.



(Archivo IIHACH. Recorte del diario El Mercurio, viernes 4 de febrero de 2000)

Las mujeres iban a poder acceder a las mismas especialidades que los hombres desde su ingreso a la Escuela de Aviación y luego integrar escalafones profesionales únicos y mixtos. Esto implica que durante la carrera iban a participar en los mismos cursos de perfeccionamiento, recibir el mismo sueldo y ser tratadas de igual forma para efectos de asignar destinaciones, determinar sus calificaciones, etc.

Estas características de la futura integración de las mujeres a la FACH, que está marcada por el principio de la igualdad entre hombres y mujeres tanto en sus oportunidades como en sus obligaciones, hicieron que este proceso haya sido único en Chile. El Ejército y Carabineros de Chile aún cuando iniciaron la integración de mujeres a sus filas con anterioridad a la decisión de la FACH, lo hicieron en forma restringida, incluso con Escalafones Femeninos separados de los hombres, lo que se corrigió

posteriormente. La Armada inició el proceso después de la Fuerza Aérea, acogiendo ya el principio rector de igualdad de deberes y de oportunidades

Aquel primer Curso mixto que ingresó en el año 2000 a la Escuela de Aviación tomó el nombre de "LOBO" y comenzó paulatinamente a marcar sus hitos dentro de su permanencia en la Escuela.

Fue así como en la tarde del 14 de noviembre de 2002, la Cadete de la Tercera Bandada **Loreto Vidal Cortés** fue la primera mujer piloto que voló completamente sola el avión de instrucción T-35 "Pillán".

Más adelante, cuando llegó el momento de la graduación de este primer Curso mixto, le correspondió a la Alférez (A) María José Casasempere Gimeno<sup>45</sup> el honor de obtener el primer lugar de su promoción, recibiendo la prestigiosa condecoración "Presidente de la República" en el grado de "Caballero".



Primera vez en la historia de la Parada Militar, una mujer integra la Banda de Guerra de una Escuela Matriz de las Fuerzas Armadas. La entonces Subalférez Katia Gutiérrez Rybertt desfiló junto a 34 otras jóvenes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"

Los auspiciosos resultados de esta iniciativa institucional se han visto confirmados en el tiempo y en la actualidad los Oficiales masculinos o femeninos se desempeñan en los diferentes Escalafones con iguales exigencias profesionales, disciplinarias y personales.

En el caso de las mujeres, no tienen limitaciones para ascensos y su carrera está abierta de tal modo que al igual que sus colegas varones, pueden culminar en el cargo de Comandante en Jefe. La decisión al respecto, como se sabe, no es institucional sino presidencial.

Este mismo predicamento de igualdad de deberes y de oportunidades, en lo que corresponda, se aplicó posteriormente en la Escuela de Especialidades "Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas" en el año 2009, cuando estableció su primer Curso mixto, el que adoptó el emblemático nombre de "Espartanos".

En consecuencia, la presencia plena y sin restricciones de la mujer en la Carrera profesional, tanto de Oficiales como de Cuadro Permanente, es hoy una realidad cotidiana en la Fuerza Aérea, que en este

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup> De las 39 jóvenes que ingresaron el primer día, sólo 14 se graduaron de oficiales. Las primeras cadetes egresadas en 2003 se convirtier on en la imagen mediática de la FACH. María José Casasempere, egresó con el primer lugar de su promoción, en diciembre de 2003, resultó ser la primera antigüedad (primera mujer en la historia de la Fuerza Aérea que obtuvo esta distinción), obtuvo el mejor promedio de notas en lo académico, deportivo y militar. El último obstáculo fue aprobar el curso de piloto del avión de instrucción Pillán T 35. Sólo seis subalfereces femeninas llegaron a la meta. Durante su último año en la Escuela de Aviación y, ocupando el puesto de Subalférez Mayor, voló en T-35 Pillán llevando como pasajera a la entonces Ministra de Defensa, Michelle Bachelet, por ser la primera antigüedad. Tras un año de instrucción, en la Base Aérea Los Cerrillos recibió en 2005 el tradicional bautizo de "baño de aceite" como una de las primeras helicopteristas femeninas de la institución.

orden de cosas, mostró una sintonía temprana con las tendencias de la modernidad. Este proceso se ha visto facilitado además, por el avanzado nivel de la tecnología que se emplea, que reduce eventuales exigencias físicas para el ser humano sea masculino o femenino.



"Claudia Catalán, de 23 años, con una sonrisa de oreja a oreja, mientras mira el hangar, la pista, el avión, el cielo de Brasil. Y, claro, también el portentoso F-16 que tiene a su lado. Un cazabombardero de US\$ 60 millones que, en varios sentidos, está a su cargo" publicaba un reportaje titulado "Las mujeres tuerca de los F-16"

(Fuente: Archivo IIHACH. Diario La Tercera, 30 de noviembre de 2018)

Como una reflexión final pero no menos importante, la proporción entre hombres y mujeres en la población total de Chile es prácticamente de 50 y 50 %. Por lo tanto, el hecho de no considerar a las mujeres en plenitud dentro de las diversas actividades del quehacer nacional, significa lisa y llanamente privarse de la potencialidad de la mitad de la población. La experiencia de la Fuerza Aérea en estos 20 años es totalmente positiva al respecto y su dotación mixta es un reflejo de la Sociedad chilena en este sentido.

### **Edgardo Villalobos Chaparro**

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

### LOS PRIMEROS BOEING 767 DE LAN CHILE

(Primera parte)

Hace 34 años, al amanecer de una fría mañana otoñal aterrizábamos, o mejor dicho aterrizó histórica y automáticamente, el primer Boeing 767-200, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago de Chile; luciendo sus colores tricolores en el empenaje, tradicional vestimenta de los aviones de nuestra Línea Aérea Nacional.

Hacía frío, pero teníamos el corazón caliente por la emoción, no sólo del aterrizaje, sino de haber cumplido la misión -de tres meses y medio en Seattle, EE.UU.- que nos había encomendado el Presidente de LAN CHILE, Patricio Sepúlveda Cerón y el Gerente de Operaciones, Comandante Exequiel Sanhueza Yáñez.



El primer Boeing 767-200 de Lan Chile aterrizado en Santiago de Chile (1° de junio de 1986)

Para nosotros, la historia se había iniciado el sábado 29 de marzo de 1986, cuando partimos de Santiago a Seattle, en el Estado de Washington de Estados Unidos, el primer cuarteto de pilotos —de un grupo de diez y seis- a esta ciudad, ubicada en el extremo Norponiente de los EE.UU. casi en la frontera con Canadá, donde estaban ubicadas las grandes fábricas de aviones de la famosa Boeing.

Con la experiencia de haber ya volado otras aeronaves de ella, como el Boeing 737 – el Boeing 727 y el Boeing 707; éramos Marcelo Canobra Álvarez, Jefe de Operaciones; Máximo Astorga Rojas, futuro Jefe de Flota; con Francisco Rosenthal Oyarzun y Carlos Parada Vergara, futuros instructores e inspectores de vuelo del nuevo avión 767 –desconocido para nosotros- ya que tenía menos de cinco años de existencia en algunas Líneas Aéreas –muy pocas- que ya lo estaban operando.

**IA SEATTLE LOS BOLETOS!** 



Marcelo, Máximo, Carlos y Francisco – pilotos pioneros del B-767 en Chile

¿Cómo comenzó esta nueva aventura aérea, con esta nueva aeronave desconocida y bella como una nueva novia?

A principio de los ochenta, LAN CHILE volaba dos Douglas DC-10-30 Transcontinentales y varios Boeing 707, para las rutas a Estados Unidos, Europa y Oceanía; pero el costo de operación de ellos, debido especialmente al alza del combustible aéreo y la novedad de la aparición de modelos nuevos de Boeing o Airbus de última generación, con motores y una aerodinámica más económica y eficiente, hacían imperativo el cambio.

En LAN CHILE hubo estudios intensos comparativos, entre los que se destacaron la colaboración de pilotos -como los comandantes René Domínguez Dellepiane y César Lannenfranque Lo-Prestifinalmente LAN CHILE se decidió por el Boeing bimotor 767-200.

Nosotros – en esa época – volábamos el DC-10, un maravilloso avión casi tan grande como el Jumbo y nos apenó abandonarlo cuando nos bajamos del grandote, que nos llevó el 30 de marzo de 1986 como pasajeros hasta el Aeropuerto de Kennedy para luego transbordar a un Boeing 767 de la TWA, que nos llevaría "non stop" hasta Seattle. Cuando abordamos lo encontramos mucho más pequeño, pero sabíamos que era muchísimo más automatizado y moderno, ya que montones de computadores reemplazaban al ingeniero de vuelo de los anteriores aviones y que los sistemas de navegación, también eran automáticos y de gran precisión. Esto lo sabíamos porque, dos semanas antes, habíamos viajado con Marcelo Canobra, en un viaje relámpago, a un Simposium en Seattle, de la compañía electrónica

SPERRY, donde nos encontramos con un montón de novedades y conceptos nuevos muy modernos y de siglas diferentes y desconocidas.

Volamos en el TWA 767 como 5 horas, durmiendo la mayor parte del trayecto y cruzando el continente norteamericano desde el Atlántico al Pacifico. El descenso y la llegada al aeropuerto de Seattle-Tacoma fueron interesantes y hermosos, contemplando mientras bajábamos escalonadamente, las *Cascades Mountains*, muralla montañosa y boscosa puntualizada de varios volcanes, entre los que sobresalía el *Rainier*, montaña vigía que anunciaba ya la cercanía de nuestro destino.

Seattle lleva el nombre de un Cacique Piel Roja, que negoció este territorio, hace un par de siglos atrás, a los europeos y nos hizo recordar a Puerto Montt al observar, durante el descenso, la entrada de mar del *Puget Sound* y sus islas, similares al Seno de Reloncaví, con sus islas boscosas —no de araucariaspero sí de pinos y sequoias. Ya anochecía.

Teníamos reserva en la Villa Continental Courts, un conglomerado de pintorescos bungalows de pino pintado, diseñados como un pequeño pueblo con algunas calles y que estaba cercano al aeropuerto donde llegamos cansados, pero contentos. Nos entregaron nuestros departamentos individuales consistentes en un living-comedor, un dormitorio confortable y una cocina y baño adecuados. ¡Allí, nos desplomamos!



Carlos, Marcelo, Francisco y Máximo en Villa Continental Courts

Al día siguiente, despertamos alrededor de mediodía y almorzamos en un Burger King cercano (Pancho Rosenthal era fanático de los Whoppers) y luego de analizar el viaje y la aventura que se nos venía encima, juramos "sacarnos la cresta estudiando" y que nos apoyaríamos mutuamente, recordando que solo teníamos pasaje de ida y que el regreso... ¡teníamos que hacerlo volando nuestro Primer Boeing 767!

Recuerdo que Pancho Rosenthal nos comentó "los aviones Boeing son lindos, buenos y eficientes, pero…a mí, me encantaba el DC-10 que era mucho más grande y mucho más avión."

Marcelo Canobra que, siendo Jefe de Operaciones, había participado en los estudios comparativos, le respondió: "Pancho, el estudio operacional del DC-10-30 y el Boeing 767-200, tomando en cuenta la misma oferta de cargo de pago y considerando cinco frecuencias semanales a Miami, ida y vuelta en el DC-10, contra siete frecuencias en el Boeing 767, da un ahorro en costos de cinco millones de dólares en combustible y de dos millones de dólares en tasas aeronáuticas. Esto da un total de siete millones anuales de ahorros, en costos operacionales, hubo análisis de otros aviones grandes de la competencia, pero ganó el Boeing 767-200", carraspeó con su risa tan particular.

