ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

La Centenaria Reserva Aérea Chilena
Alas de integración entre Dos Mundos
Siguiendo la huella de Jean Mermoz
Los primeros Boeing 767 de LAN CHILE

El aviador civil David Fuentes Soza juramentando a la Bandera, Primer curso de Aspirantes a Oficiales pilotos de Reserva. El Bosque, Santiago de Chile, 8 de octubre de 1920

Actividades de septiembre de 2020 - Nº9

FUERZA AEREA DE CHILE

RESERVA AEREA

DOMI MILITIAEQUE

1920 - 2020

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

" La identidad nacional se basa en una condición social, cultural y territorial.".

Sin lugar a equivocación, septiembre presentó **hitos y personajes** muy válidos e importantes, muchos de los cuales conmemoramos y recordamos a través de esta realidad virtual que de a poco se ha convertido en una realidad habitual, a veces cercana y otras, difícil de entender en su forma.

Para entender lo aeronáutico como lo corporativo, debemos retrotraernos al pasado, de modo que con ello, demos respuesta, a algunas conjeturas y reflexiones que nos presenta la vida del presente, pues el vivir con identidad, en conciencia y con conciencia, no es una demanda ética o religiosa, sino que forma parte del sentido común educado y lógico, esa identidad propia que nos permite proyectarnos a un futuro con mayor seguridad y con mejor comprensión de la realidad.

Para muchos de nosotros, la historia tiene ese rol fundamental como conjunto de conocimientos, legados, realidades que le son propias al ser humano a lo largo del tiempo. Conocer de la historia del hombre contribuye sin duda alguna a nuestro crecimiento como personas capaces de conocer, de comprender, de racionalizar la información y de tomar esos datos para seguir construyendo día a día una nueva realidad

Esta es la consigna que mueve a una corporación como esta, que, con la ayuda de Dios, de los que la integran y la apoyan, esperamos en la medida de lo posible, siempre avanzar para trascender en la investigación, conmemoración y difusión de nuestro patrimonio e identidad para orgullo de nuestras naciones.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL 3

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS
"Saludos Dieciocheros" del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile 5

OBITUARIO 7

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 12

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 14

EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE 20

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
La centenaria Reserva Aérea chilena 37
Alas de integración entre Dos Mundos 76
Siguiendo la huella de Jean Mermoz 81
Los primeros Boeing 767 de Lan Chile 106

AVIONES CON HISTORIA
Mitsubishi MU-2B, un japonés en Chile 122

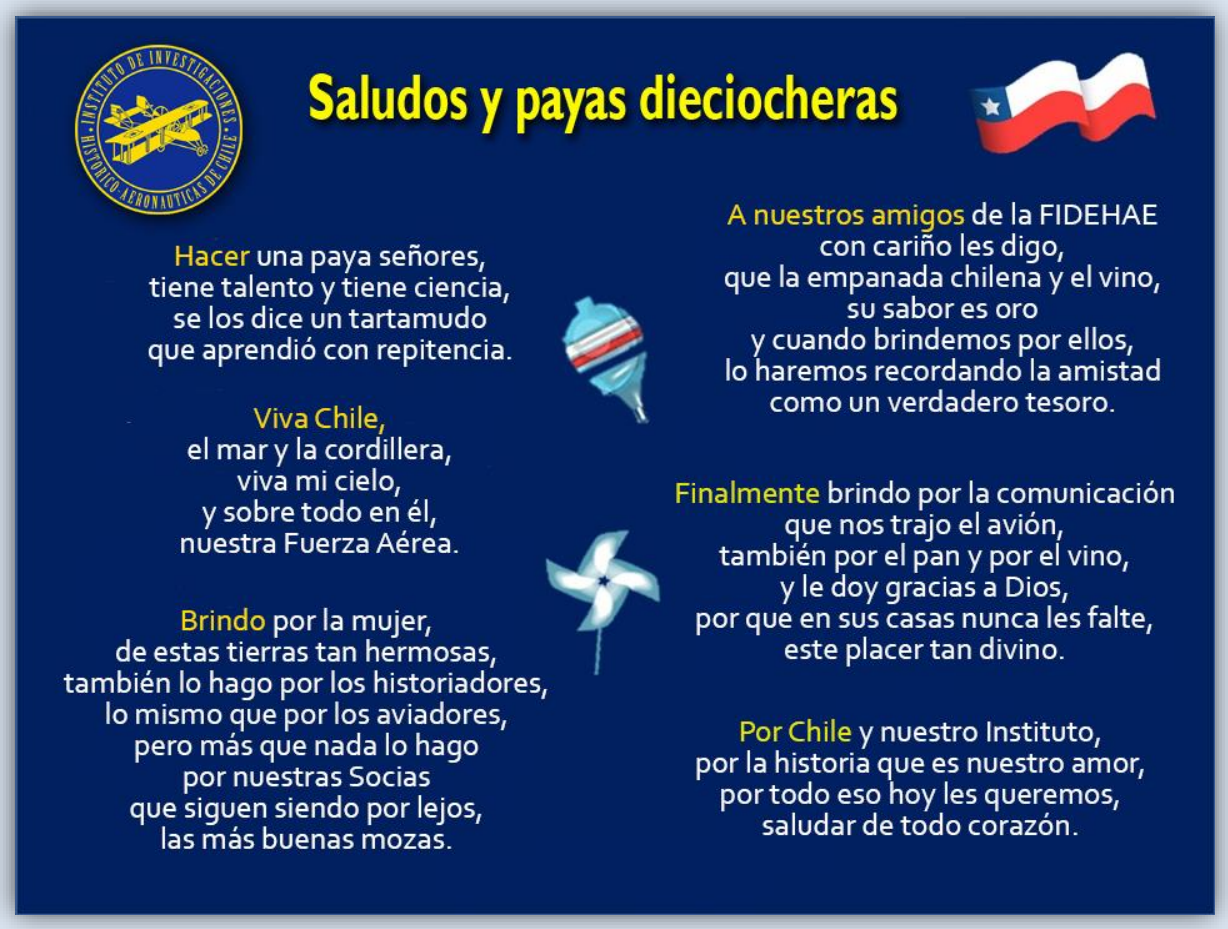
SABÍA USTED ?
"El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio." 128

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
El primer curso de Instructores de vuelo 130

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 138

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *"Saludos dieciocheros" del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*



El día jueves 17 de septiembre pasado, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, envió un tradicional y muy sincero saludo de Fiestas Patrias, a todos nuestros Socios y amigos de esta corporación, el que fue gratamente retribuido por muchos de nuestros lectores.

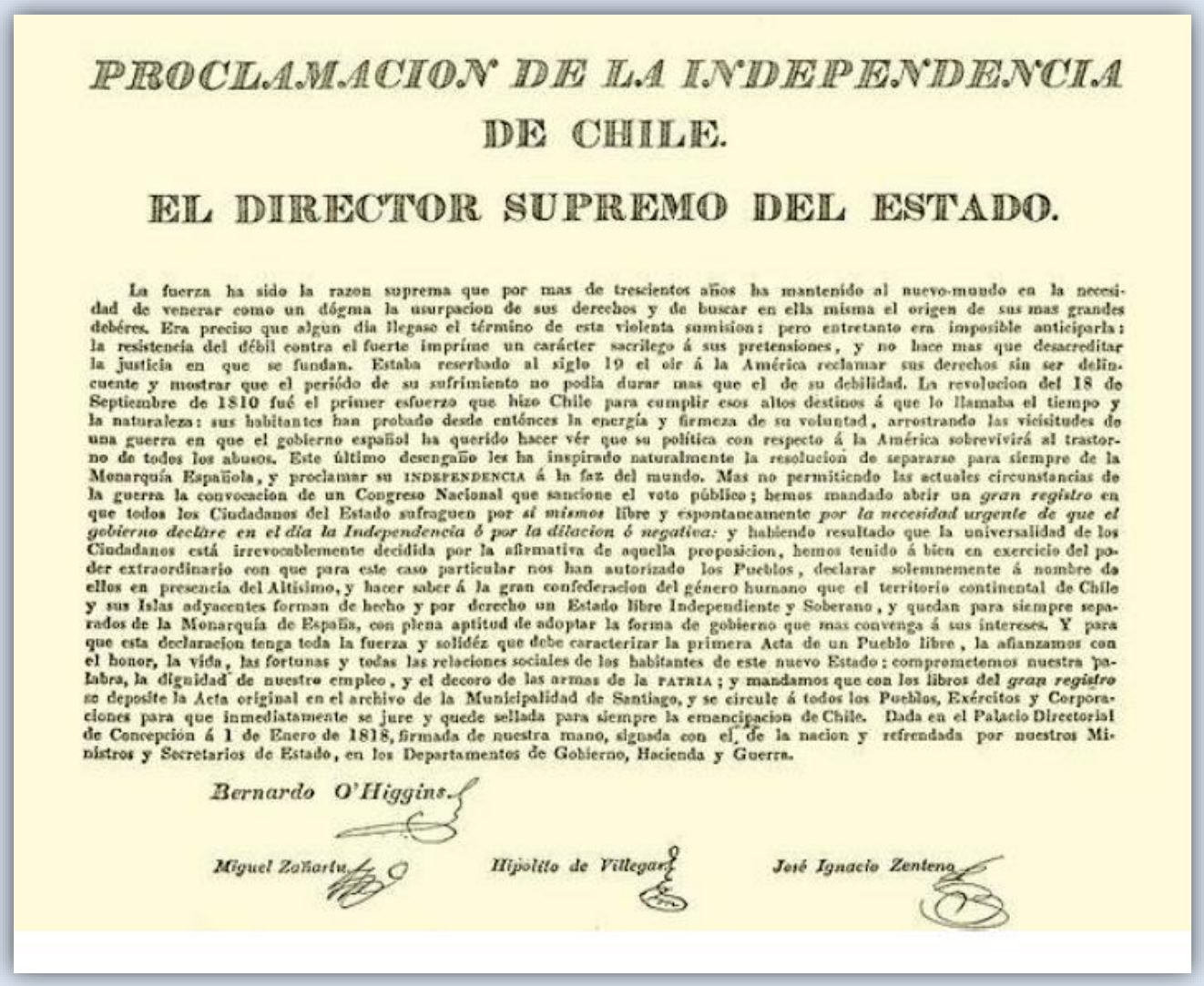
La historia de este particular hito nacional, informalmente conocidas como "el Dieciocho", corresponde a una festividad anual que se ha celebrado cada mes de septiembre, a partir de 1811, y más tarde desde 1915, se agregó el día 19.

Aunque con frecuencia se habla del 18 de septiembre como el Día de la Independencia -en realidad, la *Declaración de Independencia*[2] se proclamó y juró el 12 de febrero de 1818— por lo que en realidad

[2] La Declaración y Proclamación de la Independencia se efectuó en Concepción el 1 de enero de 1818. Esto se comprueba en una carta del propio Libertador Bernardo O´Higgins, dirigida en su lecho de muerte al General Manuel Bulnes (Presidente de Chile en aquel entonces), donde le señala lo comentado. La Primera Proclamación y jura de la Independencia, se produjo en Concepción el mismo día 1 de enero de 1818 y luego esta misma proclama se fue replicando

se celebra el aniversario de la *Primera Junta Nacional de Gobierno* (18 de septiembre de 1810); definido como el hito de inicio al proceso independentista de la Corona española y la formación de Chile como un Estado Nación.

La ley N°2977 de 1915 fijó oficialmente las Fiestas Patrias en dos días: el 18 de septiembre, "*Conmemoración de la Independencia Nacional",* y el 19 de septiembre, *"Celebración de todas las Glorias del Ejército".*



PROCLAMACION DE LA INDEPENDENCIA DE CHILE.

EL DIRECTOR SUPREMO DEL ESTADO.

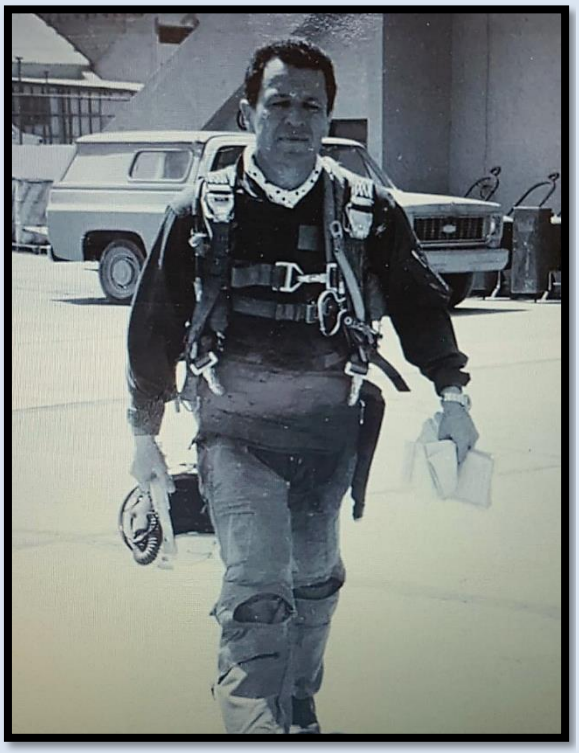
La fuerza ha sido la razon suprema que por mas de trescientos años ha mantenido al nuevo-mundo en la necesidad de venerar como un dógma la usurpacion de sus derechos y de buscar en ella misma el origen de sus mas grandes debéres. Era preciso que algun dia llegase el término de esta violenta sumision: pero entretanto era imposible anticiparla: la resistencia del débil contra el fuerte imprime un carácter sacrilego á sus pretensiones, y no hace mas que desacreditar la justicia en que se fundan. Estaba reserbado al siglo 19 el oir á la América reclamar sus derechos sin ser delincuente y mostrar que el periódo de su sufrimiento no podia durar mas que el de su debilidad. La revolucion del 18 de Septiembre de 1810 fué el primer esfuerzo que hizo Chile para cumplir esos altos destinos á que lo llamaba el tiempo y la naturaleza: sus habitantes han probado desde entónces la energía y firmeza de su voluntad, arrostrando las vicisitudes de una guerra en que el gobierno español ha querido hacer vér que su política con respecto á la América sobrevivirá al trastorno de todos los abusos. Este último desengaño les ha inspirado naturalmente la resolucion de separarse para siempre de la Monarquía Española, y proclamar su INDEPENDENCIA á la faz del mundo. Mas no permitiendo las actuales circunstancias de la guerra la convocacion de un Congreso Nacional que sancione el voto público; hemos mandado abrir un *gran registro* en que todos los Ciudadanos del Estado sufraguen por *sí mismos* libre y espontaneamente *por la necesidad urgente de que el gobierno declare en el dia la Independencia ó por la dilacion ó negativa:* y habiendo resultado que la universalidad de los Ciudadanos está irrevocablemente decidida por la afirmativa de aquella proposicion, hemos tenido á bien en exercicio del poder extraordinario con que para este caso particular nos han autorizado los Pueblos, declarar solemnemente á nombre de ellos en presencia del Altísimo, y hacer saber á la gran confederacion del género humano que el territorio continental de Chile y sus Islas adyacentes forman de hecho y por derecho un Estado libre Independiente y Soberano, y quedan para siempre separados de la Monarquía de España, con plena aptitud de adoptar la forma de gobierno que mas convenga á sus intereses. Y para que esta declaracion tenga toda la fuerza y solidéz que debe caracterizar la primera Acta de un Pueblo libre, la afianzamos con el honor, la vida, las fortunas y todas las relaciones sociales de los habitantes de este nuevo Estado: comprometemos nuestra palabra, la dignidad de nuestro empleo, y el decoro de las armas de la PATRIA; y mandamos que con los libros del *gran registro* se deposite la Acta original en el archivo de la Municipalidad de Santiago, y se circule á todos los Pueblos, Exércitos y Corporaciones para que inmediatamente se jure y quede sellada para siempre la emancipacion de Chile. Dada en el Palacio Directorial de Concepcion á 1 de Enero de 1818, firmada de nuestra mano, signada con el de la nacion y refrendada por nuestros Ministros y Secretarios de Estado, en los Departamentos de Gobierno, Hacienda y Guerra.

Bernardo O'Higgins.

Miguel Zañartu. *Hipólito de Villegas.* *José Ignacio Zenteno.*

por el país, siendo las fiestas más grandes las realizadas en Talca y Santiago simultáneamente el 12 de febrero de 1818. Por esto, la gente de Santiago conservó el recuerdo de que la proclamación de Independencia Nacional se efectuó el 12 de febrero.

II. Obituario



Fernando Silva Corvalán (Q.E.P.D.)

GAV FERNANDO SILVA CORVALÁN

"Un caballero y amigo de corazón azul"

Una vez más, en su ya largo peregrinar por las rutas polvorientas del ayer, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se hizo presente en el Campo Santo, donde el silencio se palpa y la soledad envuelve el alma.

Lo hizo para despedir a otro camarada aviador, aquellos a los que en años pretéritos, César Lavín Toro dedicara su libro "*Verticales*", definiéndolos como hombres que tenían **dos alas en el corazón** y en el alma, **un poco de azul**.

Cualidades que por cierto distinguieron por mucho al General de Aviación don Fernando Silva Corvalán.

Cumplida una dilatada y muy meritoria trayectoria en la Fuerza Aérea de Chile, no se alejó de la que había sido la pasión de su vida, la aviación. Por el contrario, se le vio integrarse a todas aquellas entidades que acogen a los aviadores en condición de retiro.

"Águilas Blancas" lo contó entre los suyos y nuestro instituto no fue la excepción, desde donde nos aportó su enorme energía, su don de líder y un acendrado culto por la desinteresada amistad. Cualidades todas que pronto lo llevaron por decisión unánime de la Asamblea, a asumir la presidencia de nuestra corporación. De ello mucho podríamos hablar. Sin embargo, en esta oportunidad sólo mencionaremos su participación en la organización y dirección del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que se llevara a cabo en Chile, con asistencia de entidades hermanas de América y Europa.

Tarea no fácil, que a su término mereció un especial reconocimiento de todos los delegados participantes y en especial, de las autoridades de gobierno, que confiando en él, le habían otorgado su apoyo.

Tiempo después, en retribución viajaríamos a Lima, participando en el congreso similar organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú. Oportunidad que resalta su personalidad, al rubricar la presentación de nuestro país, cuando al finalizar el congreso, dirigidos por él brindamos con los versos de Águilas Blancas de la Pampa, en honor a la Fuerza Aérea del Perú. Gesto que el alto mando del arma aérea hermana agradeciera en todo su valer.

Son muchas otras ocasiones, en la que él, en compañía de su querida compañera de vida Ivette, nos representaron como corporación, prestigiándonos en cada país y en cada oportunidad.

Al respecto, permítannos señalar que tras la noticia de su fallecimiento, informamos de su inesperado deceso a nuestros amigos de FIDEHAE, (Federación Internacional de Entidades Históricas Aeronáuticas y Espaciales), no fueron pocos, quienes en mensajes de correo y llamadas por WhatsApp, hicieron sentir su dolor y pesar ante esta gran pérdida, enviándonos anécdotas comunes y fotografías junto a él. Al pasar los días, se agregaron muchos otros homenajes desde Argentina, Ecuador, Colombia y México.

Así era él, un hombre sencillo y de convicciones profundas, quien jamás trepidó en hacer valer sus valiosos argumentos y plantear sus opiniones en beneficio de alguna buena acción.

De él podríamos escribir mucho, de su sano sentido del humor, de su generosidad, sus consejos apañadores, pero por sobre todo recordaremos su cariño que tan bien ejemplificaba y expresaba con *su fiel y sincera amistad*. Pero conscientes que le gustaban los parlamentos cortos y precisos, pondremos término a nuestras palabras de recuerdo.

Dios nos brindó la alegría y el consuelo de poder despedirlo en el cementerio junto a sus familiares, y lo hicimos tranquilos y resignados, pues estamos con el convencimiento de que fue un hombre de fe profunda, que ya se debe acogido a los brazos maternales y protectores de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación, para que reconociéndolo como hijo suyo, lo presentó ante Dios Padre para escuchar aquellas palabras que todo cristiano anhela oír; *"Hombre bueno y fiel, entra al gozo de tu Señor"*

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Los orgullosos padres Fernando e Ivette
junto a su hijo, el GBA (A) Fernando Silva De la Harpe.
(20 de diciembre 2019)

Sergio Moya Pérez (Q.E.P.D.)

CDA. (A) SERGIO MOYA PÉREZ

"Cruzó el punto de no retorno"

Cuando comenzábamos a disfrutar de la primavera, la estación en que las flores alcanzan todo su esplendor y los pajaritos alaban al Señor, seña que la vida vuelve a renacer, una noticia silente vino a enlutar el ambiente.

El Coronel Sergio Moya Pérez nuevamente había emprendido vuelo, pero esta vez el definitivo. Aquel, en que efectivamente se cruza un punto de no retorno.

Fiel a la cita establecida al nacer, ni un día antes, ni uno después, la viajera, aquella dama de la cual en su "Brindis" nos hablara don Diego, sutilmente a su puerta había llegado a golpear.

Egresado en 1957 de la Escuela de Aviación como oficial de la rama del aire, siguiendo la progresión de su carrera, llegó a ser un destacado piloto de transporte, pasando a convertirse el Grupo de Aviación N°10 en su segundo hogar.

Al mando de los recordados Douglas C-47 y posteriormente de los DC-6B, acumuló miles de horas de vuelo, tanto en territorio nacional como en el extranjero, siendo muchos los pilotos que bajo su atenta mirada profesional se formaran.

Alumnos que hoy lamentan la partida del maestro. En sus alas muchas veces llevó la ayuda solidaria para víctimas de catástrofes o de compatriotas de muy aisladas localidades, con buen o mal tiempo, en que solo la pericia de sus manos permitió aterrizar y de ello nunca se jactó.

Ostentando el grado de coronel de aviación, detectada una grave dolencia para la cual la ciencia médica aún no encuentra remedio, lo obligó a abandonar las filas de la institución.

No obstante, ello no lo alejó de sus camaradas, participando de las actividades de compañerismo en la medida que sus disminuidas fuerzas lo iban permitiendo.

Siendo un referente en lo que al transporte aéreo militar del país se refiere, no fueron pocas las oportunidades que como instituto a él recurrimos, atendiéndonos siempre con su acostumbrada deferencia. Sin jamás hacer mención a su delicado estado de salud. De lo que por casualidad nos enteramos tiempo después.

Nobleza de espíritu, que retrata su condición de hombre grande.

Recordado Caballero del Aire al que con estas líneas queremos despedir, reconociendo la afabilidad con que siempre nos distinguiera, haciendo votos porque su alma haya ya encontrado acogida en la Escuadrilla de las Alas del Silencio.

Aquella donde se reúnen los viejos aviadores tras su paso por nuestros cielos.

Vicente Rodríguez Bustos (Q.E.P.D.)

GAV. VICENTE RODRÍGUEZ BUSTOS

"Voló hacia los azules horizontes"

Egresado en 1950 de la Escuela de Aviación con el grado de Alférez de Aviación, desarrolló una brillante trayectoria profesional, tanto en el país como en el extranjero, la que culminara en 1988 cuando como General de Aviación se acogió a retiro de la Fuerza Aérea de Chile.

En todas las unidades que a lo largo de su carrera le correspondió servir, dejó huellas de su impronta, como excelente piloto y buen oficial.

Fue en 1974 cuando le correspondió asumir la comandancia del Grupo de Aviación N°3 en Temuco, unidad de helicópteros, a la que además de su misión como arma del poder aéreo de la nación, le imprimió un fuerte contenido social.

Con los helicópteros a su mando llegó a las más apartadas localidades de la novena región, palpando el abandono y aislamiento en que en muchas de ellas se encontraban sus habitantes.

Motivado por la situación que a su vista se presentó, impulsó decididamente con el Grupo N°3 y el apoyo de otros organismos de gobierno, el denominado Programa Integral de Desarrollo Rural, creando en aquellas los Centros de Desarrollo Rural, con sus respectivas escuelas rurales y postas de salud.

Todas ellas a cargo de un Auxiliar Rural, elegido por sus propios habitantes, a quien primero se capacitó como auxiliar de enfermería y luego en técnicas agropecuarias.

No siendo este el propósito de hacer un panegírico de su persona, cosa que sabemos habría herido su natural modestia, nada nos impide mencionar que al hacer entrega del grupo, eran ya más de cien los centros en funcionamiento.

Para aquellos compatriotas, había llegado la hora de ver realizados tantos anhelos y concretadas promesas electorales de antigua data, que nunca se materializaron.

Impresionado en terreno de la situación en que asistían a clases los alumnos de la humilde escuelita de San Pedro de Rapa, aledaña a la Base Aérea Maquehue, aunó voluntades a nivel gobierno regional, logrando en corto tiempo que se levantara un nuevo establecimiento. Modesto, pero nuevo.

Desde entonces sus educandos ya no recibieron más clases bajo una ramada, al rigor del viento y la lluvia, sentados en varas de eucaliptus. De ello, nunca lo vimos hacer mención.

Ya en su retiro, fue él quien tomó contacto con nuestro instituto, formulándonos cuando lo requería, diversas consultas de la historia de la aeronáutica.

Por nuestra parte, muchas veces a él recurrimos para satisfacer nuestras propias inquietudes. Recibiendo siempre la más cordial de las atenciones, aún cuando estábamos conscientes que su salud ya lo obligaba al merecido descanso.

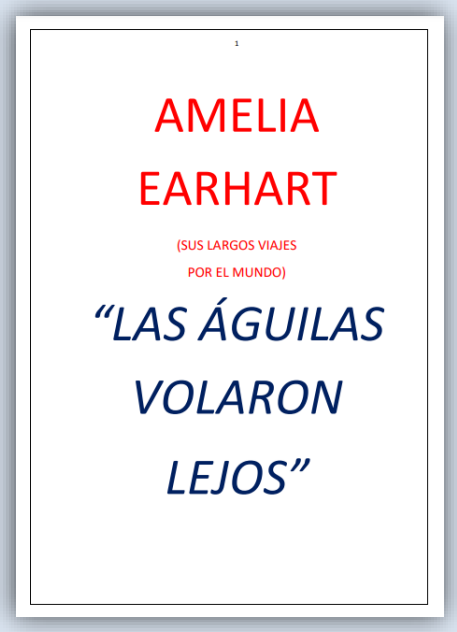
Así su vida se fue extinguiendo lentamente, como aquellos pasos que en las noches bajo nuestra ventana, sentimos perderse en la soledad del silencio, hasta que su alma se desprendió de la terrenal envoltura, tal cual la hoja, cumplida su misión de oxigenar la vida cae del árbol al llegar el otoño.

Para nosotros se ha ido un noble y buen amigo, para la aviación chilena toda, su partida será una pérdida difícil de reponer.

Que Nuestra Señora de Loreto "Patrona de la Aviación", haya guiado su postrer vuelo hacia los azules horizontes.

Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas



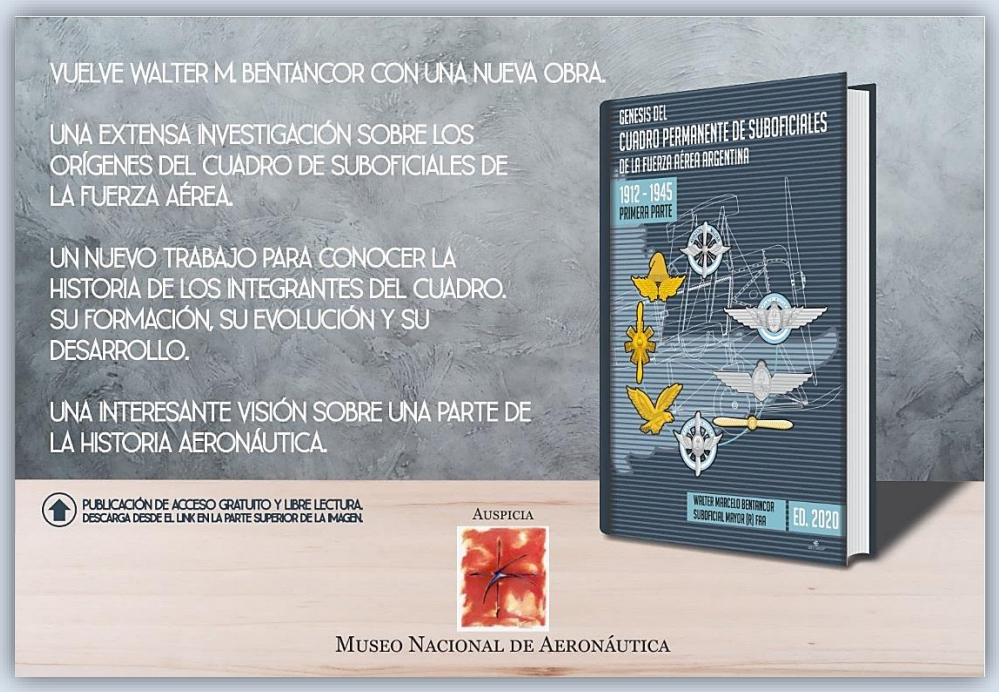
Interesante publicación histórica del ex Comandante de Lan Chile, Sr. Máximo Astorga Rojas en homenaje a los 83 años transcurridos desde la desaparición de esta emblemática piloto norteamericana.

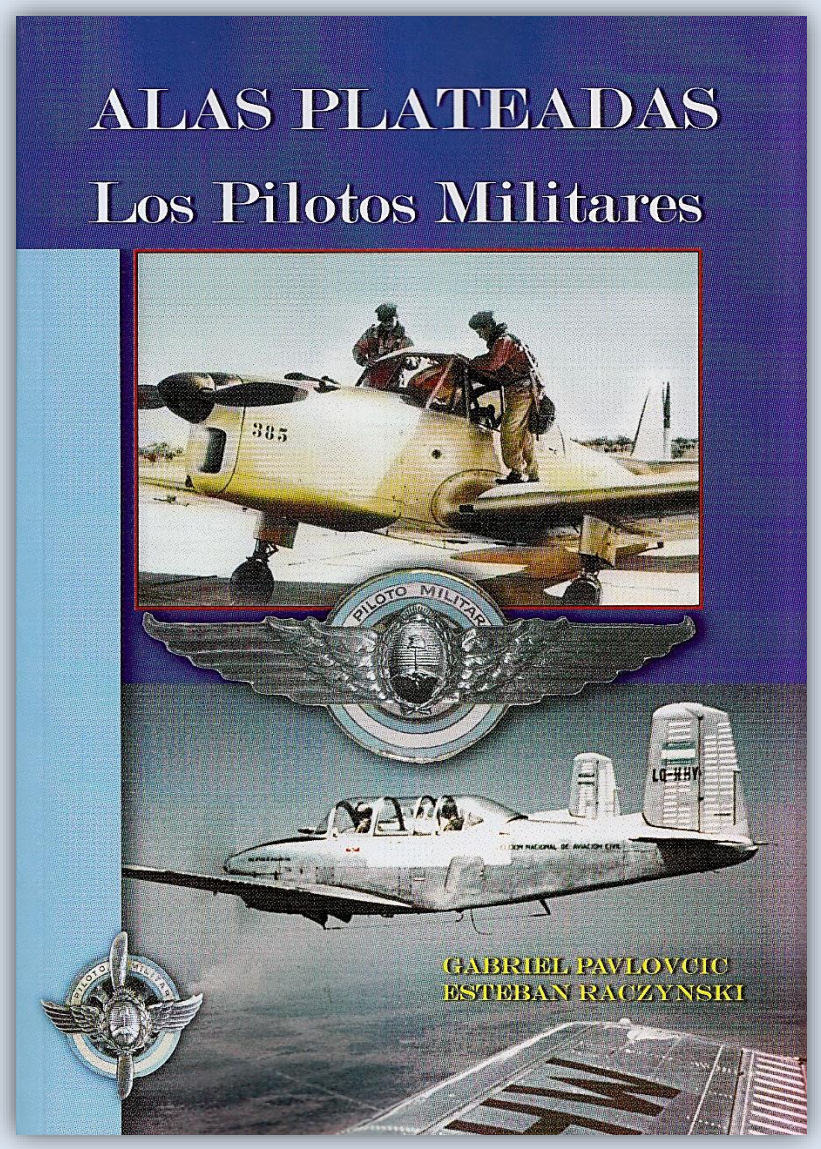
- ***En este mes de septiembre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.***

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.





- **Recientemente recibido, no descargable digitalmente, pero si *encargable* para su posterior compra en Argentina, informamos la aparición de esta interesantísima obra de nuestros apreciados amigos Gabriel Pavlovcic y Esteban Raczynski, uno de nuestros Miembros Correspondientes en el Paraguay.**

Presentamos a los oficiales de Ejército, los cuales en su mayoría posteriormente fueron Aviadores (para ello, se requerían más cursos y estudios avanzados), todos los suboficiales que lograron ese título; además ya en la etapa de Fuerza Aérea (como Fuerza independiente), los oficiales que promocionaron tras completar los Cursos de Aspirantes a Oficiales de Reserva y lograron el mismo título (muchos de ellos ulteriormente, quedaron en el cuadro permanente, ya asimilados en el Cuerpo de Comando).

El formato es de 18 x 25, 130 páginas interiores, con 494 imágenes/fotografías en blanco-negro, tapas en color con solapas, e interesante contenido, resultado de una minuciosa investigación y estudio.

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 cumplen su primer año en el quehacer nacional, para beneficio de todos*

Con fecha 28 de septiembre de 2019, se realizó la primera Asamblea General Extraordinaria de esta nueva corporación.

A un año de su creación, se procedió a ratificar el Directorio y se dio inicio a una campaña de recolección tanto de **Socios** como de **Colaboradores** respectivamente.

El Honorable Directorio ha quedado ratificado y conformado por los siguientes señores:

Norberto Traub Gainsborg	Presidente
Aníbal Jiménez Lazón	Vicepresidente
Marcos González Vasallo	Director Secretario
Alejandro Thomas Bas	Director Tesorero
Javier Anabalón Quiroz	Director
Carlos Traub Gainsborg	Director
Ricardo Klima Weisskopf	Director

Asesor Legal: **Tito Muñoz Reyes**

A. G. LEIGH.
AEROPLANE.
CORPORACIÓN DEL PATRIMONIO
HISTÓRICO AERONÁUTICO
Y ESPACIAL DE CHILE
(CHAE)
INSCRIBE TU NOMBRE
en esta CAUSA
Porque nuestro patrimonio aeronáutico
lo requiere
NECESITAMOS EL APOYO DE TODOS
te esperamos en
www.chae.cl
COMODORO DEL AIRE
ARTURO MERINO BENITEZ
CLUB AEREO
CHILE

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

International Commission of Military History
Commission Internationale d'Histoire Militaire

The President
Le Président

8th September 2020

Dear Members of ICMH,

I wish to inform you that the new Full Board, in its first meeting held today through telematics, took the following decisions, ratifying, when necessary, my nominations.

Dr Efpraxia S. Paschalidou has been appointed Vice President. According to our Statutes she is the Senior Vice President, being therefore the President's vicar, representing him whenever and wherever required. She would also be delegated to keep contacts with other international organisations active in the field of Military History.

Lt. Col. Dr Harold E. Raugh Jr. has also been appointed Vice President. He is delegated to edit the ICMH *Newsletter* under the President's supervision and with the technical advice of the webmaster Dr Davide Borsani; he would also collaborate with the Secretary General in the organization of the Corvisier Prize,

Col. USAR (Ret.) JD. Wyllard B. Snyder has been nominated President's special delegate for contacts with foundations and museums.

The Full Board welcomed my proposal to appoint Honorary Members of the Board: Dr Hans W. Pawlisch, Lt. Gen. Alexandre de Sousa Pinto, Navy Captain José Marìa Blanco Nuñez. The proposal will be submitted to the vote of the National Commissions as soon as possible.

The new leadership of ICMH is fully in place, committed to work with renewed energy. However, any General Staff can be performant only if relies on good great units, in our case the National Commissions.

Yours sincerely

Prof. Dr Massimo de Leonardis

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

❖ *Boletín recibido desde el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales*

Fuerza Aérea de Chile
Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales
Estrategia, Aeronáutica, Espacio, Tecnología & Innovación

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 17-2020 Santiago, 29 de septiembre de 2020

EL CONFLICTO ENTRE ARMENIA Y AZERBAIYÁN POR NAGORNO-KARABAJ

Los enfrentamientos entre Armenia y Azerbaiyán iniciados el domingo 27 de septiembre, parecen ser mayores que lo habitual. Después de choques similares en julio, el Cáucaso, ignorado en gran medida a nivel internacional, ha vuelto a ocupar un lugar destacado en el acontecer noticioso mundial. El conflicto actual es de enorme gravedad, porque posee ramificaciones significativas toda vez que Turquía, Irán y Rusia tienen un papel trascendental en su continuación o desescalada.

Cuando cayó la Unión Soviética, el 8 de diciembre de 1991, de su territorio se originaron 15 nuevas repúblicas independientes, muchas de ellas con disputas no resueltas, que asomaban esporádicamente en la forma de escaramuzas bélicas. El conflicto entre Azerbaiyán y Armenia es una de esas controversias, en que Azerbaiyán reclama Nagorno-Karabaj, un territorio de población armenia ubicado en Azerbaiyán y que actualmente está bajo control de Armenia.

En forma más precisa, Nagorno-Karabaj es un área montañosa, de unos 4.400 kms^2, internacionalmente reconocida como parte de Azerbaiyán, pero que está poblada por una mayoría de armenios, de religión cristiana, que quieren su anexión a Armenia, a la que consideran su madre patria. Este territorio fue anexado en 1921 a Azerbaiyán por las autoridades comunistas de la época, contra el deseo de la mayoría de la población, que siempre mantuvo presente su malestar por dicha decisión.

Las diferencias y el descontento de sus habitantes, que no aceptan ser gobernados por un Azerbaiyán musulmán shiita, se mantuvieron hasta que la caída de la Unión Soviética en 1991 provocó un vacío de poder que las emergentes repúblicas de Armenia y Azerbaiyán buscaron llenar a su favor, comenzando una guerra cuyo fin último era el control de Nagorno-Karabaj. El conflicto armado duró 3 años y arrojó un saldo de unos 25.000 muertos. A su término, Azerbaiyán perdió el control sobre Nagorno-Karabaj y siete distritos adyacentes, que fueron ocupados por la parte armenia en lo que denomina una "franja de seguridad".

Mientras se desarrollaban los combates, en 1991, el parlamento de Azerbaiyán eliminó la autonomía de que gozaba el territorio, ante lo cual Nagorno-Karabaj llevó a cabo un referéndum en el que la gran mayoría de la población se pronunció a favor de constituir una entidad independiente. De acuerdo con ello, la región se declaró una república separada, con el nombre de Artsaj. Sin embargo, no ha logrado el reconocimiento de ningún miembro de la ONU, ni siquiera de Armenia. Únicamente se han pronunciado a favor de su independencia otras áreas que tampoco cuentan con reconocimiento internacional, como Abjasia, Osetia del Sur y Transnistria. Todo el resto de los integrantes de la ONU consideran a Nagorno-Karabaj como parte *de jure* de Azerbaiyán.

Para impulsar una solución negociada del conflicto, en diciembre de 1994 los jefes de Estado de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) crearon el denominado Grupo de Minsk. El Grupo está copresidido por Rusia, Francia y EE.UU., y está integrado además por Alemania, Bielorrusia, Finlandia, Italia, Suecia y Turquía, así como por Armenia y Azerbaiyán. Hasta la fecha, ha intentado acercar a las partes para lograr una salida pacífica al conflicto, sin tener resultados positivos. Azerbaiyán insiste en que la solución pasa necesariamente por la liberación de los territorios ocupados y la recuperación de su integridad territorial, mientras que Armenia defiende los intereses de la autoproclamada república. Hay que mencionar que el Consejo de Seguridad de la ONU ha respaldado la demanda de Azerbaiyán mediante varias resoluciones.

El conflicto vivió una escalada de violencia en abril de 2016 y, si bien se logró pactar un nuevo alto el fuego, se siguieron registrando escaramuzas esporádicas en la zona fronteriza. Los últimos encuentros tuvieron lugar en el norte de la frontera común el 12 de julio, materializados por enfrentamientos en la zona que separa la región azerí de Tovuz de la provincia armenia de Tavush. La prensa ha informado que los combates actuales son los más violentos desde 2016, con alrededor de 200 muertos luego de tres días de combates, que incluyen casi 100 bajas militares armenias y un número probablemente mayor de muertos civiles en el lado azerí.

Algunos datos que entregan publicaciones especializadas[1] permiten formarse una impresión general de ambos países:

	ARMENIA	AZERBAIYÁN
Superficie (km^2)	29.743 (similar a la Región del Maule)	86.600 (ligeramente mayor que la Región de Atacama)
Población (est. a julio de 2020)	3.021.324	10.205.810
Religión	▪ Armenios Apostólicos 92,6% ▪ Evangélicos 1% ▪ Otros 2,4% ▪ Ninguna 1,1% ▪ No especifica 2,9% (est. a 2011)	▪ Musulmanes 96,9% (mayoría chiítas) ▪ Cristianos 3% ▪ Otros <0,1 ▪ No afiliados <0,1 (est. a 2010)
PIB en defensa (2019)	4,9%	4%
FF.AA. (est. a 2019)	▪ Ejército: 42.000 ▪ Fuerza Aérea: 3.000 Total 45.000	▪ Ejército: 56.000 ▪ Armada: 2.500 ▪ Fuerza Aérea: 8.500 Total 67.000
Tanques	109 MBT: 3 T-54; 5 T-55; 101 T-72A/B	439 MBT: 95 T-55; 244 T-72A/AV/B; 100 T-90S

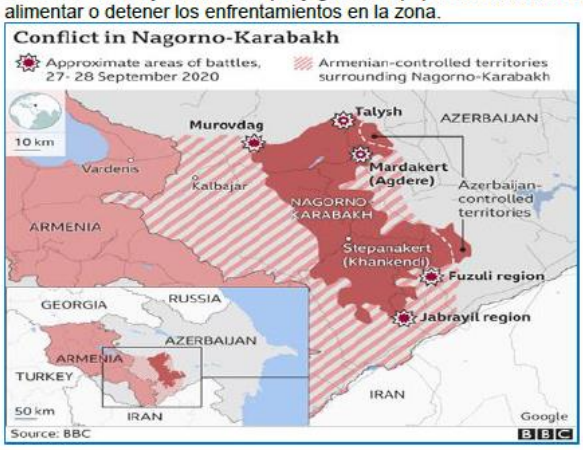
[1] The World Factbook y The Military Balance

	ARMENIA	AZERBAIYÁN
Artillería y morteros	Total: 231 ▪ AP: 28 ▪ Tractada: 131 ▪ MRL: 60 ▪ Morteros 120mm: 12	Total: 598 ▪ AP: 96 ▪ Tractada: 207 ▪ Morteros AP 120mm: 36 ▪ MRL:147 ▪ Morteros 120mm: 112
Aviones	▪ ATK 14: 13 Su-25 Frogfoot; 1 Su-25UBK Frogfoot ▪ TPT 4: Heavy 3 Il-76 Candid; PAX 1 A319CJ ▪ TRG 14: 4 L-39 Albatros; 10 Yak-52	▪ FTR 15: 13 MiG-29 Fulcrum; 2 MiG-29UB Fulcrum ▪ ATK 21: 2 Su-24 Fencer†; 16 Su-25 Frogfoot; 3 Su-25UB Frogfoot B ▪ TPT 4: Medium 1 An-12 Cub; Light 3 Yak-40 Codling ▪ TRG 15: 12 L-39 Albatros; 3+ Super Mushshak
Helicópteros	▪ ATK 7 Mi-24P Hind ▪ ISR 4: 2 Mi-24K Hind; 2 Mi-24R Hind (cbt spt) ▪ MRH 10 Mi-8MT (cbt spt) ▪ C2 2 Mi-9 Hip G (cbt spt) ▪ TPT Light 7 PZL Mi-2 Hoplite	▪ ATK 26 Mi-24 Hind ▪ MRH: 20+ Mi-17 IV Hip ▪ TPT 24: Medium 17: 1 Bell 412; 3 Ka-32 Helix C; 13 Mi-8 ▪ Hip Light 7 PZL Mi-2 Hoplite

Respecto a otros países involucrados en el asunto, Turquía ha declarado su apoyo a Azerbaiyán, con la que tiene una cercanía étnica y religiosa que no tiene con Armenia. Así se entiende que el presidente Erdogan haya hecho un llamado a las autoridades armenias a poner fin a la "ocupación" de la zona. Por su parte, Armenia ha acusado a Turquía de proporcionar asistencia militar a Azerbaiyán, lo que es negado por esta última.
Hay que agregar que el presidente Erdogan está en busca de una mayor presencia internacional. Ha invadido el norte de Siria, bombardeado Irak e instalado bases militares en el norte de este país; ha enviado fuerzas y rebeldes sirios a Libia y está en un conflicto con Grecia por su incursión en aguas que Grecia reclama como propias. En ese entendimiento, no sería extraño pensar que Turquía desea cumplir un rol más activo junto a Azerbaiyán en la lucha contra Armenia.

Mientras tanto, Rusia, que tiene un acuerdo de defensa y bases militares en Armenia pero a la vez mantiene relaciones cordiales con Azerbaiyán, llamó a un inmediato cese del fuego. Con todo, Rusia no se ha involucrado directamente en los enfrentamientos entre ambos países, pero se estima que los sigue con gran atención. La política rusa tradicionalmente ha demostrado que no le gusta ver derrotados a sus aliados, y Armenia ha sido un aliado ruso. Pero, por otro lado, Rusia también prefiere a sus aliados dependiendo de su esfera y relativamente débiles, en el marco de la denominada *realpolitik*.
Irán también mira al Cáucaso con detenimiento, tanto con fines comerciales como por su condición de potencia regional y su cercanía con Azerbaiyán, al pertenecer ambos a la rama chiita del islam. Como se sabe, Irán ha estado impulsando un nuevo proyecto ferroviario con Azerbaiyán, estimándose que el real objetivo iraní es establecer relaciones más estrechas con China y Rusia, en medio de las sanciones de EE.UU. y el deseo de crear un mundo más multipolar para desafiar a esta última superpotencia. De ser así, dicho objetivo puede involucrar a Turquía también, por cuanto Irán y Turquía tienen relaciones relativamente amistosas. Finalmente, Irán limita con Azerbaiyán y Armenia, y una escalada del conflicto en su frontera norte sin duda no beneficia sus intereses.

China, otro actor relevante en la escena mundial, también debería estar interesada en observar cómo se desenvuelven los acontecimientos en el sur del Cáucaso, debido a su iniciativa "de la Franja y la Ruta" (OBOR, *One Belt and One Road*, pieza central de su política exterior cuyo trazado pasa por Teherán y Estambul), toda vez que para su adecuado desarrollo requiere estabilidad y comercio, en ningún caso más guerras. La posición de EE.UU. en estos enfrentamientos, aparte de censurarlos en su condición de copresidente del Grupo de Minsk, ha sido distante. En efecto, terminada la Guerra Fría, en los años 90 hubiese presionado por alcanzar acuerdos de paz y detener la lucha, pero en la actualidad ello parece muy poco probable, lo que, además, comprueba su reconocimiento tácito a no involucrarse en el espacio post soviético.
Todo lo anterior implica que serán principalmente las cancillerías de Moscú, Teherán y Ankara las que jugarán un papel determinante en alimentar o detener los enfrentamientos en la zona.



Por su parte, la ONU citó a reunión de emergencia al Consejo de Seguridad, y su oficina de Derechos Humanos emplazó a todas las partes a respetar el Derecho Internacional y, en particular, a "proteger a la población civil y a las personas fuera de combate, así como a evitar la destrucción de infraestructura civil".

Como se aprecia, se trata de un conflicto de larga data y que está lejos de ser solucionado, toda vez que las posiciones de las partes son antagónicas e intransigentes. De escalar, amenaza seriamente la estabilidad de la zona ya que, en primer lugar, podría interrumpir las exportaciones de petróleo y gas de la región, toda vez que Azerbaiyán, que produce alrededor de 800.000 barriles de petróleo por día, es un importante exportador de petróleo y gas a Europa y Asia Central. En segundo lugar, existen serias probabilidades de que termine involucrando en mayor medida a las potencias regionales. Tal como se ha mencionado, Rusia ha prometido defender a Armenia, Turquía se ha comprometido a apoyar a Azerbaiyán e Irán tiene lazos religiosos y una gran minoría azerí, todo lo cual podría complicar a los actores involucrados e intensificar la crisis.