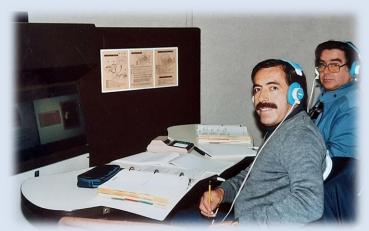
Hasta allí llegó el análisis comparativo. Pagamos la cuenta y nos fuimos a nuestro futuro hogar de dos meses y medio en Seattle.

El aeropuerto de Seattle-Tacoma y el Continental Court estaban al sur de la ciudad y el Centro de Instrucción Terrestre de Boeing (Ground School) estaba a uno 20 o 30 minutos más al Norte, por lo cual arrendamos, en AVIS, un Station Wagon blanco, para nuestros traslados, pero que no fue necesario usarlo para ello, ya que Boeing dispuso de un sistema de traslado terrestre para nuestra asistencia a clases.

El lunes 31 de marzo partimos -los noveles alumnos -sintiéndonos como escolares- al Boeing Ground School. Luego de una sobria recepción (Welcome sesion), nos dividieron en dos grupos de trabajo - (Canobra-Astorga) y (Rosenthal-Parada)- y nos presentaron a nuestro instructor de FBS.

### **Ground School:**

El curso de este magnífico avión —como lo pudimos apreciar durante varias décadas después- era moderno y diferente a los Boeing anteriores que habíamos volado. El Training Center —inmenso- para la instrucción básica terrestre, conformaba un piso con salas llenas de cubículos donde nosotros - los alumnos - escuchábamos, mirábamos y aprendíamos la teoría y descripción de los diferentes sistemas del 767, que aparecían en pantallas como televisores; mientras asimilábamos por los auriculares las descripciones, que eran controladas por cuestionarios, para ver nuestro avance y mantenernos también despiertos.



Marcelo y Máximo – Ground School - Seattle

Aparte de ello, el instructor guía que nos tocó -era un elegante ex marino de chaqueta azul cruzadaque nos explicaba y dibujaba en una pizarra grandota escolar, las diferentes aclaraciones técnicas y el vocabulario novedoso de la electrónica, que envolvía todos los sistemas, mientras nosotros nos entreteníamos viendo cómo se ensuciaba la impecable chaqueta con tiza, en su apasionada explicación. Su nombre era Robert "Bob" Smidt y era ex oficial de la US NAVY.

Los innumerables sistemas del 767-200, de acuerdo al 767 Operations Manual -tan grande y pesado como la guía telefónica de New York- incluía los siguientes capítulos:

Airplane General: Con la descripción exterior e interior del avión: Dimensiones: largo = 48,51 mts. - ancho alar = 47.57 mts. - altura total = 15.85 mts. - ancho elevadores = 18.62 mts. Paneles de vuelo, lluminación del avión y puertas del avión, asientos de los pilotos del cockpit y sus instrumentos de vuelo, botones interruptores de sistemas y luces, ventanas y ventanillas del avión y los innumerables detalles sistemáticos:

### SISTEMAS DEL BOEING 767/200 (por orden alfabético)

Aire Acondicionado (APU): Sistema Auxiliar de Presurización y Refrigeración del B-767.

Automatic flight (Vuelo automático): Controles e Indicadores — Pilotos Automáticos - Aceleradores Automáticos y Auto Brakes.

Comunicaciones: Radios VHF – HF – Selectores audio – Interfonía – Impresora de vuelo – Trasmisor pasajeros – Acars.

Electricidad: Generadores – Batería – Sistema auxiliar (APU).

Emergencia: Oxígeno – Puertas y ventanas escape – Toboganes – Luces - Trasmisor – Extintores incendio – Chalecos salvavidas -Cuerdas escape – Equipos médicos.

Fuego: Detección y extinción – motores - APU - Tren de aterrizaje – Bodegas.

Flight Controls (Controles de Vuelo): Alerones – Elevadores – Timón - Estabilizador – Flaps/Slats – Frenos de Aire – Spoilers.

Flight Instruments (Instrumentos de Vuelo): Indicador de Actitud (ADI) - Indicador situación Horizontal (HSI).

Instrumentos de vuelo – Sistemas alternativos – Velocímetro – Altímetro- Velocidad Vertical (VSI) – instrumentos Auxiliares – Reloj – Grabadora de Vuelo (Flight Recorder) - Medidor distancia (DME) – Alarma de sobre/velocidad – Indicador velocidad verdadera – Indicado velocidad terrestre - Sistema Monitor ACMS.

Fuel (Combustible): Control e Indicadores - Indicadores cantidad – Vaciado rápido – Llenado externo (ala) – Vaciado externo – Indicador temperatura – Capacidad estanques – Bombas combustible – Alimentación cruzada – APU.

Sistema Hidráulico: Control e Indicadores – Presentación hidráulica – Turbina exterior auxiliar (APU) – Conducción y frenado alterno – Sistema hidráulico central – Sistemas hidráulico izquierdo y derecha - Esquemas sistemas.

Antihielo y lluvia: Protecciones - Control e indicadores — Calefacción ventanas y tomas de presiones — Parabrisas — Calefacción ventanillas - Repelente de lluvia — Antihielo de motores - Antihielo alas — Esquemas sistemas.

Tren de aterrizaje: Control e indicadores - Actuación e indicadores extensión/retracción del tren – Frenos – Sistema anti patinaje –Temperatura frenos – Mensajes Eicas – Sistema frenado normal y alterno – Temperatura frenos y refrigeración – frenado y operación alterna – Esquemas.

Navegación: Control e indicadores - Panel ADF — Panel transponder — Panel ILS — Panel VOR/DME - Radar meteorológico — Panel IRS — Marker beacon - Navegación Inercial - FMC operación — Navegación lateral — Navegación Vertical — Sistemas operacionales — Administración del Vuelo automático. — Esquemas.

Sistemas neumáticos: Control e indicadores – Sistema de admisión del aire neumático – Filtraciones neumáticas – Sistema de distribución del aire neumático - Sistema admisión neumática de los Motores y del APU – Filtraciones neumáticas.

Toda esta parafernalia aérea<sup>46</sup>, más dos libracos llamados 767 *Crew Training Manual* y otro de Performance –que eran tan grandes, pero no tan gruesos y pesados- componían los conocimientos que nosotros deberíamos asimilar, durante el Ground School de varias semanas de duración.

#### **BOEING 767 FIXED BASE SIMULATOR**



Marcelo y Max en simulador FBS, junto a Bob Smidt, Instructor

El curso de los sistemas del avión, ya nombrados, estaba coordinado prácticamente con un CPT (Cockpit Procedure Training) y el FBS (Fixed Base Simulator), que se efectuaban normalmente después de la clase teórica, en un Simulador de Vuelo estático (FBS), similar a la cabina de vuelo, que era una copia fiel del cockpit del 767 y donde aprendíamos a conocer la operación del sistema o los sistemas aprendidos anteriormente o ese día en la mañana e iniciar las prácticas básicas del vuelo automático en la tarde, todo esto en forma progresiva.

<sup>46</sup> NOTA: Nos hemos tomado la libertad de detallar el contenido de los manuales del avión, para que el lector comprenda el enorme material que los pilotos deben aprender y asimilar en su curso de transición.

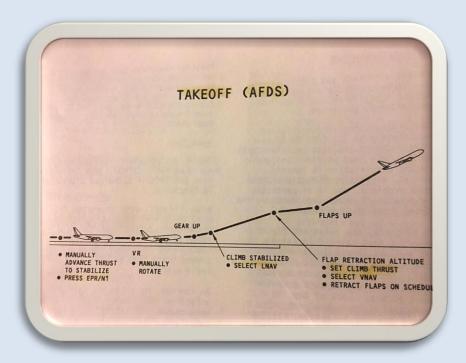


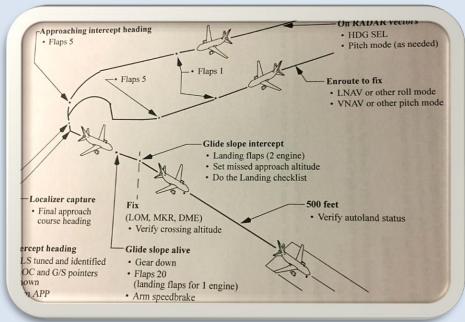
Bob Smidt y Máximo Astorga

EL FBS era un simulador estático, sin movimiento en sus ejes. Solo se movían, mágicamente, las indicaciones de los motores y los instrumentos de vuelo. Los parabrisas eran de color blanco, porque la idea no era mirar para afuera. Las únicas que se movían eran las palancas de los aceleradores de ambos motores, de acuerdo a los mandatos que le dábamos a dichos motores, mediante perillas del MCP.

También la conducta del "avión" se reflejaba en el ADI (Attitude Director Indicator) y otros instrumentos de vuelo, como el velocímetro, altímetro, etc. Las maniobras las efectuábamos de acuerdo al Manual de Instrucción, que estaba dividido en 10 Lecciones, usando varios aeropuertos de la zona de Seattle y sus alrededores.

El concepto básico de este "avión" era que se volaba automáticamente y el vuelo manual (chofereo) era mínimo. Lo esencial era conocer el desempeño de los diferentes sistemas que permitían el vuelo, como ser, los Sistemas Hidráulicos, Sistemas Neumáticos Sistemas de Presurización, Sistemas Eléctricos, Controles de Vuelo, Sistema de Oxígeno, Calefacción y Aire Acondicionado, Motores, Protección de Incendios, Sistema de Combustible, Sistemas de Navegación, Sistema del Tren de Aterrizaje, Sistemas de Alarmas, Comunicaciones y Alarmas. Todo esto estaba graficado en los gruesos manuales de cómo dominar la instrucción del FBS, que era muy "lobo" y costaba mucho volarlo manualmente, porque partía para arriba y para abajo o para la izquierda o derecha! El aterrizaje siempre comprendía un AUTOLAND (aterrizaje automático), que lo efectuaban los tres pilotos automáticos del 767, lo que nos tenía maravillados y frustrados.





### PERFIL ATERRIZAJE B-767

Nuestra "Biblia" a bordo era un manual flacuchento, llamado "QRH" (Quick Reference Handbook), donde estaba resumida toda la literatura necesaria para el vuelo: Checklists — Performance Data - Abnormal and Emergency Procedures ... ¡En fin! Todo lo necesario para volar...o para volvernos locos buscando que cosas hay — o qué habría que hacer ... y ¿Dónde?

Así, con esta programación estricta y comprimida, el día se nos pasaba "volando". Después del Ground School y el Fixed Base Simulator, nos iban a dejar en una Van al Continental Court, donde comíamos algo preparados por nosotros en la cocina (había cerca un supermercado donde nos aprovisionábamos de todo).

Generalmente comíamos con la pareja, pero con el correr del curso a veces llegábamos exhaustos y comíamos solos y solamente nos juntábamos después para repasar o memorizar las materias que estábamos aprendiendo.

El estudio del nuevo avión era difícil y duro. Por fuera podría parecerse a cualquier modelo convencional. Tenía: Fuselaje y alas, además de empenaje y cola, motores y tren de aterrizaje, pero por dentro, era muy sofisticado y complicado, con muchas novedades técnicas y electrónicas, que nos hacían sufrir para entenderlo, memorizarlo...y ¡volarlo! Como todos los jets, que habíamos volado antes, teníamos que anticiparnos en la planificación del vuelo y mentalmente "volar tan rápido" como este bimotor que era caprichoso y traicionero, como una polola sospechosa y tuvimos que aprender un rosario de "nuevos términos<sup>47</sup>" ... como:

- (a) ACARS = Aircraft Comm/Adressing/Reporting System
- (b) BITE= Built in Test System
- (c) CPCS= Cabin Pressure Control System
- DFDAU = Digital Flight Data Aguisition Unit
- (e) EICAS= Engine Indications and Crew Alerting System
- (f) FMCS = Flight Managment Control System
- (g) GPWS = Ground Proximity Warning System
- (h) HPSOV = High Pressure Shut Off Valve
- (i) IRU = Inertial Reference Uni
- (k) KEAS = Knots Equivalent Airspeed
- (I) LNAV = Lateral Navigation
- (m) MMO = Maximun Operation In Mach Number
- (n) N/A = Not Aplicable
- (o) OEW = Operating Empty Weight
- (p) PRSOV = Pressure Regulating and Shutoff Valve
- (q) QEC = Quick Engin Change
- (r) RABS = Reverse Actuated Bleed System
- (s) SOV = Shut Off Valve
- (t) TMC = Thrust Management Computer
- (u) UTC = Coordinated Universal Time
- (v) (VNAV) = Vertical Navegation
- (w) WXR = Weather Radar
- (x) XPDR = Transponder
- (y) Y/D = Yaw Damper
- (z) ZFW 0 Zero Fuel Weight

Estas siglas técnicas están descritas en el Manual como Abecedario, de las que hemos tomado como ejemplo "una por cada letra" y que en el Manual involucraban siete páginas. Asimismo, algunos colores como el rojo se apellidaban "magenta" y el azul "cyan", lo que – en su momento - no dejaron de confundirnos.

No teníamos mucho tiempo para descansar o pasear, debido al volumen y complejidad de los estudios y sistemas tan intrincados, así que fuera de ir a almorzar un fin de semana a los muelles de Seattle a comer "King Crab" – (una araña marina parecida a nuestra centolla ) y luego tomar un Ferry para visitar la Isla de Bremerton – a 45 minutos de Seattle – para visitar allí el famoso Buque de Guerra "USS Missouri" histórico porque en su cubierta se firmó la rendición incondicional del Japón y que puso fin a la Segunda Guerra Mundial, en Septiembre de 1946, no nos alejábamos mayormente del Continental Court.

En otro fin de semana, fuimos convidados por Eduardo Del Campo, el Gerente Técnico de LAN CHILE, que había llegado en esos días, a Seattle, a ver acuerdos contractuales y a resolver un problema inesperado con un curso del área de Mantenimiento de la empresa. ¿Qué había pasado con los ellos?

Eran un montón, no recuerdo cuantos, pero tenían problemas de asimilación, debido a que la instrucción para ellos era en idioma inglés y muchos de ellos —excelentes profesionales- tenían problemas de aprendizaje y práctica, al respecto, por no saber el idioma.

Ignoramos cuál fue la solución, pero sí que la hubo y Eduardo del Campo (ex Oficial FACH), nos llamó y convidó a los cuatro pilotos, un día sábado, junto con el personal de mantenimiento, a un tremendo Picnic, en una hermosa isla, al norte de Seattle con un nombre indígena —que no recuerdo- y que en la ida, pasamos cerca de una base norteamericana, donde se divisaban lejos, desde los buses que nos trasladaban, las torres negras de un par de submarinos más obscuras, aparentemente atómicos, con caras de pocos amigos y que no nos saludaron.

El picnic fue grandioso, con música chilena y rayuela — muchas tallas, harto vino y cerveza - el asado, que fue de salmón y mariscos, todo rico. Estuvimos hasta el atardecer, en que volvimos a Seattle, contentos y cantando tonadas y rancheras.



Paseo con el equipo de Mantenimiento de LAN CHILE

\_

Posteriormente este tremendo buque de guerra fue trasladado a Pearl Harbour, en Hawaii, donde está como monumento histórico de la guerra.

Cuando llevábamos dos semanas de FBS, el 13 de abril, llegó el segundo grupo de pilotos y recibimos cartas de Carla y Mónica, nuestras esposas -que leímos con avidez y sentimiento. Los cuatro capitanes eran: Juan Jofré con Allan Turner y Renato Besoain con Ricardo Pizarro, a los que contamos "las copuchas" y experiencias de nuestra aventura aeronáutica.

Ya llevábamos 18 días en Seattle y el 17 de abril – al finalizar el curso de FBS - dimos nuestro check en el simulador y un "laaargo" examen escrito de "multiple choice" y después, aliviados y contentos, nos despedimos de nuestro Instructor Bob Smidt, ¡tan simpático y empeñoso! con abrazos y un "thanks a lot!" bien palmoteado. ¡Lindos y sufridos recuerdos!

# FULL FLIGHT SIMULATOR "OUR" DEAR LOVE - MISS BOEING 767 FULL FLIGHT SIMULATOR"



En el FFS Simulator Máximo Astorga y Marcelo Canobra, respectivamente

Allí, apareció Phil Shields - un piloto instructor - sesentón (creo), muy apacible y ex oficial de la Fuerza Aérea Norteamericana y que había pertenecido a la dotación de los pilotos seleccionados como "presidenciales," que volaban los "AIR FORCE ONE & TWO de los EE.UU. de América.

Phil Shields iba a ser nuestro Piloto Instructor en la etapa del Full Flight Simulator<sup>49</sup>, un "simulador de verdad" con movimiento y visual, que volaba igual que el avión, según lo que nos contó nuestro futuro Instructor.

Este simulador estaba montado sobre varios cilindros actuantes —que parecían las patas de una arañay que simulaban e imitaban, con mucha realidad, la sensación o sensaciones del avión al despegar,

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> ¡No podemos! dejar de bautizar así, a esta noble máquina aérea virtual, que nos hizo sufrir bastante – como una novia caprichosa – y que nos desvirginó en aquellos días lejanos en la Boeing y que luego fue una abnegada esposa – a veces muy exigente - durante casi 30 años, dándome a mí, como Instructor, muchos hijos e hijas pilotos - alrededor de 800 aviadores aproximadamente - chilenos y latinoamericanos. ¡Bueno esa es otra historia! Phil Shields fue un gran instructor, como la mayoría de ellos, con mucha didáctica y paciencia.

volar, maniobrar y aterrizar. Mientras nos contaba esto, nosotros nos mirábamos sobrecogidos, con Marcelo Canobra, pensando ¿Si sería "tan lobo" como el simulador fijo?



Marcelo – instructor Phil Shields – Máximo y el LAN 761



Durante una invitación que nos hiciera el Instructor Phil Shields a su casa

Phil Schields nos invitó dos veces a almorzar en su hermosa casa, junto a su señora e hija, donde concurrimos con nuestras esposas Carla y Mónica. En la segunda invitación nos encontramos con unos alumnos de Phil, que ya habían terminado su instrucción, de una línea aérea de Indonesia.



En casa del Instructor con dos alumnos de Garuda Airlines

Este avión era mucho más moderno que los anteriores y eso hacía que su aprendizaje fuera novedoso e ingrato a veces. Además, quedamos con la sospecha que la calibración de esta máquina estaba "afinada" a una sensibilidad de vuelo exagerada. No era fácil el vuelo manual y si uno se descuidaba y miraba para otro lado, al volver luego a mirar el panel de vuelo, ya indicaba algún cambio en la altura o dirección, lo que nos llevaba a volar - casi todo el tiempo posible - con el piloto automático conectado y que lo hacía impecablemente ¡Para nuestra rabia y frustración!

Quizás la idea era volarlo automáticamente siempre, lo que con el tiempo y la historia se vio que podría ser contraproducente. Pero eso no nos alivió en esa etapa. La maravilla fue como "notábamos" nuestro progreso, tanto en el vuelo del 767 como en la asimilación profesional de las materias teóricas y constatar, en cada sesión del FFS, como progresaban nuestros reflejos paulatinamente ¡Bueno! ... no siempre fue así, porque en más de una sesión cometimos errores – ¡A nuestro juicio terribles! Y que nos hacía llegar, al Continental Court, con la cabeza gacha y suspirando amarguras.

Las sesiones fueron seis – si es que no nos falla la memoria – y a diferentes horas del día o de la noche – con lluvia o sin ella y comenzaban con un "Briefing", una clase inicial donde el instructor nos explicaba el vuelo a efectuar y nos bombardeaba con preguntas sobre la materia del vuelo a realizar. La sesión duraba cuatro horas, en las cuales volábamos como piloto al lado izquierdo (PF), durante dos horas y luego nos cambiábamos de asiento y volábamos las otras dos horas como copiloto (PNF), al lado derecho del cockpit. El Instructor se sentaba detrás del capitán, frente a un enorme panel lleno de

botones, para adecuar el vuelo según el programa y otros botones maldadosos, para hacernos sufrir con los problemas que debíamos aprender a diagnosticar y solucionar.

Al término de la sesión FFS teníamos el "Debriefing", un análisis de los dos vuelos efectuados con las críticas y recomendaciones que debíamos corregir.

Recuerdo que en la última sesión – la sexta – en la que a nuestro juicio cometimos varios errores, que nos amargaron profundamente. Fui, al anochecer - muy suspiroso - a recibir a mi esposa Carla que venía de Santiago y llegó justo para consolarme y darme ánimo, porque al día siguiente tuvimos, con Marcelo Canobra, el Examen de Vuelo (Final check flight) con otro instructor/inspector Pete Peterson de la Boeing y FAA y un inspector de la DGAC chilena Oscar Altermatt.

ijiY a volar se ha dicho ...Ánimo chileno!!!



Máximo y su señora Carla en la Primera Clase del Boeing-767

Francisco Rosenthal y Carlos Parada ya habían terminado también el FFS, así que los cuatro estábamos en el avión ese día. Los dos Flight checks fueron exitosos y terminamos todos abrazándonos. ¡UUUFFF, pero la sufrimos! DIAS FELICES



Francisco Rosenthal, su hijo Franz y Jacqueline Faure de Rosenthal - Pablo Canobra y Mónica Kramer de Canobra

Ya era 1° de mayo, habíamos cumplido exitosamente la primera parte de nuestra misión. Y también llegaron las familias. Marcelo recibió a Mónica y a su hijo menor Pablo. A Francisco lo visitaron Jacqueline, con Franz y Erich; además, recuerdo la llegada de Vera Plossky, esposa de Juan Jofre y su hijo Juan Junior, de 10 u 11 años - Años después voló al mando del 767 y el 787 - ¡Como pasan los años!



Celebración del 21 de mayo de 1986 — Casa del Cónsul chileno en Seattle

El señor Cónsul Honorario de Chile en Seattle, don Kerry Monterrey y señora, nos invitaron a todo el grupo de pilotos y familia a un asado en su hogar. Asistimos veinte personas y nos recibió en su hogar, con una hermosa bandera chilena flameando en un alto mástil. Fue una grata tarde de amistad y de relajo.

También asistieron los niños Franz Rosenthal Faure y Pablo Canobra Kramer, quienes acompañaron a sus padres en este viaje a Seattle, cuando tenían 9 años de edad. Con el transcurrir de los años estos niños crecieron y han sido exitosos en la vida.

Franz se dedicó a la aviación comercial, fue instruido por Max, como primer oficial en B – 767. En la actualidad está casado, tiene 2 hijos y es Capitán de A320. Pablo, es Ingeniero Civil Industrial, de la Universidad de Chile y tiene un MBA en la Universidad de Tulane, en Nueva Orleans, casado con Constanza Ríos y tiene 4 hijos.



Oscar Rossi, Jackie Faure y el Cónsul de Chile en Seattle, Kerry Monterrey

El segundo grupo había terminado su FBS y comenzarían ya el FFS. Con Marcelo Canobra tomamos rumbos diferentes. Él tenía labores y responsabilidades importantes ejecutivas y yo tenía que seguir mi curso de Instructor/Inspector de vuelo del avión. Pero eso no significó que no celebráramos nuestro éxito con un gran asado de puros pilotos, porque ya había llegado el tercer grupo formado por los comandantes Cristián Prado Schonthaler, René Domínguez Dellepiane, César Lannenfranque Lo-Presti y Julio Reti Malusa y pronto llegaría otro grupo más.