HHV

❖ *Nombramiento recibido desde la Academia Santos Dumont de Argentina*

Academia Santos = Dumont
Argentina
Miembro de FIDEHAE

Miembro Correspondiente

Por cuanto el Señor Norberto TRAUB GAINSBORG
reúne las condiciones Estatutarias para ser reconocido como tal, y por su destacada contribución académica a esta institución, el Honorable Consejo Académico resuelve se le expida el presente Diploma que lo acredita en dicha condición.

Buenos Aires, 11 de septiembre de 2020

Doctor Alberto GELLY CANTILO
Vicepresidente

Prof. Univ. Grad. RR Salvador Roberto MARTINEZ
Comandante Mayor Aviador EA GNA PFA ARA
Comendador da Forca Aerea Brasileira
Presidente

Nota personal que acompaña el diploma de nombramiento recibido de forma virtual:

Mi querido Amigo:

Me alegro grandemente por Vos, como Amigo entrañable y como Académico. Conozco y valoro tu labor grandemente, por lo cual considero un verdadero privilegio el que hayas aceptado el presente reconocimiento.

Hombres como Vos, son los que hacen falta para construir una Sociedad, en la que valga la pena vivir, hombres como Vos marcan un profundo surco en las masas ignaras, producto de los malos manejos de aquellos que deberían hacer su centro de gravedad, en el Saber.

Desde siempre para mí, ha sido un Honor tener Amigos en Chile, país Hermano al que considero digno de profunda admiración, que lucha contra la naturaleza, que tiene palabra de gente seria, de Hombres Hidalgos, que hacen Honor a su Bandera, que es la enseña de la Libertad, basada en "La razón o la Fuerza", de su Escudo, adagio, que con todo respeto, he hecho mío, y lo pregono, a guisa de latigazo patriótico.

Sos, y me congratulo, el Primer Miembro Extranjero, no Brasileño, que integrás nuestra Academia, que ha cumplido ya 10 años de su creatura, un 20 de Julio del Año del Señor del 2010.

Con el afecto invariable de siempre, te abraza tu siempre Amigo Criollo Argentino, Gaucho Volador de las Pampas.

TINCHO.-

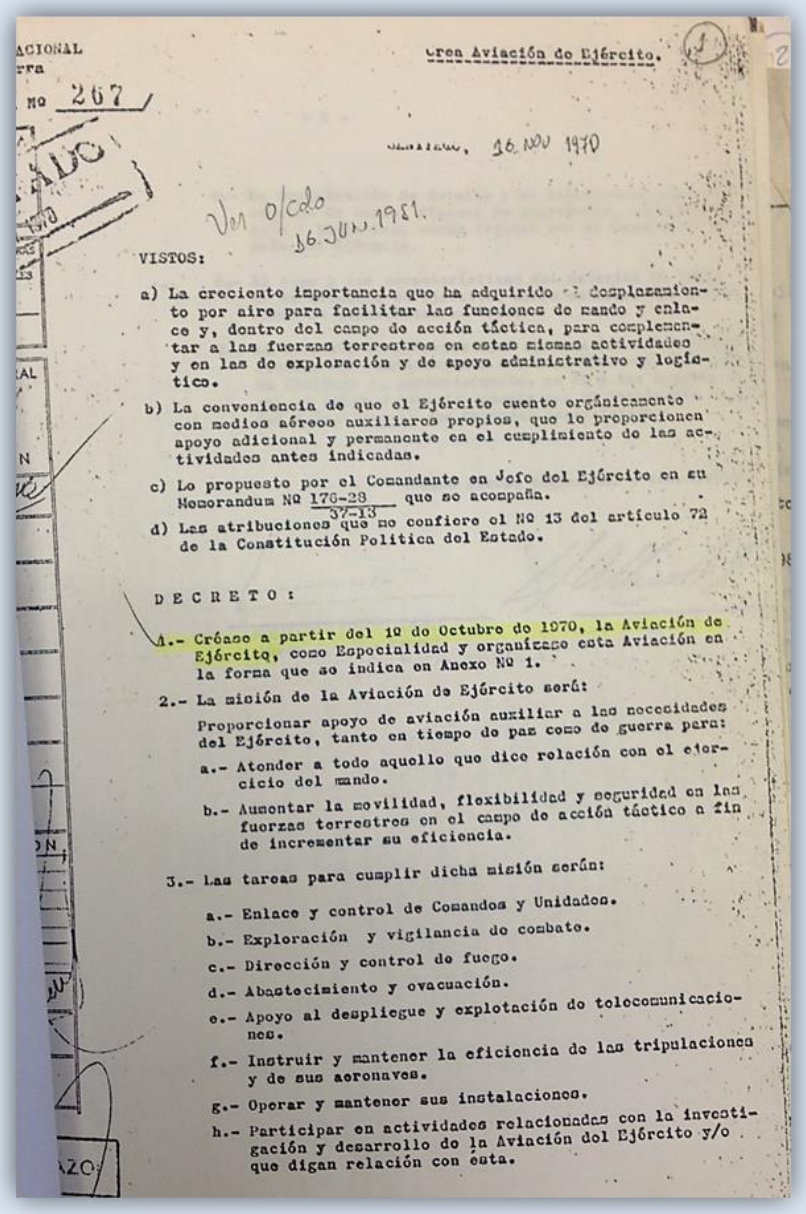
V. Efemérides del mes de Octubre

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

1/10/1970: Junto con crearse como Especialidad de Aviación, se organiza la unidad antecesora a la Brigada de Aviación de Ejército de Chile. Con la necesidad de contar con medios aéreos propios, la Comandancia en Jefe del Ejército había dispuesto ya en la década de 1950, los estudios conducentes a concretar tal aspiración.

Diversos contratiempos retardaron ésta, hasta el 16 de noviembre de 1970, cuando por D.S. Nº 267, se establece como fecha oficial de creación a partir del 1° de octubre de ese año la Aviación de Ejército como especialidad, y su organización bajo la denominación de *Comando de Aviación de Ejército*.

Su primer comandante fue el Coronel, señor Gustavo Valenzuela Pérez.



ACIONAL
rra

Crea Aviación de Ejército.

Nº 267

SANTIAGO, 16 NOV 1970

Ver o/cdo 16 JUN. 1981.

VISTOS:

a) La creciente importancia que ha adquirido el desplazamiento por aire para facilitar las funciones de mando y enlace y, dentro del campo de acción táctica, para complementar a las fuerzas terrestres en estas mismas actividades y en las de exploración y de apoyo administrativo y logístico.

b) La conveniencia de que el Ejército cuente orgánicamente con medios aéreos auxiliares propios, que le proporcionen apoyo adicional y permanente en el cumplimiento de las actividades antes indicadas.

c) Lo propuesto por el Comandante en Jefe del Ejército en su Memorandum Nº 176-28 / 37-13 que se acompaña.

d) Las atribuciones que me confiere el Nº 13 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado.

D E C R E T O :

1.- Créase a partir del 1º de Octubre de 1970, la Aviación de Ejército, como Especialidad y organícese esta Aviación en la forma que se indica en Anexo Nº 1.

2.- La misión de la Aviación de Ejército será:

Proporcionar apoyo de aviación auxiliar a las necesidades del Ejército, tanto en tiempo de paz como de guerra para:

a.- Atender a todo aquello que dice relación con el ejercicio del mando.

b.- Aumentar la movilidad, flexibilidad y seguridad en las fuerzas terrestres en el campo de acción táctico a fin de incrementar su eficiencia.

3.- Las tareas para cumplir dicha misión serán:

a.- Enlace y control de Comandos y Unidades.

b.- Exploración y vigilancia de combate.

c.- Dirección y control de fuego.

d.- Abastecimiento y evacuación.

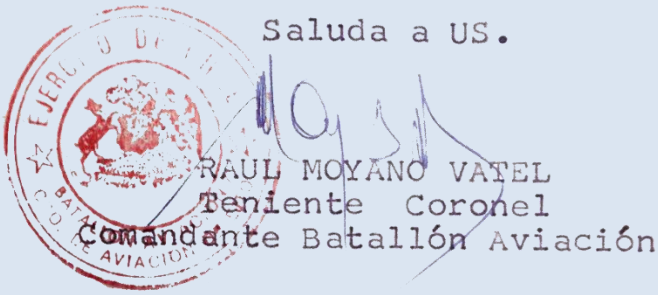
e.- Apoyo al despliegue y explotación de telecomunicaciones.

f.- Instruir y mantener la eficiencia de las tripulaciones y de sus aeronaves.

g.- Operar y mantener sus instalaciones.

h.- Participar en actividades relacionadas con la investigación y desarrollo de la Aviación del Ejército y/o que digan relación con esta.

1/10/1984: Con esta fecha, el entonces Presidente de la República y Comandante en Jefe del Ejército de Chile, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte inauguró el Regimiento de Aviación N°1 "La Independencia", con asiento en la ciudad de Rancagua y cuyo primer comandante fue el Teniente Coronel Raúl Moyano Vatel.



1/10/1944: Con gran concurrencia de autoridades, masivo público y el paso de una formación de aviones de la Fuerza Aérea de Chile, se realizan ese día domingo los funerales de don Jorge Matte Gormaz, quien en 1913, como Ministro de Guerra y Marina, fuera uno de los fundadores de la Escuela de Aeronáutica Militar. Matte fallecido a los 68 años de edad, era un reconocido abogado muy apreciado en los círculos sociales, políticos, bancarios, diplomáticos y de la aeronáutica nacional, desempeñando en el Aero Club de Chile un entusiasta y perseverante trabajo que le mereció el cargo de presidente en 1916, para el primer Congreso Panamericano de Aviación celebrado en Chile. Más tarde en 1921, comisionado por el gobierno, visitó Argentina, Brasil y Uruguay, como embajador extraordinario; en este año fue también, ministro del Interior subrogante.

En 1925, se le designó ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización y en este carácter fue a Montevideo a recibir al ex presidente Arturo Alessandri, que regresaba del destierro. Inició también, como ministro de Relaciones las gestiones de solución del problema de Tacna y Arica y puso su firma al Decreto que promulgó la nueva Constitución Política de Chile, que dio término al régimen parlamentario. En dicho año, además fue Ministro del Interior Subrogante.

En la presidencia de Emiliano Figueroa Larraín, 1925-1927, sirvió la cartera de Relaciones Exteriores y en la vice presidencia de Abraham Oyanedel, desempeñó las mismas funciones hasta 1932. Presidió la delegación chilena en la Octava Conferencia Panamericana de Lima de 1938.

1/10/1999: Se funda Amaszonas S.A., la primera Línea Aérea Turística de Bolivia, operando vuelos regulares y chárter. Los primeros aviones de operación fueron tres Cessna Grand Caravan C-208B que llegaron a lugares del norte del país y la frontera con Brasil. En octubre de 2004 se reemplazan por aviones bimotores Fairchild metro 23. En julio del 2012 se amplían las operaciones a nuevos destinos y por ello se incorporan aviones Jet, el canadiense Bombardier CRJ 200. Si bien Amaszonas nace como línea aérea bandera de la ciudad de La Paz y su conexión al departamento de Beni con rutas no convencionales en aeronaves de baja capacidad de transporte, la incorporación de la nueva flota de CRJ200 se convirtió en la más moderna de este país, y ha obtenido el objetivo de consolidarse en las rutas principales de Bolivia, incluidas Santa Cruz, Cochabamba, Sucre y las turísticas (Uyuni y Rurrenabaque) y luego su expansión hacia destinos internacionales tales como Cusco en Perú; Asunción en Paraguay; Campo Grande en Brasil, Iquique, Antofagasta, Copiapó y La Serena en Chile – Salta, Córdova y Buenos Aires en Argentina; Montevideo en Uruguay y otros destinos de la región sudamericana.

Actualmente el centro de operaciones de la aerolínea se encuentra en el aeropuerto de Santa Cruz y tiene previsto hacer un paulatino cambio de flota de aviones hacia el Jet regional Embraer 190.

Su nombre proviene de la frase "*A más zonas*" que tiene un sonido idéntico a "Amazonas".

Actualmente mantiene varios acuerdos interlineales que permiten ofrecer una mejor conectividad al pasajero que llega o sale de Bolivia, entre ellas: Copa, Air Europa, StarPerú y Aerolíneas Argentinas.

2/10/1920: Con motivo de las celebraciones de aniversario de la ciudad de Rancagua, los aviadores militares chilenos realizaron un raid. El comando de la Escuela Aeronáutica Militar dispuso que fueran un monoplano Bristol piloteado por el Teniente 1° José Arredondo; otro piloteado por el Capitán Armando Castro acompañado por el aspirante Wenceslao Díaz y un de Havilland piloteado por el Teniente coronel Víctor Huston llevando de pasajero al aspirante Carlos Charme. Los aviadores arrojaron sobre la ciudad unas proclamas que decían: ***"El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio"***

3/10/1929: El piloto Teniente 2º Ingeniero, señor Alfonso Moraga, pierde la vida en un accidente de aviación mientras efectuaba un vuelo de instrucción. El oficial ingresado como aspirante el 29 de marzo de 1923, es uno de los muchos formados en la Escuela de Ingenieros Mecánicos que funcionó en el apostadero naval de Talcahuano en Chile, hasta fusionarse esta con la Escuela Naval de Valparaíso, en marzo de 1927.

3/10/1933: Vuelo por los cielos de Argentina y Brasil, de la Escuadrilla argentina "*Sol de Mayo*" al mando del pionero aviador Coronel señor Ángel María Zuloaga. Integrada por 10 aviones, nueve de los cuales eran de manufactura nacional.

Dicho vuelo fue realizado en ocasión de la visita a Brasil del entonces Presidente Argentino. Durante el vuelo, el Palomar - Río de Janeiro – El Palomar se recorrieron 4.560 Km sin sufrir desperfectos.

3/10/1939: Se inaugura el aeropuerto regional *Alberto Jaramillo Sánchez*, ubicado en el corregimiento de Otú y que sirve al Municipio de Remedios en Colombia. La pista del aeropuerto también es usada como una pequeña base militar para la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional.

3/10/1940: Siendo las tres de la tarde, aterrizan en El Bosque, la primera escuadrilla de seis aviones brasileños adquiridos en Norteamérica por este hermano país. Los aviones North American T-6, de

bombardeo y ataque, venían en viaje directo vía costa del Pacífico con rumbo al Brasil. A su arribo, cada tripulación fue saludada con una diana brindada por el *Orfeón de la Fuerza Aérea.* Se encontraban presente en esos momentos, el señor Embajador del Brasil, Samuel de Souza-Leao Gracie junto a personal de la Embajada; el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General Armando Castro; el señor Subsecretario de Aviación, comandante Alfredo Puga, quien concurrió en representación del Ministro de Defensa Nacional y altos jefes y oficiales de la institución aérea.

Una vez en tierra, los aviadores recién llegados junto a las autoridades se dirigieron a los jardines de la Escuela de Aviación, en cuyo mástil central fue izada la bandera del Brasil, mientras la banda ejecutaba los acordes del Himno Brasileño. Esta sencilla pero significativa ceremonia junto a la exteriorización de afecto por los aviadores chilenos, impresionó vivamente a los visitantes.

El Jefe de la Escuadrilla, Mayor José Sampaio Macedo escucha los acordes de su himno patrio, en compañía de las autoridades nacionales y brasileras presentes

La escuadrilla estaba formada por el Mayor José Sampaio Macedo, comandante; los tenientes R. Nicoll, R. Lima, M. Neves, H. Fonseca, A. Hamerly; los sargentos L. Aranha, L. Carvalho y B. Calado. Además, volando independientemente arribó a El Bosque esa tarde, el representante sudamericano de la fábrica North American Aviation, Inc. en Inglewood, el señor M. Bouchelle.

5/10/1943: Se decreta la creación de la Fuerza Aérea Naval Mexicana, previendo un ataque aéreo a México por parte de las fuerzas del Eje (Alemania, Italia y Japón), a las que este país había declarado la guerra el 28 de mayo de 1942. Sin embargo, no se enviaron aviones de combate a la Segunda Guerra hasta 1944, en que al formarse la Fuerza Aérea Expedicionaria, México contribuyó a la causa aliada con el “Escuadrón 201”.

6/10/1916: A bordo del vapor "Chiloé", llegaron a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, trayendo consigo el monoplano "Talcahuano", un Blériot biplaza de 80 hp., con el cual habían iniciado una gira meses antes, realizando demostraciones en diferentes ciudades del Sur de Chile, y con el que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que se realizaría en la ciudad brasilera de Río de Janeiro durante 1917. Será en este avión que el 1º de noviembre de 1916, logre el aviador David Fuentes éxito de cruzar el Estrecho de Magallanes desde Punta Arenas hasta la ciudad de Porvenir.

6/10/1941: Creación del Club Aéreo de Arica. Ubicado en la actual región de Arica y Parinacota en el extremo norte de Chile. Su historia se remonta a los éxitos alcanzados por el Club de Planeadores que fuera fundado en febrero de 1941.

Animados por este logro, la población ariqueña adhirió con entusiasmo a la campaña *Alas para Chile*, la que culminó con una colecta nacional realizada el 20 de agosto de 1941 en homenaje al natalicio de Bernardo O'Higgins y animada por el propio presidente Pedro Aguirre Cerda, que tuvo el propósito de reunir fondos para fomentar la aviación civil y formar pilotos para la Reserva Aérea del país.

Así mismo, un grupo cercano a los cuarenta entusiastas, incluida doña Ethel Quinteros Urra, la única mujer, se reunió el día seis de octubre en la biblioteca del Hotel Pacífico, con el propósito de fundar el club y eligiendo de inmediato su primer Directorio, el que quedó conformado por los señores Gonzalo Castro D., Presidente; Guillermo Quinteros T., Vicepresidente; Osvaldo Barrientos A., Secretario; Julio Muñoz L., Prosecretario; Jorge Idro M., Tesorero; Gabriel Alalquiaga F., Protesorero; Arnold Tossi G., Consejero; en tanto que el teniente Horacio Díaz de la Fuerza Aérea de Chile, fue designado delegado ante la Dirección de Aeronáutica.

7/10/1943: Se da inicio al Servicio de Auxiliares a Bordo en Chile, siendo la señorita Dora Magdalena María Koeppen Maisan, la primera en ocupar ese cargo como tripulante del avión Lan-Chile, modelo Lodestar de itinerario que al mando del Comandante Alfonso Cuadrado hizo la ruta Santiago-Antofagasta.

"Mucki" como cariñosamente le denominaban sus camaradas del Club Aéreo de Chile, había efectuado además su curso de piloto, obteniendo su brevet en febrero de 1940 en el Club Aéreo de Temuco (segundo más antiguo del país, fundado en 1929).

La Federación Aérea de Chile recuerda su nombre con el Premio "**Orden al Mérito Dora Koeppen Maisan**" que es otorgado anualmente a destacadas pilotos femeninos.

8/10/1913: Cosme Renella Barbatto, se convierte en el primer piloto ecuatoriano en volar un avión sobre cielos del Ecuador, ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

Nacido en Secondigliano, Nápoles, Italia, el 15 de febrero de 1890, fue traído de un año de edad a Guayaquil por sus padres, Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido entusiasmados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial Poco después nacieron aquí en Guayaquil sus hermanas Fortuna y Josefina.

En 1912 ingresa al Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil, el que le financiará un viaje a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítalo parlante.

El alumno de piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co. que usaban aviones Neuport, donde se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

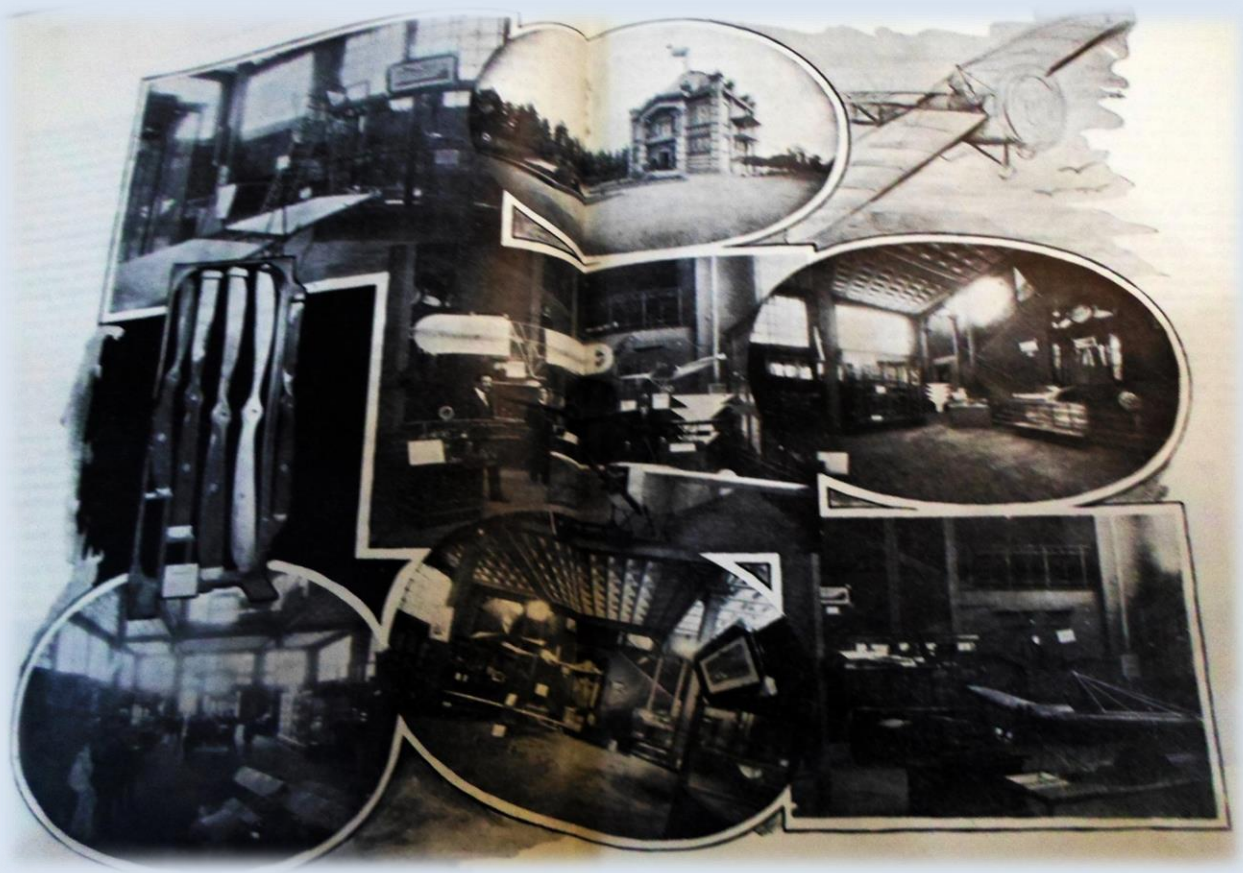
Con el apoyo de su Club en Ecuador, adquiere un avión Dalmistro de 50 hp. bautizado "Patria No.1" con el cual se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil.

Cosme Rennella, un hombre optimista y alegre, siguió dedicado a su oficio de piloto hasta los últimos años de su vida y contribuyó enormemente al desarrollo de la aviación militar y comercial en Ecuador, a veces comisionado como piloto militar e instructor, otras tantas como piloto comercial y postal, considerado el decano de los pilotos ecuatorianos disfrutó del respeto de sus compatriotas y camaradas de armas, fue ascendido al rango de Teniente Coronel de Aviación el 25 de diciembre de 1936.

8/10/1929: Cubana de Aviación fue fundada en La Habana. Cuando en América sólo existían 8 aerolíneas y en el resto del mundo 21 empresas. Comenzó como Compañía Cubana Nacional de Aviación Curtiss. En 1932 al ser comprada por Pan Am, se deja fuera la palabra Curtiss. En 1959, con la llegada de la Revolución Cubana es nacionalizada y su nombre oficial es cambiado a Empresa Consolidada Cubana de Aviación. Actualmente Cubana de Aviación S.A, es la línea aérea de bandera en Cuba y se dedica al transporte de pasajeros, carga, correo y vuelos chárter.

9/10/1913: El Aeroclub de Chile, organiza en el hermoso Pabellón de Industrias ubicado en el recinto de la Quinta Normal, la Primera Exposición en Sudamérica de Aeroplanos fabricados en el país.

A la importante jornada iniciada a las 16 horas de ese día, acude el Presidente de la República S.E señor Ramón Barros junto a algunos de sus Ministros de Estado y altas personalidades. Antes de darse por terminado el acto, se iniciaron algunas "volaciones" realizadas por el piloto señor Clodomiro Figueroa.



9/10/1948: Se crea la *"Posta Aérea Sanitaria de Osorno*", servida admirablemente por los pilotos del Club Aéreo de Osorno. Ofrece el servicio con un avión ambulancia Beechcraft "Bonanza" adquirido con fondos del club. Algunos de sus primeros pilotos fueron Eduardo Burnier y Carlos Buschmann.

9/10/1980: Mediante el Decreto Ley Nº 17.691, se crea el Ministerio de Aeronáutica de Bolivia, entidad que por años aglutinó las actividades aeronáuticas de este país hasta ser suprimido en 1990.

11/10/1932: Se nombra alumno extranjero de la Escuela de Aviación al Guardiamarina de 2da. Clase, Ingeniero ecuatoriano, señor Nicolás López Valdivieso. El oficial que por Decreto Supremo Nº1195 del 31 de agosto de 1932 pasó de la Armada a disposición de la Fuerza Aérea, prestará sus servicios como alumno del Curso de Pilotaje.

11/10/1963: Nacimiento del Servicio Aero Fotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (S.A.F.).

Este importante organismo es creado por Ley N°15.284, cuyo principal objetivo es satisfacer las necesidades de aerofotogrametría y técnicas afines, e instruir al personal de la Fuerza Aérea de Chile en estas materias. Su primer Director, fue el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Juan Soler Manfredini.

11/10/1995: Creación de la Vº Brigada Aérea en Antofagasta. Dentro de una modificación al organigrama institucional, la 1° Brigada Aérea es trasladada desde Antofagasta (BA Cerro Moreno) a Iquique (B.A. Chucumata), y Cerro Moreno pasa a ser asentamiento de esta nueva Vº Brigada Aérea, que agrupa como unidades de vuelo, a los Grupos de Aviación N°7 y 8, además de unidades logísticas, electrónicas y Antiaéreas. Su primer comandante fue el General de Brigada Aérea (A), señor Ettore Rossi Zerega.

12/10/1920: A bordo del vapor Santa Teresa, llega a Valparaíso la Misión Aérea del Mayor R.A.F, señor Frank P. Scott, ex instructor del Central Flying School de Gosport en Inglaterra. Le acompañaban como instructores ayudantes, el Mayor, señor Charles Pickthorn y el Capitán señor Osvaldo Manning, destacados pilotos de la Real Fuerza Aérea Británica y especialistas en mecánica.

12/10/1923: Durante la presidencia de Bolivia, del Dr. Bautista Saavedra Mallea, se funda oficialmente la Escuela de Aviación Boliviana, creada por el Decreto Supremo del 7 de septiembre del mismo año.

12/10/1935: Creación del Club Aéreo de Valparaíso y Viña del Mar. Su nombre fue originalmente "Club Aéreo de Aconcagua" y comenzó a operar en El Belloto, donde se construyó una pista. Posteriormente, el terreno fue adquirido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual dotándolo de la infraestructura necesaria lo convirtió en el Aeródromo El Belloto, el cual operó bajo esta denominación hasta algunos años atrás. Con el tiempo, el Club cambió su nombre a "Club Aéreo Valparaíso y Viña del Mar". En el año 1961, el Club adquirió el terreno donde está actualmente ubicado el Aeródromo de Rodelillo en Viña del Mar, trasladándose a él en el año 1964. Importante resulta destacar que esta pista, fue el primer y único aeródromo civil que tuvieron y siguen teniendo hasta hoy las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

12/10/2005: En Paris (Francia), la FAI (Federación Aeronáutica International) otorga el Diploma Paul Tissandier a la señora Madeleine Dupont en reconocimiento a los destacados servicios prestados a la aeronáutica y los deportes aéreos.

13/10/1966: Formación del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, elemento logístico que agrupa todas las actividades de mantenimiento de línea realizadas al material de ala fija y rotatoria de la Armada de Chile.

13/10/1968: Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°35 de la Fuerza Aérea de Chile. Asentada en Puerto Montt, (IIIª Brigada Aérea), esta unidad fue creada inicialmente bajo la denominación de Departamento de Comunicaciones y Electrónica que funcionaba en la Base Aérea de La Chamiza, y que años más tarde, el 6 de junio de 1986 adoptara su actual nombre.

14/10/1895: Nace el Capitán de Ingenieros Mariano Barberán y Tros De Ilarduya, director de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y héroe de la Guerra de Marruecos, habiendo adquirido un

reconocido prestigio como navegante en la preparación del vuelo del Plus Ultra, concibió la idea de realizar un vuelo sin escalas desde España a las Antillas.

14/10/1946: Un Douglas DC-4 de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), dio inicio a los vuelos comerciales itinerantes entre Buenos Aires y Santiago y al día siguiente un Douglas DC-3 de la Línea Aérea Nacional de Chile, los estableció entre Santiago y Buenos Aires.

14/10/1975: Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°31, en Antofagasta, Chile. Denominado originalmente como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°31. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) señor Fernando Gómez Astudillo.

15/10/1954: Se celebra por primera vez el Día del Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea de Chile, tras ser creado por O.C.J N°97 del 22 de marzo de 1954.

16/10/1928: Con esta fecha se dispuso que el aeródromo de Iquique se denominara "Los Cóndores". Su característico primer hangar metálico, de 100 metros de largo por 30 metros de ancho llevó pintado el nombre del Aeródromo y de la ciudad de origen, fue construido por la firma Curtiss Aeroplane Export Corp. y entregado para el servicio en enero de 1930.

16/10/1936: Como justo homenaje y reconocimiento a su aporte a la aviación, se denominarán "Santos-Dumont", "Bartolomé de Guzmán" y "Augusto Severo" los aeropuertos brasileros situados en Punta de Calabouço, en Santa Cruz y en Recife respectivamente.

16/10/1939: Se crea la Escuela de Especialidades *"Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas"* de la Fuerza Aérea de Chile.

Ante la creciente complejidad de los aviones y sistemas que incorporaba la Fuerza Aérea, fue necesario reestructurar y ampliar el campo de acción de la existente *"Escuela de Mecánicos",* creada en 1935, pasando a ser *"Escuela de Especialidades Mecánicas",* creada por Decreto Supremo Seco l. N° 666, de 16 de octubre de 1939.

Tiene por objetivo formar los especialistas del cuadro permanente que requiere la Institución para el cumplimiento de su misión. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (I) señor Gustavo Herrera Ponce de León.

Escarapela usada por los alumnos de la Escuela de Especialidades

16/10/1946: Se dicta en esta fecha el Decreto Supremo N°701, creando la Federación de Clubes Aéreos de Chile, más tarde conocida como Federación Aérea de Chile (FEDACH).

16/10/1956: Es creado el ya desaparecido Club Aéreo de Panimávida.

17/10/1908: Hace 110 años en Buenos Aires, se eleva el globo "Pampero", llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente, pero en horas de la

noche el viento lo arrastró hacia el rio, de donde nunca más volvieron sus intrépidos tripulantes, quienes se convirtieron en los primeros mártires de la naciente aeronáutica argentina.

17/10/1916: Se cumple el primer centenario del trágico accidente en Buenos Aires, que le costara la vida al piloto pionero y acróbata de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi, quien durante un vuelo de prueba, verificaba las reparaciones hechas a su avión tras el incidente aéreo sufrido en los Estados Unidos. El muy apreciado aviador cae con las alas de su avión tronchadas, ante su joven esposa y un público desbordante que observaba su ya legendaria temeridad.

17/10/1921: Concluye el armado del primer bote volador de la entonces "Estación de Hidroaviones" de la Marina de Chile, en la caleta de Las Torpederas, en Valparaíso. Con la asistencia del Director General de la Institución, Almirante Muñoz Hurtado acompañado de su señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado se procedió a romper en la proa del bote Felixtowe F2A una botella de Champagne bautizándolo como "Guardia Marina Zañartu". En la ceremonia estuvo presente el Capellán de la Armada, Presbítero don Ángel Custodio Concha quien bendijo la embarcación y a sus tripulantes.

Bautizado en recuerdo del valeroso joven piloto, Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, fallecido trágicamente en mayo de 1921.

El bote volador tenía capacidad para ocho personas, tenía dos motores y fue una de las naves más grandes que operó en Chile por esos años, efectuando destacados vuelos.

El Director General de la Armada, acompañado de su señora doña Teresa Arlegui quien fue la Madrina de este bote volador.

17/10/1967: Creación del Club Aéreo de Laja, ubicado en la Provincia de Biobío de la VIII Región de Chile.

18/10/1913: Primer oficial mártir de la Marina chilena, víctima de la aviación.

Durante el desarrollo de las pruebas para optar al Título de Piloto Aviador por algunos integrantes del cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque (Santiago), ocurre un trágico accidente, falleciendo el alumno aviador, Teniente 2º señor Pedro Nolasco Luco Cristie.

18/10/1951: Se crea el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil de Colombia, adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

19/10/1913: Se elige este día para inaugurar en la localidad francesa de Saint Cloud, en París un monumento dedicado al insigne pionero brasilero de la aviación mundial, señor Alberto Santos-Dumont, en recuerdo que un 19 de octubre de 1901, utilizara por primera vez un motor de combustión interna en la aeronáutica.

Esta estatua de bronce se erige en la misma zona, en honor al primer hombre que realizó exitosamente una aventura aérea en el dirigible de su creación Nº 6, haciendo que este aparato recorriera un circuito controlado entre el Parque del Aeroclub de Francia en Saint-Cloud y la Torre Eiffel en menos de treinta minutos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la escultura fue removida de su base y aparentemente fundida. Luego de terminado el conflicto, el gobierno brasileño y la colonia brasilera residente ofrecieron a Francia una realizar una réplica de la estatua con la cual el 4 de julio 1952 se reinauguró este hermoso testimonio.

Obra del escultor francés Georges Colin, y sobre su base lleva el texto:

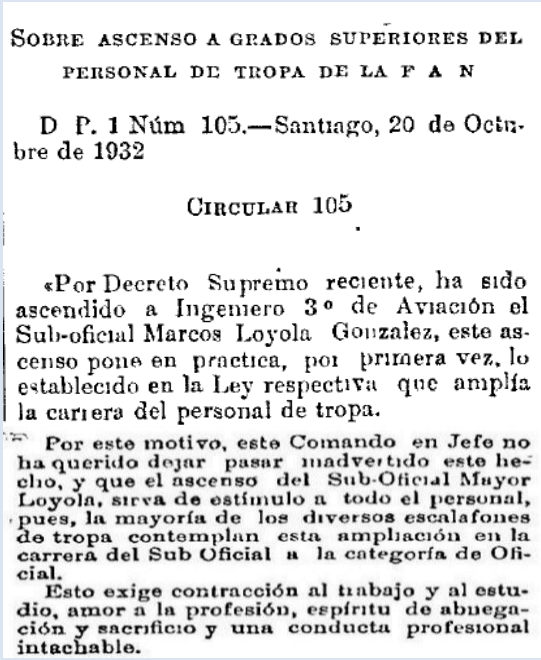
"Este monumento fue erigido por el Aero-club de France para conmemorarlas experiencias de Santos Dumont, pionero del transporte aéreo".

19/10/1927: Inicia operaciones la Pan American World Airways, con el vuelo entre Cayo Hueso, U.S.A. y la ciudad de La Habana en Cuba.

20/10/1932: Por Decreto Supremo Nº 105, de esta fecha, se asciende de grado al Sub Oficial Mayor Mecánico, Sr. Marcos Loyola González, al grado de Ingeniero 3º de Aviación, convirtiéndose así en el primer suboficial en ascender a oficial.

En la Circular 105, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo Sr. Adirio Jessen Ahumada, señala el hecho de modo sirva de estímulo a todo el personal, *"pues la mayoría de los diversos escalafones de tropa*", contemplan esta ampliación en la carrera a la categoría de Oficial.

"*Sólo se exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable*"



SOBRE ASCENSO A GRADOS SUPERIORES DEL PERSONAL DE TROPA DE LA F A N

D P. 1 Núm 105.—Santiago, 20 de Octubre de 1932

CIRCULAR 105

«Por Decreto Supremo reciente, ha sido ascendido a Ingeniero 3º de Aviación el Sub-oficial Marcos Loyola Gonzalez, este ascenso pone en practica, por primera vez, lo establecido en la Ley respectiva que amplía la carrera del personal de tropa.

Por este motivo, este Comando en Jefe no ha querido dejar pasar inadvertido este hecho, y que el ascenso del Sub-Oficial Mayor Loyola, sirva de estímulo a todo el personal, pues, la mayoría de los diversos escalafones de tropa contemplan esta ampliación en la carrera del Sub Oficial a la categoría de Oficial.

Esto exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable.

Finaliza el texto de la circular: "*Este Comando en Jefe se complace comentar este merecido ascenso, y espera y desea, poder premiar en igual forma el esfuerzo profesional de cualesquier miembro del personal de tropa de la Fuerza Aérea Nacional".* Se dio orden de difundir la nota en la Orden del Día, para que llegara a conocimiento de todo el personal.

21/10/1944: Se crea la actual División de Bienestar Social de la Fuerza Aérea de Chile, bajo la denominación de Departamento de Bienestar, debe su origen a iniciativa del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, siendo su primer jefe el Comandante de Grupo (T) Sr. Luis Bravo Jofré.

Su misión es la de proporcionar al personal institucional asistencia social, jurídica, educacional, económica, religiosa, etc.

El actual Jefe de esta importante División de la Fach, es el distinguido General de Brigada Aérea (A), señor Miguel Margirot Fajardo.

22/10/1929: Creación del Club Aéreo de Temuco. Su primer Directorio provisorio lo conformaron el Capitán de Ejército, señor Osvaldo Acuña, como Presidente y el Teniente de Ejército, señor Guillermo Rodríguez, como su Secretario.

22/10/1944: Se funda el Club Aéreo de Parral. En la época de su creación, esta organización estuvo equipado con material aéreo Aeronca y Fairchild, común a los clubes aéreos civiles de la época. Tras un largo receso, este Club se reactivó en 1999.

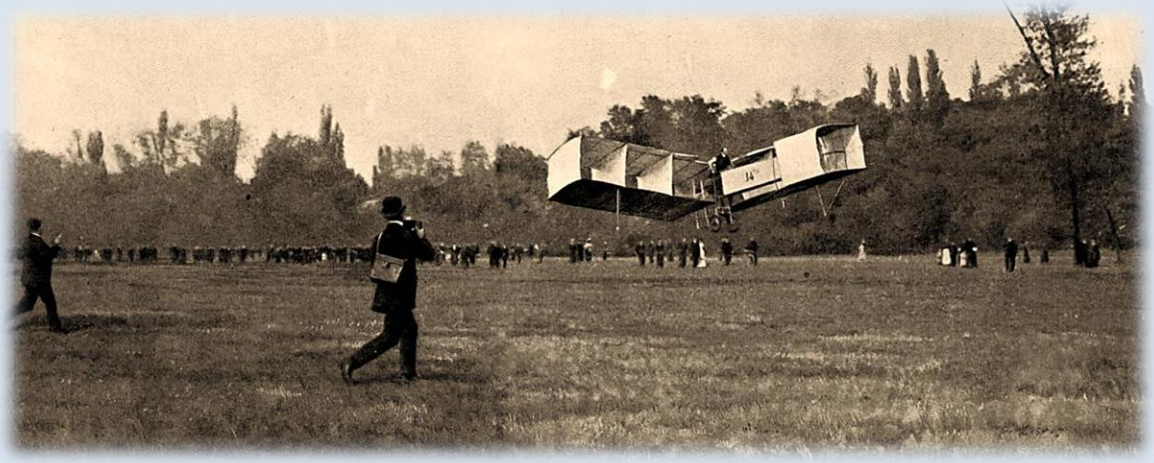
22/10/1946: Mediante la Resolución Ejecutiva Número 22, se autoriza a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia –AVIANCA-, para prestar Servicios de Aeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil en el país, hasta cuando el gobierno asuma directamente la prestación de sus servicios. Esta resolución sienta las bases de los actuales Servicios de Tránsito Aéreo y Comunicaciones Aeronáuticas en este país.

23/10/1906: El célebre brasileño Alberto Santos Dumont, con un pequeño aeroplano de su invención bautizado como "14-bis", realiza un vuelo de unos 70 metros a algo menos de 2 metros de altitud sobre el campo de Bagatelle en París. Esta hazaña aeronáutica marca el primer vuelo de un avión que despega por sus propios medios, diferenciándose del famoso "Wright Flyer" de los Hermanos Wilbur y Orville Wright, el cual para despegar era catapultado al aire.

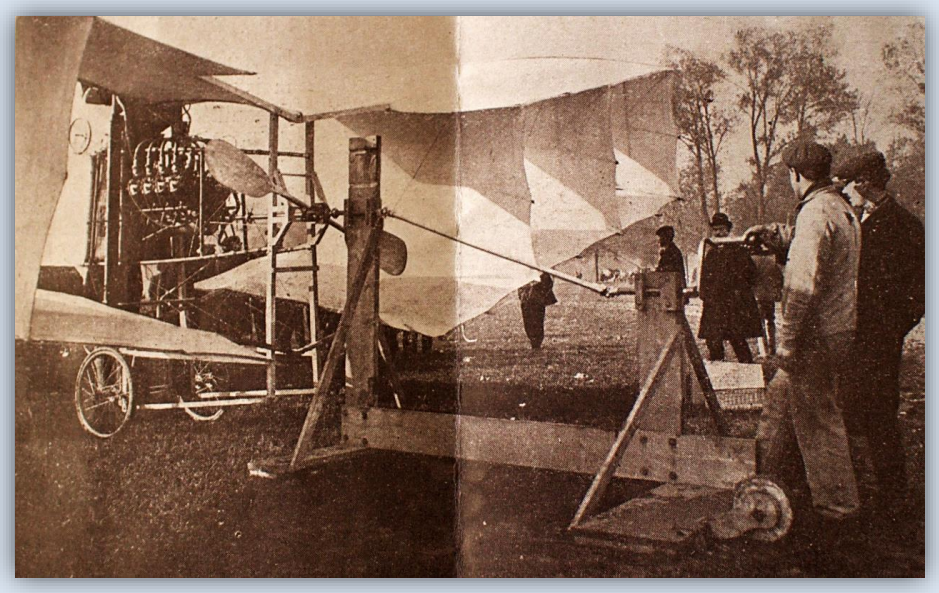
"Santos Dumont, verdadero e inquieto "Sportsman", quiso, con notable clarividencia, cambiar su orientación aeronáutica y se dedicó con éxito a la conquista del aire por medio de aparatos más pesados que ese elemento. Aportó a tal fin su envidiable experiencia, y en julio de 1906 logró "despegar", por primera vez en Europa, en uno de esos vehículos. Efectuó un breve salto de unos

cuantos metros, al término del cual resultó averiado el tren de aterrizaje, lo que le impidió reanudar sus ensayos hasta el 23 de octubre, fecha consagrada en el Brasil como Día de la Aviación".

La prueba antes referida, que relata este extracto de texto superior, fue presenciada por representantes del Aero Club de Francia, quienes sin duda informaron a la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), que fuera fundada poco tiempo antes, el **14 de octubre de 1905**.



Fotografía del trascendental momento en la historia de la navegación aérea mundial.
(Fuente L'Illustration, 23 de octubre de 1906)



Antes de la partida. El motor se pone en marcha con la ayuda de una manivela instalada sobre un aparato independiente del aeroplano con la cual se evitan eventuales accidentes.

23/10/1943: Por medio de un decreto, el presidente mexicano, señor Manuel Ávila Camacho instituye que en el día 23 de octubre de cada año, se conmemorará el "Día Nacional de la Aviación Mexicana".

24/10/2007: Es creada "Boliviana de Aviación"(BoA), mediante el Decreto Supremo Nº 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio

de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Cuenta con estatutos aprobados mediante Decreto Supremo Nº 29482 de 19 de marzo de 2008. Comenzó sus operaciones en marzo de 2009.

25/10/1921: A contar de esta fecha, por Decreto N°3101, se suprimió la Inspectoría General de Aviación, la que había sido establecida por D.S. N°1669, del 15 de julio de 1920. En su lugar, se crearía la Dirección de Aeronáutica Militar, que comienza a figurar en noviembre de 1921, cuando por Decreto G. 5 N° 3186 del 4 de noviembre se aprueba un Nuevo Reglamento Orgánico de los Servicios Aéreos del Ejército.

El primer Director de Aeronáutica Militar chilena fue el General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

Luis Contreras Sotomayor

26/10/1917: Tras su condición de neutralidad declarada en 1914, Brasil declara la guerra al Imperio Alemán. Esta nación fue el único país de América del Sur en participar efectivamente en este conflicto más allá de una declaración formal.

27/10/1940: Fallece en un lamentable accidente aéreo, el pionero aeronáutico francés avecindado en Chile, don César Copetta Brosio, quien fuera el autor del primer vuelo en aeroplano en Chile, en 1910.

Foto izquierda: ***Sobrio y sencillo, simbolizando así la personalidad de don César Copetta, aparece a la entrada del antiguo aeropuerto Los Cerrillos, el monolito que indicara el lugar de su trágico accidente en 1940 (Inaugurado el 6 de diciembre de 1942)***

Foto derecha: ***Dos grandes de la Aviación Nacional. Señores Arturo Merino Benítez junto a don César Copetta Brosio***

28/10/1915: Récord sudamericano de altura con pasajero. El piloto chileno, señor David Fuentes, llevando como pasajero al deportista Federico Helfmann bate el récord sudamericano de altura con pasajero en el Sporting Club de Viña del Mar, alcanzó una altura de 3.200 mts. en un avión Blériot XI "Tándem".

28/10/1987: Creación del Grupo de Comunicación y Detección N°32 de la Fuerza Aérea de Chile, en Santiago. Inicialmente denominado Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°32. Su primer jefe fue el Comandante de Escuadrilla (DA), señor Jorge Dumont Baeza.

29/10/1921: Fallece trágicamente el aviador paraguayo, teniente Barbero

le está dispuesto a liquidar la cuestión del Pacífico.

ACCIDENTE DE AVIACION

BUENOS AIRES, 29. — En la mañana de hoy, haciendo volaciones en un Avro de 110 HP., en el Aeródromo del Palomar, el teniente Barbero cayó con su aparato al suelo, falleciendo a consecuencia del accidente.

El teniente Barbero era alumno paraguayo y debía regresar en breve a su patria. El aparato se volcó a una altura de ochenta metros, lo que no le permitió planear.

MOVIMIENTO SUBVERSIVO EN

29/10/1990: Se recepciona en Francia el primer helicóptero Super Puma para la Armada de Chile, destinándose al entrenamiento de pilotos y misiones de transporte y rescate. Los siguientes aparatos de este fabricante recibidos corresponden al modelo Cougar, equipados para misiones AS.

Helicóptero Super Puma de la Armada de Chile

30/10/1944: Se realiza el sobre vuelo de un hidroavión sobre la bahía y ciudad de Valparaíso. El aparato de dotación del acorazado O'Higgins que piloteado por el teniente Manuel Francke Mariotti, rompió un record de altura al alcanzar los 11.000 pies, no superado para este tipo de naves en Sudamérica.

VALPARAISO, jueves 30 de octubre de 1919

UN HIDROAVION VUELA EN LA MAÑANA DE HOY SOBRE LA BAHIA

La máquina pertenece a la dotación del "O'Higgins". — Se eleva desde la superficie del mar.—El descenso.—Por sus propias máquinas se traslada flotando hasta el costado del buque

30/10/1944: Fundación del Club Aéreo de Angol. Ubicado en la capital de la Provincia de Malleco en la Región de la Araucanía de Chile.