Marcelo Canobra viajó a Phoenix, Arizona a la fábrica SPERRY de Alta Ingeniería Electrónica, que fabricaban los computadores de navegación y las Data Base (Base de Datos de Navegación), que incluía

los planes de vuelo para todas la rutas de LAN CHILE con sus SIDS (salidas y ascensos específicos) – WAYPOINTS (los puntos de notificación de las rutas) - STARS (puntos específicos de los descensos) – APPROACH AND LANDING (la aproximación individual para cada pista de aterrizaje) – GA (procedimiento de aproximación frustrada) etc. etc. Si explico más... podríamos llenar varias páginas de tecnicidades. En resumen, las bases de datos "custom made" para LAN CHILE, incluían miles o millones de detalles de la navegación global, diseñados para las líneas aéreas individualmente. Nosotros nos aliamos con un par de líneas aéreas latinoamericanas, por razones puntuales de costos.

A su regreso, una semana después en la tarde, nos sentamos "los 4 mosqueteros", en una terracita de su "cottage", donde nos contó lo que había sido una experiencia muy interesante y durísima, pero con excepciones, porque lo convidaron a conocer la ciudad y sus alrededores, con el desierto, lleno de cactus y "buttes", que son esas torres monumentales pétreas, de formas caprichosas, que se ven en las películas de John Wayne y que más tarde lo convidaron a cenar a un restaurant muy elegante, dentro de una caverna.

Marcelo Canobra además nos contó: "Fíjense qué a mi regreso, sólo pude conseguir un pasaje en Business, en la Alaska Airways, ya que todos los otros vuelos estaban llenos, por ser día viernes. En el avión me puse a conversar con mi vecino de asiento y resultó que era un ejecutivo de Boeing y que también volaba a Seattle de regreso de unas reuniones importantes. Conversamos harto de nuestra estadía en Seattle y le conté de Chile y de nosotros. Él, a su vez, me contó la historia de la Boeing y que "Boeing" no era una sigla comercial, sino que el apellido de un magnate, hijo de inmigrantes alemanes - que hicieron fortuna a principios de siglo - comprando bosques en Seattle y sus alrededores. Durante la primera guerra mundial. William Boeing - que ya era piloto - fundó en 1916, a la orilla del Lake Union primero una fábrica de muebles, aprovechando las buenas maderas y posteriormente la Empresa BOEING, para fabricar aviones, inicialmente de madera y que fue creciendo debido a la alta demanda militar y luego, cuando terminó la guerra, debido a la bonanza de las Líneas aéreas y el transporte del Correo, los modelos aeronáuticos pasaron de madera a los metales que fueron creciendo y mejorando, tanto estructuralmente como en seguridad y comodidad, además por la demanda de vuelos Trans americanos de costa a costa."

William Boeing más tarde creó una Línea Aérea propia, también llamada BOEING para vuelos locales y costeros del Pacífico. Aparecieron otras fábricas de aviones, como DOUGLAS, LOCKHEED, MARTIN, CONVAIR y la fabricación de los aviones siguió mejorando debido a la demanda y competencia.

El gobierno creó organismos regulatorios de seguridad y de competencia monopólica y William Boeing tuvo que vender su Línea Aérea a otras. Debido a esas maniobras competitivas, nació posteriormente la United Airlines y Boeing siguió creciendo y creando nuevos modelos de aviones, tanto civiles como militares, hasta el día de hoy, con los 767.

### FLIGHT SIMULATOR INSTRUCTOR TRAINING

De acuerdo al programa, fui asignado como "Alumno-Instructor" para integrar la instrucción del FFS (Full Flight Simulator) de una pareja de Capitanes: Renato Besoain y Ricardo Pizarro, que pertenecían al segundo grupo y además eran amigos míos y colegas en el DC-10.



Marcelo Canobra en el Boeing Full Flight Simulator

El Piloto Instructor de Boeing que nos tocó, era el Capitán Eugene "Gene" Bolin, que no conocíamos. Era un cincuentón, alto rubio y medio canoso de rostro afable y que hablaba con un acento sureño pausado y elegante, que nos entretuvo muchísimo con sus briefings y debriefings, interesantes y llenos de ejemplos y anécdotas. Para nosotros fue doblemente importante, porque Gene pertenecía al Grupo de los Pilotos Técnicos de Boeing, que habían participado en el diseño de los modelos 757 y 767 años antes. Era un sabio simpático y entretenido, que nos enseñó muchos "datos y detalles "off the record" prácticos y amenos.

Gene me entregaba un alumno por medio, en la segunda parte de las sesiones, para que repitiera sus enseñanzas del primer turno y paulatinamente, me fue entregando los briefings y debriefings, de una manera didáctica que me hacía sentir muy cómodo.

#### En la Fábrica BOEING - EVERETT

Ya estaba listo el primer avión "de verdad" de LAN CHILE bautizado 761 y con Marcelo Canobra fuimos a visitarlo a la Fábrica, que estaba el norte de Seattle, en el pueblo de Everett.

Ya habíamos ido anteriormente cuando aún estaba medio desarmado e inclusive, los asientos de los pilotos brillaban por su ausencia. También, mucho más atrás, vimos en la línea de ensamblaje nuestro segundo Boeing 762, aún desarmado y sin alas.



Marcelo y Máximo – En la fábrica Boeing Everett

Nos había impresionado lo inmenso del porte de la fábrica, donde también estaba la línea de ensamblaje de los "Jumbo" Boeing 747.

Ahora, fuimos a ver nuestra "Joya" que ya había dejado la línea de producción y se veía precioso pintado con nuestros colores y condecorado con la estrella de nuestra bandera.

Después de todo esto, nos planificaron una Re - Instrucción de práctica, en el FFS, que la impartió otro instructor Mr. Glenn Bloomstein, que luego de la práctica normal, ¡nos hizo pilotear al lado derecho! ¡Ya estábamos listos!

El tiempo pasaba "volando" y habían llegado ya todos los pilotos copilotos del Curso Inicial y estábamos haciendo Historia ....

¡Y con mucho orgullo!

El Continental Court parecía un barrio chileno cuando arribaron las familias nuestras, que incluían hijos de todos portes, con los cuales hacíamos asados los fines de semana.



Asado estudiantil de Fin de Semana

También en el hotel había muchos pilotos chinos que tenían su barrio chino con sus familias y que estaban en cursos Boeing paralelos a los nuestros.

Recuerdo que hubo una gran discusión, una tarde lluviosa, entre los pilotos, cuando Marcelo Canobra nos consultó, en una reunión, nuestra opinión sobre las barras de comando que queríamos usar, en el Director de Vuelo del Panel de Instrumentos llamado, ADI (Attitude Director Indicator). Los pilotos que veníamos del DC-10 votamos por las barras cruzadas (en cruz) y los que venían del Boeing 737 opinaban que las barras en "V" eran más modernas. La discusión la ganamos "los cruzados" por considerar que el desplazamiento de este avión era más pesado y que las barras serían más cómodas en los virajes.

Ya habíamos terminado la instrucción teórica y práctica en los simuladores y ahora vendría la verdad de nuestra existencia y presencia en Seattle. Nosotros ganamos el tema del "Flight Director" y los F.D fueron cruz!

### AIRPLANE FLIGHT TRAINING

El diagrama muestra la diferencia de los F.D. porque en el simulador ya lo habíamos usado y lo disfrutamos plenamente por su gran ayuda, cuando hicimos, en el "avión de verdad", el curso de vuelo "de verdad", en el aeropuerto de Moses Lake, al Este de Seattle.

Moses Lake está al lado oriente de las Cascades Mountains, que es un apéndice de las Montañas Rocallosas (Rockie Mountains).

Allí, hacia el Este, comienzan las interminables praderas del centro de los Estados Unidos, famosas por los tornados (twisters) que se forman por el encontrón de los vientos polares fríos, que soplan desde Canadá hacia el sur y que se encuentran con los vientos cálidos que suben hacia el norte desde el Golfo de México y que "valsean", en círculos infernales, destruyendo en la superficie todo lo que encuentran. Cuentan los que saben, que Moses Lake fue una pista construida, durante la Segunda Guerra Mundial, para probar los grandes bombarderos Boeing B-29. Era ancha y larga. En el presente, Boeing y algunas Líneas Aéreas la ocupaban para sus instrucciones y chequeos de sus tripulaciones y alumnos.

El avión estaba listo, pero faltaban las clases de emergencias con la descripción de los elementos de salvataje de abordo, incluyendo el uso de las balsas salvavidas. Esto duró dos días.

La recepción del 761 - nuestro primer avión - fue algo lenta por el montón de papeles y requisitos legales que involucraban a Boeing y a la Empresa, dueña del avión, para que pudieran concretar el "Leasing" con LAN CHILE. Fueron varios días de reuniones en un hotel donde los abogados y gerentes y algunos ejecutivos, (nosotros entre ellos) que conversaban y discutían y entraban y salían del salón de reuniones. Como esto sucedía durante todo el día, el hotel nos proveía con bandejas de donuts y sándwiches de diversas clases, aparte de baldes de bebidas que eran muy bienvenidos por nosotros los pilotos.

Finalizado "el papeleo contractual" hicimos un "Vuelo de entrega". Recuerdo que subimos y volamos como pasajeros en el 761 – que tenía olor a nuevo y estaba brillante y bellísimo – El vuelo fue efectuado por pilotos de Boeing. Nosotros, con Marcelo Canobra, Eduardo Del Campo y algunos abogados, íbamos de testigos. Despegamos y volamos hacia el Oeste, sobrevolando la Península del Monte Olímpico (que hacía honor a su nombre) boscoso y nevado en sus cumbres. Luego, salimos al Pacífico y seguimos volando y ascendiendo hacia el Poniente, hasta que llegamos a las aguas internacionales, donde se firmaron las transferencias y contratos de este "Delivery Flight".

La instrucción de vuelo fue "un piece of cake", gracias a la instrucción completísima que tuvimos en los simuladores. Durante ella vimos y nos encontramos con la sorpresa de que el avión era mucho más fácil de volar que en los simuladores antipáticos. Despegábamos desde Boeing Field – una pista que estaba cercana, en Seattle - perteneciente a Boeing (donde normalmente se hace la ceremonia de entrega de los aviones a sus dueños, para que se los lleven a casa) y volábamos hacia Moses Lake, haciendo ejercicios aéreos, volando entre varias localidades que también usamos en los FBS/FFS como Ellensburg, Yakima, Wenatche y Ephrata, donde hacíamos practicas VFR y aproximaciones – con uno o dos motores - y rehusadas, hasta llegar a Moses Lake. El lindo paisaje cordillerano era boscoso y virgen (cuando lo veíamos). Me hacía recordar los libros de Lobos, Osos y Castores de Jack London y James Oliver Curwood de mi niñez (cuando no había Televisión). También, hacíamos ejercicios en altura como virajes escarpados, stalls y descensos rápidos. En Moses Lake se continuaban las prácticas ya mencionadas, incluyendo aproximaciones instrumentales VOR e ILS, con rehusadas, etc. Era pesado y demandante, pero era nuestro "caldillo de mariscos" como dijo Juan Jofré – que era del sur de Temuco... y lo j"sorbíamos" enterito!

Volábamos por turnos y regresábamos a Boeing Field, felices por la calidad de la instrucción, que Phil Shields y Gene Bolin nos impartían, con mucha empatía y tranquilidad.

Ya de regreso en Boeing Field hacíamos los de-briefings, siempre positivos y agradables.



Cristián, Marcelo y Guillermo en Seattle

Ya estábamos más desocupados y aprovechamos de conocer la ciudad. Seattle es el puerto más importante del Pacifico Norte y sus bordes marítimos están llenos de muelles, de barcos que entran y salen – incluyendo los Ferries a las islas al otro lado del Puget Sound - que es la bahía interna de Seattle similar a El Seno de Reloncaví, como lo recordábamos, románticamente, cuando llegamos dos meses atrás, al atardecer, a Seattle y a la Boeing.

La ciudad tenía un Centro coronado de rascacielos y de caminos que subían y bajaban colinas – como Valparaíso – y muchos restaurantes turísticos cercanos a los muelles. Al norte de la ciudad estaba el Seattle Center, centro comercial y turístico, donde se destaca la altísima "Space Needle", que era una torre con un disco giratorio gigantesco en la punta y donde había un elegantísimo restaurant con una vista impresionante. Este Centro lo habían inaugurado tiempo atrás, para una Feria Internacional Mundial, que hicieron en esta ciudad años antes.

De la Torre se podían ver los lagos interiores cercanos - El Lake Union y el Lake Washington — donde estaba su famosa Universidad y en estos lagos siempre se veía mucho movimiento náutico de veleros y lanchas, con sus riberas bordadas por innumerables marinas y casas flotantes. Era un espectáculo precioso. También se alcanzaba a divisar los Edificios de Renton, donde las fábricas Boeing ensamblan a los Boeing 737 y el 757 (éste último era el hermano chico del 767).

### Viaje a Montreal

El 24 de mayo, por un fin de semana, Marcelo junto a su esposa Mónica y su hijo Pablo, viajaron en auto a Canadá, Área de British Columbia, para visitar la Expo 86. El viaje demoró solo 02:40 horas para recorrer una distancia de 140 millas, con una oficina de inmigración eficiente. El área era maravillosa, con fiordos, cerros boscosos y nevados, pasando por parques nacionales, teniendo además una muy buena autopista, llamada ruta 5.

Vancouver es una ciudad con edificios estilo inglés y debes cruzar el río Frazer, para llegar al centro de la ciudad. Visitar la EXPO de Vancouver fue algo maravilloso y lo anecdótico fue que visitamos, entre otras áreas, el Pabellón de Arabia Saudita, donde había una hermosa maqueta del aeropuerto de Jeddah, que tiene un techo típico, imitando unas carpas que utilizan en el desierto; ciudad en la cual vivirían años más tarde, volando Marcelo como Comandante de L 1011 y B 747, en la Saudi Arabia Airlines, durante 12 años. ¡Lindas experiencias!

Habíamos recibido instrucción de vuelo en el asiento del copiloto, al lado derecho del cockpit del 767 y solo nos faltaba la habilitación o rating, en el mundo real, que viviríamos por muchos años. En nuestra última madrugada de instrucción, salimos con Gene Bolin y un inspector de la FAA de apellido Ebner. En el 761 también iban los Capitanes Juan Jofré, Guillermo Holzer, René Domínguez y Cesar Lannenfranque, además los Copilotos David Phillips y Oscar Rossi. En total eran seis pilotos, a los que, sentado al lado izquierdo o al lado derecho, tuve que hacerles la instrucción de vuelo, compuesta por: Maniobras de despegue, tránsitos visuales o aproximaciones instrumentales, con rehusada o aterrizaje manual y automático...bimotor y monomotor. Fueron 6 horas de vuelo ininterrumpido, de las actuaciones de los pilotos y del instructor (yo), que fueron evaluadas por el Inspector de la F.A.A y presenciada por Gene Bolin. ¡Y todo en inglés por supuesto!

Ahora, había que terminar de hacer las maletas, empacar lo que no cabía en las maletas, guardar los manuales "ya usados y gastados a través del tiempo." Pagar las cuentas y meterse a la cama. Mañana temprano volaríamos en TWA – la misma Línea que nos trajo – a Nueva York, donde esperaríamos al 761, que saldría de Seattle a Kennedy, para iniciar el Primer vuelo de un 767 a Santiago de Chile.



Pablo Canobra Kramer bajo el motor de un B 767

### ¡Adiós Seattle!

Volamos hacia New York en un Tri-star (Lockheed 1011), de la TWA, avión parecido al DC-10, en una lluviosa mañana de fines de mayo. ¿Estaría llorando Seattle por nuestra partida? ¡Bueno, nosotros también estábamos tristes y al mismo tiempo contentos, porque lo habíamos pasado muy bien y habíamos aprendido harto!

El grupo estaba compuesto por tres pilotos LAN CHILE y por orden de Antigüedad del escalafón LAN-CHILE éramos: Máximo Astorga, Marcelo Canobra y Cristian Prado, los pilotos que llevaríamos el 761, de Nueva York a Santiago, con el apoyo técnico de dos pilotos de Boeing, Capitanes Phil Shields y John Newberg, que serían nuestras nodrizas (Pilotos de Seguridad), durante nuestros primeros vuelos de itinerario. Durante el ascenso inicial, pasamos cerca del Mount Rainier, la montaña que custodia a Seattle como un centinela, nos recordaba su noble presencia en nuestro descenso, cuando llegamos a Seattle... ¿Cuánto tiempo antes?

Estábamos agotados con el enorme caudal de experiencias recientes, así que dormimos gran parte del vuelo. En Nueva York, nos fuimos a Manhattan al Hotel Roosevelt. Al anochecer, recuerdo que nos fuimos a comer una parrillada argentina, en un restaurant cercano "de gauchos", que les encantó a nuestros "gringos", especialmente a John Newberg que era tejano.

La Planificación del vuelo de regreso a Chile desde Seattle, comprendía dos etapas. La primera era que nosotros nos posicionaríamos en Nueva York, un día antes. Luego, la segunda etapa era que, al día siguiente, desde Seattle, el 761 volaría a Nueva York, para luego seguir a Santiago como .... ¡El primer vuelo de Itinerario LAN CHILE Histórico del Boeing 767!

La tripulación del primer tramo a Nueva York estaría compuesta por: Francisco Rosenthal, Carlos Parada y Gene Bolin, y llevarían a todo el personal de Mantenimiento de LAN CHILE, que ya había terminado su adiestramiento y además a todos los familiares de los pilotos, para regresarlos a Santiago vía Nueva York. Los pilotos, aún en instrucción, lo harían posteriormente.

El 761 viajó de Seattle a Nueva York, como vuelo "delivery" y de allí a Santiago, como el PRIMER VUELO DE PASAJEROS DE LAN CHILE, en su nuevo avión...el Boeing 767-200. Esta planificación se cumplió al pie de la letra y en el último tramo de este vuelo sin escalas, los pasajeros se pusieron a cantar canciones e himnos nacionales. El arribo a Santiago lo hicimos los dos con Marcelo Canobra, mientras Phil Shields contemplaba embelesado la Cordillera de los Andes, iluminada por el sol del amanecer.

Creo que hasta el Controlador de la Torre del Aeropuerto Arturo Merino Benítez estaba emocionado, cuando vimos la pista a los lejos y nos autorizó a aterrizar... lo que el 761 lo hizo impecablemente ¡Habíamos cumplido con nuestro deber y estábamos felices con los resultados! "LAN CHILE ingresaba a la era más moderna de la Aviación Comercial". Y así lo dijo el presidente Patricio Sepúlveda, que nos estaba esperando a la bajada del avión.

Días después, fuimos recibidos, en la Moneda, por nuestro anfitrión, General Garín, quién nos llevó a las Oficinas del Presidente de Chile, de esa época, el General Augusto Pinochet. El General Garín nos hizo un tour por el Palacio de Gobierno – nos emocionó verlo nuevamente. La última vez fue 12 o 13 años antes, cuando estaba en ruinas.

Nuestro sentir no es político, sino que histórico y nuestra responsabilidad como "pilotos escritores" es contar la verdad y solamente la verdad histórica de nuestra amada Aviación. La Línea Aérea Aeropostal - La Línea Aérea Nacional – LAN – LAN CHILE - LATAM – o como se llame en el futuro.



Marcelo Canobra y Máximo Astorga junto a Patricio Sepúlveda en La Moneda

Así, finalizamos la primera parte de la "historia de los 767 en Lan Chile" y seguiremos enviándoles información que narra el asentamiento celestial de los Boeing 767 200 y 300 de los cuales tuvimos una flota de 24 aviones.

### Max Astorga Rojas y Marcelo Canobra Álvarez

Comandantes de ese avión

Agradecemos a Marianela Cartagena Muñoz, quien hizo una corrección acuciosa de la gramática y ortografía, poda de frases y temas innecesarios. Por su crítica constructiva y valiosos comentarios en la redacción y edición del texto.

### 40 AÑOS DE LA REACTIVACIÓN DEL GRUPO DE AVIACIÓN Nº4



Línea de vuelo de Mirage 50FC en la Base Aérea Pudahuel

El 15 de septiembre de 1980 se realizaba la ceremonia de reactivación del Grupo de Aviación N°4 con los flamantes y veloces aviones Mirage 50, en las nuevas dependencias de la Base Aérea Pudahuel en Santiago.

Esa fecha de gran importancia para la historia de la aviación mundial en la que se conmemora el aniversario de la Batalla de Inglaterra. Un marco histórico para otro hecho histórico en nuestra Fuerza Aérea con la presentación de los recientemente adquiridos aviones Mirage 50.

En lo oportunidad el entonces comandante del Comando Logístico General de Aviación Carlos Desgroux señalaría: "Hoy este grupo retoma su posición de avanzada en la Fuerza Aérea, al incorporársele esta moderna y prestigiosa arma que es el Mirage".

Un salto tecnológico enorme para la unidad fue, esta reactivación con material supersónico, dejando en evidencia la enorme brecha tecnológica, con aquellos aviones con los que inició sus operaciones la denominada "Escuadrilla de Bombardeo" de la entonces Fuerza Aérea Nacional, que luego dio vida al Grupo N°4 en la FACH.

El grupo N°4 desde sus orígenes estuvo ligado a material como su nombre lo indica a aeronaves de "Bomberdeo", operando aviones legendarios como: Junkers R42, Junkers Ju86, AT-6 Texan y luego, los A-24 Banshee desde Colina, para pasar a los AT-11 Kansan. En 1956 la unidad entra en su primer receso de operaciones hasta el año 1974.

### Reactivación del grupo y la era del Jet

En noviembre de 1974 se reactiva el Grupo de Aviación N°4 basado ahora en la Base Aérea Chucumata en Iquique contando con material a reacción DH-115 Vampire. Corría el año 1975 y al grupo se le asignan cinco aviones Neiva T-25 Universal. En esos años se inicia el uso en los aviones (Vampire y luego en los A-37) de una nueva escarapela del grupo, que era nada menos que en un Corvo Chileno con un Murciélago con las alas extendidas sobre un fondo rojo.

#### Crisis del 78

Chile en esos años hacía frente a un complejo panorama debido a las constantes tensiones con los países vecinos, primero con el Perú en el año 1975, y luego con Argentina por la denominada "Crisis del Beagle". En este contexto el Grupo N°4 tuvo una activa participación operativa con sus aviones A-37 Dragonfly por espacio de dos años.

Por otro lado, ya estaba en vigencia la "Enmienda Kennedy" que afectó profundamente a la Fuerza Aérea, al dificultar e impedir la compra de material militar, o bien repuestos para aeronaves de combate.

Ante este complejo escenario el Alto Mando de la FACH decide buscar alternativas de aviones de combate para potenciar a la FACH, especialmente teniendo en cuenta los problemas operativos con los aviones de combate de procedencia estadounidense.

En el denso ambiente que se vivía el año 1978 la FACH comienza a recabar información de las aeronaves de origen francés. Especial interés tuvo la FACH en dos modelos desarrollados por la compañía Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD) esos aviones eran: el Mirage 50 y el Mirage F-1E. Ambos aviones propulsados por los potentes motores Snecma Atar 9k-50 con postcombustión. El Mirage 50 se presentó como un avión con mejores performances que los Mirage III y Mirage 5 de Argentina y Perú respectivamente.