31/10/1929: El aviador de la Compagnie Générale Aéropostale y reconocido escritor francés, señor Antoine de Saint Exupéry lleva el primer correo aéreo patagónico.

LA CENTENARIA RESERVA AÉREA CHILENA

RESERVA MILITAR EN CHILE

La Historia de la Reserva Militar en Chile, tiene su origen en el mismo crisol de la nación, cuando a mediados del S. XVI comenzaron a fusionarse las huestes ibéricas con los habitantes nativos del territorio, lo que a la larga dio origen al pueblo chileno. En este contexto se debe recordar, que los conquistadores españoles que llegaron con don Diego de Almagro y don Pedro Valdivia, eran en su mayoría hombres sin formación militar, que se convirtieron en soldados al arribar a América. Un caso similar sucedió con los pueblos originarios, en particular con los araucanos o mapuches, quienes debieron dejar sus tierras y animales, para enfrentar la amenaza del invasor.[3]

Con el paso del tiempo, casi al finalizar el periodo colonial, gracias a la implementación del *"Reglamento para las milicias de Infantería y Caballería en la isla de Cuba"*,[4] establecido en 1769, se reformaron en toda Hispanoamérica incluida la Capitanía General de Chile las unidades milicianas. Estos cuerpos estaban integrados por súbditos civiles que recibían instrucción militar los fines de semana, los cuales tenían por misión apoyar a las tropas veteranas, que para el caso de Chile, eran los soldados profesionales del tercio de Arauco. Por esta razón se puede afirmar, que los milicianos del pasado, también son antecesores de los actuales reservistas.

Luego, durante el periodo de la Independencia, que acaeció en las primeras décadas del S. XIX, gran parte de las tropas que integraron los ejércitos tanto patriotas como realistas, fueron milicianos. En este sentido digno es de mencionar, que a este grupo perteneció el más ilustre de los héroes de la emancipación nacional, quien es considerado el padre de la Patria, don Bernardo O'Higgins Riquelme.

El prócer, al enterarse del desembarco del Brigadier Antonio Pareja en la desembocadura del río Lenga, bahía de San Vicente, el 26 y 27 de marzo de 1813[5], dejó de lado el trabajo en su hacienda de "Las Canteras" y por cuenta propia formó una unidad combate, el Regimiento de Caballería Nº 2 de Laja, integrado por sus inquilinos, peones y vecinos, e inició una nueva etapa en su vida, al adoptar la carrera militar a los 34 años de edad.[6]

El General O´Higgins en su trayectoria, no se caracterizó por ser un genio militar como Napoleón, sino que él se destacó por su valor a toda prueba, ya que siempre se lo vio al frente, dirigiendo a sus soldados en las posiciones de mayor riesgo, como cuando fue herido en la pierna mientras reagrupaba a sus hombres y se lanzaba a la carga en el combate de El Roble, convirtiendo una derrota segura en victoria, pronunciando su célebre frase: *"Muchachos a mí, o vivir con honor, o morir con gloria, el que sea*

---

[3] Barros Arana, Diego, *"Historia General de Chile"*, Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile, Segunda Edición, 2000.

[4] Ossa, José Luis, *"La reconstrucción del Ejército de Chile en una era reformista (1762-1810)"* Revista Economía y Política, Santiago de Chile, Volumen III, N°1, pp. 103-131.

[5] De la Sotta, Rafael, *"Carta del Gobernador de Talcahuano don Rafael De la Sotta, sobre el desembarco de Pareja"*, Colección de Historiadores y de Documentos relativos a la Independencia de Chile, Imprenta Cervantes, Santiago de Chile, 1900, Tomo II, p. 273 y 274.

[6] Bernardo O'Higgins Riquelme había nacido en la ciudad de Chillán, el 20 de agosto de 1778.

valiente que me siga".[7] Posteriormente, se lo vería a la cabeza de sus soldados, dirigiendo la carga que rompería el sitio de Rancagua. En la patria nueva, gracias a su ímpetu se logró la victoria de Chacabuco, que despojó a los realistas del poder en nuestro país. En Cancha Rayada, fue herido gravemente en el brazo, hasta se lo dio por muerto, pero esto no fue impedimento para que días más tarde, a pesar de la fiebre y la anemia que lo aquejaban, se presentara en los llanos de Maipú el 5 de abril de 1818.

Años más tarde, durante la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, surgió el personaje que simboliza con mayor fuerza a los reservistas de las Fuerzas Armadas de Chile, "el Roto Chileno", quienes a pesar de ser civiles, cuando sintieron a la patria amenazada, dejaron de lado el azadón y la pala y acudieron prestamente a los cuarteles, dispuestos a regar con su sangre tierras extrañas. Estos hombres y mujeres, vieron coronados sus esfuerzos en la batalla de Yungay el 20 de enero de 1839, victoria que aún hoy se recuerda con fuerza en los cuarteles militares, gracias a su himno.

Como prueba de que las mujeres reservistas también estaban presentes desde esos años en la Historia Militar, está el caso de la Sargento Candelaria Pérez, quien al estallar el conflicto era civil y se encontraba establecida en el puerto del Callao en el Perú. Sin embargo, al arribar las tropas chilenas a aquellas tierras, rápidamente dejó de lado el trabajo en su fonda "La Chilena" y se enlistó como cantinera en el Batallón "Carampangue", destacándose por su valor y participando fusil en mano, en la toma del cerro Pan de Azúcar, en las primeras acciones de la decisiva batalla de Yungay.[8]

En el último conflicto bélico internacional que vivió Chile hace más de 140 años, nuevamente acudieron a los cuarteles miles de reservistas, bajo el nombre ahora de Guardias Nacionales. En cada pueblo o ciudad del país se conformaron unidades militares llamados batallones movilizados, quienes se peleaban por el honor de acudir al norte a defender a la patria. En este sentido, no se puede omitir que más del 90 por ciento de los soldados que pelearon y murieron en aquella guerra fueron reservistas, ya que, al iniciarse el conflicto en febrero de 1879, el Ejército de Chile contaba con sólo 2.200 hombres, pero en el transcurso de la guerra *"unos 70.000 chilenos sirvieron en algún momento bajo bandera"*.[9]

Dentro de los héroes de esta guerra, se ha destacado a otro gran reservista de la Historia Militar chilena, el Capitán Ignacio Carrera Pinto, nieto del otrora prócer de la Independencia, el General José Miguel Carrera. Al estallar el conflicto en el norte, él poseía 31 años y se dedicaba a arrear ganado desde Argentina a Chile. Sin embargo, inmediatamente y a pesar de su apellido y su abolengo familiar, se enlistó como soldado voluntario en el Regimiento Cívico Movilizado de Infantería "Esmeralda", que luego pasaría a la historia como el "7º de Línea". Por sus cualidades, rápidamente ascendió a Sargento 2º y en la campaña a Lima, ya era Subteniente. Luego, fue redestinado a la unidad con la cual se cubrió de gloria, el Batallón de Infantería Nº 6 "Chacabuco".

Asimismo, tras la toma de Lima, él volvió a Santiago con el grado de Teniente, pero su destino de héroe le tenía preparada otra suerte, así que volvió al Perú a participar en la campaña conocida como de la Sierra o de la Breña. Dentro de este contexto, él asumió el mando de la 4ª compañía del "Chacabuco" y se le ordenó cubrir la guarnición del pueblo peruano de La Concepción.

---

[7] Barros Arana, Diego, *"Historia Jeneral de Chile"*, Rafael Jover Editor, Santiago de Chile, 1888, Tomo IX, p. 188.

[8] Silva, Ignacio, *"La Sargento Candelaria Pérez, recuerdos de la campaña de 1838 contra la confederación Perú-Boliviana",* Imprenta Cervantes, Santiago de Chile, p. 41.

[9] Arancibia, P., Balart, F., Brahm, E., San Francisco, A, *"El Ejército de los Chilenos 1540-1920",* Editorial Biblioteca Americana, Santiago de Chile, 2007, p. 183.

Corrían las 14:30 horas del día 9 de julio de 1882, cuando el pueblo fue atacado por fuerzas enemigas superiores en número. Ante semejante adversidad, el Teniente Carrera junto a sus soldados no dudaron en hacer carne y sangre, el juramento que años atrás habían realizado ante el pabellón patrio y cayeron combatiendo uno a uno los heroicos chacabucanos, hasta el último hombre a la mañana del día siguiente, sin rendirse jamás. En esta misma línea se puede agregar, que el ascenso de Ignacio Carrera Pinto a Capitán, ya había sido cursado, pero él no alcanzó a vivir lo suficiente para recibirlo. [10]

Por otro lado, al cumplirse un año de esta hazaña, el 10 de julio de 1883, se combatió en Huamachuco la última gran batalla de la Guerra del Pacifico y fueron nuevamente los reservistas de los batallones movilizados "Concepción" y Talca", quienes vencieron al Ejército peruano del General Andrés Avelino Cáceres, conocido como el "Brujo de los Andes", sellando definitivamente el triunfo de las armas chilenas en el conflicto.[11]

Al finalizar la Guerra del Pacífico, el alto mando del Ejército, junto a las autoridades políticas de la época, vislumbraron que pese al triunfo, la Institución debía ser modernizada. Es así como en septiembre de 1885, se contrató al Capitán del Ejército Imperial Alemán, Emilio Körner Henze, para modernizar al Ejército chileno.

Los frutos inmediatos de esta transformación, se vieron en la trágica Guerra Civil de 1891, donde el Ejército Congresista, que tenía como Jefe de Estado Mayor a Körner, venció a los "Viejos Tercios" leales al Presidente Balmaceda, que seguían a la usanza francesa, el mismo usado en la Guerra del Pacifico.[12]

En este contexto de modernización general, se consideró que el Ejército de línea no podía seguir dependiendo de la extinta Guardia Nacional como reserva, sino que necesitaba una organización más moderna, es así como nació el Servicio Militar Obligatorio, por medio de la Ley Nº 1.362 llamada de *Reclutas y Reemplazos del Ejército y la Armada*, creada por el Teniente Coronel Juan de Dios Vial y promulgada el 5 de septiembre de 1900.

Es por eso que se conoce a esta fecha como el "Día del Reservista", pues desde ese entonces el Ejército, la Armada y desde 1930, también la Fuerza Aérea de Chile, heredera de ambas tradiciones, poseen no sólo al personal de línea para defender a la patria, sino que también a miles de reservistas con instrucción, provenientes de promociones anteriores del Servicio Militar, ex Cadetes, ex Alumnos o miembros de los Cursos de aspirantes a Oficiales y Clases de reserva.

Medalla otorgada por la Ilustre Municipalidad de Santiago a los integrantes del Primer Contingente de Conscriptos del Departamento de Santiago.

[10] Miranda Espinoza, Julio, *"Ignacio Carrera Pinto, El Héroe",* Departamento Comunicacional del Ejército, Santiago de Chile, 2011.
[11] Valenzuela, Raimundo, *"La Batalla de Huamachuco",* Imprenta Gutenberg, Santiago de Chile, 1885.
[12] Arancibia, *Opus Citatus*, pp. 201-268.

Cabe destacar igualmente, que dentro de este escenario de modernización bajo la influencia alemana, es que se comenzaron a enviar agregados militares a Europa, para ver de primera fuente los progresos tecnológicos de la industria bélica y de las ciencias militares. En este sentido, fueron el General Arístides Pinto Concha[13] y los comandantes Pedro Pablo Dartnell Encina[14], Mariano Navarrete Ciris[15] entre otros, quienes en los albores del S. XX., señalaron los avances de la aeronáutica y la conveniencia de implementarla en Chile.

De igual manera, bajo la misma influencia alemana, es que se comenzaron a crear en el Ejército las llamadas Escuelas de Armas, para especializar aún más a los Oficiales y Suboficiales en Infantería, Caballería y Artillería. Todo lo anterior confluyó, para que finalmente el 11 de febrero de 1913, mediante el Decreto de Guerra N° 187, pudiera crearse la Escuela Aeronáutica Militar.

DAVID FUENTES SOZA, EL PADRE DE LA RESERVA AÉREA CHILENA

Cabe señalar que el legado de David Fuentes Soza, va mucho más allá que su labor como aviador militar, pero este trabajo concentrará sus esfuerzos en lo relacionado con la Reserva Aérea. No obstante, lo anterior, para resumir sus múltiples actividades se puede mencionar que en 1912, fue compañero de vuelo del Capitán Manuel Ávalos Prado en Francia. Luego, a su regreso al país entre 1914 y 1915, rompió los récords de altitud, de vuelo nocturno y de distancia en Chile y Sudamérica. Este último año también, se convirtió en el primer Piloto Militar de Reserva de Chile.

Después, en 1916 voló junto al pionero de la aeronáutica mundial, el brasileño Alberto Santos Dumont, cuando este último visitó por primera vez el país. Este mismo año, se convirtió además en el primero en cruzar volando el Estrecho de Magallanes, al realizar un vuelo entre Punta Arenas y Porvenir en la Isla grande de Tierra del Fuego. Asimismo, fue pionero al realizar el primer correo aeropostal en Chile, efectuando un viaje entre Ancud, en la Isla de Chiloé y Puerto Montt.

En seguida en 1917, se convirtió también en piloto de globo aerostático. Posteriormente, junto con haber realizado vuelos por gran parte del país, en 1919 pasó volando con su fiel avión "Talcahuano", bajo el imponente viaducto del Malleco. Al año siguiente, dentro del contexto de la "Movilización de 1920", fue llamado al servicio activo como Teniente 2° de Reserva en la Escuela de Aviación, junto al primer curso de aspirantes a oficiales de reserva y este mismo año, además creó la primera Escuela de Aviación Civil del país, realizando instrucción aérea tanto a hombres como a mujeres.

Más tarde, prestó servicio en los inicios de la actual Policía de Investigaciones y finalmente, como reconocimiento a su gran aporte a la aviación militar, fue ascendido al grado de Capitán de Bandada (A) de la Fuerza Aérea de Chile, (equivalente a un actual Comandante de Escuadrilla (A)), grado que ostentaba cuando falleció en 1951.[16] Estas acciones y muchas más fueron las que llevó a cabo en su vida, este prócer de la aeronáutica nacional don David Fuentes Soza, quien por justicia debiera ser considerado como el **"Padre de la Reserva Aérea chilena"**.

---

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

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

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

[16] Vergara Paredes, Sandrino, *"Pionero de la Aviación Militar: Capitán de Bandada (Rva.) David Fuentes Soza"*, Cuadernos de Historia Militar Nº 7, Departamento de Historia Militar del Ejército, Santiago de Chile, 2011.

Volviendo al punto original, se puede recordar que la relación de David Fuentes con la aeronáutica militar data de 1912, cuando en Francia se encontró con un antiguo amigo de la infancia de Concepción y Talcahuano, el ahora Capitán Manuel Avalos[17].

Este último lo incentivó a realizar un curso de vuelo y es así como Fuentes, también inició sus estudios aeronáuticos en la Escuela de Aviación de Blériot en Étampes, convirtiéndose virtualmente ambos en compañeros de curso. Luego, tras un fructífero y excepcionalmente poco accidentado periodo como piloto alumno[18], el 22 de octubre de 1912 obtuvo su brevet de piloto aviador, el Nº 1078 otorgado por la Federación Internacional Aeronáutica[19].

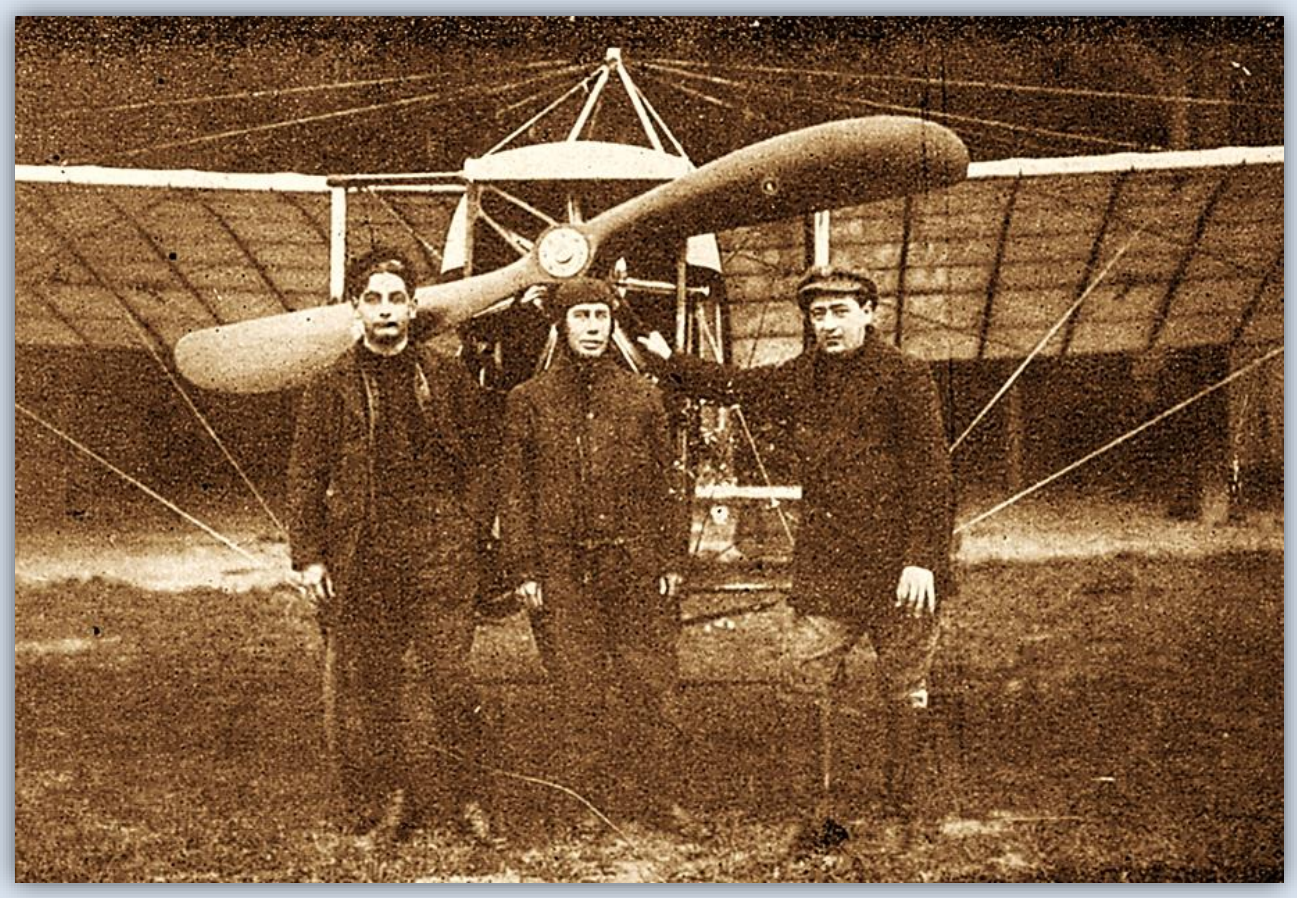


Imagen N°1
Extraída de la Revista Zig-Zag del 14 de diciembre de 1912.
En esta se puede apreciar al Capitán Ávalos a la izquierda, al centro al aviador cubano Domingo Rosillo y a David Fuentes a la derecha, cuando ambos estaban en la Escuela Blériot en Francia.

Posteriormente, David Fuentes regresó a Chile con un avión de su propiedad, modelo Blériot XI de 80 HP, al cual bautizó como "Talcahuano", en homenaje a la ciudad que lo vio nacer[20]. Cabe destacar que

[17] Flores Álvarez, Enrique, "Historia Aeronáutica de Chile", Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile, Santiago de Chile, 1950, p. 50.
[18] *Ibidem,* p. 181. Don Enrique Flores señala que los 17 francos con 50 centavos, que gastó David Fuentes por concepto de reparación y desperfectos en su instrucción aérea, fue un record nunca superado por lo exiguo.
[19] *Idem.*
[20] Extraído de la Revista Zig-Zag del 2 de mayo de 1914.

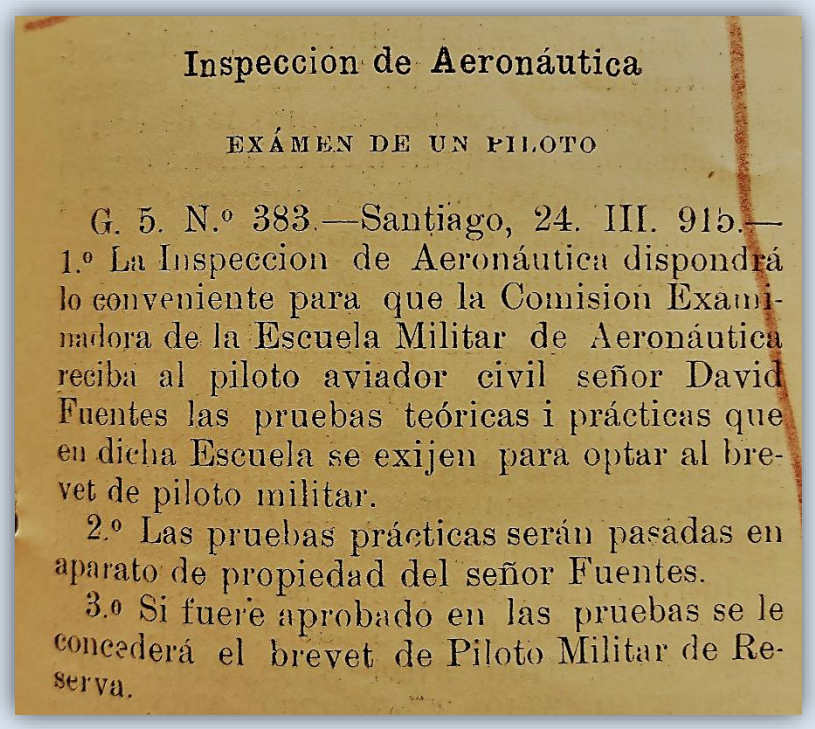
este aeroplano se convirtió en huésped frecuente de la Escuela Aeronáutica Militar, siendo su hogar el hangar viejo de la escuela (hoy inexistente)[21].

Imagen N°2
Extraída de la Revista Sucesos del 27 de noviembre de 1913.
En esta se puede apreciar al aviador David Fuentes Soza junto a su avión "Talcahuano".

Por otro lado, se puede agregar, que el año 1915 fue muy especial para el aviador. En ese tiempo David Fuentes ya era considerado un "Caballero del Aire" y era muy común encontrarlo en la Escuela Aeronáutica Militar; tanto es así, que él solicitó al mando de la aviación militar, la autorización para integrarse como alumno a la Escuela, con el objeto de obtener el brevet de piloto militar.

Felizmente, esta petición fue respondida favorablemente y por eso se puede afirmar, que en estricto rigor, el nacimiento de la reserva aérea chilena se produjo el 24 de marzo de 1915, cuando a través del Decreto Supremo G 5 Nº 383, la Inspección de Aeronáutica dirigida por el entonces Coronel Pedro Pablo Dartnell, autorizó al piloto civil don David Fuentes Soza, para integrarse a la Escuela Aeronáutica Militar y rendir las pruebas teóricas y prácticas *"para optar al brevet de piloto militar".* [22]

[21] El intercambio de notas entre David Fuentes y el Coronel Dartnell, solicitando y autorizando respectivamente, guardar el "Talcahuano" en la Escuela, se encuentra en los libros "Notas Llegadas", Escuela Militar de Aeronáutica, entrada el 02 de noviembre de 1914, p. 0413 (reverso) y "Notas Enviadas a la Inspección 1914", Escuela Militar de Aeronáutica, del 5 de noviembre de 1914, p. 0908.
[22] Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año V, N°274, del 10 de abril de 1915 p. 3201.



Inspeccion de Aeronáutica

EXÁMEN DE UN PILOTO

G. 5. N.º 383.—Santiago, 24. III. 915.—
1.º La Inspeccion de Aeronáutica dispondrá lo conveniente para que la Comision Examinadora de la Escuela Militar de Aeronáutica reciba al piloto aviador civil señor David Fuentes las pruebas teóricas i prácticas que en dicha Escuela se exijen para optar al brevet de piloto militar.
2.º Las pruebas prácticas serán pasadas en aparato de propiedad del señor Fuentes.
3.º Si fuere aprobado en las pruebas se le concederá el brevet de Piloto Militar de Reserva.

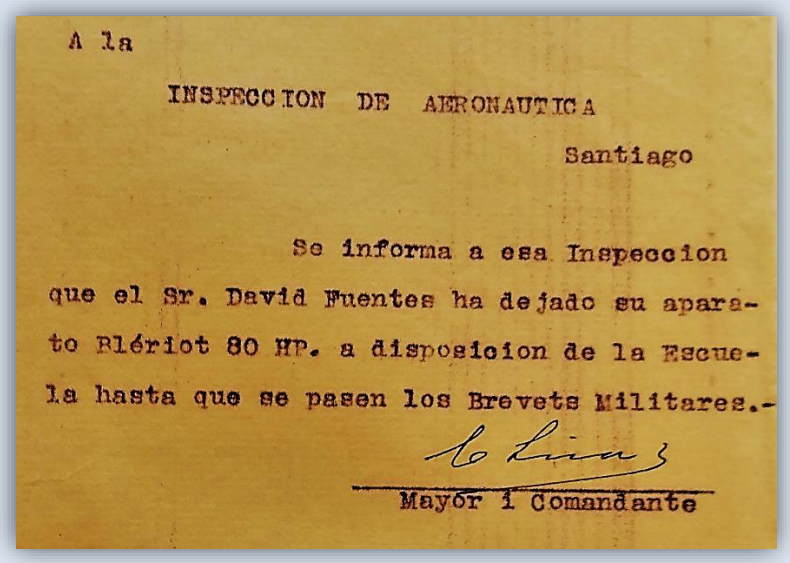
Imagen N°3
Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año V, N°274, del 10 de abril de 1915, página 3201

Dentro del contexto de aquella época, se debe recordar que en 1915 Europa y en particular Francia, lugar de donde provenía la mayoría del material aéreo, se encontraba inmersa en la I Guerra Mundial, por ende se hizo mucho más difícil para la Escuela, acceder a nuevo material y repuestos. En este complejo escenario, se hizo importante la figura de David Fuentes, quien en forma espontánea y debido sin lugar a dudas a su estrecha amistad con el Capitán Ávalos, ofreció su propio avión particular el "Talcahuano", para hacer instrucción a sus compañeros del tercer curso de pilotos aviadores que formaba la Escuela Aeronáutica Militar, con la sola recomendación en palabras de él *"De cuidarlo, pues en caso contrario no habría con que volar en Chile"*.[23]

Sobre su cercanía con la Escuela, el destacado historiador aeronáutico, Coronel de Aviación Enrique Flores Álvarez señaló:

> *"Desde el director al último soldado estimaban a Fuentes por sus prendas de carácter, su modestia y su bondad.*
> *Siempre hubo un espacio en los hangares de la Escuela para el "Talcahuano", y un candidato dispuesto a acompañar a Fuentes en sus vuelos.*
> *La hospitalidad característica de los aviadores militares se demostró con el arreglo de un alojamiento permanente para el piloto civil en el casino de oficiales".* [24]

[23] Flores, *Opus Citatus*, p.223
[24] *Idem*



A la

INSPECCION DE AERONAUTICA

Santiago

Se informa a esa Inspeccion que el Sr. David Fuentes ha dejado su aparato Blériot 80 HP. a disposicion de la Escuela hasta que se pasen los Brevets Militares.-

Mayór i Comandante

Imagen N°4
Extraído del Libro Notas enviadas a la Inspección 1915, p. 0691.

Luego, a medida que fue transcurriendo el año, se produjo una de las anécdotas más interesantes de aquel periodo, esta se dio el día 19 de septiembre de 1915 en la tradicional Parada Militar, realizada en el entonces Parque Cousiño (hoy Parque O'Higgins), pues ante la falta de aviones, la Escuela Aeronáutica Militar fue representada en el aire por sólo 3 aeronaves, el resto debió ser presentado en tierra sobre carros de tracción animal. Los aeroplanos que surcaron los cielos aquel día fueron un Deperdussin piloteado por el Sargento Luis Castro, un Blériot de la Escuela al mando del Sargento Juan Mansilla y otro Blériot particular, el "Talcahuano" bajo los comandos del Piloto de Reserva David Fuentes Soza[25].

Más adelante la última semana de noviembre y de acuerdo a lo planificado, David Fuentes junto al resto de su curso debió rendir los exámenes teóricos.

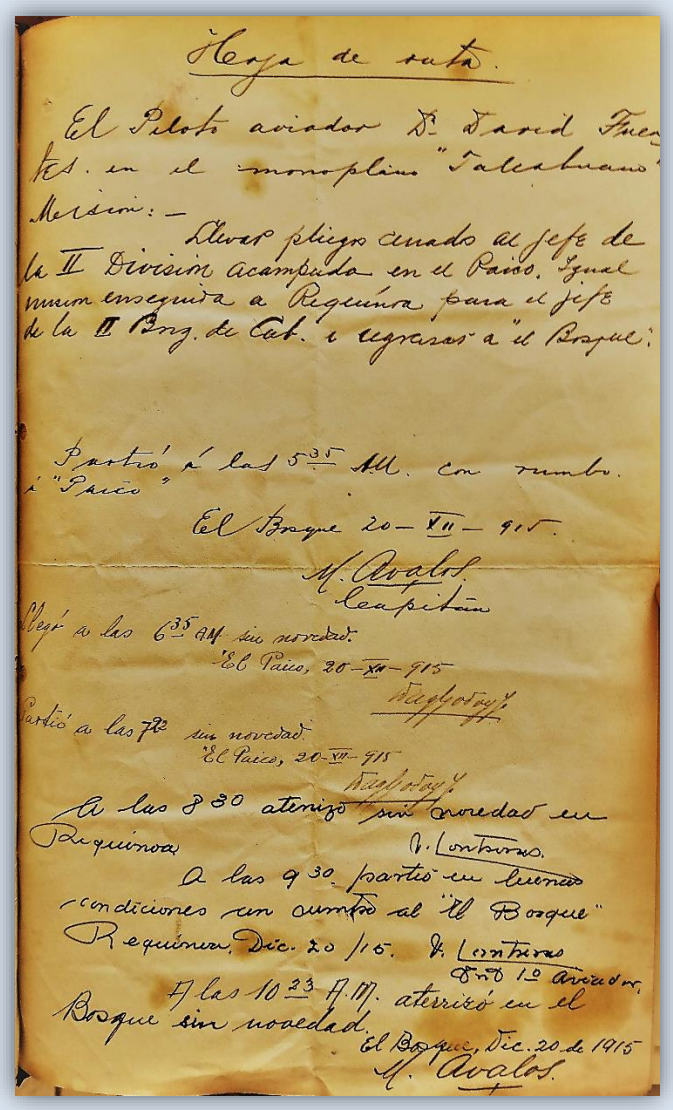
Día del Examen	Asignatura	Nota	Promedio Final
Jueves 25/11	Aeronáutica	6,33	**6,46**
Viernes 26/11	Mecánica y Motores	6	
Sábado 27/11	Topografía	6	
Lunes 29/11	Telegrafía	7	
Martes 30/11	Matemáticas	7	

Tabla N°1
De elaboración propia con las notas de los exámenes teóricos de David Fuentes[26]

Posteriormente, una vez aprobados los exámenes teóricos, David Fuentes procedió a rendir los exámenes prácticos. Cabe mencionar que a pesar de que la reglamentación militar francesa, sobre

[25] Ibidem p. 214.
[26] Extraído del Libro "Orden del Día", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica, p. 0838.
Orden del día Nº 269, del 23 de noviembre de 1915. Punto 3.
Extraído del Libro "Notas Llegadas de la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica, p. 0312.

brevets militares otorgados a los aviadores civiles, no exigía a estos últimos rendir las pruebas prácticas y los reglamentos chilenos eran copia de los franceses, David Fuentes igual efectuó las pruebas prácticas junto al resto de sus camaradas.[27] En este punto se debe precisar, que los exámenes prácticos se dividían en tres etapas. En el primero de ellos, David Fuentes debió cumplir una misión de mensajero aéreo, mediante un raid en forma triangular, el cual partió desde la Escuela hasta la localidad de Paico en las cercanías de El Monte. Luego, debió navegar desde Paico hacia Requinoa, al sur de Rancagua, para finalmente desde este último punto volver a la Escuela. La misión de mensajero aéreo militar, consistió en *"Llevar pliego cerrado al Jefe de la II División acampada en el Paico. Igual misión en seguida a Requinoa para el Jefe de la II Brig. de Cab. i regresar a "el Bosque"*. Todo aquello lo realizó sin inconvenientes entre las 5:35 a.m. y las 10:23 a.m. del 20 de diciembre de 1915.[28]


Hoja de ruta.

El Piloto aviador D. David Fuentes en el monoplano "Talcahuano" Misión: — Llevar pliego cerrado al jefe de la II División acampada en el Paico. Igual misión enseguida a Requínoa para el jefe de la II Brig. de Cab. i regresar a "el Bosque".

Partió á las 5 35 AM. con rumbo á "Paico"

El Bosque 20 — XII — 915.

M. Avalos
Capitán

Llegó a las 6 35 AM sin novedad.
El Paico, 20 — XII — 915
Negrotto

Partió a las 7 sin novedad.
El Paico, 20 — XII — 915
Negrotto

A las 8 30 aterrizó sin novedad en Requinoa
V. Contreras

A las 9 30 partió en buenas condiciones con rumbo al "El Bosque"
Requínoa, Dic. 20/15. V. Contreras
Sto 1º Ayudante

A las 10 23 A.M. aterrizó en el Bosque sin novedad.
El Bosque, Dic. 20 de 1915
M. Avalos

Imagen N°5
Documento original empleado por David Fuentes en su examen práctico
Extraído del Libro "Nº 12 Ayudantía" 1913-14-15-16-17-18, Escuela Militar de Aeronáutica, Entrada 11 de enero de 1916, sin número de página.

[27] Extraído del Libro "Notas Enviadas a la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica, p. 0695.
[28] Extraído del Libro "Nº 12 Ayudantía" 1913-14-15-16-17-18, Escuela Militar de Aeronáutica, Entrada 11 de enero de 1916, sin número de página.

El segundo ejercicio, consistió en una prueba de aterrizaje a motor detenido, se debe recordar que los aeroplanos de aquella época no tenían frenos y sólo se detenían mediante la fricción con el suelo. En esta David Fuentes debió elevar su avión "Talcahuano", hasta quedar a 500 metros sobre el "Campo Aéreo de los Espejo" (actual Base Aérea El Bosque), después, tuvo que cortar motor y aterrizar lo más cerca posible, del centro de un círculo señalizado en la cancha de aterrizaje. Esta difícil prueba también fue concluida satisfactoriamente por Fuentes, el 21 de diciembre de 1915, quedando en esta ocasión a 40 metros del centro del círculo[29].

Imagen N°6
En esta imagen aérea de la Escuela Aeronáutica Militar, se puede apreciar en la parte superior el "circulo" utilizado en las pruebas de aterrizaje.

Finalmente, en la tercera prueba David Fuentes debió hacer un viaje ida y vuelta desde la Escuela hacia Curicó, volando a una altura superior a 1000 metros, medida mediante un registro gráfico del altímetro. Cabe señalar que este examen práctico, al igual que los anteriores fue realizado sin inconvenientes por el aviador de reserva, desde las 5:20 a.m. hasta las 18:30 p.m. del 28 de diciembre de 1915[30].

[29] *Idem.*
[30] *Idem.*

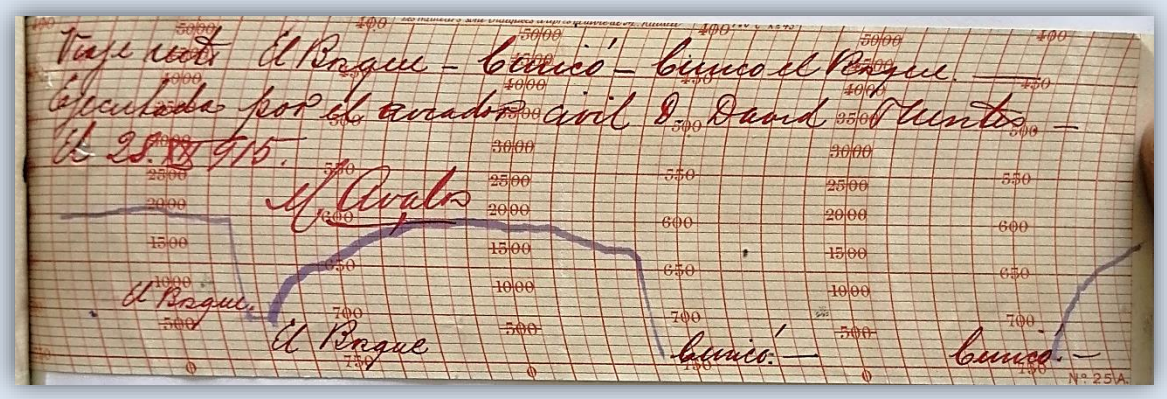
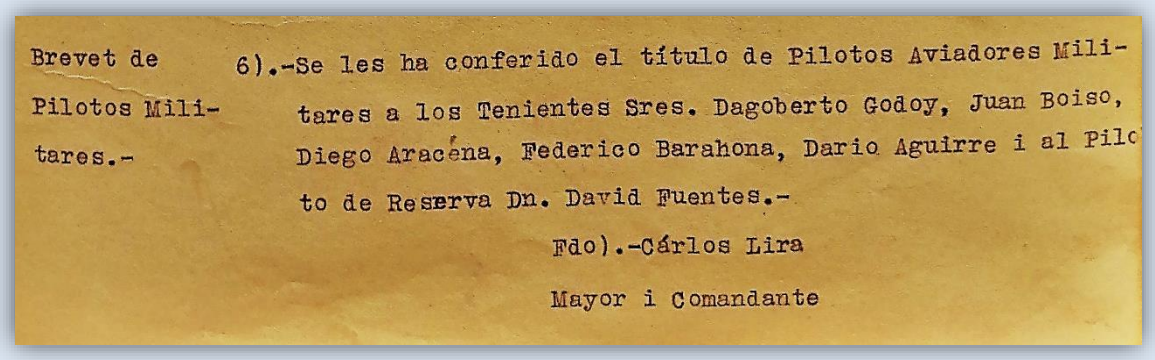


Imagen N°7
Registro del Altímetro del vuelo realizado por David Fuentes en su examen práctico
Extraído del Libro "Nº 12 Ayudantía" 1913-14-15-16-17-18, Escuela Militar de Aeronáutica,
Entrada 11 de enero de 1916, sin número de página.

Luego de haber aprobado sin inconvenientes, tanto los exámenes teóricos como prácticos, David Fuentes Soza se convirtió en el primer piloto civil que obtenía el Brevet de Piloto Militar, en este caso le correspondió el Brevet Nº13[31]. Con este hecho ratificó su condición de ser el primer piloto militar de reserva de Chile. Asimismo, cabe destacar que junto a él, también rindieron las pruebas, varios de los grandes próceres de la aviación militar chilena y uruguaya, tales como Diego Aracena, Dagoberto Godoy, Armando Cortínez Mújica, Juan Boiso Lanza, entre otros.[32]



Brevet de Pilotos Militares.-

6).-Se les ha conferido el título de Pilotos Aviadores Militares a los Tenientes Sres. Dagoberto Godoy, Juan Boiso, Diego Aracena, Federico Barahona, Dario Aguirre i al Piloto de Reserva Dn. David Fuentes.-

Fdo).-Cárlos Lira

Mayor i Comandante

Imagen N°8
Extraído de la Orden del Día de la Escuela N°22, del 27 de enero de 1916

Por otro lado se debe mencionar, que la relación de David Fuentes con la Escuela y los pilotos militares no finalizó cuando el Capitán Ávalos dejó el Instituto para integrarse a la Academia de Guerra del Ejército, ni cuando Fuentes ya tenía en su poder el brevet de piloto militar. Un documento oficial de la Escuela Aeronáutica Militar, de mayo de 1916[33], da cuenta a modo de anécdota, que estos pioneros de la aviación heroica, junto con realizar proezas para las alas de Chile, no dejaban de ser humanos y como tales, el documento citado muestra los efectos de una noche de juerga en San Bernardo, que protagonizaron varios pilotos militares, entre los cuales se encontraba el entonces Teniente Diego

[31] Flores, *Opus Citatus*, p. 222.
[32] Extraído de la Orden del Día de la Escuela N°22, del 27 de enero de 1916
[33] Extraído del Libro Nº 15, "Oficiales y Profesores, lo relacionado con ellos", Escuela de Aeronáutica, 1916, P. 0056.

Aracena Aguilar y David Fuentes Soza, que en la Escuela era conocido con el apodo del "viejo Fuentes"[34].

EL PRIMER CURSO DE ASPIRANTES A OFICIALES DE RESERVA

Antecedentes

Al iniciarse la siguiente década, se produjo la llamada "Movilización de 1920" o "Guerra de don Ladislao", crisis que se transformó en la primera acción de disuasión que afrontó la aviación militar chilena.

En aquella época se señalaron dos posibles causas a estos sucesos, la primera era disuadir un posible ataque de fuerzas peruanas y bolivianas sobre la frontera norte chilena, con el propósito de recuperar sus *"provincias cautivas"* de Tacna-Arica, Tarapacá y Antofagasta, perdidas en la Guerra del Pacífico y la segunda, era un supuesto complot liderado por el Ministro de Guerra y Marina don Ladislao Errazuriz Lazcano, para evitar la llegada a la presidencia de don Arturo Alessandri Palma, quien contaba con el apoyo popular y el respaldo de la oficialidad joven del Ejército, en especial la que prestaba servicio en la Guarnición Militar de Santiago.[35]

> Al respecto, el mismo Presidente Alessandri señaló años más tarde lo siguiente:
> *"Yo era de los que también creía esto* (un complot en contra de él)*; pero, más tarde, con muchos antecedentes a la vista, adquirí el convencimiento y la certeza en orden a que el Ministro de la Guerra precedió de absoluta buena fe para prevenir lo que él creyó sinceramente un peligro habida consideración a los informes que se le daban."*[36]

Sea como fuere que se hayan producido los hechos, lo cierto es que se enviaron tropas desde la zona central para reforzar las unidades del norte y dentro de estos desplazamientos, se incluyó a la 1ª Escuadrilla de Aviación Militar.[37]

Asimismo, otra de las medidas que se tomaron para aumentar los efectivos en caso de ser necesario, dado el difícil panorama internacional, fue organizar en distintas unidades militares, incluida la Escuela Aeronáutica Militar, cursos de aspirantes a oficiales de reserva.

Si bien es cierto que hasta 1920, nunca se habían realizado cursos de este tipo en la Escuela, si existía el precedente de David Fuentes Soza como aviador militar de reserva y también, desde 1915 se tenía el registro de que la Escuela Militar de Aviación Argentina, había desarrollado un "Reglamento para el Curso Especial de Reservistas". [38]

En este sentido, el primer antecedente relacionado con un curso de reserva aérea en la Escuela Aeronáutica Militar, data del 23 de julio de 1920, cuando el entonces Director de la Escuela, Teniente Coronel Florencio Mesa Torres, en una comunicación dirigida al General Luis Contreras Sotomayor, recientemente nombrado Inspector General de Aviación, le informó que "se han presentado a *la*

---

[34] Flores, *Opus Citatus*, p. 265.

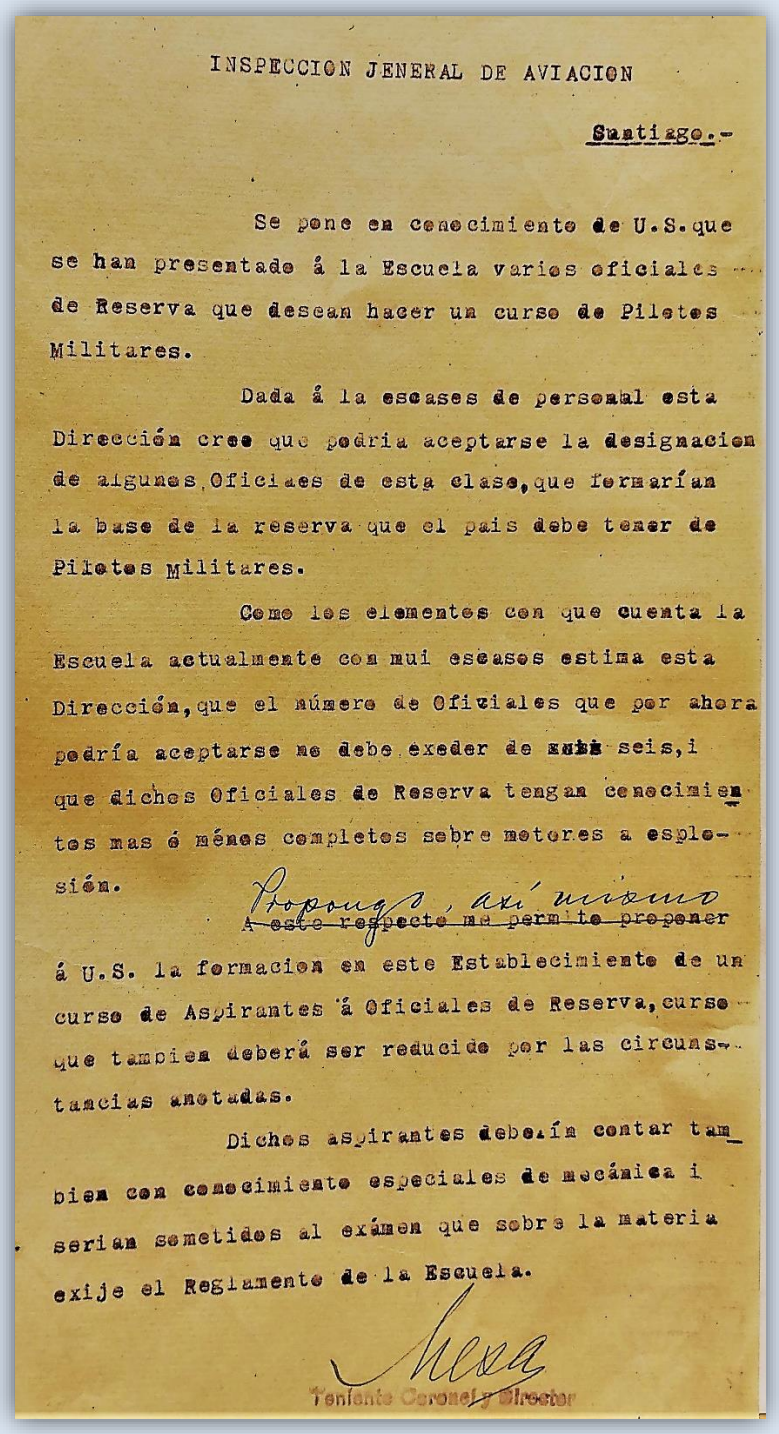
[35] Arancibia Clavel, Roberto, *"Nuestros Vecinos", Capitulo: La Movilización de 1920*, Editorial Ril, Santiago de Chile, 2007, p. 519-539

[36] Alessandri Palma, Arturo, *"Arturo Alessandri Palma, Recuerdos de Gobierno",* Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1967, Tomo I, p. 46.

[37] Vergara Paredes, Sandrino, *"De la Primera Compañía de Aviación Militar al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica",* Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile, N°6, junio del 2020, Santiago de Chile.

[38] Extraído del Libro "Notas Llegadas de la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica, p. 0290.

Escuela varios oficiales de Reserva que desean hacer un curso de Pilotos Militares". En seguida el mismo oficial jefe sugirió, dada la falta de personal, efectuar un curso para seis Oficiales de Reserva y otro curso para un número reducido de Aspirantes a Oficiales de Reserva.[39]



INSPECCION JENERAL DE AVIACION

Santiago.-

Se pone en conocimiento de U.S. que se han presentado á la Escuela varios oficiales de Reserva que desean hacer un curso de Pilotos Militares.

Dada á la escases de personal esta Dirección cree que podria aceptarse la designacion de algunos Oficiales de esta clase, que formarían la base de la reserva que el pais debe tener de Pilotos Militares.

Como los elementos con que cuenta la Escuela actualmente son mui escasos estima esta Dirección, que el número de Oficiales que por ahora podría aceptarse no debe exeder de ~~nueve~~ seis, i que dichos Oficiales de Reserva tengan conocimientos mas ó ménos completos sobre motores a esplosión.

~~A este respecto me permito proponer~~ Propongo, así mismo á U.S. la formacion en este Establecimiento de un curso de Aspirantes á Oficiales de Reserva, curso que tambien deberá ser reducido por las circunstancias anotadas.

Dichos aspirantes debería contar tambien con conocimiento especiales de mecánica i serian sometidos al exámen que sobre la materia exije el Reglamento de la Escuela.

Mesa

Teniente Coronel y Director

Imagen N°9
Oficio del comandante Mesa sugiriendo la realización del curso
Extraído de Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0961.

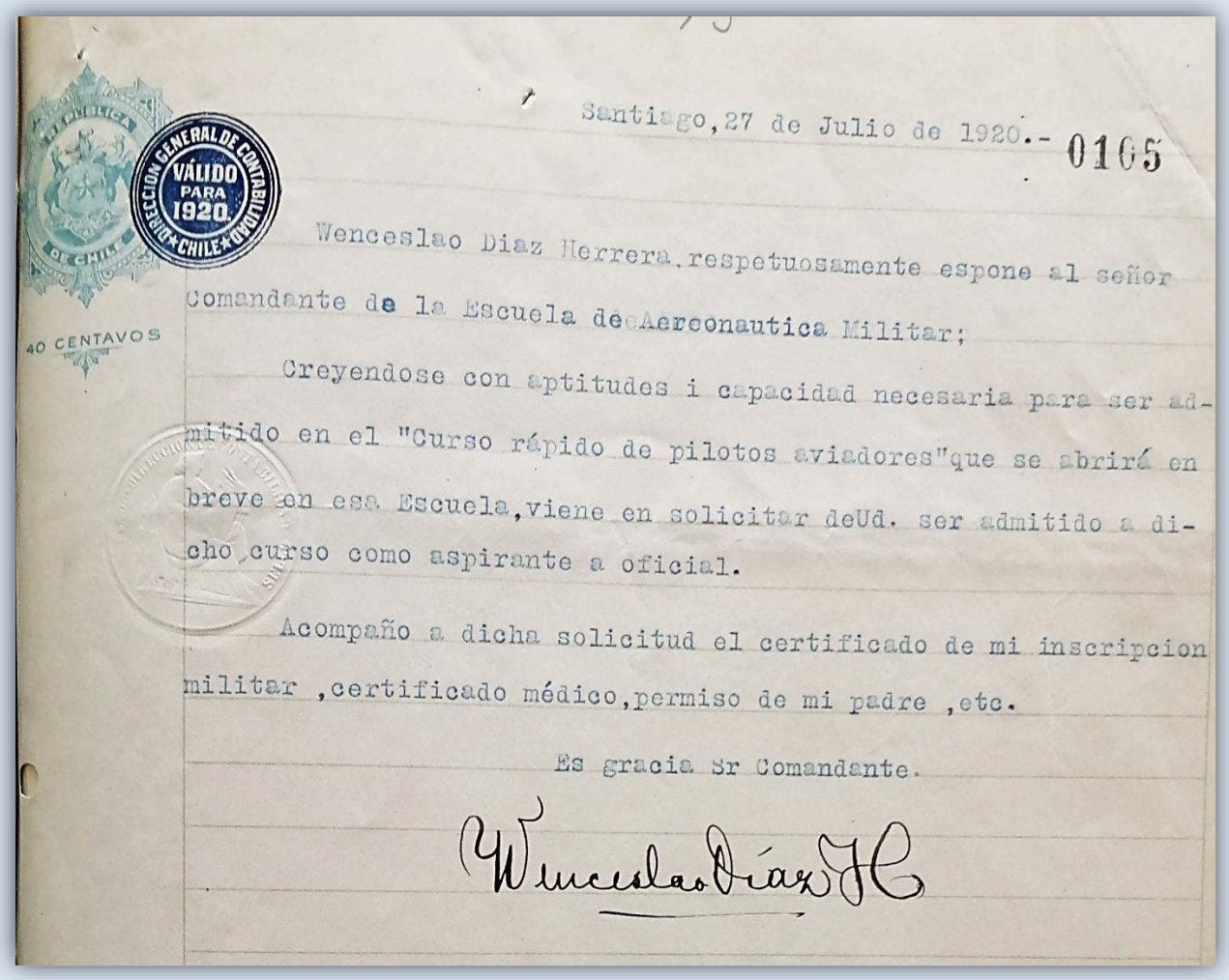
[39] Extraído de Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0961.

Felizmente, esta iniciativa surgida de la inquietud patriótica de algunos Oficiales de reserva y gestionada por el Director de la Escuela, fue aprobada por el alto mando, pues mediante el Decreto Supremo G.5. N°1802 del 28 de julio de 1920, se autorizó a la Inspección General de Aviación, para aceptar a los primeros seis Aspirantes a Oficiales de Reserva.[40]

Postulación al curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva

Tras la autorización, el Director de la Escuela pudo llamar a los postulantes, a los cuales se les exigieron los siguientes requisitos:

1. *"Estar inscrito en los Rejistros Militares;*
2. *Comprobar estudios, a lo menos hasta 5° año de humanidades;*
3. *Gozar de buena salud; y*
4. *Permiso de los padres*." [41]



Santiago, 27 de Julio de 1920.- 0105

Wenceslao Diaz Herrera, respetuosamente espone al señor Comandante de la Escuela de Aereonautica Militar;

Creyendose con aptitudes i capacidad necesaria para ser admitido en el "Curso rápido de pilotos aviadores" que se abrirá en breve en esa Escuela, viene en solicitar de Ud. ser admitido a dicho curso como aspirante a oficial.

Acompaño a dicha solicitud el certificado de mi inscripcion militar, certificado médico, permiso de mi padre, etc.

Es gracia Sr Comandante.

Wenceslao Díaz H.

Imagen N°10
Solicitud del postulante Wenceslao Díaz Herrera, dirigida al Director de la Escuela Extraído de Libro N°15, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0105.

[40] Extraído de Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0978.
[41] Extraído de Libro N°7, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0685.

REPÚBLICA DE CHILE

CERTIFICADO DE INSCRIPCION 0108

En conformidad a la lei núm. 1462 de 5 de Setiembre de 1900, sobre Reclutas i Reemplazos del Ejército i Armada i a lo dispuesto en los Reglamentos i decretos Supremos respectivos, la Junta inscriptora de la Circunscripcion 1ª del Departamento de Santiago de la Provincia de 15

CERTIFICA que Wenceslao Diaz Herrera

se halla inscrito en el Rejistro Matriz con el N.º 2924 folio 14

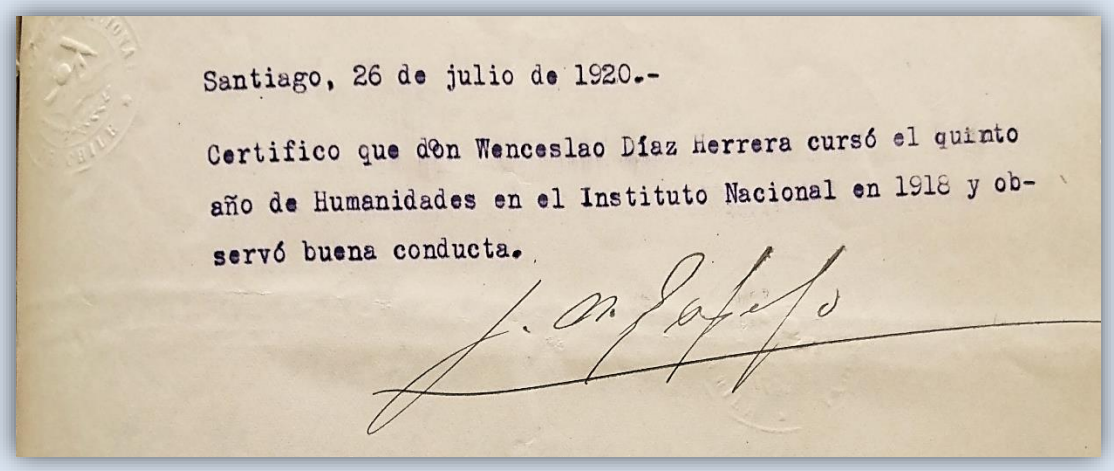
Fecha 2 de Enero de 1918

Firma del Oficial del Rejistro Civil

Firma

Firma

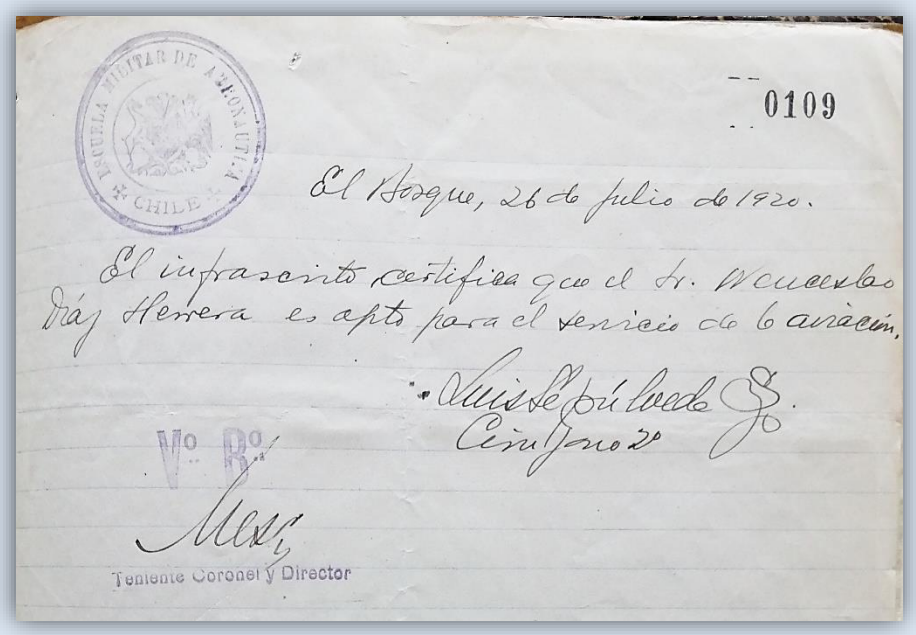
Imagen N°11
Certificado de Inscripción Militar del postulante Wenceslao Díaz Herrera,
Extraído de Libro N°15, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0108.



Santiago, 26 de julio de 1920.-

Certifico que don Wenceslao Díaz Herrera cursó el quinto año de Humanidades en el Instituto Nacional en 1918 y observó buena conducta.

Imagen N°12
Certificado de Estudios del postulante Wenceslao Díaz Herrera,
Extraído de Libro N°15, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0106.



0109

El Bosque, 26 de julio de 1920.

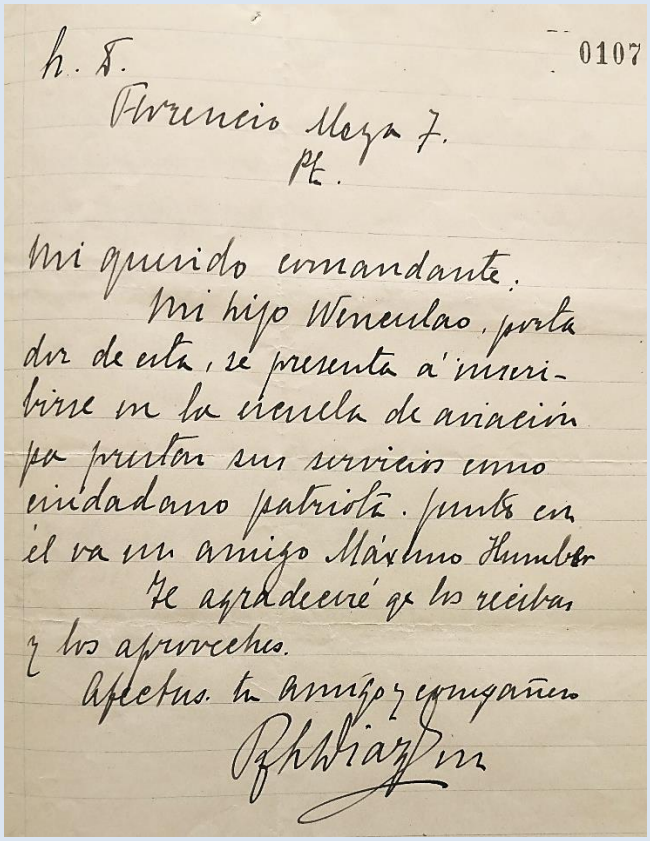
El infrascrito certifica que el Sr. Wenceslao Díaz Herrera es apto para el servicio de la aviación.

Luis Sepúlveda S.
Cirujano 2º

Vº Bº

Teniente Coronel y Director

Imagen N°13
Certificado Médico del Dr. Luis Sepúlveda Salvatierra al postulante Wenceslao Díaz Herrera, Extraído de Libro N°15, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0109.



0107

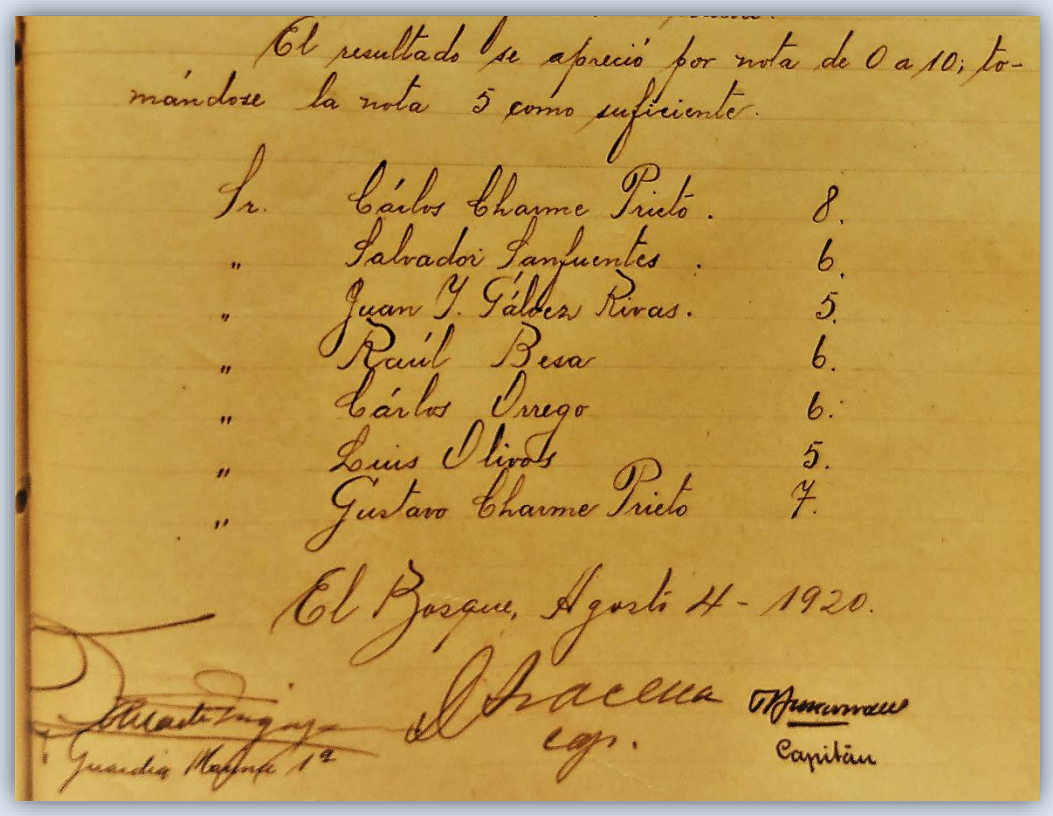
S. S.
Florencio Moya F.
Pte.

Mi querido comandante:
Mi hijo Wenceslao, portador de esta, se presenta á inscribirse en la escuela de aviación por prestar sus servicios como ciudadano patriota. Junto con él va un amigo Máximo Humber
Te agradeceré que los recibas y los aproveches.
Afectos. tu amigo y compañero
R. Díaz H.

Imagen N°14
Carta del Padre del postulante Wenceslao Díaz Herrera, dirigida al Director de la Escuela Extraído de Libro N°15, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0108.

Luego de un breve periodo de postulación, el General Contreras seleccionó el día 2 de agosto a los primeros 6 Aspirantes a Oficiales de Reserva, con el propósito de convertirlos originalmente en Pilotos Militares[42]. Sin embargo, al día siguiente, el martes 03 de agosto de 1920, mediante el Decreto Supremo G. 7. N°1876 fueron aceptados 6 aspirantes más, para iniciar un curso de Mecánicos.[43]

En este contexto, el día 4 de agosto se conformó una comisión integrada por los Capitanes Diego Aracena Aguilar, Federico Baraona Walton y el Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen para tomar un examen teórico a los aspirantes.


El resultado se apreció por nota de 0 a 10; tomándose la nota 5 como suficiente.

Sr.	Cárlos Charme Prieto.	8.
"	Salvador Sanfuentes.	6.
"	Juan Y. Gálvez Rivas.	5.
"	Raúl Besa	6.
"	Cárlos Orrego	6.
"	Luis Olivos	5.
"	Gustavo Charme Prieto	7.

El Bosque, Agosto 4 - 1920.

Aracena
cap.
Capitán
Guardia Marina 1ª

Imagen N°15
Acta del examen teórico efectuado a los primeros Aspirantes a Oficiales de Reserva
Extraído de Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0979.

En el intertanto, como en todo curso realizado en la Escuela, también se produjeron las primeras *"bajas del curso*", cuando apenas este se estaba iniciando. Quienes pasaron a la historia, por ser los primeros en pedir la baja del curso, fueron el destacado aviador civil don Carlos Borcosque y don Fernando Santa Cruz.[44]

No obstante lo anterior, con fecha 9 de agosto se produjo una nueva actualización de las disposiciones y se determinó que *"El Supremo Gobierno por Decreto de fecha de hoy ha dispuesto que el número de aspirantes que harán su curso en la Escuela de Aeronáutica Militar sea de veinte*". Luego se precisó al

[42] Extraído del Libro de Orden del Día N°184, del martes 3 de agosto de 1920, p. 0998.
[43] Extraído del Libro de Orden del Día N°187, del viernes 6 de agosto de 1920, p. 1005.
[44] Extraído del Libro N°10, Orden del Día N°189, del lunes 9 de agosto de 1920, p. 1009.

señalar que "*Los Aspirantes a Oficial recibirán instrucción que los habilite para pilotos y mecánicos sin separación de cursos, como se había ordenado primeramente*". [45] En este sentido, los 20 Aspirantes a Oficiales de Reserva que iniciaron el curso fueron los siguientes:

Juan Gálvez	**Carlos Orrego**	**Salvador Sanfuentes**
Luis Olivos	**Carlos Charme**	**Luis Errazuriz**
Hugo Valdés	**Julio Peña**	**Emilio Castro**
Wenceslao Díaz	**Manuel Casanova V.**	**Álvaro Vial**
Raúl Besa	**Eduardo Arenas**	**Alejandro Walker**
Gustavo Krüger	**Luis Parodi**	**Gustavo Charme**
Anselmo Hevia	**Humberto Katz**[46]	---------

Tabla N°2
De elaboración propia con el listado de los 20 Aspirantes a Oficiales de Reserva que iniciaron el curso el 9 de agosto de 1920.

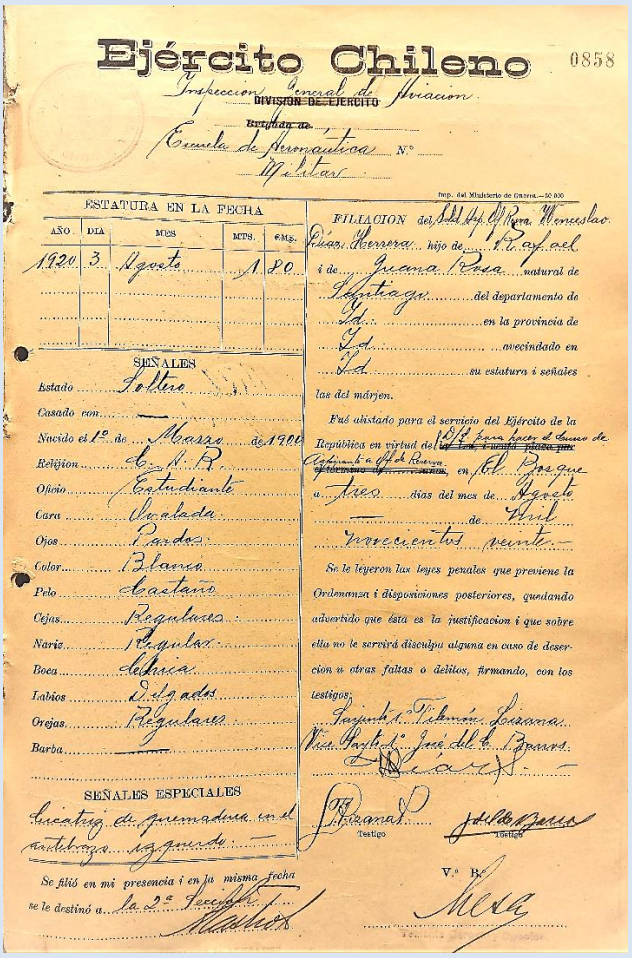
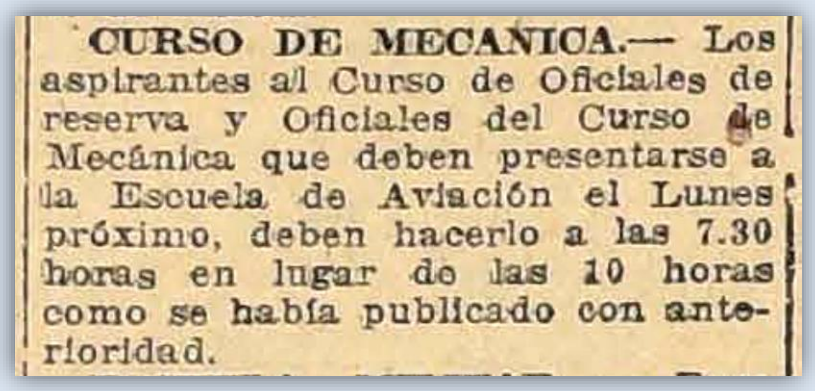

Ejército Chileno 0858
Inspección General de Aviación
Escuela de Aeronáutica N°
Militar
ESTATURA EN LA FECHA
AÑO DIA MES MTS. CMS.
1920 3 Agosto 1.80
SEÑALES
Estado Soltero
Casado con —
Nacido el 1° de Marzo de 1900
Religion C. A. R.
Oficio Estudiante
Cara Ovalada
Ojos Pardos
Color Blanco
Pelo Castaño
Cejas Regulares
Nariz Regular
Boca Chica
Labios Delgados
Orejas Regulares
Barba —
SEÑALES ESPECIALES
Cicatriz de quemadura en el antebrazo izquierdo.
Se filió en mi presencia i en la misma fecha se le destinó a la 2ª Sección
FILIACION del Sub Ayd. Rva. Wenceslao Díaz Herrera hijo de Rafael i de Juana Rosa natural de Santiago del departamento de Id. en la provincia de Id. avecindado en Id. su estatura i señales las del márjen.
Fué alistado para el servicio del Ejército de la República en virtud de la ley que hace de Cuerpo de Aspirantes a Oficiales de Reserva en El Bosque a tres dias del mes de Agosto de Mil novecientos veinte.
Se le leyeron las leyes penales que previene la Ordenanza i disposiciones posteriores, quedando advertido que ésta es la justificacion i que sobre ella no le servirá disculpa alguna en caso de desercion u otras faltas o delitos, firmando, con los testigos;
Testigo
Testigo
V.° B.°

Imagen N°16
Documento de Filiación del Aspirante Wenceslao Díaz Herrera
Extraído de Libro N°7, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0858.

[45] *Idem*
[46] *Idem*

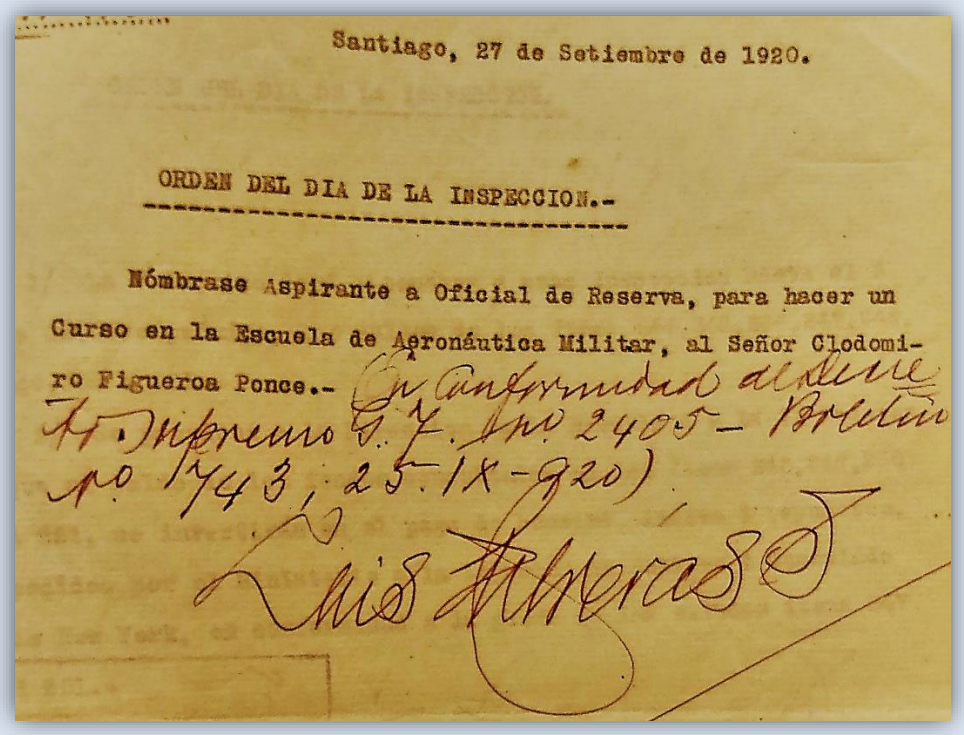
Una vez realizada la selección de los 20 postulantes, se definió que el curso se iniciaría formalmente el lunes 9 de agosto, lo cual fue divulgado a través de la prensa de aquella época en los diarios "El Mercurio" y "La Nación".



CURSO DE MECANICA.— Los aspirantes al Curso de Oficiales de reserva y Oficiales del Curso de Mecánica que deben presentarse a la Escuela de Aviación el Lunes próximo, deben hacerlo a las 7.30 horas en lugar de las 10 horas como se había publicado con anterioridad.

Imagen N°17
Extraído del Diario "La Nación" del sábado 7 de agosto de 1920, p. 12

Sin embargo, todo lo señalado anteriormente, también se puede mencionar que el número de aspirantes aumentó con el correr las semanas y llegó hasta 25. En esta misma línea, uno de los últimos aspirantes en incorporarse con fecha 27 de septiembre de 1920, fue el distinguido aviador civil don Clodomiro Figueroa Ponce, quien fue autorizado por el General Contreras.



Santiago, 27 de Setiembre de 1920.

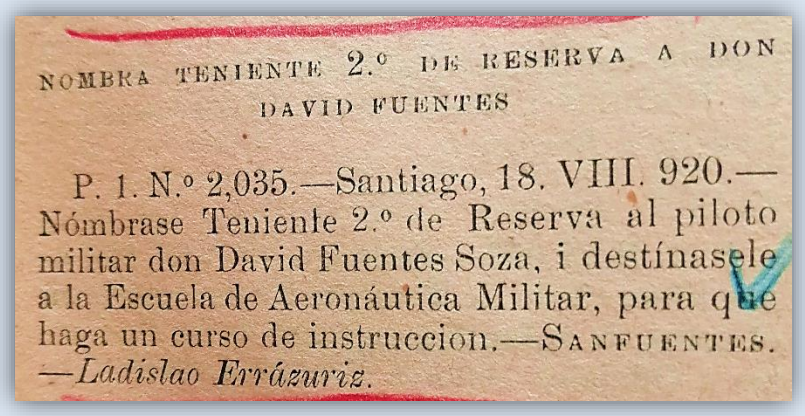
ORDEN DEL DIA DE LA INSPECCION.-

Nómbrase Aspirante a Oficial de Reserva, para hacer un Curso en la Escuela de Aeronáutica Militar, al Señor Clodomiro Figueroa Ponce.- (En conformidad al Decreto Supremo G. Y. No 2405 - Boletín No 743, 25-IX-920)

Luis Contreras

Imagen N°18
Nombramiento de don Clodomiro Figueroa como Aspirante a Oficial de Reserva
Extraído de Libro N°2-3-4, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, 1920, p.0858.

Asimismo, junto a los Aspirantes a Oficiales de Reserva, la Escuela incorporó a algunos Oficiales de Reserva para hacer un curso de instrucción. Dentro de estos, uno de los más reconocidos era don David Fuentes Soza, el primer aviador militar de reserva del país, quien fue ascendido al grado de Teniente 2º de Reserva, el 18 de agosto de 1920 y de inmediato fue llamado al servicio activo y destinado a la Escuela Aeronáutica Militar.


NOMBRA TENIENTE 2.º DE RESERVA A DON DAVID FUENTES

P. 1. N.º 2,035.—Santiago, 18. VIII. 920.—Nómbrase Teniente 2.º de Reserva al piloto militar don David Fuentes Soza, i destínasele a la Escuela de Aeronáutica Militar, para que haga un curso de instruccion.—SANFUENTES.—*Ladislao Errázuriz.*

Imagen N°19
Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año X, N°733, del 21 de agosto de 1920, página 8228

Por otro lado se debe señalar, que junto al Teniente Fuentes, fueron llamados los siguientes Oficiales de Reserva: Teniente 1º Federico Helfmann, Teniente 1º Manuel Pereira, Teniente 2º Alberto Spoerer y Teniente 2º Miguel Aróstegui. [47]

Clases y Horarios

Durante la primera semana del curso, los aspirantes tuvieron tres tipos de actividades, en primer lugar la Instrucción Militar, en seguida la Instrucción de Aviación y finalmente la Mecánica Practica.

En relación a la Instrucción Militar, los Aspirantes aprendieron ejercicios básicos como la posición firme y a marchar. Igualmente, adquirieron conocimientos sobre saludos dentro y fuera del cuartel y así mismo, sobre el modo correcto de vestir el uniforme militar.

En el ámbito teórico de la instrucción militar, los reservistas aprendieron sobre los aspectos disciplinarios, las leyes penales y el conocimiento de los grados y distintivos. [48]

De igual manera, adquirieron conocimientos sobre cartas topográficas y signos convencionales. Asimismo, aprendieron teoría del tiro, además de conocer sobre las armas automáticas en general y la pistola Steyr en particular.

En relación a Instrucción de Aviación y de Mecánica Práctica, los Aspirantes a Oficiales de Reserva aprendieron sobre la nomenclatura de las aeronaves, la forma en cómo se comandan los aviones y sobre el principio de funcionamiento de los motores de aviación. [49]

---

[47] Flores, *Opus Citatus*, p. 379.
[48] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1013.
[49] *Idem.*

Horas	Actividad	Oficial/Profesor
07:30 a 09:00	Instrucción militar practica	Teniente Soza
09:00 a 11:00	Instrucción de aviación	Teniente Arredondo
Actividades de Régimen interno[50] y Almuerzo		
14:00 a 15:00	Instrucción militar teórica	Teniente Santelices
15:00 a 16:00	Tiro	Guardiamarina Villagrán
16:00 a 17:00	Mecánica práctica	Ingeniero Espinoza

Tabla N°3
De elaboración propia con el horario del curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva durante la primera semana. Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1014.[51]

En las semanas posteriores, se fueron profundizando los contenidos teóricos y prácticos adquiridos. Por ejemplo, en la segunda semana, los reservistas aprendieron a realizar giros a pie firme y giros sobre la marcha. Al mismo tiempo fueron instruidos en la manera adecuada de dirigirse hacia los superiores, entre otros elementos doctrinarios.[52]

No obstante lo anterior, lo más relevante de la segunda semana, fue que también se iniciaron las clases de Aeronáutica, Fotografía y Radiotelegrafía. En este sentido se puede agregar, que los profesores de dichas asignaturas fueron el Capitán Víctor Contreras, el Capitán (Rva.) Carlos Geisse y el Teniente Gustavo Pinto respectivamente.

Días	Horario	Asignatura	Oficial/Profesor
Lunes y miércoles	16:30 a 17:30	Aeronáutica	Capitán Contreras[53]
Martes y viernes	09:00 a 10:00	Fotografía	Capitán (Rva.) Geisse[54]
Martes y viernes	16:30 a 18:00	Telegrafía	Teniente Pinto[55]

Tabla N°4
De elaboración propia con el horario de las clases teóricas del curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva, desde la segunda semana.

En la tercera semana, junto con profundizar los contenidos antes señalados, los Aspirantes efectuaron tiro con la pistola Steyr y también comenzaron a practicar con el aparato "Pingüino".[56] Este último era un avión Blériot que poseía alas cortas y un motor de baja potencia, el cual estaba diseñado para no elevarse por el aire, sino que para ser empleado como un simulador de vuelo en tierra.

[50] Los Aspirantes tenían asignado el horario de 13:00 a 14:00 hrs. para ir a la peluquería. Extraído del Libro N°10, Orden del Día N°190, del martes 10 de agosto de 1920, p. 1011.
[51] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1014.
[52] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 0993.
[53] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 0988.
[54] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 0987.
[55] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 0989.
[56] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 0999.

Imagen N°20
En esta se aprecia a un grupo de Aspirantes efectuando prácticas en un "Pingüino".
Extraído del libro Historia Aeronáutica de Chile, del Coronel de Aviación Enrique Flores, p. 378

Imagen N°21
En esta se aprecia al Teniente José Arredondo junto al curso Aspirantes.
Extraído del libro Historia Aeronáutica de Chile, del Coronel de Aviación Enrique Flores, p. 379

Luego en la cuarta semana, los reservistas siguieron progresando en su aprendizaje y dentro de los nuevos ejercicios que practicaron, se puede destacar la "fila de ejercicios", destinada a preparar la Revista de Reclutas que debieron realizar a la semana siguiente.[57]

Revista de Reclutas

Esta importante ceremonia, tuvo lugar en la quinta semana de instrucción el 10 de septiembre de 1920 a las 09:00 hrs, la cual fue muy distinta a las que se realizan actualmente, pues incorporó varios elementos extras.

En primer lugar se debe señalar, que el curso de Aspirantes a Oficiales se presentó en revista con la siguiente tenida: Guerrera, gorra, pantalón recto con peales, botines, cinturón con pistolas y cargador de ejercicio.[58]

Al iniciarse la revista, el curso fue presentado en el aeródromo por el Capitán Diego Aracena, quien era el jefe de la entonces segunda sección de la Escuela, a la cual estaban adscritos los reservistas. Los aspirantes se formaron en filas de ejercicio, tal como lo habían practicado las últimas semanas, con frente al Norte y cerca de la entrada al aeródromo, para esperar con vista a la derecha al Inspector General de Aviación, General Luis Contreras y al Director de la Escuela, comandante Florencio Mesa.[59]

En la formación se revistaron primeramente los ejercicios individuales, conforme a lo establecido en el programa de instrucción y luego, se continuó con los ejercicios colectivos de pelotón.

Posteriormente, se efectuó una revista de gimnasia, la cual fue desarrollada con blusa de brin blanca y sin gorra. En esta ocasión se presentaron ejercicios libres, de acuerdo a las distintas voces de mando que se le ordenaron a los Aspirantes. Más adelante, la revista continuó con una presentación de instrucción teórica y práctica de aviación, esta última contó con el apoyo de los "Pingüinos".[60]

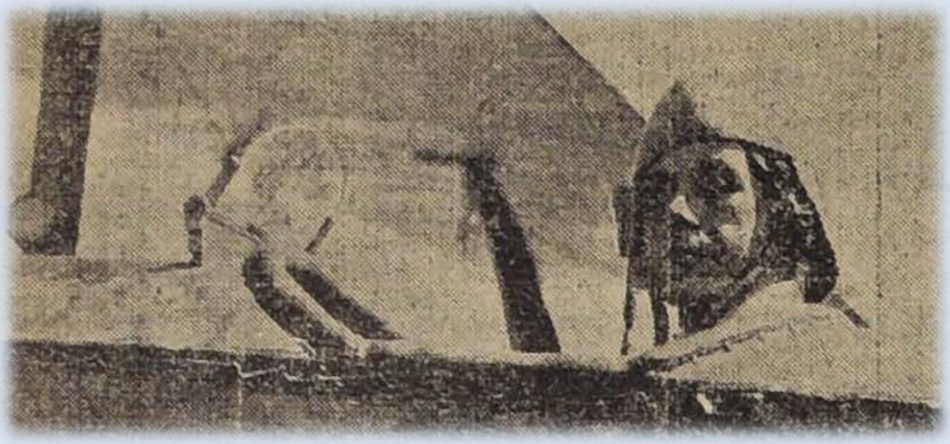


Imagen N°22
En esta se puede apreciar al Aspirante Alejandro Walker Valdés en un avión Avro durante la Revista.
Extraído del Diario "La Nación" del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 12

[57] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1009.
[58] Extraído del Libro N°10, Orden del Día N°214, miércoles 8 de septiembre de 1920, p. 1051.
[59] Extraído del Diario "La Nación" del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 12
[60] Extraído del Libro N°10, Orden del Día N°214, miércoles 8 de septiembre de 1920, p. 1051

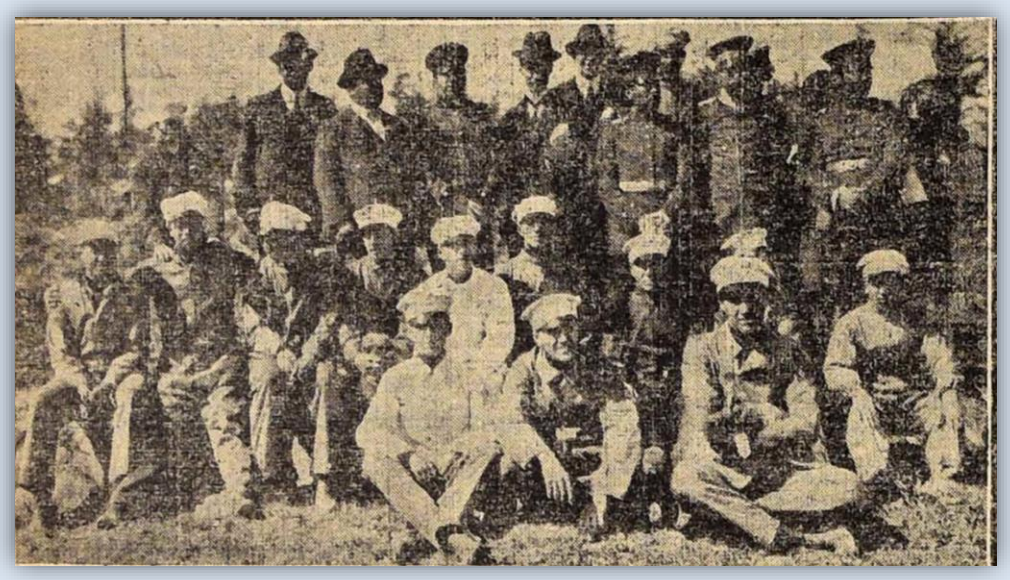
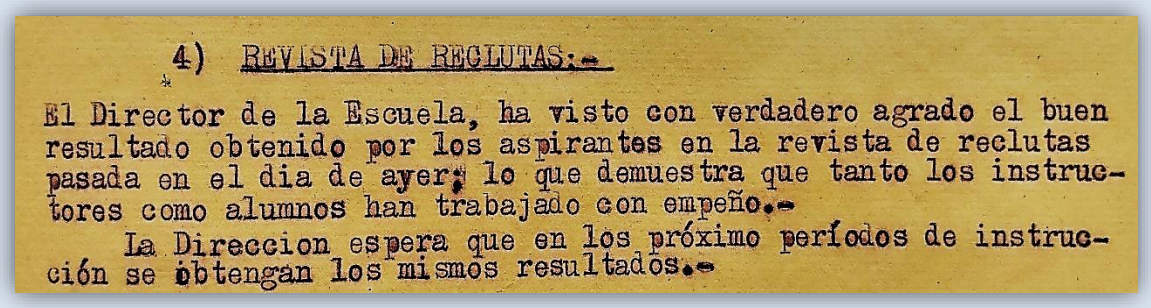


Imagen N°23
En esta se puede apreciar a un grupo de Aspirantes a Oficiales luego de la Revista.
Extraído del Diario "La Nación" del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 12

Finalmente en la tarde de aquel mismo día, después de las 15:00 hrs., la Revista de Reclutas continuó en la sala de clases, donde a los Aspirantes se les efectuaron preguntas teóricas sobre Instrucción Militar.[61]

Igualmente, para darle un mayor realce a toda la actividad, el Capitán Diego Aracena efectuó un vuelo acrobático, a bordo de un avión Avro 504, acompañado por un Aspirante.[62]

Sobre los resultados de la revista, se puede agregar que el Director de la Escuela, Teniente Coronel Florencio Mesa Torres, se mostró bastante conforme con estos, e instó tanto a los Aspirantes como a los Instructores, a seguir trabajando para que en los próximos periodos de instrucción, se obtengan los mismos resultados. [63]



4) REVISTA DE RECLUTAS:-

El Director de la Escuela, ha visto con verdadero agrado el buen resultado obtenido por los aspirantes en la revista de reclutas pasada en el dia de ayer; lo que demuestra que tanto los instructores como alumnos han trabajado con empeño.-

La Direccion espera que en los próximo períodos de instrucción se obtengan los mismos resultados.-

Imagen N°24
Extraído de la Orden del Día N°217, del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 1056.

[61] Extraído de la Orden del Día N°214, del miércoles 8 de septiembre de 1920, p. 1051.
[62] Extraído del Diario "La Nación" del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 12
[63] Extraído de la Orden del Día N°217, del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 1056.

EJERCITO Y ARMADA

REVISTA DE ASPIRANTES EN LA ESCUELA DE AVIACION

Es presenciada por el General Contreras Sotomayor y jefes y oficiales de la guarnición

Exito alcanzado por los aspirantes a oficiales aviadores de reserva

Imagen N°25
Extraído del Diario "La Nación" del sábado 11 de septiembre de 1920, p. 12

El segundo período de instrucción y los primeros ascensos

Tras haberse efectuado la Revista de Reclutas, los Aspirantes a Oficiales de Reserva iniciaron el segundo periodo de instrucción, el cual estuvo dividido en dos ámbitos: Instrucción Militar e Instrucción en Aviación.

En relación a la primera, de manera práctica se abordó la llamada Escuela de mando. Igualmente, otras temáticas trabajadas fueron la formación para combatir a pie, el aprovechamiento militar del terreno, la apreciación de distancias y el conocimiento de las distintas clases de abrigos contra la vista y/o el fuego del adversario.[64]

Por otro lado, sobre la Instrucción Militar teórica, el propio Director de la Escuela impartió a los Aspirantes a Oficiales de Reserva clases de Táctica Elemental, las cuales se llevaron a cabo los días lunes y viernes de 16:30 a 18:00 hrs.[65]

De igual manera, algunos de los contenidos incorporados en este segundo periodo de instrucción, fueron las características de las diversas armas (Infantería, Caballería y Artillería), el combate de cada una de ellas y el empleo y cooperación entre estas.

Junto a lo anterior, los reservistas continuaron profundizando sus conocimientos sobre las cartas topográficas, con énfasis en la descripción de sectores de terreno sobre la carta y la confección de croquis o bosquejos.

Igualmente en relación al tiro, los Aspirantes practicaron tiro con carabina y conocieron las ametralladoras Vickers y Lewis.

Asimismo, sobre la Instrucción en Aviación, se continuaron los ejercicios con los aparatos denominados "Pingüinos" y se comenzó la instrucción con los aviones doble comando Avro 504.

[64] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1020.
[65] Extraído de la Orden del Día N°218, del lunes 13 de septiembre de 1920, p. 1057.

En esta misma línea, se trabajó en la revisión y alistamiento de los aviones antes de iniciar el vuelo y se ejercitó en la puesta en marcha de los motores.[66]

Por otro lado se puede agregar, que tal como estaba dispuesto, los Aspirantes a Oficiales Reserva luego de haber aprobado sin inconvenientes la Revista de Reclutas, con fecha 13 de septiembre de 1920 fueron ascendidos a Cabo 2°.[67]

Posteriormente, tras haber rendido exitosamente los exámenes teóricos de Aeronáutica, Fotografía y Telegrafía, los reservistas ascendieron con fecha 22 de septiembre a Cabo 1°.[68]

El Juramento a la Bandera

Una de las ceremonias más importantes, realizadas por todos quienes han pasado por las filas de las instituciones castrenses, es el Juramento a la Bandera, en el cual los ciudadanos juran servir fielmente a la patria, hasta rendir la vida si fuese necesario.

Cabe destacar que este juramento en particular, tuvo la relevancia de haber sido el primero realizado en la Escuela Aeronáutica Militar, actual Escuela de Aviación.

Para comenzar a preparar aquella ceremonia, previamente el viernes 17 de septiembre, se había conformado una comisión de Aspirantes, para ir en la tarde de aquel día, al Regimiento de Infantería N°3 "Yungay", a presenciar el Juramento a la Bandera realizado por los Aspirantes de aquella unidad.[69]

El mencionado regimiento, se encontraba excepcionalmente en Santiago, utilizando el tradicional cuartel del Regimiento de Infantería N°1 "Buin" en Recoleta, pues este último se encontraba desplegado en el norte producto de la "Movilización de 1920". Asimismo, digno es de mencionar que dentro de los Aspirantes del "Yungay" que juraron aquel día, estaba el soldado Alberto Hurtado Cruchaga, futuro sacerdote y Santo chileno.[70]

Volviendo al punto original y tal como estaba planificado, la ceremonia del Juramento a la Bandera de los Aspirantes a Oficiales de Reserva, se llevó a cabo en la Escuela Aeronáutica Militar, el viernes 08 de octubre a las 10:00 hrs.

En aquella ocasión, la unidad de formación se encontraba al mando del Capitán Diego Aracena. De igual manera se puede agregar, que el abanderado de la ceremonia fue el Teniente José Arredondo y los escoltas fueron los Sargentos Primeros Manuel Marchant y José Gómez.[71]

---

[66] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1020.
[67] Extraído de la Orden del Día N°220, del miércoles 15 de septiembre de 1920, p. 1060.
[68] Extraído de la Orden del Día N°224, del miércoles 22 de septiembre de 1920, p. 1065.
[69] Extraído de la Orden del Día N°222, del viernes 17 de septiembre de 1920, p. 1063.
[70] Revista de Historia Militar N°4, "El Padre Hurtado y el Ejército", diciembre del año 2005, p. 46.
[71] Extraído de la Orden del Día N°235, del martes 5 de octubre de 1920, p. 1080

Para esta ceremonia, el curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva se encontraba formado en dos filas frente a las autoridades. Ellos vestían tenida de parada y cada uno de estos portaba una carabina. Asimismo, al igual que en el presente, atrás de la unidad de formación se encontraba una línea de aviones con el mismo frente. Igualmente, para amenizar la actividad, se solicitó la presencia de la banda de músicos de la Escuela de Suboficiales, que en aquella época estaba en San Bernardo. [72]

Por otro lado, se puede destacar, que a esta ceremonia asistió una parte importante de las autoridades políticas, militares y eclesiásticas del país, junto a los cuales concurrieron algunas de las familias más distinguidas de aquella época, quienes llegaron a la Escuela en automóviles y/o en carruajes. Posteriormente, ellos ocuparon las principales localidades para presenciar el juramento.