En tanto Argentina, ese año 1978 recibía nada menos que 26 aviones IAI Nesher, denominados localmente como Dagger.

Estos y otros factores determinaron la decisión de adquirir los aviones presentados por Dassault, a pesar de las complicaciones para la FACH de ámbito logístico por tener un nuevo proveedor de material. En este contexto se firma el contrato de adquisición por un total de 16 de estos aviones.

En tanto en Chile a contar de 1979 queda en receso Grupo N° 4, hasta la llegada de los nuevos aviones adquiridos ese mismo año, los Mirage 50.

### Reactivación "Supersónica"

Los aviones adquiridos fueron una mezcla de aviones Ex Armée de l'Air Mirage 5 modificados al estándar Mirage 50FC (8 aviones), más aviones Mirage 50C con radar (6 aviones) y dos aviones Mirage 50DC biplaza de entrenamiento. Los primeros aviones comenzaron a llegar a Chile por vía aérea a contar de junio de 1980.

Estos primeros aviones eran los modelos Mirage 50FC con esquema de mimetismo gris/verde y abajo un gris claro metalizado en las superficies inferiores. Al poco tiempo de operaciones los aviones comenzaron a lucir la nueva escarapela del Grupo consistente una mano metalizada que sostiene un hacha de doble filo con tres Mirages en el firmamento de fondo rojo.

Así se llega al histórico día 15 de septiembre de 1980, fecha en la cual se presentan los nuevos y flamantes aviones en la también remozada Base Aérea Pudahuel, en el costado norte del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago. Siendo entregado el mando del reactivado Grupo N°4 el Comandante de Grupo (A) Joaquín Urzúa Ricke.



General del Aire, don Fernando Matthei Aubel entrega nueva insignia del Grupo N°4 al Comandante de Grupo (A) Joaquín Urzúa Ricke.

La reactivación del Grupo N°4 implicó un gran desafío tanto en lo material como en lo humano, se tuvo que entrenar tanto a pilotos como personal mecánico en un muy corto tiempo. Cabe recordar que el año en que se adquirió el avión (1979) el Mirage 50 era un prototipo (primer vuelo 15 de mayo 1979).

En Francia, se entrenaron pilotos y mecánicos, siendo una de las particularidades en las maniobras de combate aire-aire, el que se realizaran comunicaciones combinadas en francés e inglés según la acción de combate que realizaban "atacantes" o "atacados".



Mirage 50FC en Francia poco antes de ser transportado a Chile.

Además, el Mirage poseía características de vuelo muy exigentes debido a sus performances entre las que destacaba la capacidad de alcanzar velocidades de hasta dos veces la velocidad del sonido (Mach 2) y de ascender a más de 60.000 pies (18.280 metros). Estas increíbles aeronaves requerían una no menos especial preparación y estado físico de parte de sus pilotos. Era un avión sumamente exigente, toda acción debía ser pensada con suficiente antelación dadas las altas velocidades de maniobra.



Mirage 50FC matrícula 501 posado en la losa de operaciones del Grupo N°4, 1980.

Ese día 15 de septiembre rodaron tres flamantes Mirage 50FC hacia el umbral de la pista 17 del Aeropuerto Arturo Merino Benítez despegando a las 11:40 hrs iniciando la era de los "Deltas" en la Fuerza Aérea de Chile.

### 27 años de operaciones y un nuevo receso del Grupo N°4

Desde el año 1980 hasta el año 2007 operaron los Mirage 50/Pantera en la FACH, demostrando cuan confiable y venerables fueron estas veloces máquinas.

En 1986 los aviones son trasladados a nuevas y modernas dependencias en la Base Aérea Chabunco en Punta Arenas, como una clara forma de reforzar la presencia aérea de combate en la zona que -menos de una década antes- había sido escenario del conflicto del Beagle.

El nuevo cambio de "casa" implicó nuevos desafíos para los integrantes del Grupo N°4 al tener que operar en las duras condiciones de la Patagonia chilena. Era habitual ver estos aviones surcar los cielos magallánicos a bajo nivel y gran velocidad.

Ese mismo año se comenzaba el programa Bracket para modernizar los aviones y estandarizar la flota. Así en 1988, vuela el primer Mirage bautizado Pantera. Se comenzó a modificar la flota completa de aviones Mirage al estándar Pantera durante la década del 90. Así al final de su vida operativa los aviones remanentes en el Grupo N°4 se vieron en forma pública en la Parada Militar del año 2007.

La despedida oficial de estas nobles máquinas fue el día 28 de diciembre del 2007, fecha en la cual una formación de cuatro Mirage Pantera sobrevolaron la ciudad de Punta Arenas por última vez.

### **Antonio Segovia Rentería**

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

### Referencias:

Revista FACH N° 154 (1980)
Revista FACH N° 184 (1988)
Revista Jane's Defence Weekly (Septiembre 1989)
Revista Air Forces Monthly (Julio 1989)
Revista Defensa N°154 (Febrero 1991)
Revista Tecnología Militar N°1/1994
Jane's catálogo en línea Jane's Radar and Electronic Warfare Systems
Mirages del Armée de l'Air en la Fuerza Aérea de Chile. Julio Arróspido

Mirages del Armée de l'Air en la Fuerza Aérea de Chile, Julio Arróspide – Alexandre Gannier-Raúl Zamora Martínez.

### VII. AVIONES CON HISTORIA



Hermosa fotografía que captura el momento exacto del lanzamiento de agua sobre el foco del incendio forestal, realizado por el Canso 31. Fotografía: Sr. Erwin Cubillos Salazar.

## 31, EL CANSO QUE VOLÓ AL INFINITO

Diseñado en la década de los años treinta, el Catalina fue fabricado por la empresa aeronáutica norteamericana *Consolidated Aircraft*, bajo la designación PBY (PB Patrol Bomber según la Armada de EE.UU., la Y corresponde a la nomenclatura de la fábrica). Su primer vuelo fue el 28 de marzo de 1935, y entró en servicio en octubre de 1936.

Este hidroavión se constituyó en el mas producido de la historia con 3305 unidades en todas sus variantes, producción que abarco desde 1936 a 1945.

Durante la segunda guerra mundial cumplió múltiples roles, entre ellos patrulla marítima, guerra antisubmarina, misiones de búsqueda y rescate, escolta de convoyes marítimos y también transporte de carga.

Para las fuerzas armadas de Estados Unidos la designación oficial era OA-10, en tanto, las unidades fabricadas en Canadá, bajo licencia se denominaron Canso.

### Operación en Chile:

La historia de los Hidroaviones Catalina en Chile, nos señala que aparte de los ejemplares operados por la Fuerza Aérea de Chile, también hubo ejemplares en el área civil, para ser más precisos en tres compañías aéreas, de las cuales, solo sobrevive una de ellas hasta el día de hoy, Aeroservicios Parragué (ASPAR).

Fundada por el pionero aeronáutico Roberto Parragué Singer, a fines de la década de los cincuenta, la empresa ASPAR tenía como misión el transporte de personas y carga a regiones de Chile, donde por los métodos tradicionales era muy difícil llegar. Es así como se unió el continente con la Isla de Pascua y la Isla Robinson Crusoe.

La flota de ASPAR, llegó a contar con cinco aeronaves Catalina/Canso de distintos orígenes. Cada uno de ellos tuvo aparte de su matrícula nacional, un número de flota que lo identificaba. De esta manera pudimos ver operativos los ejemplares 31, 32, 34 y 35, además del 20 (SLPAC-francés) como fuente de repuestos.

La breve historia que nos convoca en esta ocasión, corresponde al numeral 31, siendo el único avión civil de este tipo que se perdió en un accidente en Chile.



El Canso 31 en la maestranza de ASPAR en el Aeropuerto de Los Cerrillos. Créditos en la fotografía.

Fabricado para la Royal Canadian Air Force por la empresa aeronáutica canadiense, Canadian Vickers el PBY-5A Canso (C/N° CV-281) recibe la matrícula RCAF 11003. Su primera destinación fue el 16 de noviembre de 1943 en el Comando Aéreo Occidental en Vancouver, British Columbia.

En los siguientes años, es destinado a varias unidades de la RCAF, siendo sometido a distintas modificaciones y reparaciones de incidentes menores, quedando almacenado el 28 de noviembre de 1956, en el N° 6 Repair Depot, Dunnville, Ontario.

Dado de baja y vendido a la empresa aérea Timmins Aviation Limited de Montreal con la matrícula civil de Canadá CF-UKR, la que portará por los próximos diez años. El nuevo futuro del avión lo sitúa en Francia, volando desde Canadá con matrícula pasavante F-YEIC. En el país galo, se incorpora a la Aeronavale, Section de Liaision du Pacific "SLPAC", con el número de flota 81.



Imagen del PBY Canso ex SLPAC 81, que pasaría a ser el CC-CDS número de flota ASPAR 31. Fotografía: SLPAC

La SLPAC, tenía entre otras labores realizar el traslado de personal, técnicos y observadores en las pruebas nucleares realizadas por Francia en el Atolón de Mururoa, entre los años 1966 y 1974.

Su vida útil concluyó con la Aeronavale el 31 de diciembre del año 1971, cuando junto a otros dos aviones similares matriculados 20 y 32, fueron estacionados en el Aeropuerto de Tahití, Papeete, quedando expuestos a las condiciones climáticas de la zona.

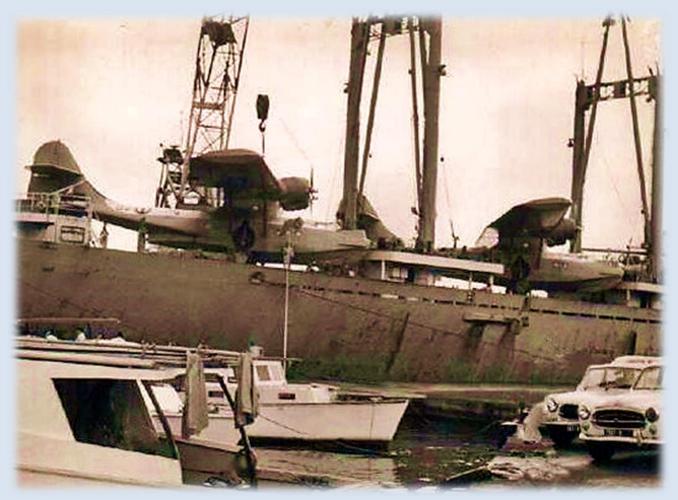


Los tres aviones Canso, estacionados en el Aeropuerto de Tahití. Fotografía SLPAC.

En el año 1973 el general Roberto Parragué Singer, realiza una visita a Papeete con la intención de adquirir uno de los tres aviones aparcados en el terminal aéreo.

El Gobierno francés como una forma de homenajear al legendario piloto chileno, que logró unir en vuelo Chile con Papeete, decidió venderle los tres aviones en una suma simbólica muy modesta, además de distinguirlo con la Orden al Mérito Nacional de Francia.

Posteriormente, los aviones fueron remolcados hasta el muelle de Papeete, donde fueron izados a bordo del mercante nacional "Andino", quedando distribuidos en la cubierta del barco, convenientemente resguardados con lonas sobres sus motores y cabinas.



Dos de las tres aeronaves Canso a bordo del mercante chileno Andino. Fotografía: SLPAC

Llegan a Valparaíso en 1974 y son trasladados a la Base Aérea de Quintero, hogar de los Catalinas que operaron para la Fach. En dicho sitio, los aviones fueron acondicionados para su traslado hasta el Aeropuerto de Los Cerrillos.



El General Roberto Parrague Singer, supervisando personalmente el embarque de los aviones a bordo del barco que los conducirá a Chile. Fotografía SLPAC.

En la Maestranza de Aeroservicios Parrague "ASPAR" los aviones fueron sometidos a diversos trabajos de reparaciones y actualizaciones para efectuar labores de extinción de incendios, recibiendo matrículas nacionales CC y numerales de flota de ASPAR.



Proceso de despinturado del ex 81 en dependencias de ASPAR en Los Cerrillos. Fotografía: SLPAC.

El Canso ex SLPAC 81, recibió matricula chilena CC-CDS y número 31 de flota. Luego de su puesta a punto, comenzó a operar con ASPAR en labores de carga y extinción de incendios forestales, desplazándose por distintos puntos de Chile.

El 6 de marzo del año 1976, el avión a los mandos del piloto, Sr. Carlos Paris Maldonado, tuvo un incidente sin consecuencias en el sur.

Operando desde el Aeropuerto de Carriel Sur en Concepción y después de haber efectuado veinte y cuatro lanzamientos de agua para combatir un incendio forestal en las cercanías de la Laguna San Pedro, el piloto sintió un ruido en el ala durante la descarga de agua. Al regresar a su base de operaciones, notaron que el borde de ataque, presentaba una abolladura producto del choque con un eucaliptus cuya copa era más alta que el resto del bosque.

En el verano del año 1978, estuvo combatiendo un incendio forestal en las montañas de Valdivia, razón por lo cual, el reabastecimiento de agua, se efectuaba en el río Calle Calle, frente a la ciudad, lo que atrajo gran cantidad de público a ver el espectáculo desde la costanera.



Secuencia de tres fotografías, que muestran la operación de recarga de agua en el Rio Calle despintado de Valdivia, durante un incendio forestal en la zona. Fotografías: Sr. Erwin Cubillos Salazar.





Lamentablemente en la temporada siguiente, 1979, el domingo 8 de abril, durante el combate de incendios forestales en la zona de Chiguayante, Concepción, el Canso 31, sufrió un trágico accidente de proporciones, que implico el fallecimiento del piloto Carlos Paris Maldonado, del copiloto Rolf Taucher Siegel, y de Jaime López Morales, quien era el observador de CONAF en el vuelo.



Titular del Diario El Sur del 9 de abril de 1979, dando cuenta del accidente.

El avión Canso matrícula CC-CDS, numeral 31 de ASPAR, despegó a las 14.20 horas desde Carriel Sur, con el objeto de combatir un incendio forestal de gran magnitud en la zona del Cerro Manquimavida. En el momento de lanzar su carga de agua, el ala izquierda del avión impactó las copas de unos árboles, desprendiéndose parte del ala y precipitándose el avión que volaba a 500 pies de altura, hacia un sector de unas 150 casas correspondientes a la población René Schneider, en Chiguayante.

La pericia del comandante Paris, al maniobrar en última instancia el avión Canso, permitió que este cayera en una zona no habitada, quedando los restos esparcidos en un radio de sesenta metros, en tanto que la sección del ala se encontró a 600 metros de distancia.

La conclusión del informe emanada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, estableció que no hubo falla técnica en el avión, ya que, al perderse parte del ala, se perdió el control de la aeronave. No se encontró responsabilidad de los tripulantes, ya que se consideró un hecho fortuito la causal de este accidente.



Fotografía del informe de la DGAC sobre el accidente del Canso 31 en Chiguayante. Fotografía: DGAC

Hoy existe una plazoleta en el cruce ferroviario de Chiguayante, donde hay una hélice doblada del avión que recuerda el acto heroico de la tripulación, al inmolarse y evitar caer sobre las casas, en este trágico accidente.



Plazoleta de Chiguayante con el monolito y la hélice doblada del avión. Fotografía: biblioredeschiguayante.blogspot.com.

Posteriormente se erigió en la misma plaza, un monolito en memoria de los tres tripulantes caídos. Este monumento fue un homenaje del Circulo de Ex Balmacedinos de la Fuerza Aérea de Chile en 1985.



Monolito erigido en memoria de la tripulación del avión siniestrado. Fotografía: biblioredeschiguayante.blogspot.com.

El piloto Sr. Carlos Paris Maldonado, tenía una gran experiencia en aeronaves Consolidated PBY Catalina en la Fuerza Aérea de Chile, de la cual se retiró con el grado de Comandante de Grupo, para ingresar a la empresa ASPAR.

A este oficial, le correspondió la notable misión de aterrizar el 22 de mayo en su avión de instrucción Beechcraft T-34 Mentor, en el Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, que se encontraba aún en construcción, y a través de la radio del avión, coordinar e informar de los daños ocasionados en la pista e infraestructura, por el gran terremoto del año 1960.

En el acta de fecha 20 de septiembre del año 1966, durante el mandato del Presidente Eduardo Frei Montalva, se funda Villa O'Higgins, en la actual Región de Aysén. En dicha acta, se hace mención que don Carlos Paris Maldonado estuvo presente en la ceremonia de fundación.



Teniente Carlos Paris Maldonado, primero a la izquierda, junto a dos oficiales de la Fach, en la proa de un Catalina del Grupo de Aviación N° 2 posado en algún lago de Chile. Fotografía: Vuelofinalblogspot.com.

#### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

#### Bibliografía:

Consolidated PBY Catalina. <a href="https://es.wikipedia.org/wiki/Consolidated">https://es.wikipedia.org/wiki/Consolidated</a> PBY Catalina

https://www.facebook.com/media/set/?set=a.202491013124737.49995.179106588796513&type=3 (Manutara Nui)

http://chiguayantinos.blogspot.com/2010/09/murieron-sus-tres-ocupantes-cayo-avion.html

http://cansonet.free.fr/Operateurs/aeronavale/body\_aeronavale.html

http://biblioredeschiguayante.blogspot.com/2011/09/la-elice-de-chiguayante.html

Aeronavale, SLPAC, "Section de Liaision du Pacific"

Archivos Claudio Cáceres Godoy

#### Colaboración:

Señores Erwin Cubillos Salazar, Rino Poletti Barrios y Raúl Mera Vargas



Diario La Nación, lunes 29 de septiembre de 1930

#### **Daniel Guggenheim**

9 de julio de 1856 - 28 de septiembre de 1930

Daniel fue el segundo hijo del matrimonio<sup>50</sup> de la pareja de inmigrantes suizos Meyer Guggenheim y Bárbara Myers, quienes arribaran a los Estados Unidos de Norteamérica en 1847, radicándose en la ciudad de Philadelphia, Pennsylvania.

Daniel trabajó intensamente para incorporar actividades de minería a la inversión familiar y destacó en impulsar el estudio de purificación del metal en el campo de la minería. En 1910, insertó un proceso para detectar minerales de baja ley, proyecto que tendrá en Chile una fuerte demanda para iniciar la explotación de minas de cobre. Dos años más tarde, la compañía norteamericana propiedad de los hermanos Guggenheim, adquirirá los derechos de la antigua Sociedad Explotadora minera Valdés y Weber y rebautizará la firma como "Chile Exploration Company" (Chilex), con la esperanza de aprovechar la veta generosa de Chuquicamata<sup>51</sup> y liderada por el mismo Daniel Guggenheim. Otra experiencia que facilitó la llegada de esta familia a Chuquicamata, fue el control que tuvieron desde 1909 en la Braden Copper Company con su mineral El Teniente. Esta Empresa había sido fundada por William Braden, pero los Guggenheim la venían capitalizando desde 1906.

 $<sup>^{50}~~</sup> Sus~hermanos~fueron~Isaac,~Maurice,~Solomon~Robert,~Jean ette,~Benjamin,~Robert~G.,~Simon,~William,~Rose~y~Cora~Gwendalyn$ 

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> Las construcciones comenzaron de inmediato, con una fuerte inversión especialmente en la abertura del rajo, instalaciones que fueron inauguradas oficialmente el 18 de mayo de 1915, con la presencia del Presidente de la República, don Ramón Barros Luco. De esta forma, comenzó la explotación industrial de Chuquicamata, la que más tarde sería la mina a rajo abierto más grande del planeta, base de la economía nacional hasta nuestros días.

Cuando comenzó la primera guerra mundial en 1914, estuvo en condiciones de incrementar la producción mundial de cobre y así apoyar el esfuerzo aliado durante este sangriento conflicto.

Durante esta misma guerra, su hijo Harry Frank Guggenheim fue un distinguido piloto naval de la reserva<sup>52</sup>, sirviendo en Francia, Inglaterra e Italia. De esta actividad y pasión por el vuelo de Harry, nacerá el interés por crear en 1920, la **medalla Daniel Guggenheim**<sup>53</sup>, que premiaba por logros conseguidos en el ámbito de la aeronáutica, y posteriormente en 1924 a fundar la **Daniel and Florence Guggenheim Foundation**, entidad benéfica que otorgará becas para investigación en aeronáutica en los fervientes entusiastas de la aviación y tecnología aeronáutica.

Av. IV. N.º 2200.—Santiago, 12. VII. 929. —S. E. con esta fecha ha decretado lo que sigue:

#### HE ACORDADO Y DECRETO:

Autorízase al Jefe del Departamento Administrativo del Ministerio de Guerra para que en representación del Gobierno, suscriba el contrato de compraventa, por el cual el Obispado de Concepción vende al Jefe del Departamento Administrativo del Ministerio de Guerra, quien compra para el Fisco, el fundo denominado Los Cerrillos ubicado en la Comuna de Maipú de este departamento, en la suma de un millón de pesos (\$ 1.000,000), cantidad que se imputará a los fondos de la donacion Guggenheim.

Fue su interés por la aeronáutica el que llevó a cristalizar la entrega de recursos para "para el desarrollo aeronáutico de Chile", dejando en manos del gobierno nacional las decisiones tendientes a cumplir con ese fin y que consistieron en la inversión de mil millones de pesos de la época en la compra de poco más de 200 hectáreas pertenecientes al Arzobispado de Concepción, destinándose el resto de los recursos (unos tres mil millones de pesos) a la compra de aviones y obras de infraestructura para la construcción del que durante varias décadas fue el principal aeropuerto del país.

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> Sirvió en la emblemática primera Unidad Aérea de Reserva Naval, conocida como la First Yale Unit, iniciada en 1915.

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> La **Medalla Daniel Guggenheim** es un premio de ingeniería estadounidense, que se considera como uno de los mayores honores que se pueden presentar para toda una vida de trabajo en ingeniería aeronáutica. Los destinatarios han incluido individuos estadounidenses e internacionales de corporaciones aeronáuticas, gobiernos y académicos.

## IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

## EL PRIMER VUELO DE CHILE A BOLIVIA, IDA Y VUELTA

De Santiago a La Paz, en 12 horas y media de vuelo



James Doolittle, poco después de aterrizar en Chile tras el raid de ida y vuelta Santiago, La Paz, Santiago

La prensa nacional del mes de agosto de 1926, compartía algunos jubilosos titulares con su homóloga boliviana, al informar sobre el exitoso raid emprendido por el aviador James Harold "Jimmy" Doolittle. La edición del vespertino paceño "El Tiempo" del día 19, informaba a los lectores bolivianos sobre el feliz arribo del excelso piloto norteamericano a la capital altiplánica, a las 15.40 horas de ese jueves.

El periplo del experimentado oficial norteamericano había iniciado su vuelo desde el aeródromo militar de El Bosque la mañana anterior. Solicitados los permisos correspondientes al Ministerio de Guerra y de Relaciones Exteriores de Bolivia, el oficial aviador fue secundado en todo por el personal de la Escuela de Aviación chilena.

Doolittle preparó cuidadosamente su avión biplano Curtiss Hawk P-1-A para realizar lo que constituía un muy arriesgado viaje. "El aviador manifestaba una plena confianza en su avión marca "Curtiss" que el reputa como los más poderosos del mundo. Esperaba estar en Antofagasta antes del mediodía, pero algunos inconvenientes inesperados, como la neblina y el fuerte viento con que se encontró en su

trayecto, le hicieron variar su itinerario, pero sin que esta circunstancia haga desmerecer en lo más mínimo la importancia de su raid"<sup>54</sup>



Portada de la revista Los Sports №183, del 10 de septiembre 1926

Un detalle no menor de este vuelo, lo constituye el hecho que Doolittle lo hizo teniendo que enfrentar los riesgos de volar disminuido en su capacidad física que afectaba a sus pies.