En este contexto, a las 10:00 hrs. llegó el Presidente electo don Arturo Alessandri Palma, junto a su esposa doña Rosa Ester Rodríguez. Casi al mismo tiempo, arribó también el veterano Arzobispo de Santiago don Crescente Errazuriz Valdivieso.[73]

Cabe precisar que la primera actividad que se realizó dentro de la jornada, fue la bendición del Estandarte de Combate de la Escuela Aeronáutica Militar, el cual había sido donado por los propios reservistas.[74] En este sentido, el encargado de efectuar el mencionado acto religioso fue el propio Arzobispo Errázuriz.

Imagen N°26
En esta se puede apreciar la bendición del Estandarte de la Escuela, por parte del Arzobispo Crescente Errázuriz Valdivieso. En el costado izquierdo se ve al General Arístides Pinto Concha y en el derecho al Presidente electo Arturo Alessandri Palma junto a su señora.

[72] Extraído del Libro N°7, Ayudantía, del lunes 4 de octubre de 1920, p. 0842.

[73] Extraído del Diario "La Nación" del sábado 9 de octubre de 1920, p. 11

[74] Extraído de la Orden del Día N°259, del jueves 4 de noviembre de 1920, p. 1113. Cabe destacar que el Estandarte de Combate estaba avaluado en $1.500 pesos. Como referencia se puede señalar, que un Capitán tenía un sueldo cercano a $ 700 pesos en aquella época.

Una vez realizada la bendición del estandarte, se procedió a efectuar el tan esperado Juramento a la Bandera.

En aquella ocasión, el estandarte se ubicó en medio de los Aspirantes y estos comenzaron a avanzar individualmente para prestar el juramento.[75]

Luego, realizaron el juramento los Oficiales de Reserva que se encontraban incorporados a la Escuela, dentro de los cuales estaba el Teniente David Manuel Fuentes Soza, el padre de la Reserva Aérea Chilena.

Imagen N°27
En esta se puede apreciar al Teniente 2° de Reserva David Fuentes Soza, realizando su Juramento a la Bandera, el 8 de octubre de 1920. 1.- Capitán Diego Aracena Aguilar; 2.- Comandante de la Escuela de Aeronáutica Militar Florencio Mesa T.; 3.- Tte. José Arredondo L.; 4.- Tte. Reserva D. Fuentes; 5.- Tte. Ayudante Armando Castro L.

Enseguida, una vez que todos los Aspirantes y los Oficiales de Reserva efectuaron su Juramento a la Bandera, los propios Aspirantes realizaron las descargas de fusilería, para sellar tan importante ceremonia.

[75] Extraído del Diario "La Nación" del sábado 9 de octubre de 1920, p. 11.

Imagen N°28
En esta se puede apreciar al curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva, efectuando las descargas de reglamento, Con el que sellan el Juramento a la Bandera recién realizado. N° 1 Clodomiro Figueroa Ponce, N°2 Carlos Orrego Renard. (Archivo IIHACH)

Después de haberse materializado el juramento, se efectuó una demostración aérea, siendo el primero en despegar el Capitán Armando Castro López, piloteando un Avión Avro 504 de 110 HP.

A continuación, lo siguió el Mayor británico Víctor Huston a bordo de un avión Bristol Scout, quien efectuó un espectáculo acrobático con una serie de Looping y Spines a baja altura.

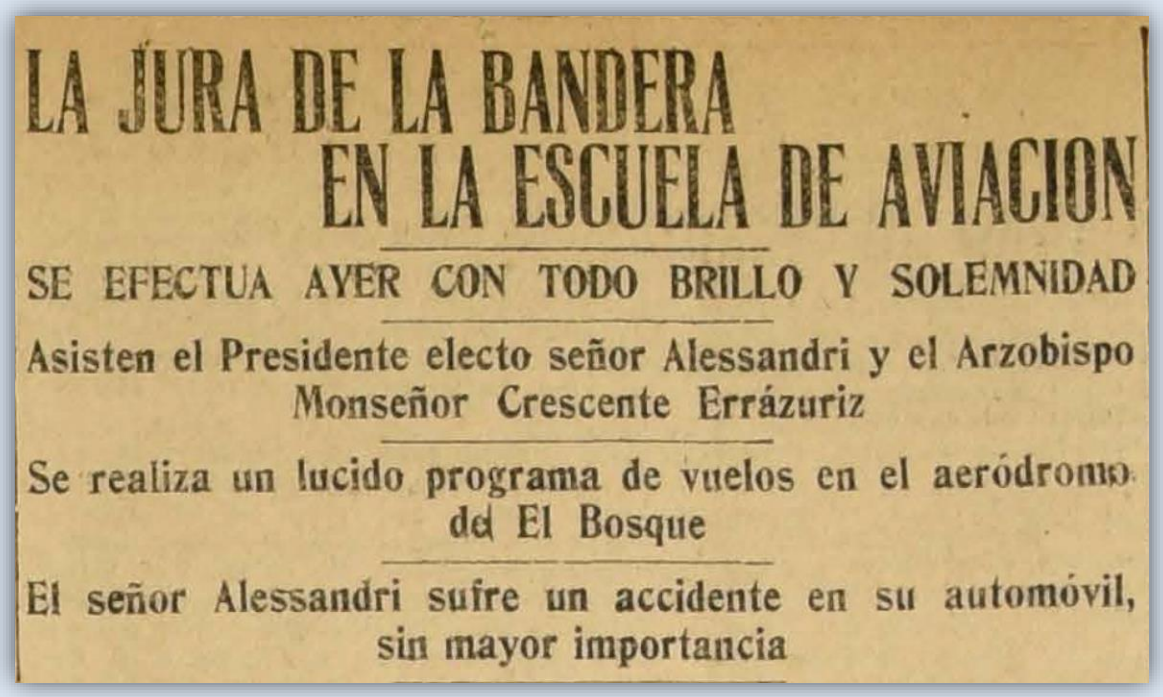
Igualmente representando a los reservistas, también se elevaron los aspirantes Emilio Castro y Clodomiro Figueroa, piloteando cada uno de ellos un aeroplano Blériot.

Cabe mencionar que este espectáculo aéreo de cuatro aeronaves en el aire, se extendió por media hora y una vez terminado, se invitó a las familias y autoridades a un “buffet”, el cual a su vez concluyó a las 12:00 hrs.

A modo de anécdota, se puede mencionar que el Presidente Alessandri estando en la Escuela, sufrió un accidente en su automóvil, debido a una mala maniobra de su propio conductor y resultó con una leve

herida en la frente, que fue atendida sin inconvenientes por el Dr. Luis Sepúlveda y personal médico del Instituto.[76]

Finalmente se puede agregar, que la tarde del viernes 8 de octubre, luego del juramento y del buffet, se otorgó la tarde libre para todo el personal de la Escuela, pues fue considerado como feriado.[77]



LA JURA DE LA BANDERA
EN LA ESCUELA DE AVIACION

SE EFECTUA AYER CON TODO BRILLO Y SOLEMNIDAD

Asisten el Presidente electo señor Alessandri y el Arzobispo Monseñor Crescente Errázuriz

Se realiza un lucido programa de vuelos en el aeródromo del El Bosque

El señor Alessandri sufre un accidente en su automóvil, sin mayor importancia

Imagen N°29
Extraído del Diario "La Nación" del sábado 9 de octubre de 1920, p. 11

Últimas actividades del curso

Una vez realizado el Juramento a la Bandera, los Aspirantes a Oficiales de Reserva rindieron con fecha 18 de octubre un examen teórico-práctico sobre Aviación y Motores, luego del cual, la mayoría de ellos fue ascendido a Sargento 2°. Cabe precisar que los Aspirantes Emilio Castro y Carlos Niemeyer, fueron ascendidos directamente de Cabo 1° a Sargento 1°, por haber reunido los requisitos exigidos para este último grado, pues ellos previamente ya eran pilotos aviadores y habían obtenido su respectivo Brevet en el extranjero.[78]

Por otro lado, el Aspirante Clodomiro Figueroa sólo fue ascendido a Cabo 1°, pues se debe recordar que él fue último en incorporarse al curso, más de un mes después que el resto de sus camaradas.

Asimismo, se puede señalar que la comisión encargada de tomar el mencionado examen, estuvo integrada por el Capitán Diego Aracena y el Ingeniero Aristóteles Espinoza.[79]

[76] Diario La Nación del sábado 9 de octubre de 1920, p. 11
[77] Extraído de la Orden del Día N°237, del viernes 8 de octubre de 1920, p. 1083.
[78] Extraído del Libro N°6, Correspondencia de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 0285.
[79] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, pp. 1027 y 1028.

ACTA DE EXAMEN 1027

En el Bosque a diez y ocho dias del mes de Octubre del año mil novecientos veinte se reunio la Comision compuesta del Capitan Sr. Diego Arecena, que la Presidio, y el Injeniero 2° Sr. Aristoteles Espinosa con el Objeto de tomar el examen teorico-practico sobre Motores y Aviacion en jeneral, al curso de Aspirantes Oficiales de reserva, requisito exijido segun los programas para la promocion a Sarjentos 2° de reserva.

El Capitan Sr. Victor Contreras designado para integrar esta Comision no asistio acturizado por la Direccion.

El resultado del examen fue el siguiente:

Cabo 1°	Aspirante	Samuel Willshaw	5
" "	"	José Izaza	5
" "	"	Humberto Katz	5
" "	"	Emilio Castro	9 — 1°
" "	"	Gustavo Krüguer	6
" "	"	Eduardo Arenas	7
" "	"	Cárlos Orrego	9
" "	"	Alvaro Vial	8
" "	"	Manuel Casanova	6
" "	"	Luis Olivo	6
" "	"	Juan Galves	5
" "	"	Salvador Sanfuentes	9
" "	"	Emilio Errazuriz	9
" "	"	Luis Moya	8
" "	"	Hugo Valdes	8
" "	"	Gustavo Charme	9
" "	"	Honceslado Diaz	8
Soldado	"	Clodomiro Figueroa	9 — Cab. 1°
"	"	Carlos Niemeyer	8 — 1°
Cabo 1°	"	Anselmo Hevia	9

El ultimo de los Aspirantes nombrados pertenece al curso de Mecanicos, por lo tanto se le interrogo en las materias correspondientes.

1028

Los siguientes Aspirantes no se presentaron a examen por las circunstacias que se indican:

Cabo 1°	Aspirante	Raul Bess, en comision en Valparaiso.
" "	"	Carlos Charme, con permiso
" "	"	José Charme con permiso.
" "	"	Alejandro Walker, enfermo en su casa

Injeniero 2°

Capitan

Imagen N°30

Acta del Examen teórico practico sobre Mecánica y Motores. Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, pp. 1027 y 1028

Por otro lado, teniendo presente los resultados del examen de teórico-práctico recién efectuado, sumado a la apreciación de los profesores e instructores, el 21 de octubre de 1920 se tomó la decisión de dividir al curso de aspirantes en dos, con el propósito de que algunos continúen recibiendo instrucción de aviación y otros sean especializados en mecánica.

Curso de Aviación (A cargo de la 2da Sección)	Curso de Mecánica (A cargo de la 3era Sección)
Carlos Niemeyer	Samuel Willshaw
Emilio Castro Renard	José Isaza
Carlos Orrego	Humberto Katz
Álvaro Vial	Gustavo Krüger
Salvador Sanfuentes	Eduardo Arenas
Emilio Errázuriz	Manuel Casanova
Luis Moya	Luis Olivos
Hugo Valdés Morandé	Juan Gálvez
Wenceslao Díaz	Gustavo Charme
Raúl Besa Vicuña	-------
Clodomiro Figueroa	-------

Tabla N°5
De elaboración propia con el listado de los Aspirantes a Oficiales de Reserva durante la última semana de servicio en la Escuela.[80]

Finalmente, los últimos ascensos dentro del curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva, se registraron el viernes 29 de octubre de 1920. Cabe hacer presente que en este listado no se encuentran los Aspirantes Carlos Niemeyer y Emilio Castro, quienes ya habían ascendido a Sargento 1°, ni tampoco Clodomiro Figueroa, que en ese momento era Cabo 1° y fue el último en incorporarse al curso.

Nombre	Grado	Especialidad
Carlos Orrego Renard	Sargento 1°	Mecánico
Álvaro Vial	Sargento 1°	Mecánico y Fotógrafo
Salvador Sanfuentes	Sargento 1°	Mecánico
Emilio Errázuriz Larraín	Sargento 1°	Mecánico
Luis Moya	Sargento 1°	Mecánico
Hugo Valdés Morandé	Sargento 1°	Mecánico
Anselmo Hevia Rahausen	Sargento 1°	Mecánico
Wenceslao Díaz	Sargento 1°	Mecánico
Raúl Besa Vicuña	Sargento 1°	Mecánico
Guillermo Charme Prieto	Sargento 1°	Aspirante a Piloto
Samuel Willshaw	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto
José Isaza	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto
Humberto Katz	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto

[80] Tabla elaborada en base a la información extraída de la Orden del Día N° 248 del 21 de octubre de 1920, p. 1099.

Gustavo Krüger	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto
Eduardo Arenas	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto
Luis Olivos	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto
Juan Gálvez	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto
Manuel Casanova Vicuña	Vice Sargento 1°	Aspirante a Piloto

Tabla N°6
De elaboración propia con el último ascenso de los Aspirantes a Oficiales de Reserva.[81]

Imagen N°31
Aspirantes a Oficiales de Reserva (Archivo IIHACH)

Lamentablemente, producto de la falta de material aéreo disponible y al mismo tiempo, por el cumplimiento del plazo asignado para los *"Cursos rápidos de aspirantes a oficiales de reserva*", dispuesto por el Decreto Supremo G.7. N° 6929 del 6 de agosto de 1920, la Escuela Aeronáutica Militar, se vio en la necesidad de licenciar a sus Aspirantes a Oficiales de Reserva con fecha 30 de octubre de 1920, sin haber estos obtenido el nombramiento de Oficiales. [82]

[81] Tabla elaborada en base a la información extraída de la Orden del Día N° 256 del 30 de octubre de 1920, p. 1109.
[82] Extraído de la Orden del Día N°251, del lunes 25 de octubre de 1920, p. 1103.

Igualmente, otras de las causas de por qué no se pudo proseguir con la instrucción aérea a los Aspirantes, fue porque el plazo del curso dispuesto por decreto supremo, también coincidió con el inicio de la segunda misión inglesa liderada por el Mayor Frank Scott, la cual concentró sus esfuerzos primeramente en actualizar los conocimientos de los aviadores militares más antiguos y luego, en formar a decenas de nuevos aviadores proveniente de la oficialidad de línea del Ejército y de la Armada.

Sea como hubiesen acaecido los hechos, a la semana siguiente el sábado 06 de noviembre, a modo de despedida, la Oficialidad de la Escuela le brindó al curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva recién licenciado, un almuerzo de camaradería, el cual tuvo lugar en el Casino de Oficiales del Instituto.

En esta ocasión, primeramente hizo uso de la palabra el Subdirector de la Escuela, Capitán Diego Aracena quien rememoró los distintos momentos de la instrucción. Posteriormente a nombre de los reservistas, agradeció la actividad de camaradería el Aspirante Eduardo Arenas.

Después, en representación de la Inspección General de Aviación, se dirigió a los presentes el Capitán Armando Cortínez y luego, en nombre de los Aspirantes nuevamente, replicó Clodomiro Figueroa.

Finalmente, al concluir la manifestación, el Director del Instituto comandante Florencio Mesa, acompañó a los reservistas hasta la puerta de la Escuela, *"manifestándoles que dejaban su segundo hogar, al cual podrían volver en cualquier momento*". [83]

En esta misma línea, al referirse a estos momentos, el Coronel de Aviación, don Enrique Flores señaló lo siguiente:

"*El 6 de noviembre de 1920 los aspirantes fueron despedidos con un magnífico almuerzo ofrecido en el casino de la Escuela, durante el cual se hicieron gratos recuerdos de las horas de cuartel con las alternativas propias del servicio, formulándose votos por un nuevo llamado a fin de cumplir el anhelo de aprender a volar. La falta de medios impidió realizar los propósitos de la superioridad, pero en cambio entregó a la sociedad un grupo selecto de jóvenes imbuidos del espíritu de sana camaradería y de trabajo que reinaba en la Escuela de Aviación*". [84]

LICENCIAMIENTO DE ASPIRANTES A OFICIALES

LAS FIESTAS DESARROLLADAS AYER EN LA ESCUELA DE AVIACION Y EN EL CLUB MILITAR

Imagen N°32
Extraído del Diario "La Nación" del domingo 7 de noviembre de 1920, p. 20.

[83] Extraído del Diario "La Nación" del domingo 7 de noviembre de 1920, p. 20.
[84] Flores, Opus Citatus, p. 380.

No obstante lo anterior, dos semanas antes que se cumpliera la fecha estipulada para el licenciamiento, el 16 de octubre, el Director de la Escuela en previsión de esta situación, solicitó una prórroga a la Inspección General de Aviación, para permitirle a 13 Aspirantes poder continuar en la Escuela, hasta obtener el nombramiento de Oficial de Reserva[85].

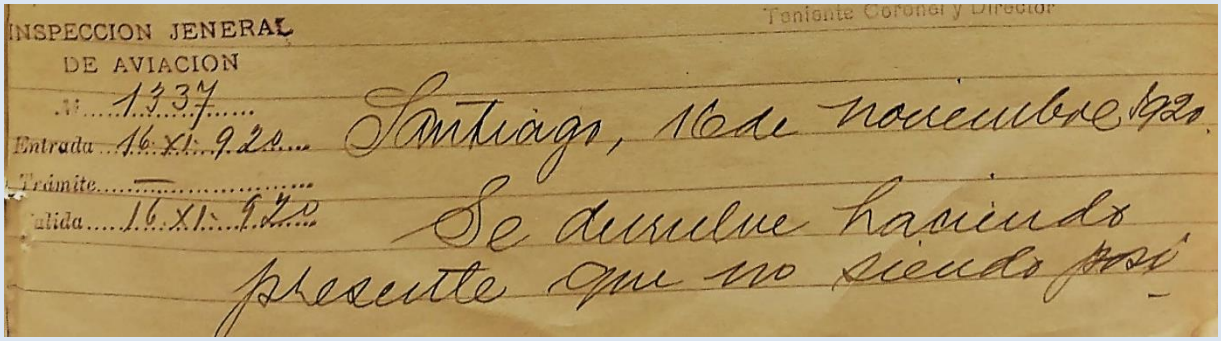
Sin embargo, la respuesta del alto mando no fue todo lo positiva que se esperaba. De todas maneras, con fecha 3 noviembre de 1920, se dejó a los Aspirantes Emilio Errázuriz, Emilio Castro y Clodomiro Figueroa, en calidad de "agregados" a la Escuela.[86]

Dos semanas después, con fecha 15 de noviembre de 1920, el comandante Mesa le solicitó al General Contreras, la autorización para que los Aspirantes Castro y Figueroa pudieran rendir las pruebas exigidas para obtener el Brevet de Piloto Militar, luego del cual podrían recibir el nombramiento de Oficiales de Reserva. En esta ocasión, estaba planificado que ellos realizaran un vuelo a Melipilla de ida y vuelta sin aterrizaje y luego, una vez de regreso en la Escuela, debían descender a motor detenido, desde una altura de 500 metros y aterrizar en un punto señalado de antemano.

Para la ocasión, el Teniente de Reserva David Fuentes ya había facilitado su avión particular el "Talcahuano", al Aspirante Emilio Castro. Por otro lado, también estaba dispuesto que el Aspirante Clodomiro Figueroa pudiera volar en un avión Nieuport.[87]

Ante esta solicitud, el alto mando no autorizó la realización de estas pruebas señalando lo siguiente:
"*Se devuelve (la solicitud) haciendo presente que no siendo posible por ahora disponer de aparatos de guerra para recibir las pruebas finales reglamentarias para optar al título de piloto militar (aviador) esta Inspección debe postergar la recepción de las pruebas de los Aspirantes a Oficiales de Reserva, aviadores señores Figueroa i Castro.*

Luis Contreras S."[88]

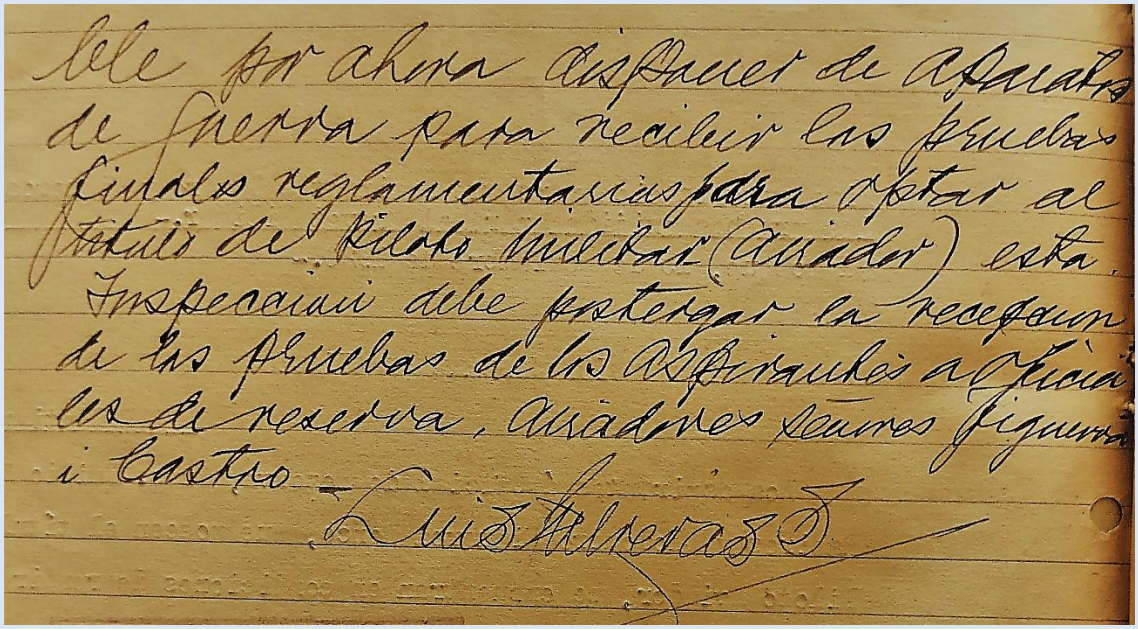

INSPECCION JENERAL
DE AVIACION
N° 1337
Entrada 16.XI.920
Trámite —
Salida 16.XI.920

Teniente Coronel y Director

Santiago, 16 de noviembre 1920.

Se devuelve haciendo presente que no siendo posi

[85] Extraído del Libro N°6, Correspondencia de la Escuela Aeronáutica Militar, de fecha 16 de octubre de 1920, pp. 0278 y 0279.
[86] Extraído del Libro N°6, Correspondencia de la Escuela Aeronáutica Militar, de fecha 03 de noviembre de 1920, p. 0298.
[87] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1038.
[88] Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1038 y reverso.


dele por ahora disponer de aparatos de guerra para recibir las pruebas finales reglamentarias para optar al título de Piloto Militar (Aviador) esta Inspectoría debe postergar la recepción de las pruebas de los Aspirantes a Oficiales de reserva, Aviadores señores Figueroa i Castro.

Luis Contreras S.

Imagen N°33
Respuesta del General Luis Conteras Sotomayor, a la solicitud de la Escuela sobre el examen práctico de los Aspirantes Emilio Castro y Clodomiro Figueroa.
Extraído del Libro N°8, Ayudantía de la Escuela Aeronáutica Militar, p. 1038.

Finalmente, se puede señalar que el paso de los reservistas por la Escuela Aeronáutica Militar durante el año 1920, concluyó el 16 de noviembre, pues aquel día fueron dados de baja todos los Oficiales de Reserva que prestaban servicio en la Escuela, en conformidad al Decreto Supremo P.1. N°3138 del 05 de noviembre de 1920.[89]

REFLEXIONES FINALES

Si bien es cierto que los Aspirantes a Oficiales de Reserva, por falta de material aéreo y tiempo, no pudieron recibir el nombramiento de Oficiales como todos esperaban, esto no quiere decir que su paso por la Escuela no haya sido fructífero, tanto para ellos como para el Instituto. En este sentido se puede agregar, que los Oficiales de Reserva incorporados y los mismos Aspirantes, fueron involucrados en prácticamente todas las actividades propias de la Escuela, desde participar en distintas comisiones, hasta realizar labores de guardia o de servicio.

Como muestra de lo anterior se puede mencionar, que los Oficiales de Reserva y los Aspirantes a Oficial, cumplieron en reiteradas ocasiones en estas últimas tareas. Dentro de todos ellos, nuevamente se destacó el Teniente de Reserva David Fuentes Soza, quien en los cerca de 03 meses que estuvo llamado al servicio activo, le correspondió en 13 ocasiones la responsabilidad de ser el Oficial de Servicio de la Escuela Aeronáutica Militar[90].

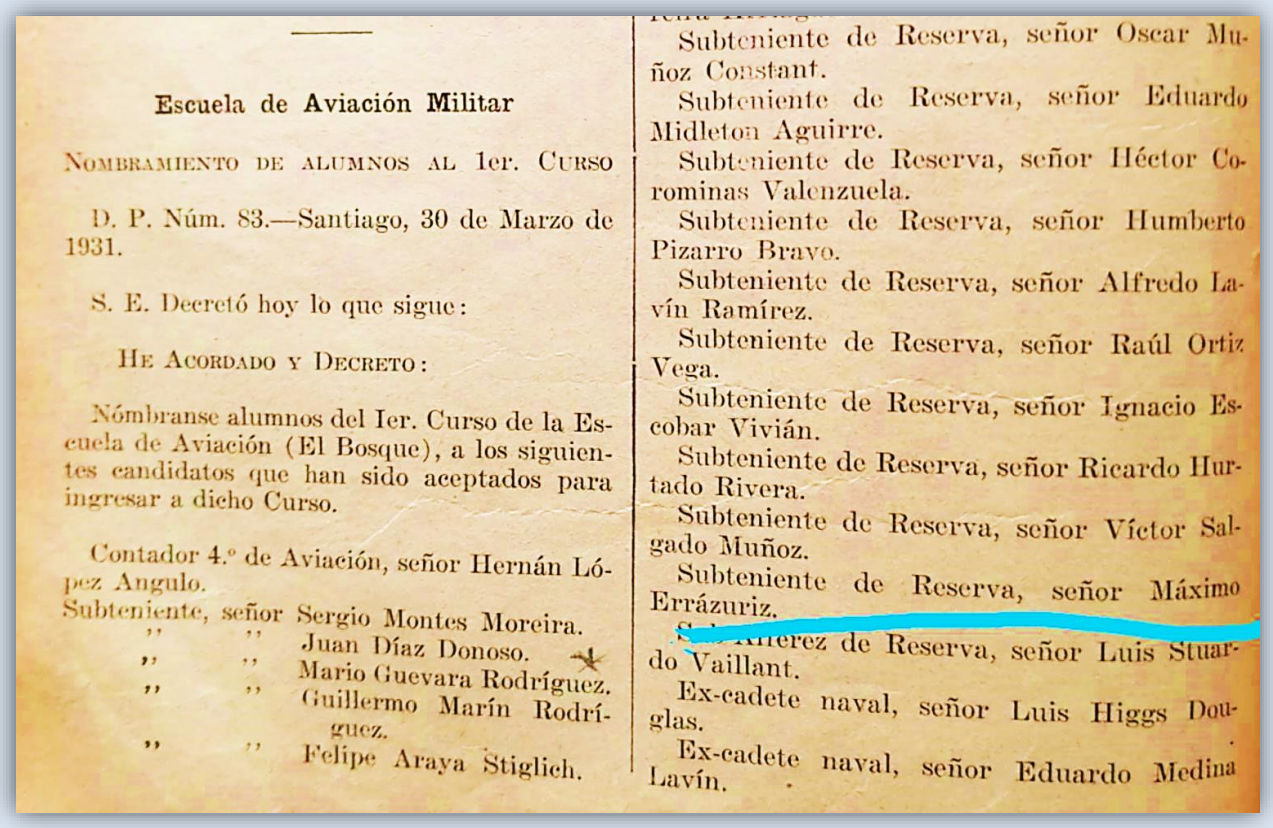
---

[89] Extraído de la Orden del Día N°269, del martes 16 de noviembre de 1920, p. 1125.

[90] El Teniente David Fuentes fue nombrado Oficial de Servicio de la Escuela Aeronáutica Militar en 13 ocasiones, existiendo registro de aquello los días viernes 3, sábado 4, domingo 5, lunes 13, lunes 20 y miércoles 22 de septiembre de 1920. Asimismo en octubre le correspondió este servicio los días martes 5, miércoles 13, sábado 16, domingo 17, miércoles 20 y martes 26. Asimismo, el último registro existente data del lunes 8 de noviembre de 1920. Información extraída del Libro N°10 de Ayudantía, Orden del Día, 1920, Escuela Aeronáutica Militar.

Finalmente se puede señalar, que la Historia de la Centenaria Reserva Aérea de Chile, está llena hechos y personajes destacados, algunos de los cuales necesitan ser rescatados desde el olvido y otros, que merecen ser puestos en valor, desde los pioneros como el Teniente David Fuentes y el Cabo 1° Clodomiro Figueroa, hasta el presente.

Dentro de esta gran historia no se puede omitir por ejemplo, que el General del Aire Máximo Errazuriz Ward, quien fuera Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile entre 1964 y 1969, inició su destacada carrera en la aviación en 1931, como Subteniente de Reserva en la Escuela de Aviación, bajo el alero del entonces Comandante Arturo Merino Benítez.



Escuela de Aviación Militar

NOMBRAMIENTO DE ALUMNOS AL 1er. CURSO

D. P. Núm. 83.—Santiago, 30 de Marzo de 1931.

S. E. Decretó hoy lo que sigue:

HE ACORDADO Y DECRETO:

Nómbranse alumnos del Ier. Curso de la Escuela de Aviación (El Bosque), a los siguientes candidatos que han sido aceptados para ingresar a dicho Curso.

Contador 4.° de Aviación, señor Hernán López Angulo.
Subteniente, señor Sergio Montes Moreira.
" " Juan Díaz Donoso.
" " Mario Guevara Rodríguez.
" " Guillermo Marín Rodríguez.
" " Felipe Araya Stiglich.
Subteniente de Reserva, señor Oscar Muñoz Constant.
Subteniente de Reserva, señor Eduardo Midleton Aguirre.
Subteniente de Reserva, señor Héctor Corominas Valenzuela.
Subteniente de Reserva, señor Humberto Pizarro Bravo.
Subteniente de Reserva, señor Alfredo Lavín Ramírez.
Subteniente de Reserva, señor Raúl Ortiz Vega.
Subteniente de Reserva, señor Ignacio Escobar Vivián.
Subteniente de Reserva, señor Ricardo Hurtado Rivera.
Subteniente de Reserva, señor Víctor Salgado Muñoz.
Subteniente de Reserva, señor Máximo Errázuriz.
[illegible] Alférez de Reserva, señor Luis Stuardo Vaillant.
Ex-cadete naval, señor Luis Higgs Douglas.
Ex-cadete naval, señor Eduardo Medina Lavín.

Imagen N°34
Nombramiento del Subteniente de Reserva Máximo Errázuriz como alumno de la Escuela
Extraído del Boletín Oficial de la Aviación, Año I, N°10, del 20 de abril de 1931, página 98

Por otro lado, también se debe recordar al Comandante de Escuadrilla Alejo Williamson Dávila, quien el 12 de diciembre de 1964, fue el primero en cruzar la Cordillera de los Andes por su parte más alta en planeador.

Asimismo, en las décadas de 1970 y 1980, cuando la penumbra de la guerra amenazó nuevamente a la patria, el Capitán de Bandada Carlos Cardoen Cornejo, tuvo una destacada participación gracias a sus desarrollos tecnológicos, que potenciaron poderosamente la defensa nacional en aquellos difíciles momentos.

Así como ellos, han sido miles los integrantes la Reserva Aérea, en estos más de 100 años de Historia, los que han dedicado parte importante de su tiempo, de sus capacidades y de su vida, para hacer más grande a Chile y a la Fuerza Aérea.

Sandrino Vergara Paredes*
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

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

Bibliografía

Alessandri Palma, Arturo, ***"Arturo Alessandri Palma, Recuerdos de Gobierno***", Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1967, Tomo I.
Arancibia, P., Balart, F., Brahm, E., San Francisco, A, ***"El Ejército de los Chilenos 1540-1920***", Editorial Biblioteca Americana, Santiago de Chile, 2007.
Arancibia Clavel, Roberto, ***"Nuestros Vecinos",*** Capitulo: La Movilización de 1920, Editorial Ril, Santiago de Chile, 2007, p. 519-539.
Barros Arana, Diego, ***"Historia General de Chile",*** Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile, Segunda Edición, 2000. Tomo I.
Barros Arana, Diego, ***"Historia Jeneral de Chile",*** Rafael Jover Editor, Santiago de Chile, 1888, Tomo IX.
Boletín Oficial del Ministerio de Guerra años 1915 y 1920.
De la Sotta, Rafael, ***"Carta del Gobernador de Talcahuano don Rafael De la Sotta, sobre el desembarco de Pareja",*** Colección de Historiadores y de Documentos relativos a la Independencia de Chile, Imprenta Cervantes, Santiago de Chile, 1900, Tomo II.
Diario "La Nación", meses de agosto, septiembre, octubre y noviembre de 1920.
Flores Álvarez, Enrique, ***"Historia Aeronáutica de Chile",*** Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile, Santiago de Chile, 1950.
Jahn Barrera, Mario, ***"General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile***", Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.
Libro Notas Enviadas a la Inspección, Escuela Militar de Aeronáutica, 1914.
Libro Notas Llegadas de la Inspección, Escuela Militar de Aeronáutica, 1914.
Libro "Notas Enviadas a la Inspección", Escuela Militar de Aeronáutica, 1915.
Libro "Notas Llegadas de la Inspección", Escuela Militar de Aeronáutica, 1915.
Libro "Orden del Día", Escuela Aeronáutica Militar, 1915.
Libro "Orden del Día", Escuela Aeronáutica Militar, 1916.

Libro Nº 15, “Oficiales y Profesores, Escuela Aeronáutica Militar, 1916.
Libro “Nº 12 Ayudantía” Escuela Militar de Aeronáutica, 1913-14-15-16-17-18.
Libro “Orden del Día”, Escuela Aeronáutica Militar, 1920.
Libro N°6, Correspondencia, Escuela Aeronáutica Militar, 1920.
Libro N°7, Ayudantía, Escuela Aeronáutica Militar, 1920.
Libro N°8, Ayudantía, Escuela Aeronáutica Militar, 1920.
Miranda Espinoza, Julio, ***“Ignacio Carrera Pinto, El Héroe***”, Departamento Comunicacional del Ejército, Santiago de Chile, 2011.
Navarrete Ciris, Mariano, ***“La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar***”, Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911, pp.59-80.
Ossa, José Luis, ***“La reconstrucción del Ejército de Chile en una era reformista (1762-1810)”*** Revista Economía y Política, Santiago de Chile, Volumen III, N°1.
Revista de Historia Militar N°4, “***El Padre Hurtado y el Ejército***”, diciembre del año 2005, p. 46.
Revista Zigzag del 2 de mayo de 1914.
Silva, Ignacio, ***“La Sargento Candelaria Pérez, recuerdos de la campaña de 1838 contra la confederación Perú-Boliviana”,*** Imprenta Cervantes, Santiago de Chile.
Traub Gainsborg, Norberto, ***“Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor”.*** Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
Valenzuela, Raimundo, “***La Batalla de Huamachuco”,*** Imprenta Gutenberg, Santiago de Chile, 1885.
Vergara Paredes, Sandrino, ***“De la Primera Compañía de Aviación Militar al Grupo de Aviación N°3, una rectificación histórica***”, Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile, N°6, Junio del 2020, Santiago de Chile.
Vergara Paredes, Sandrino, “***Pionero de la Aviación Militar: Capitán de Bandada (Rva.) David Fuentes Soza***”, Cuadernos de Historia Militar Nº 7, Departamento de Historia Militar del Ejército, Santiago de Chile, 2011.

ALAS DE INTEGRACIÓN ENTRE DOS MUNDOS

Ricardo Varona López, un amigo de la aviación hispano cubana

Todos los años, cuando llega la fecha del 12 de octubre, estamos acostumbrados tradicionalmente en todos los países Iberoamericanos a festejar con diferentes tipos de celebraciones el denominado "Día de la Hispanidad"[91], que tiene como mensaje difundir la igualdad de todos los seres humanos que integran nuestros pueblos y la importancia de impulsar la colaboración entre ellos, difundiendo el intercambio de culturas y el propio mestizaje.

A lo largo de la historia muchas personas han creído firmemente en este mensaje y, por ello, dedicaron su vida o parte de ella a difundir estos valores. Una de esas personas fue el Coronel de la Fuerza Aérea Cubana, don Ricardo Varona López.

Ricardo Varona López (a la derecha de la foto) en su época de Piloto de Mig-19

[91] Día de la Hispanidad o Día de la Raza, es la denominación que se le da al *12 de octubre* en la mayor parte de Hispanoamérica, España y los Estados Unidos, fecha en que se recuerda el descubrimiento de América por el navegante Cristóbal Colón en 1492. El concepto que dio paso a esta celebración surgió a inicios del siglo XX, inicialmente de forma espontánea y no oficial, relevando con ello la *nueva identidad cultural*, producto del encuentro y fusión entre los pueblos indígenas de América y los conquistadores españoles, además de la valorización del patrimonio cultural hispanoamericano. Aunque el nombre «Día de la Raza» es aparentemente el más usado en la actualidad, el nombre oficial suele variar de un país a otro: en España es el *Día de la Fiesta Nacional* o *Día de la Hispanidad,* en Estados Unidos los angloparlantes lo llaman *Columbus Day* y los hispanohablantes alternan «Día de la Raza» con «Día de Colón», en Chile y Perú se denomina en la actualidad desde el 2000, como *Día del Encuentro de Dos Mundos* o coloquialmente como *Descubrimiento de América*, mientras que en Argentina recibe el nombre de *Día del Respeto a la Diversidad Cultural*.
(Fuente base: https://es.wikipedia.org/wiki/D%C3%ADa_de_la_Raza y otras consultas generales del autor)

Los avatares de la historia quisieron que Varona, como así le llamaban sus amigos, naciera el 30 de abril del año 1941 en Placetas (Cuba) y, desde muy pequeño, enseguida comprendió todas las posibilidades que el mundo de la aviación podía aportar para la comunicación de los pueblos.

Su enamoramiento con el mundo de la aviación hizo que a los 18 años decidiera ingresar en la Fuerza Aérea del Ejército de Cuba[92] donde se formó como piloto de motor de pistón, y luego de reacción, llegando a conseguir tecnificación como piloto de combate, muy pronto como instructor y, luego, Jefe de Escuadrón del primer avión de combate supersónico que voló en América, el Mig-19, para posteriormente dirigir la Base Aérea de San Antonio, catalogada como la mayor y más importante base aérea militar de Cuba.

Durante su período militar al Coronel Varona le tocó vivir, desde muy joven con apenas 16 años, la guerra de revolución cubana incorporándose al Ejército Rebelde como parte de la Columna del Directorio Revolucionario en la Sierra del Escambray. Al terminar la contienda ostentaba, con solo 17 años, el grado de Capitán.

En los primeros meses de 1959, el joven capitán del Ejército Rebelde pidió formar parte de la incipiente Fuerza Aérea que comenzaba a formar pilotos de combate, formando parte del primer grupo de pilotos formados tras la guerra de revolución cubana.

Ricardo Varona López en su época de Capitán de Aerocaribbean

Cuando en 1977 se libera de la vida militar, pasa a la aviación civil comercial donde dirige varias empresas de aviación.

Pero su deseo de volar lo lleva dejar sus responsabilidades en tierra y se incorpora en 1985 a la compañía de aviación Aero Caribbean, compañía que fue creada por el Gobierno cubano en 1982 para ofrecer vuelos de cabotaje y chárter regionales a fin de complementar o sustituir vuelos de la Compañía Cubana de Aviación[93], al ser estas dos compañías propiedad del Gobierno cubano, donde voló inicialmente como copiloto y luego como Comandante de Aeronave.

Volando como Capitán, dedica todo el tiempo que tiene libre al fomento de la aviación civil y el año 2001, tras cumplir los 60 años de edad se retira de la aviación activa. En ese período consiguió acumular unas 9.500 horas de vuelo en más de 20 tipos de aeronaves.

---

92 La Fuerza Aérea del Ejército de Cuba (FAEC), nombrado originalmente Cuerpo de Aviación de Ejército de Cuba, era una institución militar cubana perteneciente al Ejército Constitucional de Cuba y que actuó como fuerza de combate aérea durante la etapa republicana cubana (1902-1958). Este Fuerza Aérea fue disuelta en 1959 tras la victoria del Ejército Rebelde. Actualmente la fuerza aérea constitucional de Cuba es la *Defensa Anti-Aérea y Fuerza Aérea Revolucionaria* (DAAFAR), heredera de la Fuerza Aérea Rebelde.

93 Cubana de Aviación es la aerolínea oficial de Cuba. Su base de operaciones está en el Aeropuerto Internacional José Martí en La Habana. Opera a distintos destinos entre América y Europa, y fue la primera línea aérea de Latinoamérica en establecer vuelos regulares a Miami (el primero en 1945) y a Europa (en 1948). Fue la primera línea latinoamericana en utilizar aviones turbohélice sobre el Atlántico a finales de los cincuenta con sus Bristol Britannia en sus rutas a Madrid. Desde 1959 y hasta la actualidad está operada por el gobierno de Cuba.

Tras su jubilación del vuelo profesional y para mantenerse vinculado con su gran pasión -la aviación- se incorpora en 2002 como miembro de base para trabajar de forma voluntaria en el Club de Aviación de Cuba (CAC), entidad que fue creada a principios de los años 30 y desde entonces tiene la representación de Cuba en la Federación Aeronáutica internacional, institución donde con el paso del tiempo, por sus conocimientos, constancia y capacidad de trabajo es nombrado en el año 2005 miembro de su junta directiva, y a continuación Presidente de la Federación Cubana de Aviación Deportiva, institución que agrupa a las aeronaves deportivas cubanas con motor, así como a sus pilotos, entidad fundada bajo el amparo y control de CAC a finales del año 2005 teniendo el honor de ser su primer presidente cargo que desempeñó de forma continuada hasta finales del año 2016.

Con el paso del tiempo estas responsabilidades le fueron ocasionando, debido a las limitaciones propias que a Cuba le tocó vivir en ese período, muchos sin sabores y disgustos que, al final, le obligaron por prescripción médica a tener que dejar esos cargos para pasar a una vida menos activa y mucho más contemplativa, motivo por el cual en 2017 decide trasladarse junto a su esposa a España instalando su residencia en Madrid.

Al poco tiempo de residir en España a escondidas de su esposa, médico de profesión, y en contra de los consejos médicos recibidos de los facultativos cubanos, siguió colaborando con el CAC y la Federación Cubana de Aviación Deportiva, entidades con la que siguió colaborando hasta el mismo día de su fallecimiento, ocurrido en Madrid el día 3 de agosto del año 2020 a los 79 años de edad.

Ricardo Varona López a la derecha de la foto con Antonio García (Bacterio) Vicepresidente de Asociación Española de Pilotos de Aeronaves Ligeras (AEPAL) y presidente de la Federación Andaluza de los Deportes Aéreos a la izquierda de la foto, realizada pilotando el motovelero modelo SINUS de la fábrica Eslovena Pipistrel, con matrícula española EC-ZUU, en la visita de trabajo realizada a España en el año 2009

Como civil, además de ser miembro de la junta directiva del CAC y presidir la Federación Cubana de Aviación Deportiva fue, durante 8 años por invitación y propuesta de la Asociación Española de Pilotos de Aeronaves Ligeras (AEPAL), entidad fundada en España el año 2001 que mantiene tiene un Convenio de Colaboración con el CAC y agrupa a la mayoría de los pilotos de aeronaves ligeras españoles representando a España en la European Microlight Federation (EMF), entidad fundada en el año 2003 con sede en París (Francia) que agrupa a las diversas asociaciones nacionales de estados europeos para la operación de aviones ultraligeros, le otorgaran al CAC la categoría de miembro invitado a participar en sus reuniones anuales a partir de la reunión celebrada en 2011 en Sevilla (España) gracias a la argumentación esgrimida por AEPAL de que los países iberoamericanos, entre los que se encuentra Cuba, son una continuación del sur de Europa en el continente americano, reunión a la que acudió como Delegado del CAC y en la que se acordó la colaboración de la EMF con el CAC, llegándose al acuerdo de que de forma voluntaria todos los miembros que componen la EMF donaran 2 aeronaves ultraligeras usadas al CAC a lo largo del período 2011-2016.

De izquierda a derecha: Antonio García (Bacterio) Presidente de la Federación Andaluza de los Deporte Aéreos (FEADA); Ricardo Varona López en su época de retiro en España y José Ángel Rodríguez Peña (Conejo) Delegado del Club de Aviación de Cuba (CAC) en España, en reunión de trabajo celebrada en Madrid, España, el 20/01/2020.

Además de desempeñar las labores de Delegado del CAC, colaboró activamente con la Federación Andaluza de los Deportes Aéreos (FEADA), entidad fundada en España en 1987, que es entidad colaboradora de la administración pública en la Comunidad Autonómica Andaluza para la gestión del deporte aéreo y, en el año 1.993, participó con la organización del "60 Aniversario del vuelo Sevilla-Camagüey, realizado en junio de 1.933 con el avión "Cuatro Vientos", pilotado por el Capitán Mariano Balberán y el Teniente Joaquín Collar, conmemoración que se celebró en el mismo aeropuerto de Camagüey donde participaron además de pilotos cubanos de PRC y AMD miembros del CAC, 20 deportistas de las especialidades de AMD, PRC, ADL, ART y PRM, miembros de la FEADA que, desde España, habían volado con todos sus aparatos y equipos de vuelo en avión de Cubana de Aviación para participar en la conmemoración en el Aeropuerto de Camagüey del histórico vuelo realizado el 12 de junio del año 1933. Entre los pilotos participantes en aquel evento son destacables el piloto de ART Jesús González Green, el de PRP y PRM Laureano Casado y otros deportistas de alto nivel que, tras el

paso de los años, llegaron a ser campeones del mundo como es el caso de Manuel Torné Girón que lo fue de Ultraligeros en 2009.

Tras estás vivencias, las Juntas Directivas del CAC y la FEADA decidieron firmar en 2009 un convenio de colaboración para ayudar al CAC en su labor del fomento de los deportes aéreos en la isla con el envío de material de vuelo y con programas de formación técnica en Cuba y España, labores en la que ha sido fundamental la colaboración económica del Club Aeronáutico de Andalucía (CANA), entidad española que entre sus actividades promociona las especialidades aéreas de Aerostación (ART), Paracaidismo (PRC), Alas Delta (ADL), Paramotor (PRM), Vuelo Simulado (VSM), Parapente (PRP) entre otras y cuenta entre sus socios con Campeones del Mundo, de Europa y de España.

En la elaboración y puesta en marcha de todos estos proyectos la figura de Ricardo Varona López fue fundamental para poder llevar a cabo estos programas, programas en los que trabajó a fondo para que se hicieran realidad, consiguiendo en envío a Cuba vía CAC de numeroso material de vuelo y equipos de PRM, ADL, VSM, PRP y AMD entre otros y el traslado a España de más de 40 deportistas del CAC, para mejorar su formación inicial y tecnificarlos en diferentes especialidades deportivas de vuelo entre las que destacan el PRM, ULM, PRP, PRC y VSM, de acuerdo a los programas y convenios que la FEADA y el CANA pusieron en marcha para la formación en España de estos deportistas aéreos.

Antonio García Martínez
Desde España para el
Instituto de Investigaciones
Histórico-Aeronáuticas de Chile

Ref. Bibliográficas:

- Federación Andaluza de los Deportes Aéreos (FEADA). http://www.feada.org/
- Archivos del autor.

SIGUIENDO LA HUELLA DE JEAN MERMOZ

I.- INTRODUCCIÓN

El espíritu de esta investigación histórica, pretende aportar en la recuperación de la huella dejada en Chile y en nuestra Institución, por el prócer de la aviación francesa Jean Mermoz, durante su paso y operación en la Base Aérea Colina, entre los años 1929 a 1930, uniendo piezas como las referidas a su aporte al desarrollo de la aviación civil y a las tradiciones aeronáuticas en su conjunto.

La motivación principal que me llevó a iniciar este trabajo, fue lograr la interconexión con los albores de la aviación militar en Chile; la influencia francesa en parte de nuestra historia; el aporte de Mermoz al desarrollo de Aéropostale y el nacimiento posterior de la compañía AIR FRANCE.

Adicionalmente, cooperar en la mantención de este legado por parte de la rama Defensa Antiaérea, que hasta el día de hoy preserva su imagen en la base de Quintero, ubicada en la Comandancia del Regimiento de Artillería Antiaérea, FF.EE. y Escuela Táctica, junto a nuestro prócer, el Comodoro Arturo Merino Benítez, manteniendo vivo el recuerdo entre sus Oficiales, Personal de Planta, empleados civiles y soldados de su dotación.

La búsqueda se orientó inicialmente en el desarrollo de un plan de recopilación de datos, enfocado a distintas personas, nacionales y extranjeras; civiles y militares; entrevistas ex comandantes del Regimiento de Artillería Antiaérea; a Oficiales y Personal del Cuadro Permanente en servicio activo y en condición de retiro; pilotos; historiadores y una red de contactos que cada día fue creciendo y me fue comprobando el gran interés que existe en recuperar parte de la historia aeronáutica de Chile, desde una perspectiva distinta.

En esta oportunidad, con una mirada de una persona que trabajó en una base aérea con una importante carga histórica, que se debe preservar para las generaciones más jóvenes.

Producto de la investigación, se comprobó que la vida y acciones de Mermoz, estuvieron estrechamente ligadas a otros aviadores franceses de renombre internacional, tales como Henry Guillaumet, que continuó con la ruta Mendoza-Colina; el mítico escritor Antoine de Saint-Exupéry, en Aeroposta

Argentina y Pierre Deley, quien arribó a Chile en el año 1929 como encargado de la administración de Aéropostale en Colina y luego prosiguió con los cruces de Los Andes.

Ellos fueron muy amigos entre sí, se respetaban las diferencias y también se distinguieron en Aéropostale y más tarde, en la naciente Air France; en el caso de Mermoz, que llegó a desempeñarse como inspector de la compañía; Guillaumet en rutas sobre el Atlántico y Deley como representante para Argentina y Chile.

Como dato anecdótico y muestra de valía y audacia de estos insignes precursores de la aviación, Mermoz, Guillaumet y Saint Exupéry denominados "Los tres mosqueteros aéreos" por el escritor español Antonio Iturbe, continuaron desarrollando operaciones de vuelo y fallecieron trágicamente en accidentes de aviación cayendo al mar, con escasos años de diferencia.

Mermoz desaparece sobre el Atlántico el 7 de diciembre de 1936 a bordo de su hidroavión Laté 300 "Croix du Sud" a unos 800 km de las costas africanas, durante su 24ª travesía del Atlántico sur, su radio emite un "¡Cortamos motor trasero derecho...!" y luego se interrumpe la comunicación.

En noviembre de 1940, Henri Guillaumet, despegó a bordo del Farman 220 "Le Verrier" de la pista de Marignane para acompañar al nuevo alto comisario de Siria y Líbano…De repente, en el cielo sobre el Mediterráneo, un grito de desamparo: "*Nos ametrallan…avión en llamas S.O.S, S.O.S*…"[94]

El 31 de julio de 1944, Antoine de Saint-Exupéry se estrelló en el Mar Mediterráneo, cerca de las costas francesas, en un avión P-38 "Lightning" durante un reconocimiento fotográfico.

Cabe agregar que, durante sesenta años, esta misteriosa desaparición permaneció como un enigma histórico, hasta que en noviembre del año 2003, un arqueólogo submarino descubre a pocas millas de Marsella los restos de un P-38, que fue rápidamente identificado con sus números de fábrica.[95]

II.- RESEÑA HISTÓRICA

En un contexto posterior a la Primera Guerra Mundial, en plena rearticulación del escenario geopolítico de la época y en los albores de nuestra aviación militar y civil, sumado a la imperiosa necesidad de ampliar los horizontes de influencia de las potencias europeas y EE.UU., el correo aéreo surgió como un importante medio de conexión comercial y epistolar entre los países.

Para una mejor contextualización de aquella época, se transcribe presentación de la presentación del libro "Los aires roturados":

"Durante la infancia de la aviación, a principios del siglo XX esta solía ser considerada uno de los pocos reductos del idealismo y el pensamiento romántico del siglo anterior. Al menos en teoría, ya que la brutalidad de la primera guerra mundial destruyó las vidas y mentes de muchos de los jóvenes que fueron a la guerra como si aquello fuera una gesta heroica que los convertiría en hombres de golpe.
Jean Mermoz (1901-1936) no luchó en aquella "gran guerra" pero si creció con las noticias de las gestas de los aviadores que lucharon en ella.

94 Mémorie d'Aéropostale

95 Libro Una epopeya de la aviación, AÉROPOSTALE, Gérard Contard, año 2017.

Tal era su pasión que al graduarse en 1919 tenía clara su vocación de piloto y a mediados de los años 20, estaba trabajando en la compañía aeropostal Latécoerè".[96]

Especial mención en esta época, recae en nuestros pilotos nacionales y pioneros de las rutas andinas: Dagoberto Godoy Fuentealba y Armando Cortínez Mujica; el primero de ellos en diciembre de 1918 efectuó el cruce del macizo montañoso de Los Andes, aterrizando en el sector de Lagunitas, Mendoza. Más tarde, Cortínez, el 5 de abril de 1919, en homenaje a la batalla de Maipú, efectúa sin permiso de sus superiores el cruce de la cordillera y aterriza sin novedad en el sector de Tupungato, Mendoza, enviando el siguiente telegrama que se transcribe: "*Suplícoles perdonarme esta gloriosa fecha háyame atrevido, sin autorización, llevado patriótico impulso traer un saludo cariñoso reconocimiento nuestro hermano pueblo argentino, cuya sangre bañó con la nuestra los heroicos campos de Maipo, ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterricé 08:00 horas Departamento de Tupungato, Mendoza. Espeso mar nubes impidióme seguir rumbo. Ruego mandarme mecánico con hélice a fin regresar vía aérea, pues aterrizaje sufrió desperfectos hélice. (Firmado) Teniente Cortínez*"[97]

Retomando el contexto, el servicio del correo, fue una de las primeras utilidades que pudo desarrollar el avión con posterioridad a su empleo operativo durante la Primera Guerra Mundial.

Uno de los ejemplares del primer correo aéreo Chile-Argentina, vía Cordillera de Los Andes, transportado por Mermoz y Guillaumet en un Potez 25.

Fundamentalmente por tratarse de carga valiosa y a la vez liviana, donde la velocidad del transporte resultaba de suma importancia, el servicio correo aéreo en el cono sur, se convirtió en una actividad de interés a escala mundial.

96 Los aires roturados, (Mes vols, Jean Mermoz, 1937, Ed. Macadán, 2014)

97 Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, Capítulo Cuarto.

A partir de entonces, se consolidaron las rutas aéreas de las grandes capitales del mundo con los países latinoamericanos en general y con el cono sur en particular.

En el caso de Chile, permitió además disminuir su aislamiento geográfico, reduciendo significativamente los tiempos de demora de la correspondencia.

"Era un proyecto de locura. Sin radio ayudas, previsión meteorológica ni comunicaciones realmente buenas, amén de la cartografía, que era un tanto imprecisa.

Sumemos a esto el incipiente desarrollo del avión y tendremos que el factor de éxito, eran y debían ser los hombres que afrontaran el tiempo y la distancia"[98] Al otro lado de la cordillera, en Argentina, el industrial francés Marcel Bouilloux-Lafont asentado en América del Sur, funda la empresa Aeroposta Argentina, con fecha 5 de septiembre de 1927, que estaba vinculada a Aéropostale.

Entre 1921 y 1927, la denominada "Línea" funcionó como Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA). [99]

El 3 de diciembre de 1926: Pierre Georges Latécoère, cuya sociedad C.G.E.A. se enfrenta con graves dificultades financieras, viaja a Rio de Janeiro para encontrarse allí con Marcel Bouilloux-Lafont.

Como se expresó precedentemente, pilotaban sus aviones figuras célebres como Antoine de Saint Exupéry; Jean Mermoz; el argentino Vicente Almandos Almonacid, conocido como el "Cóndor de la Rioja"; Henri Guillaumet y los ases de guerra franceses Pedro y Bernardo Artigau.

Para poder desarrollar la Línea sobre el continente sudamericano, Pierre Georges Latécoère vende la C.G.E.A. a Marcel Bouilloux-Lafont quien se compromete en comprar a la S.I.D.A.L el material de vuelo.[100]
Sobre esa base, Bouilloux-Lafont fundó e impulsó decididamente la Compagnie Générale Aéropostale, más conocida posteriormente como Aéropostale y ahí comienza la epopeya de heroísmo, que unió en vida a los eximios pilotos Mermoz, Guillaumet y Saint Exupéry.

Para su operación en Chile, los franceses deseaban contar con una base permanente en Santiago, de uso exclusivo. Asesorados por los aviadores militares chilenos y también por el francés César Copetta, primer hombre que voló en Chile, escogieron un terreno en Colina, que formaba parte de la hacienda de la familia Ruiz Tagle.

Adquirido en diciembre del año 1928, ese predio fue la base de operaciones de la Aéropostale, posteriormente Air France, incluso después de inaugurarse Los Cerrillos, por lo que sus aviones efectuaban el corto vuelo entre ambos campos, con tal de no desahuciar su base propia.

---

98 Coronel de Aviación (A) Sr. Arturo Silva

99 *El Transporte Aéreo entre Argentina y Chile (1914-1964). Aportes para el Estudio de la Integración Binacional.* Pablo Lacoste y Gustavo Marón Universidad Nacional de Cuyo

100 Mémorie d'Aéropostale

Sin embargo, en breve tiempo y ante las facilidades que les otorgó el Comodoro Arturo Merino Benítez, para operar en Los Cerrillos, se llegó a un acuerdo con la Aéropostale, el 2 de mayo de 1931, por el cual dicha compañía vendió a la F.A.N. el predio de Colina con todas sus instalaciones, en la suma de un millón quinientos mil pesos.

Colina siguió sirviendo como campo de aviación y posteriormente, como sede del Regimiento de Artillería Antiaérea".[101]

Con respecto al transporte aéreo de pasajeros en Argentina, este tuvo su inicio en la ciudad de Mendoza en el año 1929.

El primer vuelo de esta categoría fue realizado el día 28 de febrero de 1929, en un avión LATÉ 25, por los pilotos franceses Jean Mermoz y su mecánico Collenot, que llevaron como pasajero al Conde de la Vaulx, autor y cofundador de las principales asociaciones aeronáuticas francesas y Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional.

Personaje extraordinario, amigo de Marcel Bouilloux-Lafont, explorador y aeronauta precursor; su organización era la encargada de oficializar en el mundo entero los récords de aviación. [102]

El incidente en sí, Mermoz lo describe como su primera "panne" en Chile, agrega… "*Descendí desde una altura de dos mil ochocientos metros sobre una planicie ligeramente en cuesta y que iba a parar a un precipicio. En el mismo instante en que el avión parecía detenerse, volvió a deslizarse suavemente a causa de la pendiente y tuve que saltar del aparato para detenerlo con mi propio cuerpo*."[103]

En este episodio, existe un nexo de Mermoz con la aviación militar chilena, ya que el Conde asistió a un homenaje en la Embajada de Francia en Chile, en la que participaron el Director de Aviación, comandante Arturo Merino Benítez y el Ministro de Guerra, General B. Blanche E.[104]

---

101 Libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, El amanecer de los cóndores.
102 Libro Una epopeya de la aviación, AEROPOSTALE; Gérard Contard
103 Libro Mis vuelos sobre el Atlántico, Capítulo IV, En América del Sur-En Los Andes
104 Libro Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I, El amanecer de los cóndores.

La tarea de los pioneros de la aviación postal transcordillerana implicaba riesgos difíciles de imaginar en la actualidad, sobre todo por las limitaciones tecnológicas de la época, que acotaban severamente el margen de recursos de los pilotos.

Dentro del material aéreo empleado, el Laté-25 tenía un motor Renault de 450 HP de potencia, 12 cilindros y su velocidad de crucero era de 190 km/h. Su autonomía era de aproximadamente 4 horas de vuelo, pudiendo cubrir una distancia de hasta 800 kms. Poseía una cabina cerrada para cuatro pasajeros, pero el puesto de piloto era en aire libre.[105]

Por su parte, el Laté-26 era más robusto que el Laté-25, ya que era un avión destinado especialmente para transportar bolsas de correo postales. Era considerado por los pilotos como un "burro de carga" o como un buen camión.

El Laté-26 también estaba dotado de un motor de 450 HP de potencia, que desarrollaba una velocidad de crucero de 190 km/h. Sus estanques poseían una capacidad para 700 litros de combustible, lo que le permitía una autonomía de aproximadamente 5 horas de vuelo, pudiendo alcanzar una distancia de1.100 km sin escalas. [106] El Potez 25 contaba con motor Lorraine Dietrich12Eb de 450 HP. Su velocidad era de 170 km/h con una autonomía de 500 km.; podía llevar un pasajero y 500 kg. de carga.

Los viajes Buenos Aires-Mendoza se hacían con Laté 26 y de la capital cuyana a Santiago, se continuaba en Potez 25. Este último avión, por su techo de operación mayor, fue el elegido por la compañía Aéropostale para efectuar el cruce más seguro de la Cordillera de Los Andes.[107]

Avión Potez 25. (Gentileza del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio)

105 Marcel Moré; Memória "J'ai vécu l'épopée de l'aéropostale. Éditions de L'Acropole, 1980.

106 Fuente: Jack Mary - Paul Vachet - pionnier des lignes d'Amérique du Sud. Loubatières, 2006.

107 Teomar Benito Ceretta, autor del libro Nas asas da linha do tempo, Saint Exupéry e os companheiros da Aeropostale, segunda edición, año 2019.

Posteriormente y con la experiencia adquirida en los vuelos anteriores, el día 15 de Julio de 1929, los pilotos Jean Mermoz y Henry Guillaumet inaugurarán la línea Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Chile, aterrizando el monomotor Potez 25, en el aeródromo de Colina, que luego se mantuvo con un vuelo semanal vía Mendoza.

Con estas máquinas, el éxito de la empresa dependía en buena medida, de la capacidad de los pilotos para afrontar el riesgo.

A fuerza de audacia, espíritu deportivo y avance tecnológico, se fueron consolidando las rutas.

Después de sus experiencias iniciales, Jean Mermoz dejó su lugar a Guillaumet y se dedicó a los vuelos sobre el Océano Atlántico.

Henri Guillaumet

De esta manera se logró en 1931 el récord de unir Toulouse y Buenos Aires en cuatro días. En el intertanto, la Compagnie Aéropostale, había entrado en liquidación judicial el 31 de marzo de 1931, disolviéndose en 1932 y se fusionó con varias otras compañías de aviación: Air Orient, Société Générale des Transports Aériens, Air Union y Compagnie Internationale de Navigation, para finalmente crear la actual Air France.

En consecuencia, desde el 30 de agosto de 1933, Air France se hizo cargo de su activo, contratos y rutas. Aunque seriamente acosada por la competencia, la empresa puso en vigencia servicios a Europa con escalas en Buenos Aires, Mendoza y Santiago de Chile.

El servicio aeropostal enriqueció los contactos entre Argentina y Chile, al reducir los tiempos que demandaba el intercambio de noticias y correspondencia.

Ello tuvo el consiguiente impacto en las áreas políticas, económicas, sociales y culturales. Mientras tanto, se consolidó un medio que poco después estaría en condiciones de prestar un servicio más trascendente: el transporte de pasajeros.

En el intertanto, nuestro país ya tenía una economía fuertemente basada en la minería. Comenzaba la crisis del salitre y el auge del cobre. Las visitas ilustres llegaban "en vapor" a Valparaíso o cruzaban la cordillera de Los Andes.

Tampoco existía un hotel que permitiera recibir a las autoridades extranjeras que nos visitaban, por lo que muchas veces distinguidas familias de la época, facilitaban sus casas para recibirlas. [108]Así sucedió con el Príncipe Enrique de Prusia en el año 1914, que se hospedó en la casa de la familia Morandé.

En 1932, Ana García Moreno viuda de Larraín decidió vender la casa de 8 mil metros cuadrados en la esquina de Agustinas con Ahumada, a Adriana Cousiño Goyenechea en 3,8 millones de pesos de entonces, según registran documentos de la época.

Ese mismo año, la familia Cousiño la convierte en el primer hotel de lujo de Chile. Fue diseñado por los arquitectos Alberto Siegel, de nacionalidad austríaca y Augusto Geiger de origen suizo. Había sido construido entre los años 1917 y 1919 y ocupado inicialmente como residencia de la familia Larraín García Moreno. Posteriormente fue convertido en una galería comercial (1925) y en un hotel llamado primero Hotel Savoy; más tarde Hotel Crillón.

Fue la familia Kuppenheim, venida de Francia, la que se hizo cargo del edificio y del negocio hotelero desde sus inicios. George Kuppenheim, era primo de don Louis Antoine Clavière Pinseau, nacido en Paris en el año 1902, siendo el hombre de confianza de los dueños del hotel.

Arribó a Chile el año 1929, un año antes de su apertura y cooperó arduamente en la activación del Crillón. Clavière volvió a su país natal en 1940 tras la invasión de Alemania, prosiguió su derrotero hacia Londres para continuar participando en la Segunda Guerra Mundial y recuperar Francia, retornando finalmente en 1946, para radicarse definitivamente en Chile.[109]

El Hotel Crillón de Santiago pronto adquirió protagonismo en todo el continente. No sólo hospedaba a extranjeros, sino que congregaba a la bohemia capitalina y a la alta sociedad, siendo sus amplios comedores cerrados y al aire libre el epicentro de grandes recepciones.

Su salón de té podía reunir en un día a 600 personas, y su bar era el punto de encuentro indiscutido de políticos y hombres de negocios. Durante la década de los años 1930, fue un importante centro de reuniones sociales.[110]

También lugar de alojamiento de Henry Guillaumet, piloto de Aéropostale que reemplazó a Jean Mermoz en la ruta Santiago-Mendoza. En sus días libres, con el padre de don Louis Antoine Clavière Canales, solían ir a cazar liebres a la zona del Cajón del Maipo.

---

108 Crillón: El primer gran hotel de Santiago. El Mercurio, Vida social, 15 de abril de 2017

109 Entrevista personal a don Louis Claviere Canales

110 Wikipedia, enciclopedia libre.

En esta parte cabe consignar otra coincidencia histórica; uno de los hijos de Louis Clavière, Gerard Antoine Clavière Torres, fue Oficial de la Rama Defensa Antiaérea, especialidad Comando de Aviación, a quién conocí y servimos juntos en Colina, durante mi paso como Jefe de la Plana Mayor o Segundo Comandante del Regimiento de Artillería Antiaérea.

Biografía de Jean MERMOZ

Nace en Aubenton, Aine, un día 9 de diciembre de 1901, hijo de Jules Mermoz Butler y Gabrielle Gillet. Mermoz pasó parte de su infancia con sus abuelos, en Mainbressy, una aldea situada al sur de Aubenton en las Ardenas. Mientras su madre trabajaba como costurera en Charleville-Mézières, el niño fue internado en el Hirson Professional College.

Cuando la Primera Guerra Mundial estalló en agosto de 1914, sus abuelos huyeron con él a Cantal, donde prosiguió estudios en el Lycée d'Aurillac.

Las circunstancias bélicas hicieron que no volviera a ver a su madre, hasta tres años después. Concluida la guerra, la familia se trasladó a París, donde entró en el Liceo Voltaire.

Jean Mermoz se enroló en la Fuerza Aérea Francesa en 1922. Su primera misión como piloto de la Fuerza Aérea la desempeñó en el Regimiento 11 destinado a Siria, con el grado de Sargento aviador y se distinguió por sus vuelos de bombardeo y reconocimiento, ganando la Cruz de Guerra.

En 1924 volvió a Francia y tras un periodo inactivo fue contratado como piloto comercial por la empresa Latécoère, en Toulouse, donde más tarde llegaría a hacer profunda amistad con Henry Guillaumet y Antoine de Saint-Exupéry.

Al crearse la Compagnie Générale Aéropostale (semilla de la futura Air France), Mermoz fue uno de los pioneros de los vuelos a Marruecos y Senegal.

En 1927, Latécoère comenzó a construir su propia marca de aviones para reemplazar los antiguos Breguet 14. El Latécoère 25, (o "Laté 25") y más tarde el Latécoère 26 y el Latécoère 28 probaron su eficacia al volar de Marruecos a Senegal.

Pero África era solo un paso en las ambiciones y los sueños de la compañía y del propio Mermoz. El proyecto de Latécoère era crear una aerolínea directa entre Francia y el sur de América Latina.

La gran amistad de Mermoz con Guillaumet, Saint-Exupéry y otros pilotos, surge y se consolida cuando Mermoz fue Piloto-Jefe de Aéropostale a partir de 1928, en Sudamérica. En 1929 se probó la viabilidad del proyecto, Mermoz, Guillaumet y luego otros pilotos sudamericanos volaron sobre Los Andes y lograron alcanzar el Océano Pacífico.

Durante mucho tiempo, antes de que se establecieran los vuelos transatlánticos, unidades de barcos a vapor completaban el trayecto de "La Línea”. En 1933, Mermoz fue nombrado inspector general de Air France y profundizó su amistad con Saint-Exupéry y Guillaumet, con los que desarrolló una intensa y en ocasiones heroica tarea como pioneros de la aviación comercial en Brasil, Uruguay, Argentina, Paraguay y Chile.

Fue con un Laté 28-3, modelo equipado de flotadores, y llamado "Comte de la Vaulx", que Mermoz realizó en mayo de 1930 la primera travesía del Océano Atlántico Sur entre Saint-Louis (Senegal) y Natal (Brasil).

Dicha travesía aérea del océano pudo realizarse en tan solo 4 días lo cual reducía el tiempo que duraba el transporte del correo entre Paris y Santiago de Chile, ciudades separadas por 13.380 km.[111]

A los treinta y cuatro años de edad, Mermoz era inspector general de Air France y había recibido las más altas condecoraciones en Francia y era mundialmente conocido y admirado.[112] En 1936, murió a la edad de 35 años, cuando él como su tripulación desaparecieron en el Atlántico, durante su cruce número 25 del Atlántico Sur, a bordo de un hidroavión Laté 300, denominado "Croix du Sud". [113]

ALGUNOS ASPECTOS DE LA PERSONALIDAD DE JEAN MERMOZ

Los distintos registros sobre Mermoz lo describen como un hombre perseverante, intrépido, valiente, patriota, soñador y aventurero.

«Arcángel glorioso, neurasténico profundo, místico, resignado, pagano deslumbrante, enamorado de la vida, inclinado hacia la muerte, niño y sabio… todo esto era cierto en Mermoz, pero también falso si se aísla cada uno de los elementos, pues todos y cada uno estaban fundidos en una unidad extraordinaria».

«*Existen en estos tiempos pocas gestas tan dignas de ser guardadas en la memoria de los hombres como aquella asombrosa carrera de relevos*».

Jean Mermoz gozó de un destino excepcional: fue el piloto más prestigioso y más querido en una época en que la aviación estaba rodeada de un hálito permanente de aventura épica y despertaba una admiración sin límites en el mundo entero. Así lo definió el escritor y periodista argentino francés Joseph Kessel, en su libro homónimo. [114]

Por otra parte, su amigo y piloto Antoine de Saint-Exupéry lo describió *"como un hombre ardiente, valiente y muy noble*".

"Cuando se abrió la línea de América, Mermoz, siempre a la vanguardia, fue el encargado de construir un puente sobre Los Andes. Se le confió un avión que volaba a 5.200 metros.
Las crestas de Los Andes se elevan a 7.000 metros. Y Mermoz decoló para encontrar los pasos.
Después de la arena (de África), Mermoz afrontó la montaña, esos picos que, con el viento, abandonan sus bufandas de nieve, ese palidecer de las cosas antes de la tormenta, esos remolinos tan fuertes que, soportados entre dos murallas de roca, obligan al piloto a una suerte de lucha a cuchillo.
Saint Exupéry, en su libro Tierra de Hombres, así calificó a su colega: Mermoz libraba esos combates sin conocer nada del adversario, sin saber si se sale con vida de esos abrazos. Mermoz probaba por los otros"

---

111 Mémorie d'Aéropostale
112 Libro Una epopeya de la Aviación, AÉROPOSTALE, Gérard Contard
113 La Enciclopedia Libre Wikipedia
114 Joseph Kessel, libro Mermoz.

"*Jean Mermoz fue para el servicio aéreo postal francés, lo que Charles Lindbergh fue para el correo aéreo de Estados Unidos. Subió a la cumbre gracias al cuidado que puso en sus vuelos a Sudamérica y al valor desplegado, a pesar de los tifones y la nieve*". [115]

De contextura física alta y atlética, pelo rubio, siempre bien vestido, con una actitud positiva, muy seguro de sí mismo, con su infaltable cigarrillo y de mentalidad ganadora; hechos que sin duda alguna lo distinguieron como un gran personaje para la época y que irradió un aura propia del romanticismo de la "aviación heroica".

Jean Mermoz Gillet (1901-1936)

Poseía una vasta experiencia aeronáutica y fue muy resiliente, para levantarse de varios accidentes que sufrió y siguió avanzando en los desafíos personales y los de la empresa en la cual prestaba servicios. Su debut en la navegación civil, en 1924, fue marcado por un vuelo de 23 horas, de Francia a Senegal. No obstante, "*su verdadera fama fue ganada en los vuelos del correo aéreo sudamericano*".

En 1927 empezó ese servicio trasladando el correo entre Natal y Buenos Aires, con una regularidad perfecta, a pesar del mal tiempo. Ayudó a organizar el puerto aéreo de Buenos Aires.

115 Revista Chile Aéreo

En marzo de 1928, mientras llevaba los correos entre Buenos Aires y Santiago, vía Mendoza, se vio obligado a volverse y atacar tres veces los pasos andinos de 4.000 metros, antes de pasar con su cargamento.

En la misma ruta, vía Concepción, llevaba al Conde de la Vaulx, Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, cuando se vio obligado a aterrizar.

El avión rodó hacia un precipicio y Mermoz, rápido como un rayo, saltó de la cabina y se arrojó frente a las ruedas, las que detuvo con éxito". [116]

Para ello, "corre junto al avión, lo adelanta y se lanza bajo una de las dos ruedas que logra bloquear con la espalda, arqueándose con toda su fuerza y agarrándose a una roca. El avión se inmoviliza.

Collenot y La Vaulx, que siguieron con angustia esta rápida escena, saltan de la cabina para bloquear la otra rueda con piedras. El avión no se mueve más. Mermoz puede ponerse de pie. El hace una mueca levantando los hombros adoloridos y mientras que La Vaulx y Collenot ajustan la rueda que él había bloqueado con su cuerpo, estalla en una risotada nerviosa.

Bajo la mirada atónita de unos cóndores de cuello desplumado, posados en las rocas de alrededor, Collenot, con la ayuda de Mermoz, repara la pana ubicada efectivamente en el carburador. Luego, los 3 hombres se encargarán con el costo de un esfuerzo extenuante, de hacer retroceder el avión unos doscientos metros con el fin de volver a utilizar la cumbre, pero ahora como pista de despegue.

Estando al borde del precipicio, el Laté 25 tomó suficiente velocidad para no caer al vacío. Después de una suave caída, él retoma el vuelo hacia Santiago. Si para Bouilloux Lafont, es un triunfo publicitario, gracias a los relatos del Conde de La Vaulx de esta travesía muy accidentada de Los Andes y que la prensa chilena ha decidido apodar a Mermoz con el sobrenombre del Cóndor de los Andes, para Pranville en Río de Janeiro y para Daurat en Toulouse, la panne del Laté 25 clausura la ruta del Sur.

Sólo quedaba probar con la ruta del norte, apreciada por Almonacid". [117]

En 1929, intentan cruzar el macizo andino cerca de Copiapó junto con su insigne mecánico Collenot, buscando otro paso para el correo.

Mermoz, "había recibido de la Aeropostal, la misión de pasar de Chile a la Argentina a través de la parte norte de la Cordillera de Los Andes, hasta entonces mal explorada. El trayecto de Chile a la Argentina a través de la cordillera en su parte meridional, obligaba a un largo rodeo.

Para llegar a Buenos Aires ¿no habría una ruta más directa, salvando la cadena montañosa en su parte más corta, aunque más alta?". [118]

---

116 Revista Chile Aéreo

117 AEROPOSTALE, Edouard Bobrowski, Hachette littérature, 1980.

118 Mermoz, Mis vuelos sobre el Atlántico, Capítulo IV, En América del Sur-En Los Andes.

Previo al despegue de Copiapó, hoy Chamonate, ante la pregunta del jefe del aeródromo: “busca usted lo imposible"; "¿Y qué otra cosa vale la pena buscar?", le responde Mermoz. [119]

A más de cuatro mil metros de altura, el motor empieza a fallar. Obligado por el viento, debe aterrizar en una meseta cercada por montañas descomunales.

El impacto es fuerte y los daños son demasiados. El mecánico Collenot empieza a repararlos con una habilidad digna de un lutier. La temperatura, ese día, llega a los quince grados bajo cero y las únicas provisiones que tienen son una naranja y un paquete de caramelos de menta.

Mermoz y Collenot logran despegar al cabo de tres días deslizándose por una pendiente irregular. Vuelven a Copiapó con los 39 sacos de correo intactos. Nadie lo puede creer. "*La cordillera no devuelve a los hombres*", dicen. Y los aviones no se reparan con alambres y bolas de trapo, piensan los escépticos. Pero una expedición de mulas enviada al lugar del accidente encuentra la evidencia: un bidón de gasolina, el depósito de aceite y la manga de la chaqueta de Mermoz. Lo empiezan a llamar *“El Arcángel”* [120]

Desde la perspectiva del tiempo y considerando la magnitud de los daños del avión en su tren de aterrizaje, cola y radiador; las bajas temperaturas sumado a la falta de oxígeno y alimentos; las pocas herramientas para recuperar la operación del Laté 25; la preparación de una pista en una pendiente estrecha, cortada en su descenso por dos zanjas, con una carrera de despegue en ángulo descendente, nos ilustra que fue una acción heroica que confirma el aguerrido espíritu de estos pioneros franceses; en síntesis y como lo describe Gérard Contard, fue *“para los dos hombres, un glorioso vuelo hacia la vida”.*

Más tarde en Copiapó, donde reaparecen exhaustos, el estupor es general; nadie sale con vida después de tres días de invierno, perdidos en la cordillera. Fue la apoteosis y este hecho quedó registrado entre las proezas más extraordinarias de la historia de la aviación. [121]

Debido a lo anterior, con Collenot se formó una alianza especial, una sincera amistad y un binomio muy afiatado. “*Mermoz descubrió en ese hábil y dedicado mecánico durante una inspección en las oficinas del recién creado aeródromo de Pacheco, en Buenos Aires. En su calidad de piloto jefe, tenía esa libertad de escoger a su equipo.*”

Mermoz y Collenot dividieron sus vuelos por más de seis años de mutua confianza y su sensibilidad quedó en evidencia por la pérdida de Collenot.

El día 10 de febrero de 1936; el hidroavión Laté-301 de Air France había dejado Natal para una travesía del Océano Atlántico con destino a Dakar.

Alexandre Collenot era el mecánico de vuelo exclusivo de ese avión y la sensibilidad de Mermoz quedó en evidencia, llorando ante la pérdida de su amigo y mecánico desaparecido en el Océano.

---

119 Novela “A cielo abierto”, Antonio ITURBE, 2017; Pedro Pablo GUERRERO, publicación El Mercurio, 24 de septiembre 2017.

120 Novela “A cielo abierto”, Antonio ITURBE, 2017.

121 Libro Una epopeya de la Aviación, AÉROPOSTALE, Gérard Contard

En el libro Mis vuelos sobre el Atlántico, se expresa de la siguiente manera: "*Le lloro como a uno de los seres más caros a mi vida. Los pilotos me comprenderán bien. Me parece que es algo de mí mismo lo que ha muerto con él, pues tanto nos habían unido el uno al otro nuestra vida en común y los peligros. Era bueno, sincero y abnegado, como lo son todos nuestros mecánicos, pero tenía esa fe y esa luz que no se encuentra sino entre los escogidos. No podía imaginarme que podría alejarse de la vida sin mí*".

Mermoz también poseía innatas dotes de liderazgo y fomentaba permanentemente el trabajo en equipo, lo que demuestra en esta parte de sus palabras de despedida a Collenot: "*La armonía que debía reinar entre la tripulación que organizamos, en la cual cada uno de nosotros debía renunciar un poco a su personalidad para no pensar sino en la empresa común y en el éxito de una obra que todos estábamos igualmente orgullosos de realizar, fue, puedo decirlo, nuestra más bella recompensa*". [122]

Su paso por Air France también es muy recordado hasta nuestros días; antiguos pilotos franceses en reconocimiento a su valor en la apertura de nuevas rutas en Chile, denominaban al valle del río Aconcagua "*la vallée de Mermoz*", refiriéndose al trayecto entre las ciudades de Mendoza y Santiago.

En una visita a Chile en el año 2009, el pintor de la DGAC Nouvelle-Aquitaine, señor Lionel Labeyrie, junto al comandante de Air France, Sr. Marc Leroy, hicieron la misma ruta de Aéropostale de esa época y el artista elaboró dos dibujos a mano alzada sobre Mermoz; uno sobre la pista de Colina y otro en el hangar de Aéropostale.

Dibujos del Sr. Lionel Labeyrie [123]

También, de su paso por Chile, existe una anécdota que refleja su gran sensibilidad social. En 1927 prestaba servicios en el Regimiento de Infantería N°7 "Esmeralda", de guarnición en Antofagasta, el Subteniente Fernando Rojas Ortega, padre del General del Aire Fernando Rojas Vender.

Fue entonces que en 1929 pasó por aquella ciudad el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, Director de Aviación Militar, a quien le manifestó sus deseos de ser destinado a la aviación, por considerar que esa era su verdadera vocación.

---

122 Mermoz, Mis vuelos sobre el Atlántico, Colección Austral, Espasa-Calpe Argentina. S.A. Bs. As. Año 1937.

123 Entrevista a don Louis CLAVIERE Canales

Merino, que precisamente buscaba interesados en formarse como aviadores, le respondió a Rojas que no se preocupara y que tal petición sería aceptada.

Fue así como poco después, el 7 de mayo de ese mismo año fue llamado a la Escuela de Aviación, establecimiento donde al cabo de dos años tras recibir la instrucción de vuelo respectiva y ya con el título de piloto militar, se oficializó su paso a los Servicios Aéreos, dependiendo de la Subsecretaría de Aviación, dejando de pertenecer al Ejército.

Fue entonces que Fernando Rojas conoció al famoso aviador francés Jean Mermoz, quien como piloto se desempeñaba en la Línea Aéropostale en sus vuelos a Chile. Recordaba él que cerca de la Navidad de 1930, coincidieron con Mermoz en Santiago y una noche juntos salieron a recorrer el centro capitalino, oportunidad en que al pasar frente a una juguetería en calle Ahumada, vieron a unos humildes pelusitas, un niño y una niña que con sus caritas pegadas a la vitrina, miraban los juguetes que ahí se exhibían y que por supuesto para ellos eran solo una ilusión.

Compadecido y sin decir nada, cogiéndolos de la mano Mermoz ingresó con ellos a la tienda, diciéndoles que escogieran el juguete que más les gustara. Asombrado Rojas vio salir a ambos niños felices llevando en sus manos, ella una hermosa muñeca y el niño, con un autito o algo similar.

Ya en la calle consultó a Mermoz que lo había llevado a obrar así, a lo que aquel le respondió que cuando era un niño allá en Francia, en su familia de recursos escasos para las navidades el dinero no sobraba, no obstante, su madre siempre hacía cualquier sacrificio para que a él nunca le faltara, aunque fuera un modesto regalo.

En recuerdo de ella, había querido que esos niños también tuvieran una navidad feliz. Hermoso gesto que el Subteniente Rojas nunca olvidó. [124]

Otro dato importante de la presencia de Jean Mermoz en Chile y su interrelación con los hermanos Copetta, se incluye a continuación: Los hermanos César Copetta Brosio (14 años) y Félix Copetta Brosio (12 años) desde su llegada a Chile en 1892 en compañía de sus padres Charles Théodore Copetta Laudera y Margueritte Brosio, se desenvuelven en el área de las bicicletas y se hacen constructores de estas hasta 1905.

Charles, su padre, fallece al 3er año de su llegada y estos hermanos quedan en compañía de su madre solamente. El oficio de mecánico lo heredan de su padre Charles.

Habiendo unos pocos de automóviles ya en Chile[125], en 1905 instalan el primer garage en Chile, el que compatibilizará con la fabricación de bicicletas y la participación de César en las primeras carreras de autos. En 1910, tras realizar el primer vuelo en Chile, ambos hermanos se consagrarán como unos de los primeros constructores de aviones en nuestro país habiendo construido un total de 5 aviones hasta 1940, año del fallecimiento de César Copetta.

---

[124] Comandante de Grupo (R) Sr. Sergio Barriga Kreft

[125] En mayo de 1902, Carlos Puelma Besa trajo desde Europa el primer automóvil que ingresó a Chile, modelo Darracq (francés) de un cilindro y seis caballos de fuerza. Hacia 1910, un recuento de los vehículos en circulación en la circunscripción municipal de Santiago indicaba que solo había 21 automóviles particulares registrados

En 1918 los hermanos Copetta construyen en Chile el primer y único motor de aviación íntegramente diseñado y fabricado desde su fundición hasta el vuelo en un avión.

Toda esta experiencia hacía que fuesen reconocidos como los mejores mecánicos de la época, en especial Félix, quien daba solución a todos los requerimientos y problemas que imponían las máquinas de esos años.

Producto de esto, sumado a la nacionalidad en común de Compagnie Générale Aéropostale, es que Jean Mermoz contacta a los hermanos Copetta para buscar apoyo técnico en este terminal en 1929.

Los primeros servicios fueron brindados en El Bosque, ya que el terreno de Colina sería comprado por la compañía al año siguiente para la recepción de sus aeronaves. Los pilotos franceses traían en sus vuelos a sus propios mecánicos, quienes reparaban y daban servicio a los aviones de Aéropostale.

Sin embargo, muchas veces había piezas que fabricar y herramientas que conseguir, entonces es ahí donde recibían el apoyo de los hermanos Copetta.

Como anécdota picaresca, don Carlos Copetta Gautier contaba que cuando entre los pasajeros venían damas, César rápidamente se acercaba a la puerta del avión a recibirlas, extendiéndoles con su mano con mucha galantería sin perder la esperanza de una conquista, lo cual finalmente nunca se dio con ninguna de estas acomodadas pasajeras, hasta donde osaron contarnos. [126]

[126] Entrevista personal a Don Ricardo Copetta, piloto de LATAM

GRUPO DE AVIACIÓN N° 4 Y REGIMIENTO DE ARTILLERÍA ANTIAÉREA DE COLINA EN LA BASE AÉREA EL BOSQUE

La historia del Grupo de Aviación N° 4 y el Regimiento de Artillería Antiaérea se entrelazan a lo largo del tiempo, ya que compartieron instalaciones en dos unidades simbólicas para la FACh.; la Base Aérea El Bosque y Colina, respectivamente.

Con respecto al Grupo N° 4, su vida institucional comenzó con la llegada a Chile de 6 trimotores Junkers R-42, adquiridos a Alemania en el año 1925, material que pasó a formar parte de los Grupos 1 y 3, respectivamente, cuando la superioridad resolvió organizar una Escuadrilla de Bombardeo independiente con fecha 12 de julio de 1928, unidad al mando del mando del Capitán Alfredo Fuentes Martínez.

Su primer lugar de asentamiento en la Base Aérea "El Bosque" que finalmente se convertiría en el Grupo de Aviación N° 4. Esta nueva unidad se creó con el propósito de conformar un grupo único, en el cual se congregaría el personal de pilotos con entrenamiento en aviones multimotores, en la naciente aviación nacional.

Paralelamente, junto con el nacimiento de la Fuerza Aérea de Chile, el 15 de mayo del año 1930 se creó la primera unidad conocida como "Compañía de Guardia del Grupo Técnico del Cantón El Bosque", que después pasó a llamarse "Compañía de Defensa", encargado de brindar la seguridad para las tripulaciones y aeronaves de la naciente Institución.

Un año después, esta Compañía de Defensa se convirtió en el "Grupo de Defensa Antiaérea", dotado de ametralladoras y fusiles de calibre 7mm que, en estricto rigor, no se trataba de armamento calificado como antiaéreo pero que comenzaba a imbuir de mística a sus integrantes, quienes vislumbraban el futuro, buscando enfrentar al arma aérea adversaria.

Avanzando en el tiempo, en el año 1938 el Grupo N° 4 recibe doce bombarderos Junkers Ju-86K bimotores y comienzan a operar oficialmente a contar de septiembre de 1938. A la unidad se sumaron en diciembre de 1938 los nuevos y modernos aviones adquiridos en Italia, nueve Nardi FN305 y los Breda Ba65 de caza y ataque (17 monoplazas y 3 biplazas con torreta).

En el año 1939 se le asigna al Comandante de Grupo Raúl González Nolle el mando del denominado Grupo de Aviación N°4 de Caza y Ataque. Ya a fines del año 1943, fueron recibidos desde Estados Unidos cañones antiaéreos de 76,2 y 37mm y ametralladoras antiaéreas de 12,7 mm.

Por primera vez, la Fuerza Aérea contaba con artillería antiaérea, lo que de paso influyó para que el año siguiente, el Grupo de Defensa Antiaérea pasara a llamarse "Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea", comenzando a instruir formalmente a los Oficiales y Suboficiales del arma.

Durante el año 1944, llegaron 12 bombarderos en picada A-24 "Dauntless", que se había hecho famosos en la Segunda Guerra Mundial por haber atacado exitosamente a la Escuadra japonesa en el Pacífico.
El aumento de las actividades de vuelo del Grupo, hizo necesaria su reinstalación en la Base Aérea de Colina, adquirida a Air France.[127]

[127] Revista de la Fuerza Aérea de Chile, Volumen LXIV, N° 236, 75 años, Edición Especial de Aniversario

Mediante el Decreto Supremo N°43, de fecha 29 de abril del año 1944, y de acuerdo a la Ley N° 7200, se ordenó expropiar el terreno denominado "Los Guzmanes", ubicado en Colina, de la Compañía de Aeronavegación "Air France".

TRASLADO A COLINA

Como consecuencia de lo expuesto, a comienzos de 1945, el Grupo N°4 fue trasladado a la Base Aérea de Colina, a fin de poder operar con mayor amplitud y seguridad, ya que "El Bosque" estaba saturado con el material de la Escuela de Aviación.[128]

Según los antecedentes recopilados, el casino de Oficiales del Grupo de Aviación N°4, ya desde esa fecha fue bautizado con el nombre del prócer francés, Jean Mermoz, nominación que posteriormente mantuvo el Regimiento de Artillería Antiaérea, con posterioridad a su traslado.

Siguiendo un paralelismo histórico entre ambas unidades, dentro de este período, existe un evento de importancia institucional, el cual tiene relación con la conformación de la primera unidad de paracaidistas de Combate de la Fuerza Aérea de Chile.

En 1946, Oficiales y Personal del Cuadro Permanente, fueron comisionados por la Fuerza Aérea a Estados Unidos de Norteamérica, para formarse como Paracaidistas Militares, jefes de Salto y tripulaciones de planeadores de combate.

Este evento en particular, marca un punto de inflexión, dado que el Regimiento Escuela, aún asentado en la Base Aérea "El Bosque", comienza a ejecutar actividades de combate terrestre, contando con la primera unidad de paracaidistas de Chile.

Mientras tanto en Colina, los pocos aviones aún operativos en 1948 pasan a formar parte del Grupo N°6, en tanto el Grupo N°4 recibe los aviones AT-11Kansan.

Luego en 1954, el Grupo pasa a denominarse de Bombardeo Mediano quedando en receso en el año 1956.

De esa forma, el 12 de julio de 1956 el Regimiento Escuela se trasladó desde El Bosque hacia la Base Aérea de Colina.

Margot Duhalde en visita a Chile junto a Fernando Rojas y dos pilotos franceses (de civil), en la entrada del Casino de Oficiales de Colina "Jean Mermoz", año 1946.

128 Libro "Águilas Australes", IVa. Brigada Aérea

En esta Base Aérea, se desarrollaron cursos de perfeccionamiento y la instrucción militar de un numeroso contingente de soldados conscriptos de todo Chile.

Si bien las actividades de paracaidismo no prosperaron producto de políticas institucionales, el año 1962 y 1963, se genera una nueva opción para la institución, al enviar a participar a oficiales, al curso de Fuerzas Especiales del Ejército de Chile, el cual fue dirigido por los Boinas verdes norteamericanos.

Ya en el año 1976, se comisiona a personal institucional a la Armada de Chile, para participar en el Curso de Comandos de la Infantería de Marina, permitiendo que en el año 1979, se creara el Grupo de Fuerzas Especiales, el cual hasta la fecha, forma parte del Regimiento y desarrolla las actividades de instrucción y entrenamiento para el personal de operaciones Especiales de la Fuerza Aérea.

Otro hito importante acaeció en el año 2002, producto de las necesidades institucionales de formalizar en mayor medida los procesos de instrucción, se creó la "Escuela Táctica de Defensa Antiaérea", que complementó los estudios del Escalafón de Defensa Antiaérea de la Fuerza Aérea de Chile, que antes se desarrollaban en la Academia Politécnica Aeronáutica (A.P.A.)

Al año siguiente, el 4 de diciembre, elegido por el comandante de esa época por conmemorarse el día de la Patrona de la Artillería, "Santa Bárbara", el Regimiento de Artillería Antiaérea y FF.EE. fue trasladado a la Base Aérea de Quintero, dando cumplimiento a una directiva institucional que dosificaba el esfuerzo de personal, logístico y administrativo, para el asentamiento gradual del personal soltero y casado del Regimiento.

Los fundamentos del cambio se sustentaron principalmente en la seguridad operacional; el exponencial desarrollo urbano de Colina, que fue acercando las viviendas civiles al perímetro de la base, incrementando el riesgo durante el entrenamiento en el polígono terrestre y la operación de aeronaves menores de ala fija y rotatoria; asimismo, el estado de deterioro de la infraestructura y la completa restauración de Quintero con una importante inversión institucional.

De esa forma, se construyeron una serie de dependencias, casas y edificios que le dieron nuevo oxígeno al Regimiento, sumando a eso un importante refuerzo de sistemas de armas provenientes de otras Brigadas, que permitieron desarrollar una capacidad de despliegue rápido, aprovechando las capacidades físicas del área, (pista para operación de aeronaves con capacidad de carga y puerto) y carreteras de con mayor capacidad.

Asimismo, existió una inspiración de apoyo y responsabilidad social con la población de Quintero con una inyección de alumnos en los colegios, reactivación económica en el comercio local, funcionamiento de la enfermería con atención médica y dental para civiles y personal en retiro, radicado en la zona.[129]

En el año 2012 y hasta la actualidad, pasa a ser denominado como "Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales "Escuela Táctica", contando con material Antiaéreo Oerlikon, Mygale y Manpads Mistral; unidades de Fuerzas Especiales y contingente de Soldados Conscriptos Femeninos.