Días antes había enfrentado unas fracturas de tobillos luego de una accidental caída desde el segundo piso del casino de oficiales en la Escuela de Aviación. Este imprevisto, le dejó como resultado el uso de un par de muletas y unos firmes vendajes para sus piernas<sup>55</sup>.

Para el vuelo, el valiente aviador puso en la cabina del avión sus muletas y partió a las 5.10 horas de la mañana, lleno de la confianza, entereza y jovialidad que le eran tan características.

Tras un vuelo con algunos inesperados inconvenientes, como lo fue el viento en contra, tuvo que descender a la altura del cantón de Aguas Blancas para procurarse combustible en una oficina salitrera de la zona<sup>56</sup>.

El viaje había sido algo cansador y había tomado más tiempo que lo previsto, por lo que tras permanecer casi una hora en la salitrera debido al inusual carguío de combustible, reanudó su vuelo al norte aterrizando en Antofagasta a las 13.10 horas, donde Doolittle fue entusiastamente festejado por los oficiales de la guarnición del Regimiento Esmeralda, quienes le ofrecieron un magnífico almuerzo de camaradería y alojamiento para pernoctar.

A la mañana siguiente, mucha gente de Antofagasta, se reunió en la Unidad militar para interiorizarse del vuelo y ver partir la aeronave del "hombre de las muletas". A las pocas horas, algunos telegramas informaban de su paso por el puerto de Arica a eso de las dos de la tarde y que el avión seguía la ruta del ferrocarril a Bolivia, pasando por varias localidades del altiplano, cumpliendo un raid de amistad y

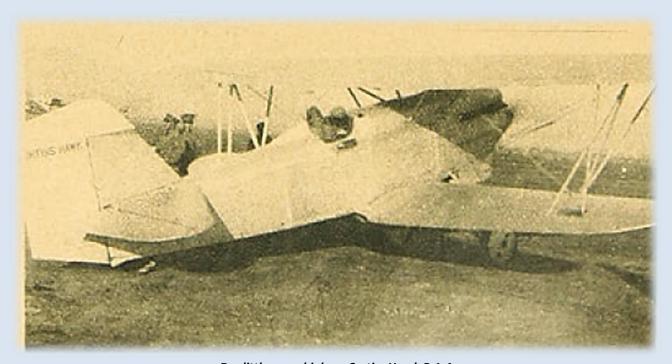
<sup>&</sup>lt;sup>54</sup> Diario La Nación. Santiago de Chile, 20 de agosto de 1926.

<sup>55</sup> Cubillos Salazar, Erwin. "Los Tres Amigos" Wade – Doolittle – Mac Mullen, made in USA. Boletín Informativo N°4 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, 2014. "En la edición del 7 de octubre de 1926 del semanario "Revista Sucesos" se publica una biografía de Doolittle, comentando de esta manera el accidente: "De carácter simpático, siempre se le veía alegre y jovial a pesar de haber tenido que soportar el guardar cama durante casi toda la estada en Chile (3 ½ meses) a causa de una fractura que sufrió en sus pies por una casual caída que sufrió desde una escalera cuando recién llegó a nuestro país". Frecuente fue verlo llegar con muletas al costado de su avión para las demostraciones y como entre dos lo subían o ayudaban a bajar del avión."

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> Compañía Salitrera "Bonasort" de Aguas Blancas.

de gran publicidad para su avión Curtiss. A las 3.40 horas de esa memorable tarde del día 19 de agosto<sup>57</sup> y tras haber realizado un par de evoluciones sobre la ciudad, Doolittle aterrizaba exitosamente en La Paz, brindando un verdadero espectáculo ante el cual la gente se agolpaba para ver y felicitar al renombrado aviador que, por segunda vez en su historia, comunicaba la más *elevada capital sudamericana y del mundo*, con otra vecina<sup>58</sup>.

Un poco más de doce horas de vuelo habían bastado al eximio piloto para cubrir la enorme distancia existente entre nuestra capital y la de Bolivia, donde permanecería un par de días. Durante su estadía, Doolittle fascinó a los paceños expectantes, al realizar una serie de intrincadas "maniobras de velocidad y acrobacia, alcanzando su avión hasta 274 km/h. Demostró su pericia especialmente con vuelos invertidos, looping y tonneau, no obstante haberse invalidado sus extremidades inferiores en un accidente acaecido en Santiago de Chile.<sup>59</sup>"



Doolittle en su biplano Curtiss Hawk P-1-A

Tres días después, Doolittle viajaba a Oruro desde donde retornaba a Chile el lunes 23 de agosto. Despegaba temprano a las 7.05 horas con rumbo al sur, y tal como lo hizo en el vuelo de ida, su navegación la hizo siguiendo la línea del ferrocarril, pasando por Uyuni, Calama y otras localidades de la pampa, para arribar horas más tarde, a las 10.05 horas a los terrenos de la guarnición militar de Antofagasta. Lamentablemente, al momento del aterrizaje, el avión tuvo un desafortunado pero momentáneo accidente, con el patín de cola del aparato.

<sup>&</sup>lt;sup>57</sup> Villa de la Tapia, Amalia. *Alas de Bolivia. Síntesis histórica de la aviación nacional.* Tomo I. La Paz, Bolivia 1974. Pág. 191. En esta obra, su distinguida autora, suscribe erróneamente que este vuelo se efectuó el 2 de septiembre de 1926.

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup> Se recordará que para el año anterior, y con especial motivo de su centenario aniversario patrio, La Paz, había sido conectada esta vez desde Buenos Aires, Argentina. Este histórico raid aéreo fue realizado por los aviadores Juan José Etcheverry de la Argentina acompañado por el capitán aviador boliviano Peñailillo.

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup> Ibidem.

Este imprevisto retardó el continuar por ese día, su vuelo de retorno a Santiago. Durante la tarde de ese día y luego de haberse encargado de supervisar algunas de las reparaciones necesarias, fue agasajado por los oficiales del Regimiento Esmeralda y autoridades civiles de esa nortina ciudad.

En la oportunidad confidenció algunos pormenores de su grata estadía en Bolivia, donde fue homenajeado tanto en La Paz como en Oruro. Además, declaró que sus intenciones serán una vez arribado a Santiago, continuar la travesía hasta Buenos Aires, de manera que todos puedan observar las gentiles condiciones y capacidades del Curtiss Hawk.

Para la mañana del miércoles 25 de agosto, el aviador norteamericano retornará tras cinco horas y veinte minutos de vuelo, al aeródromo de El Bosque, donde será grata y calurosamente recibido por sus camaradas aviadores.



Recorte del semanario Los Sports №183, del 10 de septiembre 1926

#### **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

## Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

### **CORREO RECIBIDO**

Quedó muy buena la revista y el artículo del Fasat. El artículo del Dirigible argentino es un acierto... Muchas gracias...

Saludos,

Fernando Mujica F. Ingeniero Aeronáutico Licencia DGAC N° 133

\_\_\_\_\_\_

Como siempre una revista excelente.

Gracias por los artículos de Museo Nacional Aeronáutico y del IPMS en el avión BAC Eleven, que es parte integral de la colección de este Museo.

Saluda atentamente,

#### Corina Barrera Capot

Sección Museología Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio Dirección General de Aeronáutica Civil

\_\_\_\_\_\_

Muy linda Revista...excelente Ejemplar... Felicitaciones Muy bueno!!

Saludos afectuosos

#### OSCAR MEDINA ROJAS

Administrador de Aeropuertos Sección Operación de Aeródromos Subdepartamento Servicios de Aeródromos – DASA

Don Norberto,	
fantástica la AEROHISTORIA de este mes con sus generosos textos relativos a Brasil. Mil gracias,	
Fuerte abrazo,	
Att. <b>Teomar Benito Ceretta</b>	
Distinguido y apreciado Pd	te. del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
~ · ·	envío de su mail que contiene la Revista Aerohistoria del mes de Julio del con interesantes, entretenidos e históricos antecedentes de la al.
Gracias de nuevo, deseándo	oles el mejor de los éxitos en todas sus actividades.
Atte. y cordialmente agrade	cido.
Máximo Altamirano Falkei	nstein
Don Norberto,	Santiago, 6 de Agosto 2020
Agradezco el envío de la ex	celente Revista.
Atentamente GAV <b>Jorge Iturriaga More</b> i	ira



#### PRESIDENCIA DE LA NACION MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA, CIENCIA Y TECNOLOGIA INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

BUENOS AIRES, 22 de agosto de 2020

#### SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el agrado de dirigirme a la persona de Usted, a los fines de hacerle llegar los atentos saludos del suscripto y del Honorable Consejo Académico de esta Instituto Nacional Newberiano, Bastión de la Historia Aeronáutica y Espacial de la República Argentina.

En mi doble condición de Presidente del mencionado Instituto, y Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile, hágole llegar mis plácemes por tan importante evento, como commemorar el "Primer Vuelo en los Cielos del país Hermano".

Sin duda, su afanoso y proficuo trabajo, al frente y secundado por los Honorables Miembros, del Instituto, al cual tengo el Honor de pertenecer, cumple una tarea más que importante en bien de la Aviación Chilena toda y la de sus países hermanos.

Este Presidente, hace llegar a su distinguida y amable persona, extensiva a los Honorables Miembros de su Corporación, un estrecho abrazo, unidos como siempre en la Historia Aeronáutica y Espacial, para el desarrollo de los Pueblos y la felicidad de los mismos.

Me despido con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes!!

Prof. SALVADOR ROBERTO MARTINE
Compandante Mayor Aviador
PREDIENTE CR. JISTITUTO INCOMA REMERANO
MINISTÉRIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Don Norberto Traub Gainsborg
S D

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942

facebook: Instituto Nacional Newberiano



#### CLUB AÉREO DE SANTIAGO

Santiago, agosto 21 de 2020. C.Nº2650-2020.

Señor Norberto Traub Gainsborg Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Presente

#### Estimado señor Presidente:

Tengo el agrado de saludarlo muy atentamente, en nombre de nuestro Directorio y en el mío propio, y acusar recibo de su gentil invitación a la colocación de ofrendas florales que se efectuará hoy viernes 21 de agosto, en el marco de celebración de los 110 años del primer vuelo en avión realizado en Chile.

Lamentablemente, por compromisos de este Presidente, adquiridos con anterioridad, no será posible acompañarlos en dicha ceremonia. No obstante, estamos seguros que la conmemoración de esta memorable ocasión será todo un éxito.

Aprovecho esta ocasión para manifestarle toda mi consideración y estima.

Le saluda cordialmente,

Roberto Rozas Stage Presidente Club Aéreo de Santiago

Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco 7941 – Aeródromo Tobalaba - La Reina - Santiago Teléfono 2 2353-0200 / www.clubaereosantiago.cl

## Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente, El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg Presidente

Oscar Avendaño Godoy Vicepresidente

Alberto Fernández Donoso Director - Secretario
Aníbal Jiménez Lazón Director - Tesorero

José Guzmán Moreno Director Mario Magliocchetti Oleaga Director Sandrino Vergara Paredes 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)



#### Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

#### **Comité editorial**

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

#### Colaboradores

Antonio Segovia Rentería Claudio Cáceres Godoy Edgardo Villalobos Chaparro Marcelo Canobra Álvarez Max Astorga Rojas



# Abriendo muevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



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* 

















Grisolía y Cía. Limitada Aviador Acevedo 1766 - Conchalí , Santiago - Chile grisolia(@grisolia.d - www.grisolia.d



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