[129] Entrevista al Coronel de Aviación (R), Sr. Fernando Atala Cifuentes, comandante de la unidad durante el traslado.

III.- CONSIDERACIONES FINALES

Todo es pasado, todo es historia y todo es anterior a nuestro paso, especialmente en la Institución más joven de la defensa nacional.
Muchas veces, nuestro transitar por distintas unidades institucionales nos va marcando y determinando en cierto modo, nuestro espíritu de servicio, sentido de pertenencia y mística asociada a cada una de ellas.

Lo importante es darse cuenta del entorno, no siendo un mero observador de la carga histórica, capturar el legado de ella, para su investigación y entrega a las generaciones más jóvenes.

La información siempre se encontrará presente; hay que salir de la zona de confort y sólo buscarla en sus diferentes estados, ya sea a través de la lectura de textos antiguos; fotografías; en las construcciones, hangares, pistas, torre de control, caminos interiores y conversaciones con el personal más antiguo.

Tampoco importa el grado, especialidad, cargo y el ámbito de desempeño de quién la busque. Sólo basta el amor por la historia y tradiciones aeronáuticas. En el caso del Regimiento de Artillería Antiaérea, alma mater de la especialidad de Defensa Antiaérea, fue la unidad en que serví en dos oportunidades; inicialmente en el grado de Capitán de Bandada a cargo de un Grupo de Instrucción y luego como Jefe de Plana Mayor, con el grado de Comandante de Grupo.

Por lo expuesto, mis ámbitos de desempeño profesional fueron la instrucción militar; la operación de distintos sistemas de defensa antiaérea de dotación de las unidades en que serví; la seguridad militar; el análisis y desarrollo del concepto de protección de la fuerza y la docencia en diferentes institutos.

Nunca fui piloto, pero siempre estuve muy ligado a la rama del aire y me llamaba mucho la atención la historia aeronáutica, sus tradiciones, mística asociada y en las unidades que posteriormente serví en la Fuerza Aérea, ligado indefectiblemente, con el área de vuelo.

Durante la carrera, uno interactúa en lo profesional, académico y humano con Oficiales y personal, de distintas especialidades. Desde los ejercicios operativos con los pilotos, al mando de sistemas de defensa antiaérea integrado por personal especialista; puestos de mando tácticos; radares; misiles y cañones. También en el sobrevuelo de las unidades para tener una mejor perspectiva de los dispositivos antiaéreos desplegados, pasando por las largas planificaciones y empleo de lenguaje común, lo que hacen muy cercana la comunión de ideales con la rama del aire.

Ambas son especialidades de combate: una en lo aéreo y la otra en lo terrestre, pero muy interconectadas entre sí por su accionar conjunto y coordinado.

Unos despegan para el cumplimiento de su misión y otros protegen el “nido de cóndores”, brindando la cobertura antiaérea para un regreso seguro y continuar con las operaciones empleando términos similares tales como identificación amigo/enemigo (I.F.F.); consignas de tiro; corredores de ingreso, área restringida de defensa antiaérea (ARDA); ángulos de ataque; entre muchos otros.

Destaco también la influencia de mi hermano mayor, piloto de guerra, que sin duda también coadyuvó con su ejemplo, actividades e imagen, en el cariño por la Institución a la que pertenecimos por más de treinta años y donde también participamos en numerosos ejercicios operativos en la IVª Brigada Aérea, asentada en la Base Aérea Chabunco, en Punta Arenas.

En consecuencia, no me fue difícil mi paso institucional al estar en permanente contacto con la historia aeronáutica, en unidades con un pasado muy rico en tradiciones; me refiero a las Bases Aérea El Bosque, Cerrillos, Colina y Chabunco en Punta Arenas, esta última, puerta de ingreso al territorio antártico chileno, donde también tuve la oportunidad de servir como comandante de la Base Aérea "Presidente Eduardo FREI Montalva", durante el año 2001.

De mi paso por Colina en ambos períodos, siempre me llamó la atención que el nombre del casino de Oficiales y un cuadro con la litografía de Mermoz que adornaba su ingreso.

También, al caminar hacia la piscina del casino, por la calle Jean Mermoz, muy cerca de las canchas de tenis, existía un monolito con la placa recordatoria de Air France que homenajeaba a su pionero; adicionalmente, las antiguas construcciones internas y otras paralelas al camino interior, también evocaban esa época de la denominada "aviación heroica".

La lectura de esa placa, ya muy desgastada y casi ilegible por el paso del tiempo, aún se lee lo siguiente:
"El 15 de Julio de 1929, el aviador Jean MERMOZ piloteando un biplano monomotor POTEZ 25 de la compañía francesa AEROPOSTALE, efectuó el vuelo inaugural BUENOS AIRES-MENDOZA-SANTIAGO como prolongación de la ruta FRANCIA AMÉRICA DEL SUR, creada en 1918 por Pierre LATECOERE.
Fue en este primer servicio aéreo comercial que unió a CHILE con otros países del continente y de EUROPA.
En la fecha indicada, Jean MERMOZ aterrizó en este aeródromo, perteneciente entonces a su empresa y que fue cedido por AIR FRANCE en 1943 a la FUERZA AÉREA de CHILE.
1929-1979, en este cincuentenario AIR FRANCE, rinde homenaje a los pioneros de la aviación CHILENOS y FRANCESES."

Lo expuesto, constituye un homenaje muy sentido a los pioneros de la aviación, que permitieron el desarrollo de una importante compañía aérea europea y dejó una honda huella de su paso por Chile, legado que debemos incrementar su conocimiento y preservar. Las actividades de trabajo, deporte y familiares de los Oficiales de dotación de Colina, se entrelazaban con la historia. Como anécdotas, nuestro entrenamiento físico militar consistía en trotar alrededor de la base por sus caminos interiores que eran solamente campos y chacras, ya sea en tenida de deporte o de combate.

Los test de capacidad física, corriendo la milla y media, lo hacíamos en la pista de aterrizaje de tierra, en línea recta y por una superficie relativamente plana.

La verdad, que éramos muy pocos lo que sabíamos "algo" de la historia de los pioneros franceses. Más bien estaban presentes los recuerdos de los lamentables accidentes de dos aviones en la década de los setenta: un Hawker Hunter en maniobras de ataque y un C-47 con paracaidistas militares, respectivamente.

En el plano familiar, disfrutamos intensamente esos fines de semana con nuestras señoras e hijos, que corrían libremente por los parques y caminos interiores, para luego disfrutar de un almuerzo o asado bajo los árboles, finalizando con unos chapuzones en la piscina.

Algunas instalaciones y dependencias continúan en Colina hasta el día de hoy, no obstante, el inexorable paso del tiempo, las continuará deteriorando.

Muchas de ella, se empleaban como oficinas para los Oficiales y Personal del Cuadro Permanente.
Recuerdo que mis puestos de trabajo fueron en esas vetustas instalaciones y directamente relacionadas con la investigación histórica: me refiero a la oficina contigua al hangar de Aéropostale; la villa administrativa de Colina, cerca de la estación de radio, donde posteriormente se construyó la nueva Comandancia del Regimiento y un pequeño hangar paralelo a la avenida Jean Mermoz.

En consecuencia, Mermoz formaba parte de nosotros y muchos tal vez desconocíamos, el real aporte de este pionero francés al desarrollo y evolución de Colina.

También me vienen a la memoria las largas caminatas de noche transitando desde la guardia al casino bajo un cielo estrellado, pasando frente al antiguo hangar de transporte terrestre Schwartz-Hautmont, que empleó Aéropostale para albergar sus aviones Potez 25.

Ese silencio inspirador y relajante, me permitía tal vez retroceder en el tiempo, imaginando los diálogos y preocupaciones de los antiguos aviadores que ahí planificaban un nuevo cruce de la cordillera de Los Andes.

IV.- CONCLUSIÓN

La velocidad del cambio, la inmediatez en las comunicaciones, el uso masivo de tecnología y otras características propias de la sociedad del conocimiento, han ido incidiendo negativamente en la pérdida gradual del recuerdo y cariño por nuestras raíces históricas, pasando estos sentimientos a un segundo plano de importancia.

Siendo la Institución más joven de la Defensa Nacional, poseemos igualmente una historia rica en heroísmo, resiliencia, mística y voluntad de servicio, que es necesario resaltar.

Chile, como “estación terminal” de una red de conexión aeropostal europea y norteamericana, que en los albores de la historia aeronáutica, permitió bajo la conducción, sapiencia y visión estratégica de nuestros precursores, adelantarse en el tiempo y desarrollar capacidades aéreas e infraestructura propia, que le permitieron con mucho esfuerzo, heroísmo y vidas humanas, alcanzar un sitial de privilegio, reconocido internacionalmente.

En esta búsqueda de información, comprobé que existen muchas personas interesadas en este objetivo; amantes de la historia de nuestra Fuerza Aérea e inspirados en mantener las tradiciones. Vaya para todos ellos, un especial y sincero agradecimiento, ya que me confirmaron que la amistad y desinteresados deseos de cooperación en una causa noble, no distingue fronteras, grados jerárquicos, especialidades y profesiones.

Por todo ello, estimo responsablemente la necesidad de resaltar a las nuevas generaciones, los hitos más relevantes de nuestra Institución, desde sus inicios, hace más de noventa años.

En las unidades más antiguas de la Fuerza Aérea de Chile, es posible encontrar una carga histórica muy importante que es necesaria rescatar y preservar, como un legado a las generaciones de nuevos aviadores militares.

En el caso de Colina, desde el traslado del Regimiento de Artillería Antiaérea y FF.EE., en el año 2003, la infraestructura es mantenida por una Bandada de Instalaciones, unidad logística y administrativa dependiente de la IIª. Brigada Aérea; algunas dependencias y el casino de Oficiales es ocupado por parte del personal que allí labora, brindándole un uso alternativo mientras no se defina la unidad que será desplegada a esa histórica base.

El hangar principal de Aéropostale sigue empleándose para albergar los vehículos de transporte; la avenida principal mantiene su nombre, al igual que el casino de Oficiales. Los hangares pequeños se encuentran cerrados, mientras el paso del tiempo, sigue haciendo su trabajo de degradación en las diferentes instalaciones, a pesar del esforzado y voluntarioso trabajo del personal allí destinado.

Por otra parte, en la nueva base de asentamiento del Regimiento, el único recuerdo del prócer de la aviación francesa, se reduce a una litografía que fue trasladada durante el cambio y hoy adorna la Comandancia del Regimiento en Quintero, junto a nuestro fundador, el Comodoro Arturo MERINO Benítez.

Al respecto, el autor estima como un imperativo histórico, en memoria a los precursores que sirvieron desde los albores de la creación de nuestra Institución; a las unidades emblemáticas que ahí operaron, tanto aéreas y terrestres, mantener este legado reforzando los conocimientos y difundir esta parte de la historia.

La unidad que finalmente el Alto Mando determine su despliegue a Colina, debiera ser depositaria de esas tradiciones y preservarlas a lo largo del tiempo.

Desde otra perspectiva, independientemente de la decisión superior sobre el fin último de Colina, creo necesario preservar el patrimonio histórico existente a través de erogaciones voluntarias de socios y/o tal vez pensar, en la recuperación de los símbolos más importantes y conformar una suerte de alianza estratégica con la Compañía Air France; Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile; Embajada de Francia en Chile y/o el Museo Nacional Aeronáutico, con una orientación más específica hacia la aviación militar y defensa antiaérea.

Estimo responsablemente que estas acciones constituirían la simbiosis necesaria, para la obtención de la sinergia que permita la recuperación de nuestro patrimonio histórico, con miras al próximo centenario institucional.

Juan Carlos Bascuñán Betancourt
General de Brigada Aérea (R)

AGRADECIMIENTOS:
Guillemette de Buré, Louis Claviere, Teomar Benito Ceretta, Gérard Contard, Norberto Traub, Antonio Braghetto, Fernando Atala, Reinaldo Neuling, Daniel Cornejo, Josefina Echeverría, Raúl Jorquera, Luis Crisóstomo, Patricio Zelada, Ricardo Copetta, Alberto Fernández, Sergio Barriga, Danilo Villarroel, Diego Reveco, Francisco Benavides, Carlos Muñoz, Ximena Baldú, José Guzmán y Javier Bravo.

LOS PRIMEROS BOEING 767 DE LAN CHILE

(Segunda parte)

1.- Los Primeros vuelos

Recordando aquella época en que teníamos 34 años menos, no deja de emocionarnos los hechos históricos que pasaron en los años 1983 a 1989, hasta que Lan Chile dio pasos trascendentales con la incorporación de los aviones Boeing B767, donde el primero el B761 matrícula CC CJU, había llegado el 6 de junio de 1986 y que fuera narrado en la 1ra. parte de este relato[130].

Siendo este un avión bimotor de última generación para su época, una de las razones de su existencia, era su calificación de "EROPS" que significaba Extended Range Operations, porque gracias a su avanzada tecnología, incluyendo sus motores eficientes, económicos y de alta confiabilidad; podían volar grandes distancias - achicando nuestro planeta - compitiendo con los grandes cuadrimotores y trimotores que volaban las largas rutas Transoceánicas del mundo, por tener gran redundancia de sistemas y equipos a bordo.

Sin embargo, la regulación existente era antigua y exigió a los bimotores, un aeropuerto de alternativa cada cien millas en el año 1936 y una alternativa cada 60 minutos desde 1953. La Agencia de Aviación Civil Federal, de los EE.UU. (FAA), inició una etapa de legalización de estas operaciones para bimotores, con exigencias extremas que estos aviones deberían cumplir para calificarse. Este programa fue

130 Revista Aerohistoria N°8/2020 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

bautizado como “ETOPS” Extended Twin Operations y fue plasmado en una circular llamada AC 120-42 del año 1985, la cual permitía a los bimotores volar hasta una distancia de 120/138 minutos de un aeropuerto de alternativa.

El primer Vuelo del B-767, en Chile, fue un Vuelo con Historia. El 7 de junio de 1986 se conmemoraba el “Día de la Infantería” y esa mañana llevamos al señor presidente de la República, Capitán General Don Augusto Pinochet Ugarte y señora Lucia Hiriart de Pinochet, más toda la Casa Militar incluyendo a los Ministros de Estado y al presidente de Lan Chile señor Patricio Sepúlveda Cerón, a la celebración en la ciudad de Iquique.

Hubo también invitados importantes de la alcurnia aeronáutica, entre los que se destacaron don Alfonso Cuadrado Merino, sobrino del creador de la Línea Aeropostal y don Sergio Barriga Kreft, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

El vuelo de ida a Iquique se efectuó en el B761, matrícula CC CJU y lo realizó Max Astorga al mando, con Phil Shields, nuestro instructor de simulador y de vuelo, que actuaba como copiloto y el regreso a Santiago, al día siguiente, lo hizo Marcelo Canobra.

El vuelo se efectuó sin mayores novedades y en ese destino hubo varios discursos, cena de gala y aplausos para la tripulación. Esa noche los tripulantes se alojaron en la Hostería de Iquique, a orillas del mar. ¡Lindos e inolvidables recuerdos!

Diploma y galvano entregado en primer vuelo a los pilotos.

2.-Entrega del segundo avión B-762 Matrícula CC CYV
El 28 de junio de 1986 viajamos nuevamente a Seattle, a buscar el segundo avión. La Tripulación de Vuelo estaba compuesta por Max Astorga, Marcelo Canobra, Cristian Prado y el instructor Phil Shields. Fue muy agradable volver a Seattle, pudimos pasear por partes donde no habíamos estado antes, como el Flight Museum de Boeing. Dimos además una vuelta, en un yate por el Lake Union y por supuesto, una visita al hotel Continental Court, donde estaban varios colegas, en pleno curso del B-767 entre ellos: Luciano Arias Parodi, Álvaro Guzmán Salinas, Jorge Alcérreca Bontempi, Javier Calderer Aedo.

Se planifica el vuelo de regreso directo a Santiago en el B-762, matrícula CC CJV, con el avión lleno de invitados, entre ellos, el CEO - presidente de Boeing - Mr. Thorton Arnold Wilson y como anfitrión el presidente de Lan Chile, Patricio Sepúlveda Cerón.

El avión – listo para el vuelo - estaba estacionado en Boeing Field, donde normalmente se hacían las entregas de los aviones para los "Delivery Flight". En esta oportunidad también hubo una ceremonia formal, debido a la categoría de los pasajeros, donde el presidente de Boeing señor Thornton A. Wilson hizo entrega de un hermoso cuadro de un B767, pintado con una técnica especial, que parecía una foto, al presidente Patricio Sepúlveda Cerón.

Entrega del cuadro al presidente de Lan Chile.

¿Listo para el vuelo directo desde Seattle a Santiago?
Bueno, ahí nos encontramos con un problema grave, porque la DATA de navegación, que habíamos traído desde Santiago, para el sistema de navegación computarizada del avión, elaborado por Sperry y que necesitábamos para el vuelo, estaba ¡Inoperativa! porque se había "borrado" la información de la ruta, posiblemente debido al paso de este "software electrónico", por los equipos de seguridad de los aeropuertos (rayos X), lo que habría ocurrido en el viaje desde Chile. ¡Tremendo lío…! Finalmente, se utilizó una Data de navegación facilitada por Boeing, que serviría para la ocasión…. UUFF… ¡qué susto pasamos!

Récord para los Aviones Bimotores, efectuado el 2 julio de 1986.
Marcelo Canobra efectuó el despegue desde Seattle y Max Astorga el aterrizaje en Santiago. Despegamos de noche, sin mayor novedad hacia el Sur, volando sobre los Estados de Washington, Oregón, California y luego México, abandonando el continente en la punta extrema de la península de Baja California, sobrevolando el radio faro de Cabos y luego – directo – directo - a través del Pacifico a Tongoy, cercano a La Serena, en la costa chilena. Volamos todo el tiempo por coordenadas geográficas, de acuerdo al Plan del Vuelo escrito, lo que duró 13 horas con 20 minutos, aterrizando en la mañana en Santiago de Chile ... Otra ¡Misión cumplida!

Al día siguiente, el 3 de julio, en un almuerzo en el Club de la Fuerza Aérea, Max Astorga cuenta que Patricio Sepúlveda le solicitó se sentara en la mesa, al lado del presidente de la Boeing y que sirviera de intérprete, cuando fuera necesario. La conversación, en general, se centró sobre el vuelo realizado y las características del avión. Naturalmente hubo explicaciones y traducciones, que mantuvieron a Max ocupado "explicando y traduciéndole" a Mr. Thornton A. Wilson, un caballero alto, canoso y sesentón, de anteojos, que estaba muy interesado en las conversaciones en español ¡Que él no entendía!

En algún momento, Mr. T. A. Wilson, mirando fijamente a Max, le preguntó cuál era la "latitud" (paralelo geográfico) y la "longitud" (meridiano geográfico) de Punta Arenas, porque él entendía que era la ciudad más austral del mundo.

Max le respondió … *"It's around 70 degrees South and…60 degrees West"*
Mr. Wilson lo miró por encima de sus anteojos, moviendo negativamente su cabeza – *"Wrong Captain … it's 53 degrees South and 70 degrees West"* - terminó mirándolo fijo, por encima de los anteojos y moviendo la cabeza lentamente.

Las conversaciones – ya de sobremesa – se orientaron en los "delivery flights" que Boeing hacía a otras partes del mundo, para entregar los aviones recién fabricados.

Mr. Wilson nos contó que el vuelo más largo había sido – con él invitado a bordo – el de un Boeing 747 y que habían volado 18 horas, directo de Seattle a Johannesburgo, Sudáfrica.

"*Tell me Captain"* - Mr. Wilson interrumpió la traducción de Max - "*Al volar la loxodrómica (Línea de rumbo entre dos puntos) … "¿En qué lugar de la costa de América, el avión había salido al océano Atlántico, en su travesía directa a Johannesburgo?"*

"*It's must be around Recife*" … le contestó Max mirándolo seriamente.
"*Wrong again, Captain!"* ¡Nuevamente Mr. Wilson movió la cabeza de izquierda a derecha, varias veces, agregando, "*It´s over New York!"*

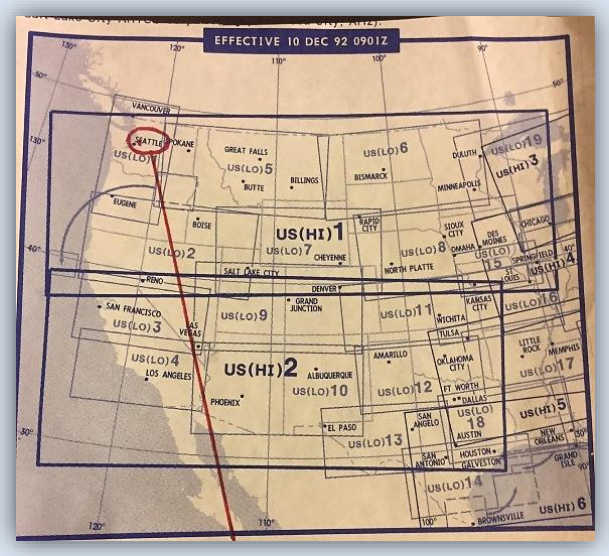
De regreso a su departamento, lo primero que hizo Max, fue partir a su escritorio, donde tenía un Mapamundi de National Geographic cogiendo un hilo rojo puso un extremo del hilo en Seattle y el otro extremo, directo en Johannesburgo… y… ¡maldita sea! ¡Efectivamente el hilo rojo abandonaba la costa norteamericana entre Boston y Nueva York!

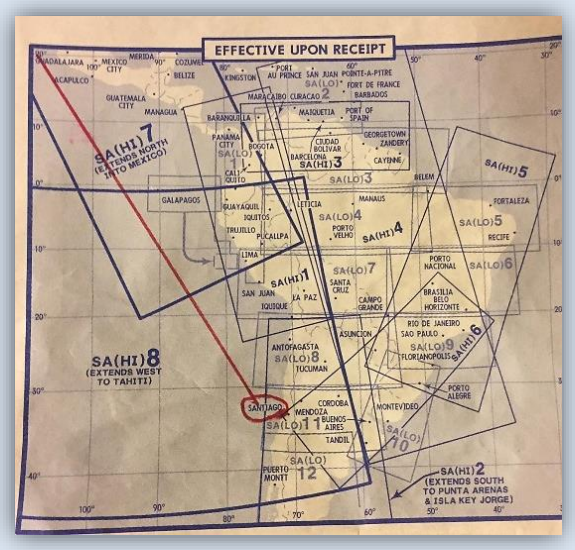
"*Este gringo me las va a pagar*" masculló acaloradamente.

Esa noche hubo un cocktail en el Club de Polo en las Condes. *"Allí, Max Astorga presentó su esposa, Carla Gleboff, a Mr. T. A. Wilson"*, quien les sonrió con familiaridad. "Beautiful Club" comentó, señalando alrededor. "*Beautiful lady and very good drinks*", terminó, sonriéndoles.
"Mr. Wilson", le dijo Max "*Tengo un par de preguntas geográficas para usted."*

"¿Yes?" … Mr. Wilson enarcó las cejas atento.
"*Usted que conoce todo el mundo … ¿Ha estado en Rio de Janeiro?"*
" Yes, off course"
"Rio de Janeiro está en nuestro continente, al lado del Océano Atlántico … ¿Podría decirme qué puerto importante está en el mismo paralelo, en el lado del océano Pacífico?"
"*Me imagino que Lima*", le respondió pensativamente.
"Wrong Mr. Wilson! Es el Puerto de Antofagasta… y ambos están sobre el trópico de Capricornio"
"*You don´t say!,* lo miró sorprendido.
"*¿Otra pregunta geográfica?*
"Okay!" le respondió mirándolo sospechosamente. "*¿Cuál es la capital, de los países sudamericanos, que está más al sur en este continente?"*
Mr. T. A. Wilson respondió: "¿Buenos Aires…?" Lo miró expectante.
"*Wrong Mr. Wilson! ¡La capital más austral es Montevideo…!*
El presidente de Boeing lo miró nuevamente y luego se sonrió, dándole la mano, ¡What the hell! ¡Now we are even!" (¡Ahora estamos empatados!).
Al día siguiente, le hizo llegar un paquete grande, con una dedicatoria cariñosa. ¡Era la historia de la Boeing!
Nota: T. A Wilson dejó la Presidencia de Boeing tiempo después. El Nuevo Centro de Instrucción, en Renton, lleva su nombre.

Llegando a la costa chilena. **Fotos ruta Seattle- Santiago**





SEATTLE BAJA – CALIFORNIA ***BAJA CALIFORNIA – SANTIAGO***

3.-Vuelos a EE.UU. y algunos países vecinos.
En un principio volábamos con los instructores Boeing y así quedamos habilitados con dos vuelos en esa ruta.

Pasaron los meses y las operaciones se multiplicaron con el advenimiento del segundo Boeing 767, para cubrir las rutas a EE. UU. y Sud América.

Empezamos a volar inicialmente a Miami y Nueva York y luego el 04 de julio de 1986 se efectúa el primer vuelo al aeropuerto de Mirabel en Montreal. Recuerda Max Astorga en uno de esos regresos iniciales a Santiago, con Guillermo Holzer y David Phillips, el aeropuerto de Santiago, estaba con niebla, bajo los mínimos de operación y tuvieron que dirigirse al aeropuerto de alternativa ubicado en Mendoza, ya que el avión y el aeropuerto aún no estaban certificados para operaciones de baja visibilidad - Categorías II y III - como se denominaban.

Nuestra responsabilidad era mirar hacia adelante, buscando nuestro despegue hacia el futuro. Teníamos dos máquinas aéreas carísimas y teníamos que hacerlas volar y hacerlas producir.

Los DC-10 - 30 se devolvieron a Air New Zealand y nuestras rutas largas - el Pacifico y Europa - aún las volábamos con nuestros nobles B-707. Los vuelos internacionales a EE.UU. fueron nuestro primer desafío, ya que teníamos los aviones, pero estábamos escasos de tripulaciones.

4.- NUEVAS DISCIPLINAS Y PLANIFICACIONES
Planificación de Operaciones.
Con la incorporación de la flota B767, todo era nuevo y había mucho que hacer. Además de volar, pasábamos largos días en las Oficinas de la Gerencia de Operaciones, con Exequiel Sanhueza Yáñez, diseñando los programas – requisitos, exigencias y reglamentaciones - que deberíamos usar legalmente

en nuestras operaciones. Es necesario destacar que con su liderazgo y sinergia más una mirada de largo plazo lograba sacar los talentos de cada uno de nosotros desarrollando nuestras capacidades al máximo, para llegar a los objetivos propuestos.

El Manual de Operaciones era nuestra biblia y estuvo a cargo del Comandante Marcelo Canobra Álvarez, Jefe de Operaciones de Vuelo, quien incorpora la operación del B-767, asesorado por los Instructores-inspectores y con la colaboración de Marianela Cartagena Muñoz, una eficiente Secretaria de la Gerencia de Operaciones - que anteriormente había volado como Auxiliar de Vuelo y Jefa de Cabina - y que fue muy importante y eficiente, en la redacción y corrección acuciosa de la gramática y ortografía del nuevo capítulo ETOPS, del Manual de Operaciones, en los modernos computadores de las Oficinas, el cual fue aprobado por la DGAC, mientras Mirtha Troncoso, era otra distinguida secretaria del Jefe de Operaciones de Vuelo.

Especial recuerdo a don Rodolfo Ceppi y David Arancibia, quienes efectuaron todos los estudios operacionales, para las diferentes rutas, así como los planes de vuelos confeccionados por Carlos Vergara, además del trabajo de Gastón González en mantener los manuales al día en los aviones.

Había varios conceptos nuevos que asimilar y escribir en Manual de Operaciones, como:

Definiciones básicas de ETOPS
Basados en la AC 120/42A de la FAA de fecha 30/12/1988 y Resolución 0386 DGAC de fecha 26/04/1989.

MEL: Equipos mínimos necesarios para la operación.

AEROPUERTO ADECUADO: Determinado de acuerdo con sus características físicas, servicios y procedimientos.

AEROPUERTO APROPIADO: Aquel que, en el momento de la operación, reúne las condiciones meteorológicas, físicas y técnicas, para recibir a un vuelo con un motor u otros sistemas inoperativos (Puede ser el aeropuerto de salida o de llegada).

ÁREA DE OPERACIÓN ETOPS: Aquella que se encuentra a más de una hora de vuelo, de un aeropuerto apropiado, con un motor inoperativo, limitado por los puntos de “entrada y salida” de la ruta de vuelo.

PUNTO DE ENTRADA Y SALIDA: Puntos geográficos ubicados a 60 minutos (434 millas náuticas o 700 kilómetros) de un aeropuerto apropiado.

PUNTO DE IGUAL TIEMPO: punto geográfico (variable de acuerdo con el viento) equidistante entre dos alternativas apropiadas.

MEL ETOPS: Equipo mínimo para la idoneidad del vuelo.

ESCENARIO CRÍTICO DE COMBUSTIBLE: Combustible mínimo para volar desde el punto equidistante a la alternativa, con el avión despresurizado y con un motor inoperativo.

VELOCIDAD CON UN MOTOR: Velocidad con un motor inoperativo para volar a la alternativa, determinada como 434 nudos, equivalentes a 700 kilómetros por hora.

Planificación de Instrucción de pilotos

Había que planificar nuevos cursos de pilotos y hacer algunas modificaciones al Programa de Instrucción de Boeing, específicamente, cambiar las áreas de vuelo de Seattle, por el área del sur de La Florida; esto debido a nuestra conveniencia de hacer la instrucción de los pilotos en Eastern Airlines, que tenía un enorme Centro de Instrucción en Miami, incluyendo un FBS (Fixed Base Simulator) y un FFS (Full Flight Simulator) del modelo Boeing 767 y B757 – que era el hermano chico del B-767 - y que tenía la cabina de vuelo o cockpit, igual a su hermano grande y podíamos usarlo legalmente.

El diseño del nuevo Manual de Instrucción (Custom Made), Max lo hizo con la asesoría indispensable y maravillosa de Carla Gleboff, su esposa que, con gran calma y dedicación, aplicó su experiencia, por haber sido jefa del Departamento de Tripulantes de Cabina y tenía una linda letra manuscrita, especial para los diagramas de vuelo y el encargado de planificar la instrucción de pilotos fue don Mario Monardes.

Como nuestros vuelos llegaban a Miami, fue muy cómoda esta instrucción en Eastern Airlines y a medida que fue aumentando la flota y los vuelos, la demanda de instrucción de pilotos creció y también usamos otros simuladores de vuelo en Río de Janeiro (VARIG), Melbourne (Ansett) y Denver (United Airlines). Todo eso, implicó un ir y venir de instructores y alumnos. ¡El cuerpo de pilotos Lan Chile y su nueva flota se estaba estructurando!

Francisco Rosenthal y Carlos Parada

Max Astorga haciendo instrucción a dos alumnos en un simulador de 767.

5-VUELOS ETOPS

-Primer vuelo ETOPS Rio- Madrid

Fuera de las rutas a Norteamérica, también volábamos a Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro, pero más allá teníamos un tremendo disco "PARE", porque nuestros bimotores no estaban aún autorizados en las rutas ETOPS. Faltaba experiencia – por lo menos dos años de vuelo - Mientras tanto sucedieron otras anécdotas históricas y emocionantes.

Hubo que volar un par de años para calificarnos. Antes de ello, Lan Chile hizo un vuelo experimental en el Boeing 767 a España, con el apoyo del Gobierno - El General del Aire don Fernando Matthei Aubel, miembro de la Junta Militar y Comandante en Jefe de la FACH, aceptó el estudio operacional y apoyó la autorización de la operación. Así, nuestra Línea Aérea hizo su primer vuelo, transatlántico bimotor, con pasajeros desde Río de Janeiro a Madrid.

Este vuelo se efectuó de acuerdo con normas OACI con alternativas a 90 minutos y en el tramo oceánico con las alternativas la isla de Noronha, Isla de Sal, Las Palmas y Dakar. Fue histórico porque nadie lo había hecho (desde los tiempos de Jean Mermoz y de Antoine de Saint Exupéry).

Su comandante fue nuestro compañero de aventuras, el capitán Francisco "Pancho" Rosenthal y el vuelo, fuera de ser histórico, porque ninguna línea aérea lo había efectuado antes, se realizó con fecha 2 de septiembre de 1986, siendo los tramos de ida y vuelta sin mayor novedad.

Posteriormente la Dirección de Aeronáutica estableció que para los vuelos clasificados ETOPS, estos deberían cumplir con los requisitos de la Circular 120-42 de la FAA, de acuerdo con la Resolución 644, de fecha 8 de septiembre de 1986 y posteriormente el año 1988, FAA publicó la AC 120-42A que establece requisitos para volar hasta 180 minutos de una alternativa.

-Larga Planificación ETOPS
La aprobación ETOPS nos "comía las uñas," porque había varios escollos que sobrevolar, para que la DGAC y la FAA nos autorizara esta operación.

Los requisitos eran varios y la burocracia densa. ¿Por qué?
La aviación comercial mundial tenía códigos de seguridad muy severos. Si bien, después de la Segunda Guerra Mundial había progresado enormemente en los vuelos transoceánicos, autorizando a los aviones cuadrimotores o trimotores, como el DC-6 o DC-7 y posteriormente los grandotes, como el DC-10, el Lockheed L 1011 Tristar o el Boeing 747 etc. para vuelos de este tipo, estaba reacia a permitir el vuelo comercial, de largo alcance a los bimotores.

¿Por qué?
Simplemente, porque en caso de falla de un motor, en medio del Océano o de un Desierto, en que no hubiera un aeropuerto en una cercanía de una hora, ese vuelo debería amarizar o aterrizar en un lugar totalmente inadecuado. ¡Por lo menos!

Con el advenimiento de nuevas tecnologías aerodinámicas y mecánicas, que se desarrollaron después de la mitad del siglo XX, se fueron eliminando algunas objeciones o impedimentos. Especialmente la seguridad y eficiencia de los motores que, habían mejorado notablemente por lo que la Agencia Aeronáutica Americana (FAA) y europeas (CAA y JAL), viendo las estadísticas de seguridad, fueron mermando paulatinamente las exigencias antiguas.

Cuando nosotros empezamos a volar el B767, ya había Líneas Aéreas como la TWA y American, que habían hecho estudios serios junto con Boeing y habían sido autorizadas por la FAA para volar desde los EE. UU. a Europa.

Nosotros "*nos subimos al carro*" y participamos de varias reuniones ETOPS en que se analizaron las exigencias y las experiencias conseguidas a la fecha. Entre ellas, fuimos en diciembre de 1987, a Everett en Seattle, Max Astorga, Marcelo Canobra y los ingenieros Pedro Baeza y Luis Saavedra, auspiciada por Boeing. Allí conocimos personajes importantes de Boeing, como Robert W. Taylor (no es el actor de cine – sino que "El Padre" de las políticas EROPS/ETOPS" - quien posteriormente estuvo en Chile), además conocimos al Gerente de American Airlines, el Capitán W.S. Dobbs, Manager Director Flight Operations, quién nos dio la autorización para hacer vuelos de observación en las rutas ETOPS de American Airlines. Estas reuniones fueron entretenidas y muy positivas, allí aprendimos un montón y pudimos hacer muchos contactos. Históricamente los permisos de operación comenzaron con alternativas a 75 minutos y progresivamente fueron aumentando a 120 – 138 – 180 y 207. Para nuestras operaciones en las décadas de los 80 y 90, fueron solamente 120 minutos.

Dentro de estos estudios y preparativos ETOPS, Max Astorga realiza un vuelo de Nueva York a París de ida y vuelta en American Airlines como observador. Fue un vuelo muy interesante, como de 8 horas y con procedimientos de control de navegación distintos y novedosos. Tanto en el vuelo de ida, como de regreso a JFK, fueron efectuados con diferentes tripulaciones de vuelo. Fue muy bien atendido por ellos y proporcionaron toda la información técnica y los procedimientos de vuelos de American – y que si bien uno volaba igual por sobre las nubes benignas – bajo ellas había miles de kilómetros de aguas correntosas, ventosas e ingratas. Entender además que las distancias eran cada vez más lejanas y había

que adecuarse a estos nuevos escenarios, procedimientos y costumbres de vuelos larguísimos y los cambios de longitudes y horarios, con los efectos del "Jet lag".

Posteriormente, el Capitán Cristián Prado hizo un vuelo similar con los mismos resultados. Así cada vez sabíamos y aprendíamos más de estos procedimientos modernos, que próximamente - uno de estos días - deberíamos implantar y volar en nuestra empresa.

Se presentaron a la DGAC, entre otros, los siguientes documentos: los estudios operacionales para las diferentes rutas y aeropuertos de destino y alternativa, la MEL o lista de equipos mínimas para operar en rutas ETOPS. Se implementó programa de verificación de partida del APU en vuelo, se realizaron reuniones con fabricante de motores GE, quienes además volaron en nuestras rutas, además en un convenio con Boeing para certificar ante FAA los equipos inerciales hasta 15 horas de vuelo, viaja el señor Guris Berzin en nuestros vuelos desde JFK a SCL, además de los programas de instrucción con diferentes escenarios en los programas de simuladores de vuelo.

Pero todo fue lento y demoroso, mientras tanto nuestra Flota B767 fue aumentando. En un momento, la empresa tuvo cinco bimotores, tres con motores General Electric de 50.000 LBS de empuje y dos con motores más potentes Pratt and Whitney de 60.000 LBS de empuje.

Hubo – a fines de los 80 y principios de los 90 - varios cambios de dueños de Lan Chile, donde pasó históricamente a ser una aerolínea totalmente privada, con modificaciones en la Planta Ejecutiva, pero que siguieron con la planificación aérea original incluyendo las operaciones ETOPS.

Los aviones de Olympic Airlines, línea aérea de Onassis habían sido devueltos a la Boeing por razones comerciales y Lan Chile se interesó por ellos. Enviaron a Max Astorga con Renato Besoain y Exequiel Dalbadie a Seattle a buscar el B-764, y a interiorizarse de algunas diferencias con respecto a los otros aviones de la empresa.

Este viaje, tenía otro estándar porque fueron como ejecutivos y como tales fueron recibidos y alojados en un hotel "Doubletree" en Seattle. Allí, se encontraron con el instructor, Gene Bolin y Roberto Cittadini, un ejecutivo de Boeing, que era el representante de ventas para Sudamérica, de origen argentino, y que los atendieron como siempre con mucho cariño.

Al día siguiente fueron a Everett a conocer el avión que lo estaban pintando con los colores de nuestra empresa y se informaron de algunas diferencias de los motores Pratt & Whitney. Cuando el avión estuvo listo, hicieron un "delivery flight", a Vancouver, para legalizar la transferencia. El vuelo fue de una hora aproximadamente y notaron la diferencia de la potencia de ascenso de los motores, que hacían del avión un "caballo chúcaro".

Una vez listo el avión, lo volaron directo a Santiago. El vuelo fue sin pasajeros (vuelo ferry) y con algunos funcionarios de Lan Chile y la DGAC.

Con la llegada de este avión, la empresa tuvo una flota de aviones suficiente para iniciar nuevas rutas. Las reuniones en Santiago con la DGAC y en EE. UU. con la FAA, estaban ya muy adelantadas y finalmente tuvimos la autorización para las operaciones ETOPS, y fueron aprobados nuestros vuelos a

Europa y Oceanía – lo que hoy día es normal - pero 30 año atrás¡ Eran tan misteriosas como las travesías de Cristóbal Colón! Cuando nos dieron el ¡Si! igual que una novia - nuestra Oficina de Operaciones - entró en una ebullición de actividades, repasando los requerimientos y diseñando los nuevos itinerarios.

Primer vuelo oficial ETOPS

¿Y?... Finalmente, el primer vuelo ETOPS despegó del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL) el domingo 6 de mayo de 1990 – En esta oportunidad era el B762, matrícula del avión CC-CJV, vuelo 170, número de vuelo tradicional para la ruta Santiago Madrid.

La tripulación estaba compuesta por los comandantes Max Astorga, Renato Besoain, Exequiel Dalbadie, Armando Vives y además viajaba como Inspector de la DGAC, Don Hernán Tapia (ex piloto de Lan Chile) El vuelo inicialmente fue directo de Santiago a Rio de Janeiro y luego de Río Janeiro a Madrid, el cual fue muy "protocolar" porque era el primero, cumpliendo con todos los requisitos ETOPS. El "Entry point" estaba ya pasado la isla Fernando de Noronha, cercana a Recife y el "Exit point", una hora antes del Archipiélago de las Palmas.

¡La "pega" más dura se la llevaba el copiloto, que tenía que hacer cálculos de comprobación del vuelo y su ubicación "mar afuera" y llenar la documentación del plan de vuelo … además de las comunicaciones al mundo entero, contándoles que lo estábamos haciendo bien!

En Madrid estuvimos tres días difíciles de olvidar. Fueron días de diversiones y descanso, en que toda la tripulación celebramos juntos, inclusive para recorrer el Madrid viejo y visitar el Museo del Prado. Éramos jóvenes y felices y dentro de nuestra vanagloria, estábamos conscientes que habíamos hecho algo histórico para Lan Chile y para nuestras vidas.

Ya habíamos cumplido una etapa más al conquistar el ETOPS del Atlántico y ascendido otro peldaño en la escala histórica hacia el cielo de nuestra querida Lan Chile, iniciándose los vuelos de itinerario regular a Madrid.

Vuelos ETOPS ruta Rapa Nui y Tahiti

Muy pronto se abrió la ruta en el Océano Pacifico Sur, en dos vuelos ETOPS consecutivos, para primero llegar desde Santiago a la isla Rapa-Nui y luego para volar a la Isla de Tahití.

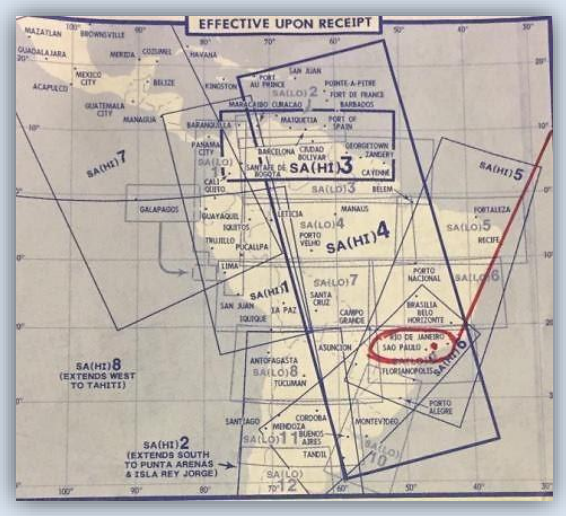
Los vuelos ETOPS hacia la Polinesia tenían reglamentos especiales, por la falta de aeropuertos de alternativas en los destinos y requirieron una planificación especial y dada la capacidad técnica de Lan Chile, los B767 no tuvieron mayores problemas técnicos ni operacionales.

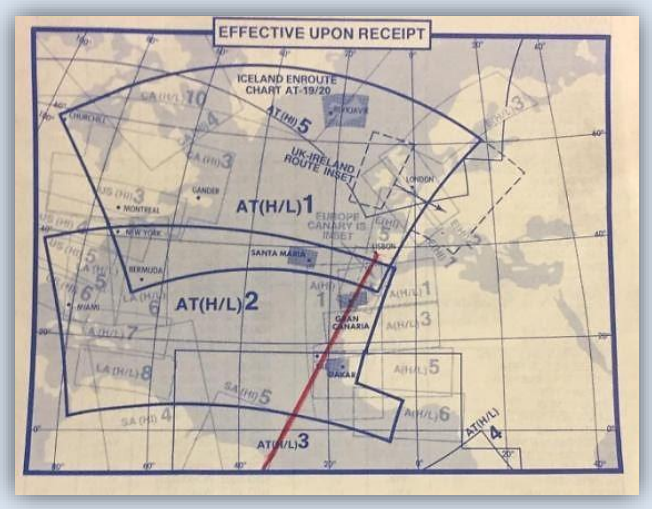
El primer vuelo Santiago- Papeete fue realizado el 5 de febrero de 1992 por los comandantes Leónidas Siña, Juan Monardes y Fernando Vallejos. El vuelo de regreso, el 6 de febrero, lo efectuaron los comandantes Max Astorga, Javier Calderer y Franco Petrowitch.

En las décadas posteriores, adicionalmente, se iniciaron vuelos ETOPS de Santiago a Ciudad de México o vuelos Santiago a Los Ángeles, que también tenían un tramo ETOPS en el Pacifico.

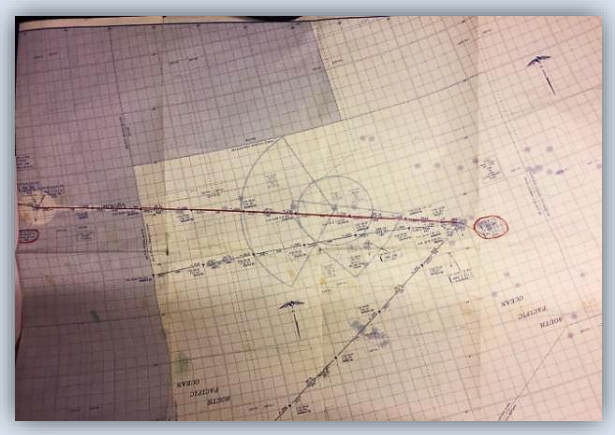
B767 en losa de aeropuerto Mataveri en Rapa Nui

RUTAS ETOPS INICIALES





RUTA ETOPS – RIO DE JANEIRO – MADRID



RAPA NUI – TAHITI

SANTIAGO – RAPA NUI

7 - COCKPIT RESOURCE MANAGEMENT (CRM)

El título de este capítulo tiene tres palabras en inglés. Su traducción técnica literaria al castellano es: RECURSOS ADMINISTRATIVOS DE LA CABINA DE VUELO, es decir ¡tiene siete palabras! Y en sí, el título no explica – ni en inglés ni en castellano - mucho su importante contenido, ni su gravedad ni profundidad en la Seguridad de la Aviación.

Para entenderla tenemos que hacer un poco de historia. En los comienzos del siglo XX, los primeros aviones volaron solamente con una persona abordo, que era el piloto – tanto en los aviones civiles como los militares y para los fines que fueran.

Con el correr de los años, los aviones llevaron "pasajeros y carga" por lo que, consecuentemente, la tripulación aumentó a dos pilotos. Un piloto y un copiloto (asistente del vuelo). Más tarde, debido a la complejidad de las máquinas, la tripulación de vuelo aumentó, progresivamente, de acuerdo a las necesidades – se incorporaron a bordo - el mecánico, el navegante y el radio operador y con el advenimiento de las Líneas Aéreas, ellas copiaron los nombres de los cargos de las tripulaciones de los barcos y también sus uniformes y distintivos.

El Capitán tenía a su cargo la responsabilidad del vuelo y la disciplina de abordo, que podía ser muy estricta. El Capitán mandaba y la tripulación obedecía sin chistar y sin poder sugerir o criticar ninguna fase de la operación del avión. Con el correr de los años aumentaron las complejidades del vuelo y desgraciadamente, aumentaron los accidentes de aviación y cuando se diagnosticaron sus razones, se determinó que gran parte de ellos era por fallas humanas de la tripulación y especialmente del piloto al mando.

En esa época se creó la denominación de "la causa probable", que era la sentencia de la investigación de las autoridades aeronáuticas y que produjo inquietudes enormes en la Aviación, por la responsabilidad legal de la Industria Aeronáutica Comercial, llámese Fábrica, Línea aérea, Compañías de seguro, Sistemas financieros etc. además de las Autoridades nacionales aeronáuticas.

Con el correr del tiempo y de los accidentes, los Investigadores determinaron que la gran causa de su ocurrencia era la falta de coordinación y organización de la tripulación, en las diferentes fases de la operación y en el autoritarismo absoluto del Piloto al mando.

Esta preocupante situación mundial fue analizada y estudiada en los EE. UU. por la Federal Aviation Agency, la National Safety Board y por la United Airlines (esta última se ha destacado por sus investigaciones y soluciones académicas) y finalmente recomendaron e invitaron a las Aerolíneas a participar en Seminarios y reuniones de lo que llamaron C R M.

LAN CHILE recibió la invitación en el año 1984 y envió al Jefe de Pilotos Hernán Tapia Contardo y los Jefes de Flotas Capitanes: Leonardo Siña (B-707), Jorge Morgado (B-737) y Max Astorga (B-767), a un Simposio de CRM, en Miami.

Sinceramente, hasta ese momento, no teníamos idea de su contenido y nos subimos como pasajeros al B-767, que nos llevó a Miami, preguntándonos ¿De qué se trataba esa cuestión del CRM?

En Miami nos quedamos en el Hotel Hilton, donde nos alojamos y donde se efectuaría dicho Congreso. Al día siguiente "los 4 mosqueteros", después del desayuno, nos presentamos a uno de los salones del hotel, que ya estaba llenándose de pilotos de todas partes del mundo y que parecía un "Arca de Noé Aérea". Los cuatro nos juramos fidelidad y que nos sentiríamos siempre todos juntos.

Como en todo Congreso, se presentaron puntualmente los Organizadores del Simposio (UAL, FAA y otros…), todos ejecutivos cordiales que nos hicieron una reseña larga, de lo que expliqué más arriba y mencionando la palabra "Sinergia", repetidamente, como base del programa del cual participaremos. Luego, para nuestro horror nos separaron en varios grupos, de ocho pilotos cada uno y nos mandaron a ocho salas independientes … ¡y no nos vimos más!

Nos sentaron en una mesa – de esas grandes y redondas - y nos dejaron solos. Nos presentamos. Había un Capitán de Japan Airlines, un copiloto de Air Luxemburgo, un Capitán de S.A.S, un controlador de ATC. Todos pilotos o copilotos.

Después de las presentaciones, se produjo un vacío gélido. No teníamos mucho de qué hablar y estábamos todos apabullados por el desconocimiento de nuestro futuro. Unos leían algo, otros miraban el techo, otros intercambiaban monosílabos y otros nos mirábamos las uñas.

Al poco rato llegó nuestro "Coach" y nos entregó una tarea que era un problema aéreo "de quién hace qué cosa". Teníamos que analizar y recomendar soluciones. Esto lo hicimos separadamente y al finalizar este trabajo, nos llevaron a todos al salón grande, donde se analizaron las respuestas. Para nuestro horror vimos que todos los grupos habían salido descalificados, porque nuestras soluciones o sugerencias no eran adecuadas y personalizadas.

Hubo un sonriente "debriefing" analítico, crítico absolutamente y con sugerencias repetitivas de la "sinergia" que la definieron como el Trabajo en Equipo. Criticando ¡la indiferencia, falta de cooperación, egoísmo, orgullos personales, que habíamos demostrado durante el ejercicio!

Nos mandaron de vuelta, a nuestras respectivas salas, para que analizamos lo sucedido hasta entonces y nos pidieron que hiciéramos una autocrítica sincera. Nos sentamos en silencio y alguien quebró el hielo e hizo "un mea culpa", después lo hizo otro y otro y otro. ¡Al final estábamos todos hablando casi al mismo tiempo!

…Y allí "nos cayó la chaucha", la sala se iluminó y entendimos de qué se trataba todo esto……Se trataba de SINERGIA

¿Qué era la "famosa Sinergia"? Es un concepto griego que significa cooperación, trabajo en conjunto o en equipo. Muy simple y nos dimos cuenta que eso no era estándar, tanto en las tripulaciones de vuelo como de cabina. Que muchas veces los tripulantes – cualquiera que fueran - actuaban en forma desordenada, en los diferentes procedimientos de vuelo y especialmente que había capitanes que tampoco la practicaban ni la aceptaban, porque ellos eran "super" o "yo-yo" y que ¡así había sido hasta la fecha! Ahí, todos agachamos la cabeza y nos prometimos trabajar "¡en…sinergia!"

El Seminario duró tres días, con diferentes escenarios aeronáuticos. Todos interesantes y diferentes. Tres días de entusiasmo, mucha amistad, de identificación personal y profesional, con mucha competencia sana entre los grupos; en los diferentes escenarios del programa.

El último día hubo un "debriefing" general con recomendaciones y felicitaciones y la directiva de United entregó varios premios. Hernán Tapia se sacó el primer premio, un diploma especial y "una piña"! y el segundo premio lo sacó Max Astorga, con otro diploma y "un plátano!"

Esto trajo un tremendo cambio en los procedimientos de todas las Líneas Aéreas, donde la coordinación de la tripulación se estrenó en una forma cordial. Donde no hubo más gritos ni vejaciones de ningún tipo. Tanto fue así, que por ejemplo si en una aproximación final a una pista, el capitán venía muy alto o muy bajo, bastaba que el copiloto le comunicara "que no estaba contento" (happy) para que el capitán se viera en la obligación de frustrar la aproximación.

A partir de ese momento fue obligatoria la asistencia, de los pilotos, a los Seminarios de CRM. En Lan Chile los dictó Max Astorga, especializando a varios Instructores en ese tema tan importante.

8.- Palabras al cierre.
El tremendo trabajo en equipo realizado por la empresa, al colocar un nuevo avión en la línea de alta tecnología y en tan corto plazo indica el gran liderazgo demostrado por el presidente de Lan Chile, señor Patricio Sepúlveda, el Gerente Técnico señor Eduardo del Campo, el Gerente de Operaciones señor Exequiel Sanhueza y el Gerente de Ingeniería señor Luis Ebensperger, que con gran sinergia lograron coordinar el trabajo de las diferentes áreas para el éxito de esta hermosa misión.

Así finalizamos la segunda parte de la Historia de los Primeros B767 en Lan Chile y seguiremos enviándoles más información que narra el asentamiento celestial de esos aviones.

Max Astorga Rojas y **Marcelo Canobra Álvarez**
Comandantes de ese avión

Fotografiado en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, se pueden observar las líneas de este avión bimotor. Fotografía: Sr. Antonio Segovia Rentería.

.

MITSUBISHI MU-2B, UN JAPONÉS EN CHILE

La empresa aeronáutica japonesa Mitsubishi Aircraft Company fue fundada en el año 1920, estableciéndose en la ciudad japonesa de Nagoya.

De esta fábrica nipona, en los años siguientes, salieron distintos tipos de aviones de entrenamiento y pasajeros. Pero sin lugar a dudas, el producto estrella de esta factoría, fue el famoso caza modelo A6M5 denominado Zero por los aliados, durante la Segunda Guerra Mundial.

Después del conflicto y respetando las restricciones correspondientes, en el año 1956, Mitsubishi Aircraft comenzó el estudio y diseño de un avión de transporte ligero, utilitario, dotado de dos motores. Se construyeron cuatro prototipos del denominado Mitsubishi modelo MU-2A. El primero de ellos, realizó su primer vuelo, recién el 14 de diciembre del año 1963. Estas cuatro aeronaves, estaban dotados de motores turbo Turbomeca Astazou.

El modelo de producción MU-2B definió un monoplano cantiléver de ala alta, presurizado, dos motores turbohélice Garreth de implantación alar, y tren de aterrizaje triciclo retráctil con capacidad para seis pasajeros.

Resultó ser un pequeño avión, bastante rápido y muy exigente al momento de volar. Fue apodado por la comunidad aeronáutica como "*Rice Rocket*", en alusión a sus características de alto rendimiento.

Una característica singular de esta aeronave es que utiliza spoilers en lugar de alerones para proporcionar control de inclinación. También el avión tiene una carga alar superior alta en relación a otros modelos de su tipo.

Entre los años 1963 y 1986, se fabricaron 755 aviones de varios modelos, en sus dos versiones, la original de 6 pasajeros y la versión de fuselaje alargado con capacidad para 12 personas. Esta versión, 1,88 metros más larga, denominada modelo MU-2G, "Marquise", fue dotada de motores repotenciados Garrett TPE 331, realizando su primer vuelo, el 10 de junio del año 1969.

Mitsubishi MU-2LR-1 del Japan Ground Self Defence Force, JGSDF, en la Base de Okadama, Sapporo el 18 de noviembre de 2007. Fotografía: 100Yen.

Como el avión fue desarrollado íntegramente en Japón y necesitaba su comercialización a nivel mundial, se recurrió a un acuerdo bilateral de Aeronavegabilidad con Estados Unidos, logrando que la firma Mooney Aircraft Corporation se encargara de la producción en Norteamérica, a contar de 1965.

De esta manera, los componentes eran enviados desde Japón por vía marítima y Mooney, en su planta de San Angelo, Texas, los ensamblaba y terminaba, agregando componentes norteamericanos.

Este joint venture, funcionó por varios años, hasta que la firma Mooney atravesó por un proceso de quiebra, por lo que Mitsubishi debió obtener el certificado de tipo para su fabricación y venta en USA.

Una de las características notables del MU-2, es que siendo una aeronave de alto rendimiento, sólo se necesita de un piloto para su operación, asimismo, no se requiere una habilitación de tipo de piloto específicamente para el avión.

En marzo del año 1983, un Mitsubishi MU-2B-60 de matrícula N72B, operado por una compañía de taxi aéreo, se estrelló en Georgia GA, USA, falleciendo sus cuatro ocupantes.

A esa fecha, el Mitsubishi estuvo involucrado en veintidós accidentes mortales, en los ocho años anteriores. Estos accidentes se relacionaron con caídas fuera de control a tierra, colisiones controladas durante aproximaciones en crucero o aterrizajes por instrumentos, o también, fallas de motores en varias fases de los vuelos.

Las investigaciones de los accidentes resultaron indeterminadas. La National Transportation Safety Board (NTSB), señaló que las circunstancias de varios de los accidentes eran "desconcertantes" y que podían sugerir que las causales podrían estar relacionadas con el diseño del avión, instando a la revisión de la certificación del MU-2.

Al investigar esos accidentes, la NTSB no había podido encontrar una causa para cuatro de los ocho accidentes que involucraron colisión terrestre incontrolada o para tres de los seis que involucran falla del motor. En general, el archivo de la NTSB al 12 de septiembre de 1983, contenía 183 informes de accidentes e incidentes, el 53% de los cuales se clasificaron como "mal manejo del piloto" y el 15% como desconocidos o misceláneos.

Después del accidente del MU-2 de marzo de 1983, la NTSB recomendó que la Federal Aviation Administration (FAA), realizara un SCR (Special Certification Review) del MU-2. En respuesta a la recomendación de la NTSB, la FAA asignó un equipo de SCR para revisar partes seleccionadas del diseño MU-2 y programas de certificación del avión.

Después de varios meses de investigación, pruebas y análisis, el equipo de SCR informó a la FAA. En las conclusiones señaló que "no hubo evidencia de incumplimiento de las regulaciones de certificación, o que existiera un peligro de seguridad identificable". De esta manera el Mitsubishi MU-2 pudo seguir volando con plena seguridad.

Mitsubishi MU-2B de Heliworks en la losa del FBO Aerocardal en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

Mitsubishi MU-2B en Chile

En nuestro país, a la fecha, existe en los registros aeronáuticos, solo de un avión de origen japonés. Su historial nos señala que fue fabricado en el año 1977, recibiendo matrícula N867MA, (s/n° 707SA). En los siguientes años recibió dos matrículas "November" y operó dentro de Estados Unidos.

Su siguiente destino, en 1988, lo llevó a la Great Western Aviation Pty. Ltd. en Newcastle Aviation, ubicada en el aeropuerto de Brisbane, Australia, donde fue matriculado VH-NMU.

El avión en el Perth International Airport, Australia en septiembre del año 1988.
Fotografía y créditos en la imagen.

En el año 1994 es devuelto a su arrendador International Air Parts Pty. Ltd. en los EE.UU.

Sirve desde al año 1995 en diversas empresas aéreas norteamericanas, hasta el 23 de julio del año 2010, fecha en que la empresa Airflight Enterprises Inc. de Port Orange, Florida. USA, lo exporta a la Argentina, cancelando su registro N707AF.

Nuevamente emprende un largo vuelo de traslado, esta vez a Sudamérica, con la matrícula pasavante argentina LV-MGC.

En Argentina el Mitsubishi MU-2B es exhibido para ser comercializado.
Fotografía: Vía Sr. Erwin Cubillos Salazar.

Arribando, es puesto a la venta en julio del año 2010 en el Aeropuerto Internacional Libertador General José de San Martín, de Posadas, Misiones. Argentina. Cabe hacer notar que la matrícula LV-MGC que recibió para el transporte desde Estados Unidos, hoy la opera un modelo similar, Mitsubishi MU-2B, pero su Serial Number es 704.

El 22 de septiembre del año 2011, la empresa chilena Servicios y Transportes Aéreos Heliworks Ltda, inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves de la DGAC, el Mitsubishi MU-2B, recibiendo la matrícula nacional CC-AQD. A comienzos del año 2012, el 4 de enero, el avión arriba a las instalaciones de la empresa Heliworks, en el Aeropuerto de Carriel Sur de Concepción, proveniente de San Fernando, República Argentina

Fotografiado en la losa del terminal internacional de Santiago, pueden observarse los títulos de la empresa en el fuselaje. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

El avión desde la fecha de incorporación a realizado múltiples roles para la empresa Heliworks, desde el transporte privado de pasajeros a lo largo del país, como asimismo, la importante labor de traslado de enfermos, para lo cual, cuenta con equipamiento ad hoc para esas labores, siendo autorizado en este rol, por el Ministerio de Salud, Departamento de Salud del Ambiente, Secretaría Regional Ministerial de Salud, Región del Bío Bío, mediante resolución exenta N° 2D/6785 del 28 de junio del 2013.

Par de maquetas, Hasegawa escala 1:72 del Mitsubishi MU-2, realizadas en distintas versiones, por nuestro socio Sr. Erwin Cubillos Salazar.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://loudandclearisnotenought.blogspot.com/2012/02/n707af-mitsubishi-mu-2b-36f-cn-707sa.html.
https://es.wikipedia.org/wiki/Mitsubishi_MU-2
https://rzjets.net/aircraft/?page=12&typeid=247
https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1433&context=jalc

Agradecimientos:
Sres. Antonio Segovia Rentería, Erwin Cubillos Salazar y William Olave Solís.

VIII. SABÍA USTED?

…que la batalla de Rancagua fue un enfrentamiento militar ocurrido el 1° y 2 de octubre de 1814 en la ciudad homónima en el contexto de nuestra Guerra de independencia?

El entonces brigadier Bernardo O'Higgins fue sitiado en dicha villa por el coronel español Mariano Osorio, resistiendo los dos días, hasta que logró romper el cerco con algunos sobrevivientes y replegarse a la ciudad de Mendoza en Argentina. Este épico hecho en nuestra historia, marcaba el fin de la Patria Vieja y el inicio de la exitosa campaña de Reconquista en 1817.

LOS AVIADORES MILITARES VOLARAN HOY

Con motivo de las festividades que se celebrarán hoy en la ciudad de Rancagua, los aviadores militares realizarán un raid a dicha ciudad.

El comando de la Escuela de Aeronáutica Militar ha dispuesto que vayan hasta Rancagua un monoplano Bristol, piloteado por el teniente 1.o señor José Arredondo y un Havilland, piloteado por el teniente coronel señor Víctor Huston.

Ambos aviadores partirán en las primeras horas de la mañana de hoy y volarán durante las ceremonias que ahí se celebren, recordando la efemérides de Rancagua.

Diario El Mercurio, sábado 2 de octubre de 1920

Hace 100 años atrás, y con motivo de la celebración del aniversario de la Batalla de Rancagua, la entonces Inspección de Aviación, dispuso para el día 2 de octubre, que el Mayor Víctor Huston efectuara un raid aéreo a la histórica ciudad de Rancagua, de manera de realzar las festividades que se celebraban.

Al efecto, el Mayor Huston, piloteó un avión De Havilland DH-9 y llevó como pasajero al Cabo 1° Aspirante a Oficial de Reserva Carlos Charme, partiendo a las 10.00 horas de la mañana desde la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque[131]. La prensa del día siguiente, informaba sobre *el éxito de las volaciones realizadas*. Mientras el Mayor Huston volaba sobre la ciudad, despegaban también el Teniente 1°aviador José Arredondo en un monoplano Bristol, y a continuación, el Capitán Armando Castro llevando de pasajero al Cabo 1° Aspirante señor Wenceslao Díaz en un DH-9.

[131] Tras la creación el 15 de julio de 1920, de la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto, sin embargo, a la autoridad del Ministerio de Guerra y Alarma e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones, la entonces pionera Escuela de Aeronáutica Militar iniciada en febrero de 1913, cambió de denominación por "Escuela de Aviación".

En aquella memorable ocasión, los tres aviones presentes, arrojaron sobre los presentes reunidos en aquella plaza, una gran cantidad de proclamas que decían: ***"El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio."***

Terminada la celebración, el Mayor Huston se dirigió a Valparaíso, donde evolucionó por espacio de unos veinte minutos, rindiendo así un nuevo homenaje, esta vez a la memoria del aviador naval Guardia Marina 1° Julio Villagrán Cadiz, cuyos funerales se habían efectuado durante el mes de agosto en la ciudad de Antofagasta y posteriormente fueron sus restos trasladados a Valparaíso.

Mayor Victor Henry Huston, oficial británico arribado a Chile en noviembre de 1918, fue asimilado en el Ejército de Chile sirviendo como Instructor de Vuelo y Asesor Técnico encargado del armado y funcionamiento del material aéreo recibido.
En la fotografía luce sobre el uniforme chileno del Arma de Artillería, tres condecoraciones, las dos primeras, "Military Cross" y "1914 -15 Star", ganadas en la Primera Guerra Mundial

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

EL PRIMER CURSO DE INSTRUCTORES DE VUELO

LOS SERVICIOS DE AVIACION

EL MAYOR SCOTT CONFERENCIARA CON EL MINISTRO DE GUERRA

Se encuentra ya firmado el contrato suscrito entre el mayor Scott y nuestro Gobierno, mediante el cual el aviador británico se compromete a servir en la Fuerza Aérea Nacional.

El mayor Scott hará en la Escuela de Aviación un curso de instructores aeronáuticos, al cual ingresarán los actuales profesores de la Escuela.

El Ministro de la Guerra ha citado al mayor Scott a su despacho para el Martes 20, con el objeto de conferenciar sobre los propósitos de organización de estos importantes servicios.

El Diario Ilustrado, domingo 17 de octubre de 1920
(Archivo IIHACH)

EL MAYOR SCOTT DEL EJERCITO BRITANICO

17-X-20

SU PERMANENCIA EN CHILE

El manejo de aviones "Avro"

Oportunamente informamos en la sección respectiva de la llegada del mayor Scott, del Ejército británico, contratado hace 6 ó 7 meses en calidad de instructor de pilotos en aeroplanos "Avro".

El mayor señor Scott pasará el martes a saludar al Ministro de Guerra.

Sabemos que durante su permanencia entre nosotros, plazo fijado en el contrato, instruirá un regular número de oficiales y suboficiales en el manejo de los aparatos ya indicados.

El Mercurio, domingo 17 de octubre de 1920
(Archivo IIHACH)

Así informaba la prensa nacional del mes de octubre de 1920, el arribo a Chile del Mayor Frank P. Scott, piloto e instructor de vuelo británico ex instructor de la Escuela de Aviación de Gosport, en Inglaterra.

Su seleccionada contratación para servir en nuestra recién creada Fuerza Aérea, obedecía a la modernización y nueva organización que se había establecido para el Servicio Aéreo del Ejército. El Decreto Supremo F. A. N°1669 firmado el 15 de julio de ese año, establecía que la recién formada *Inspección General de Aviación*, era organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto, sin embargo, a la autoridad del Ministerio de Guerra y Alarma e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas instituciones.

De este nuevo mando directo, dependerían entre otras, "*todas las fuerzas aéreas militares, navales y civiles; además vigilará el Servicio Aéreo y Comercial"* y agregaba además una nueva denominación y función colectiva para la entonces Escuela de Aeronáutica Militar del Ejército, bajo el nombre de Escuela de Aviación, la que estaría también, bajo su *comando directo*.

La reconfortante experiencia con la adquisición y el uso de material británico tras el término de la primera guerra mundial, reportaron sus dividendos para un sostenido desarrollo de nuestra aviación militar y sobre todo, para contar con fuertes estímulos que incentivarían en la gente, un encanto por la

aviación, por sus logros y alcances para con la conectividad nacional[132]. Otro factor importante, fue la excelente relación con los instructores y asesores británicos que llegaron para asesorar a la Armada y el Ejército, también brindaron confianza al Alto Mando, para implementar nuevos métodos de aprendizaje que permitieran mantener en el tiempo, una nueva escuela para los oficiales aviadores.

Esta no sólo contemplaba materias de vuelo, sino que introducía conceptos que eran parte de una nueva y dinámica orgánica propia de la Royal Air Force[133] y de su papel en la defensa nacional, misma que comenzaba a ser implementada en otras naciones pertenecientes al Imperio, entregando confianza y demandas de nueva tecnología que permitiera obtener para la aviación mayor seguridad.

El hombre

Frank Pilkinton Scott, era un renombrado piloto y veterano de guerra con 34 años de edad, quien había ofrecido sus servicios en tres naciones sudamericanas al final de la guerra, una de ellas fue Chile, donde cumplía con las expectativas de nuestro Ejército. Tras recibir los correspondientes informes desde Europa, donde mencionaban entre otros, el sistema de aprendizaje avanzado de la Escuela de Gosport[134], y para implementar ello en Chile, se había comprometido contratar a más instructores británicos.

Tras estos antecedentes considerados, llegaba a Valparaíso el 12 de octubre de 1920, este distinguido y prometedor personaje encargado de realizar lo que sería, el primer curso de Instructores de Vuelo y también de organizar la Planta de aviación.

Junto a él, llegaban en el vapor *Santa Teresa* los otros instructores que ejercerían como ayudantes, entre ellos, al Mayor Charles Pickthorn y al capitán Oswald Manning, también destacados pilotos veteranos de la Real Fuerza Aérea Británica, y los especialistas en mecánica, Richard A. Seabrook, Langley Backshall, Arthur Hammond y Robert Penneger.

Detalla el CDA Enrique Flores Álvarez en su obra *Historia Aeronáutica de Chile*, que el mayor Scott debía desarrollar sus actividades "*en cumplimiento a bases establecidas en un contrato con el Gobierno de Chile, que, en síntesis, exigía proporcionar instrucción de vuelo a 72 oficiales: 52 del Ejército y 20 de la Armada, hasta dejarlos aptos para desempeñarse como pilotos de guerra, al costo de 200 libras esterlinas cada uno"*.

Sobre su desempeño en Chile, se fueron cumpliendo por lejos, todas y cada una de las expectativas que se tenían para con este equipo. Entre ellas, el Mayor Scott pregonaba la necesidad de crear un escalafón especial dentro arma de la aviación para así evitar la pérdida de tiempo que significaba reentrenar pilotos al término de cada período de servicios en tropa. Esto había ocurrido con los oficiales de la

---

132 Este importante factor fue relevante en los cuantiosos aportes populares que involucraban a una de las primeras campañas nacionales de recolección de fondos para la adquisición de aviones y material de vuelo renovado

133 La Royal Air Force, (abreviada como R.A.F.) es la rama aérea de las Fuerzas Armadas británicas y la Fuerza Aérea independiente más antigua del mundo. Formada el 1 de abril de 1918 al fusionarse el Real Cuerpo Aéreo y el Real Servicio Aéreo Naval, la RAF ha tomado una parte importante en la historia militar británica desde entonces, jugando un importante y exitoso papel en la defensa del Reino Unido y desarrollo de la Aeronáutica.

134 Su nombre era ***School of Special Flying*** en Gosport, era una Escuela de vuelo sólo para Instrucción Avanzada. http://www.rafcommands.com/database/wardead/details.php?qnum=94344

Escuela de Aviación, los cuales periódicamente eran destinados a sus regimientos de origen o solicitaban su traslado a tropas para cumplir con los requisitos de ascenso; el nuevo escalafón dedicado permitiría estimular y recompensar los esfuerzos de los aviadores militares, creando con ello un panorama más sólido y seguro para practicar lo aprendido. Agrega al respecto Flores, que el instructor británico también hizo ver la necesidad *de seleccionar al elemento humano destinado a la aviación, al mejor dotado de aptitudes físicas y morales para ejercer su iniciativa con valentía y decisión en los momentos difíciles de un encuentro aéreo, en donde a menudo, no se puede testificar si el piloto que cae y se destroza envuelto en llamas ha muerto como un héroe o si ha dado la espalda como un cobarde.*

En el Aero Club de Chile dió anoche su conferencia el mayor señor Scott

20-XI-1920.

La aviación militar y civil en tiempo de paz y en tiempo de guerra.—El escalafón especial para los oficiales de la aeronáutica

Anoche se llevó a cabo en el Aero Club la conferencia del mayor Scott sobre aviación civil y militar. Presidió el acto el presidente del club, señor don Jorge Matte, y se hallaban presentes el Ministro de Chile en Londres, don Agustín Edwards, los señores generales Controras, Herrera y Ramírez Ortiz, los adictos militares de Francia, Japón y Uruguay, numerosos oficiales del Ejército y un considerable número de miembros de la institución

cesidades de una probable movilización. Esta fuerza permanente está destinada a entrar en acción inmediatamente de declarada la guerra y hacer una ofensiva rápida, fulminante, cayendo sobre el enemigo, desbaratando su movilización, atacando sus centros de abastecimiento, amparando la movilización propia que puede y necesariamente debe durar algún tiempo. Después entra en acción la reserva formada por los hom-

Otro interesante aspecto de Scott como educador, fue su rápida adquisición de un correcto vocabulario en español, ventaja que le permitió en corto tiempo dar una serie de exposiciones y conferencias en lugares públicos. Entre ellos estuvieron el Aero Club de Chile, la Universidad de Chile y la Academia de Guerra del Ejército.

En la mayoría de estas conferencias, Scott ponía de manifiesto la importancia de mantener grandes reservas civiles por cuenta del Estado, tan numerosas como podrían necesitarse durante una guerra, en atención al enorme costo que demandaba la mantención de una Fuerza Aérea en tiempos de paz.

Las tareas programadas en la Escuela de Aviación

Desde el 16 de marzo de 1920, desempeñaba el puesto de director de la Escuela de Aeronáutica el comandante Florencio Mesa Torres. A la llegada del mayor Scott a Chile, el comandante Mesa recibió otra destinación al Regimiento de Caballería Dragones N° 6, e hizo traspaso provisional de la dirección de la Escuela al capitán Víctor Contreras Guzmán.

El 22 de noviembre de 1920, el Mayor Scott y sus colaboradores eran presentados a los jefes, oficiales y alumnos de la Escuela de Aviación en una sencilla ceremonia efectuada en uno de los hangares de madera de dicho establecimiento, presidiendo el acto el Inspector de Aviación, general Luis Contreras.

Cinco días más tarde, el Capitán Víctor Contreras procedió a hacer la entrega definitiva del cargo al Mayor Scott[135], de acuerdo con lo que había dispuesto el general Contreras en su presentación inicial. De este modo, Scott desempeñaba el mando de la Dirección técnica de la Escuela con el objeto de permitir poner en práctica la reglamentación interna de esa enseñanza moderna que se había comprometido, al mismo estilo de la impartida en Gosport.

[135] Escuela de Aeronáutica Militar. Disposiciones relacionadas con los servicios que presta el Mayor de las Fuerzas Aéreas del Ejército británico, Frank P. Scott, en virtud del contrato celebrado entre él y el Ministerio de Guerra, en conformidad al D/S. Reservado N°299 del 16 de noviembre de 1920.

En calidad de ayudante fue designado el Capitán de Ejército del Arma de Artillería Francisco Quevedo Prado[136], a fin de resolver los problemas de carácter administrativo y disciplinario que se presentaran durante el desarrollo del curso.

Distintivo de los aviadores del Ejército

23-X-20

USARAN UNA ESTRELLA DE HILO DE PLATA SOBRE EL PECHO

Teniendo en cuenta los méritos de los oficiales y sub-oficiales aviadores que consagran su vida a este importante servicio del Ejército, la superioridad militar ha obtenido del Gobierno la dictación de un decreto por el cual se autoriza el uso de un distintivo especial.

Así, los distintivos actuales serán sustituídos por los siguientes:

Pilotos-oficiales: Una estrella rodeada de una corona de laureles y un par de alas a ambos lados, bordadas con hilo de oro. Una estrella de hilo de plata sobre paño negro, de 2 centímetros de alto por 3 1|2 de ancho, que se llevará a la altura del segundo botón, a la derecha, sobre el pecho.

Los sub-oficiales pilotos aviadores, llevarán el mismo distintivo, bordado con hilos amarillo y blanco, de seda.

La imagen y el equipo

Nuevamente el coronel Flores, nos aporta con importantes detalles para entender aspectos técnicos y de fondo en este relato: *"Armados los cuatro primeros biplanos Avro de instrucción que trajo la Misión, y habiendo acordado el Ministerio de Guerra dar a los aviones el nombre de héroes, de eminentes servidores públicos y de las provincias, departamentos e instituciones que en un gesto patriótico erogaron fondos para la adquisición de aviones militares, se dispuso designar los con los nombres y números que se indican: N° 78 "Capitán Ávalos", en homenaje a la memoria del distinguido oficial, esforzado piloto, primer director y fundador de la Escuela de Aeronáutica Militar; N° 82 "Curicó"; N° 77 "Colchagua" y N° 79 "Malleco" .*

Además, y con el propósito de uniformar los distintivos, la Inspección General de Aviación había también dispuesto, con fecha 27 de julio de 1920, que los aviones pertenecientes al Servicio de Aviación deberían llevar en la parte superior e inferior extrema del ala, un escudo nacional de 75 centímetros de alto por 45 centímetros de ancho. El timón de dirección debía llevar los colores nacionales: azul, blanco y rojo en franjas verticales, abarcando toda su superficie.

A este nuevo look en las aeronaves, se sumaría en el mes de octubre, otro muy relevante, la nueva insignia distintivo para los aviadores pilotos que derogaba la antigua y ya algo obsoleta hélice en el brazo, de modelo francés.

Distintivo de Oficial Piloto Aviador. Según reglamento de 1920

Con esta nueva cara, más definida en lo corporativo y moderno en cuanto a lo material, se iniciaba el 24 de noviembre de 1920, las actividades dispuestas por la Misión inglesa en un programa que

136 B.O. 761. 04.Dic.1920. Pág.8523

comprendía instrucción aérea y terrestre, desarrolladas simultáneamente conforme a la siguiente distribución de tiempo:

07.30 a 08.30 horas — Conocimiento de armas.
08.30 a 11.00 horas — Vuelos.
14.00 a 15.00 horas — Telegrafía.
15.00 a 18.00 horas — Vuelos.

El curso se iniciaría con el reentrenamiento de los Oficiales, que en años anteriores habían aprendido a volar mediante el primitivo sistema de los "Pingüinos", distribuyéndose los alumnos como sigue:

- Instructor: Mayor Scott. Alumnos: Capitanes Armando Castro López, Armando Cortínez Mujica y Federico Baraona Walton.
- Instructor: Mayor Pickthorn. Alumnos: Capitanes Diego Aracena Aguilar, Gabriel Valenzuela Valenzuela y Teniente José Arredondo Lillo.
- Instructor: Capitán Manning: Alumnos: Teniente Ignacio Aliaga González y los Ingenieros 3° de la Armada, Aristóteles Espinoza y Alfonso Lizasoain Henríquez.

Primeros aviones Avro 504 K armados en 1920

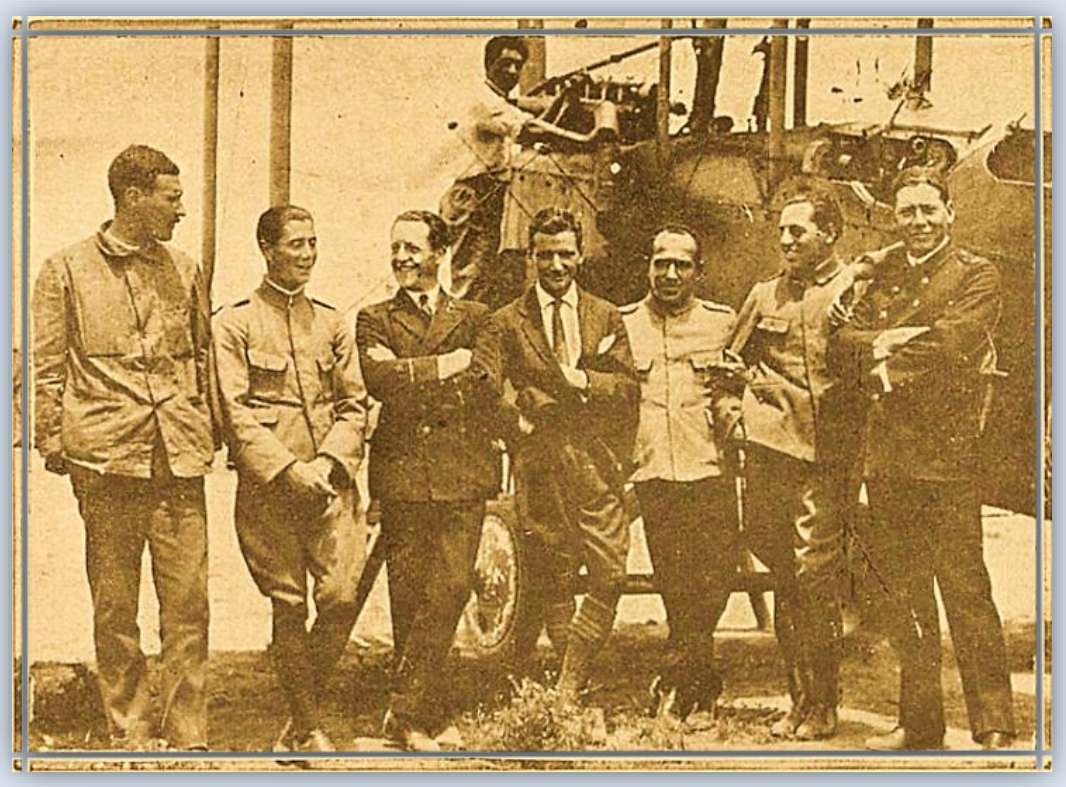
La instrucción aérea abarcó el pilotaje en los nuevos biplanos Avro, hasta quedar en condiciones de rendir las pruebas correspondientes al certificado "Y ", vigente en la Real Fuerza Aérea Británica, y que además de completar 25 horas de vuelo solo, de las cuales a lo menos 15 en un aparato de servicio, sus requisitos eran:

1. Tres virajes escarpados y continuos, a derecha e izquierda, con y sin motor.
2. Aterrizaje con velocidad mínima, cola abajo, con consistencia.
3. Deslizamiento de ala, a derecha e izquierda, y aterrizaje por medio de deslizada.
4. Maniobras acrobáticas: loop, tirabuzón, medio roll.
5. Pérdida de velocidad, con y sin motor.
6. Figuras cerradas de "ocho".
7. Virajes a mínima velocidad, a derecha e izquierda.

Terminada la instrucción en aviones Avro 504 K, se organizaron dos bandadas, una con aviones de caza Experimental SE-5 Scout y otra con aparatos De Havilland DH-9 (reconocimiento y bombardeo), que sirvieron para la práctica de mando e instrucción a los respectivos *comandantes de unidades*.

Tal como era la lógica de post guerra, el curso dirigido por Scott tuvo por finalidad producir en un mínimo de tiempo, el mayor número posible de pilotos capaces de desempeñar misiones de guerra, tanto en el manejo de las destrezas del vuelo como también en la capacidad operativa; por lo que la instrucción en tierra comprendió el manejo y tiro con ametralladoras de aviación marca Lewis y Vickers, bombardeo controlado en la cámara obscura; fotografía aérea, tiro con ametralladora fotográfica, instrucción de mecánica y conocimiento detallado de los motores de aviación.

En fin, sin duda alguna que el desarrollo alcanzado por la aviación militar chilena, entre el período iniciado en octubre de 1920 hasta enero de 1922, fue enorme. Lamentablemente, algunos temas quedaron incompletos por diversas razones no obstante de haberse impartido. Entre ellas, no fue posible, por falta de elementos, completar la instrucción de Tiro Aéreo, bombardeo, fotografía, comunicaciones inalámbricas ni la cooperación al tiro de artillería.



De izquierda a derecha: Capitán Gabriel Valenzuela V., Teniente Emilio Brandemberg Pacheco, Guardiamarina 1° Alfredo Cases Ramírez, Mayor Charles Pickthorn, Capitán Diego Aracena Aguilar, Capitán José Arredondo Lillo y el Teniente 2° Luis Marín Manubens.

Si bien algunos de los materiales faltantes arribaron antes de finalizar el período del Mayor Scott, se tropezó con la dificultad del mal estado del material aéreo, que debió soportar un intenso trabajo durante la misión inglesa. Con muy buen criterio, la superioridad aérea resolvió *"paralizar las actividades de vuelo mientras durara la revisión total del material y fue así como, a contar del 8 de enero*

al 8 de abril de 1922, la Escuela de Aviación se convirtió en un gran taller, donde todos, mecánicos, suboficiales y oficiales, trabajaron por alistar el mayor número de aviones."

A fines de enero de 1922, el Mayor Frank P. Scott regresaría a su natal tierra, no sin antes clasificar a sus alumnos en tres categorías: Buenos, regulares y malos.

Dentro de la primera, dedicó su primer informe a elogiar las capacidades del entonces Capitán Diego Aracena Aguilar, en quien había visto desde el principio de su tarea de instrucción para con este oficial, un prominente futuro, tal es así, que finalizado el curso, lo calificó(*) en una categoría de *Maestro de Vuelo*, generando con ello a posterior, dos nuevos *Maestros* en la persona de los capitanes Armando Castro y Federico Baraona, esta vez discípulos de Aracena.

Cuadro de fotografías con los integrantes del Curso de 1921 (Misión Scott)
(Fuente IIHACH)

"El Mayor Scott, al llegar cambió todos los sistemas. Muchas esperanzas quizás se derrumbaron, muchos intereses creados se vinieron a tierra; de ahí la atmósfera que se le ha hecho. Nosotros mismos hasta miramos con desconfianza su llegada. Pero ha sido necesario reconocer su labor enorme en un par de meses transcurridos".

(*) Copia del Informe evacuado por el Mayor Frank P. Scott sobre la competencia del Capitán Aracena.

"Escuela de Aviación Militar. 23 de octubre de 1921.-
Señor Inspector General de Aviación.-
Presente.-

En víspera de terminar mi labor en la Escuela, y de acuerdo con el plan que motivaba la organización transitoria que la Escuela ha tenido durante el período necesario para preparar el personal de oficiales pilotos que serían capaces de emprender la continuación del trabajo, bajo su propia responsabilidad, y sin supervisión técnica de mi parte, tengo el honor de elevar a V.S. la siguiente recomendación:

Entre todo el cuerpo de oficiales pilotos instruidos en la Escuela bajo mi dirección, el que se ha destacado más, por su preparación técnica y militar, es el capitán señor Diego Aracena.

Este oficial ha demostrado aptitudes especiales en todas las esferas donde ha actuado. Es piloto muy bueno, se demostró como el mejor comandante de bandada entre los capitanes de la Escuela, y luego ha desempeñado el mando de las dos bandadas de aparatos de guerra, en forma muy eficiente.

Ha actuado también como comandante de Maestranza, con los resultados satisfactorios que había de esperar.

Pero más importante aún, y mientras que él ocupaba los distintos puestos de mando arriba mencionados, ha tenido a su cargo la inspección de Tiro Aéreo, y ha dirigido esta instrucción por iniciativa propia, en una forma que pone de manifiesto sus capacidades excepcionales de instructor, y el dominio que tiene de esta rama tan importante del entrenamiento del piloto.

Cuando se recuerda que esta instrucción de tiro aéreo es completamente nueva, y hasta últimamente inconocida en Chile, y que tiene igual importancia con el vuelo mismo, será posible apreciar la actuación, y la preparación técnica del referido oficial.

En consecuencia, y basando mi opinión sobre hechos, considero que el capitán, señor Aracena, de los capitanes en la Escuela, es el más capacitado y el indicado para asumir la Dirección de la Escuela, y sin hesitación alguna lo recomiendo para ese puesto, seguro de que la preparación técnica y militar que él ha demostrado, le asegurará la ascendencia moral tan indispensable para el director de una institución de esta naturaleza.-

(Fdo.).- F.P. SCOTT."

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía consultada

Flores Álvarez, Enrique. ***Historia Aeronáutica de Chile***. 1950
Flores Álvarez, Enrique. ***Historia de la Aviación en Chile. 1920-925*** Tomo II. 1934
Tromben Corbalán, Carlos. ***La Aviación Naval de Chile***. MP&Vising Editorial, 1998
Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. 1er y 2do. Semestre de 1920
Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. 1921
https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/D8224296
http://www.rafcommands.com/database/wardead/details.php?qnum=94344

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

Acuso recibo de vuestra publicación, como siempre de inobjetable calidad por su especial contenido. Muchas gracias.

Embajador. Nicolas Incolla Garay
(Ecosoc-ONU)

Muchas gracias por mandarme este ejemplar de esta "Revista Aeronáutica", hermoso el artículo de los poetas y se agradece que mantengan las actividades conmemorativas de la historia, tanto chilena como mundial, en estos tiempos de pandemia.

Saluda atentamente,

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

Estimados señores,
Les deseo agradecer que me hayan enviado la Revista Aero Historia que incluye el artículo sobre los Primeros B-767 en Lan Chile.
La reenvié a muchos amigos y ya he recibido muchos buenos comentarios de todos los interesantes y atractivos contenidos.
Espero enviarles la Parte 2, dentro de los plazos que me indicaron.
Muchas gracias por su aporte a la aviación, con esa maravillosa publicación, la que debe ocuparles mucho tiempo.

Un gran abrazo
Marcelo Canobra

Tremendo trabajo que significa la revista de la Aeronáutica.
Los felicito por la prolijidad y los interesantes temas. Me gustó mucho el de Bolivia en este número. Y las fotos y planos excelentes.

Cariños

Christine Evans
Iglesia Saint Paul - Valparaíso

Estimados amigos alados.

Permítanme felicitar a Alberto Fernández Donoso (no sé si es el Alberto Fernández que conozco) por su excelente trabajo.
Sin ser un amante de la poesía, me obligó a leerlo todo.

Un abrazo.
Jorge Hermanns

Estimado señor Traub:

Acuso recibo y agradezco el envío de la Revista AeroHistoria correspondiente al mes de Agosto de 2020.

Cordiales saludos,

Rodrigo Carrasco Casanueva

Muy estimado Norberto,

junto con saludarlo afectuosamente agradezco especialmente su atención por enviar el boletín informativo, sobre la Historia Aeronáutica de Chile. Reciba mis sinceras felicitaciones por esa tan interesante, y documentada historia. Muy lindas las fotos y excelente edición e imprenta.

Gracias por incluir el busto de mi padre, recordando al querido general Hosmán Pérez.

Me despido muy cordialmente y reciba un afectuoso abrazo.

María Angélica Cristi

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

"2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO"

BUENOS AIRES, 27 de septiembre de 2020
NOTA INN 652/2020

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el Honor de presentar, a la persona de Usted, mis patrióticos saludos, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que tengo el privilegio de Presidir.

Lo saludo con un profundo dolor por el lamentable fallecimiento del General de Aviación Don Fernando SILVA CORVALAN, Ex Presidente FIDEHAE y por varios años activo y muy apreciado Presidente del IIHACH, acompañando a su familia en este dolor y en la seguridad de que nuestra Madre , La SEÑORA de LORETO cuide de su Alma.

Hago propicia la circunstancia para hacerle llegar nuestras elevadas consideraciones a su distinguida persona y personal a su mando.

chab

PRESIDENCIA DE LA NACION
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA

Prof. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR PRESIDENTE
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO-AERONÁUTICAS DE CHILE
Don Norberto TRAUB GAINSBORG
S / D

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

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)

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

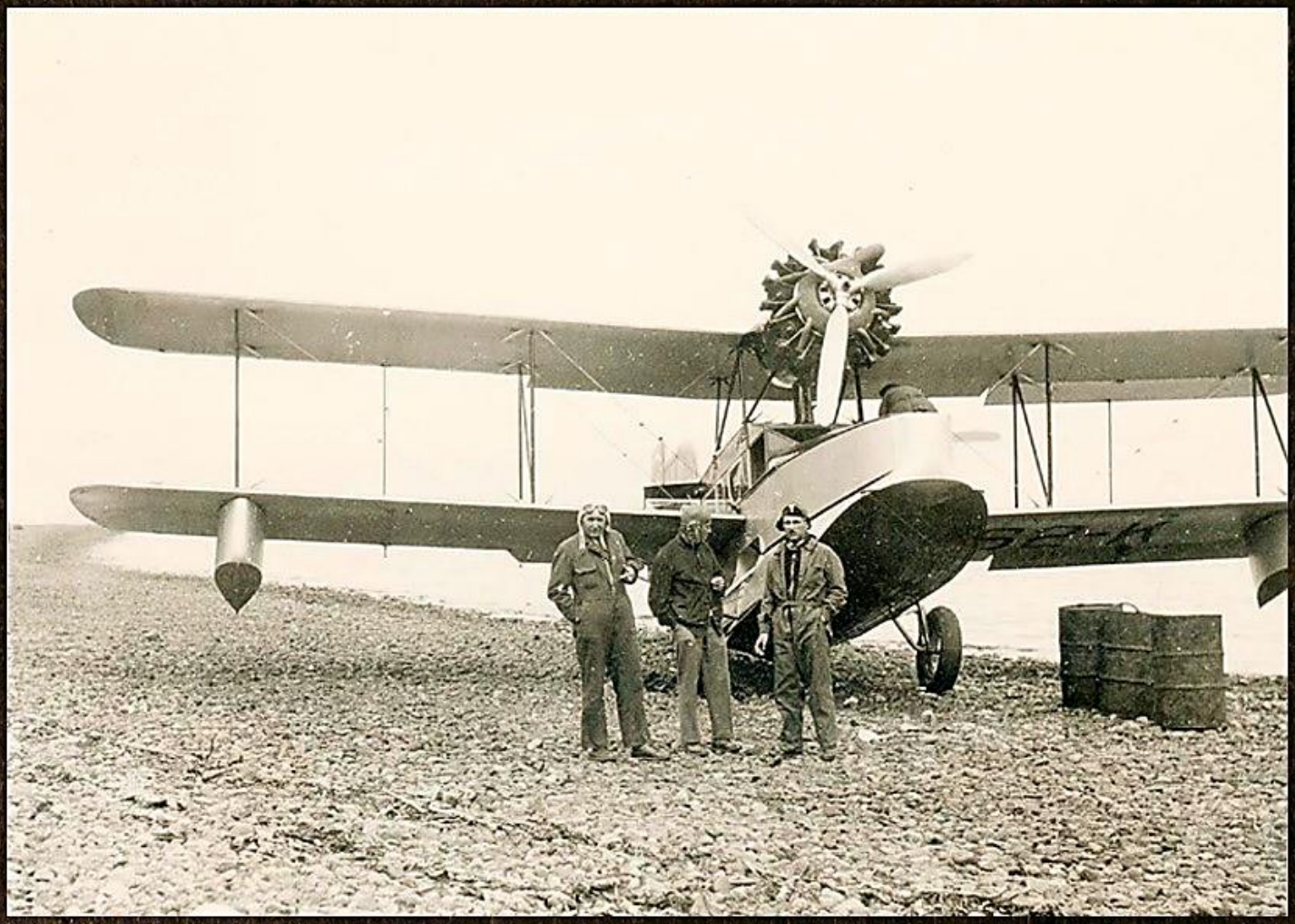
ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Antonio García Martínez
Claudio Cáceres Godoy
Juan Carlos Bascuñán B.
Marcelo Canobra Álvarez
Max Astorga Rojas
Sandrino Vergara Paredes



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas

Vía56

Monjitas 527 Of. 812
Santiago Centro, Chile
F +56 2 24654201 - 24654202

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

50 AÑOS

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

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