



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

Artera e inmerecida destrucción de un monumento a la Fuerza Aérea de Chile

La instalación de este avión como monumento, fue hecho como resultado de una petición ciudadana en 2010, con el fin de homenajear y recordar, toda la ayuda prestada a la comunidad de Alto Hospicio y al Norte del País, por una de las más antiguas Unidades de la Aviación Militar.

▶ **¡Hay que ser hombre hasta el último!**
A 100 años de una tragedia que enlutó a la aviación naval, militar y a todo un país

▶ **Aeroevacuación médica “Isla Alejandro Selkirk”**

▶ **Teniente Piloto Aviador Samuel C. Rojas**

▶ **50 años de los “Boinas Azules”**



*JUNTO CON RECONOCER EL NOBLE Y ESFORZADO SERVICIO
QUE DESEMPEÑAN LOS HOMBRES Y MUJERES DE
LA FUERZA AÉREA DE CHILE HACIA LA DEFENSA, EL DESARROLLO
Y BIENESTAR DE TODA NUESTRA HERMOSA Y AMADA NACIÓN,
QUEREMOS REITERARLES EN ESTE SIGNIFICATIVO
“MES DEL AIRE”, EL AGRADECIMIENTO DE TODOS,
QUIENES LOS VALORAMOS Y LLEVAN PERMANENTEMENTE EN SU CORAZÓN.*

*QUE DIOS LES BENDIGA JUNTO A SUS FAMILIAS
EN CADA RINCÓN DONDE USTEDES ESTÁN DESPLEGADOS*

**AEROHISTORIA LES DESEA UN MUY FELIZ
NONAGÉSIMO PRIMER ANIVERSARIO**

“El mundo actual se mueve a un ritmo tan acelerado, desinformado y vano, que la mayoría de las personas en una búsqueda frenética de una mísera porción de poder, ha olvidado a Dios, la Nación y el respeto por el prójimo, arriesgando con ello, la pérdida perpetua de una identidad noble, de un futuro esplendor, de la alegría de la vida y del verdadero significado de los valores.”

Desde el mal llamado “estallido social” que con impavidez enfrentamos el deterioro de nuestro patrimonio moral y físico. Por una parte, vemos actitudes incomprensibles, actos punibles que son disculpados irrespetando al ciudadano esforzado y honrado, cánticos de sirena que llaman a quemar y destruir sin que nada pase. Mucho de ese odio, planificadamente dirigido, lo vemos y leemos como crónica anunciada en desvergonzados y desafiantes grafitis, que no sólo ofenden sino que muchas de las veces, destruyen. Quienes los realizan, lejos de usar solamente los llamados espacios públicos -como si ello otorgara autorización implícita-, invaden sin consideración o respeto alguno, los espacios privados que muchos de nosotros nos esmeramos en cuidar y mantener como un testimonio cultural o simplemente como un legado cívico para la posteridad.

Pareciera *estar de moda*, la expresión de lo que se autodenomina opinión o decisión popular, muchas veces referido a un “arte del pueblo y para el pueblo”, el que no necesita permiso final para su libre ejecución. Por último, aparecen los payasos de costumbre que, vestidos de *Expertos y Académicos de Turno en un sinfín de materias*, atribuyen o más bien disfrazan su desconocimiento y el destrozo, como un sencillo “*fin de un ciclo*”.

Esta disculpa es simplemente una mentira, una falacia interesada que atropella la inteligencia y menoscaba el verdadero patrimonio de un pueblo, puesto que finalmente se destruyen los cimientos, argumentando una libertad de expresión o la tan manoseada *búsqueda de la dignidad*, que *socialmente* pareciera eximir “deberes y derechos”, sin el menor respeto a lo que otros entendemos como una herencia que debe ser cuidada, estudiada y resguardada.

Pues bien, el respeto del *patrimonio* es algo que debe llenarnos de orgullo, pues ello no es meramente una memoria material o inmaterial como muchos han argumentado en estos últimos años, sino que se convierte en testimonio vivo y tangible de eso que forma parte de nuestras raíces, identidad y de la tan manoseada dignidad.

En nuestra corporación, continuamente luchamos por valorizar a esos pioneros aeronáuticos, hombres que con amor por sus raíces, nos legaron una tierra mejor, con visión de futuro. Es por ello que nuestra lucha constante por divulgar e inculcar una máxima, *la aeronáutica también es parte de la Historia de Chile*, apunta a reconocerla, utilizarla e incluirla como un complemento puro, que integra esos cimientos que a diario, contribuyen a construir una Patria mejor.

Hoy, cuando es a las comunidades políticas y científicas, a quienes se les encomienda la tarea de proteger y conservar el Patrimonio Cultural, dan muchas de las veces, muestra de una falta de

comprensión hacia la “definición del patrimonio como construcción social” al comprobarse que no han sabido entender y conectar con las formas de expresión cultural e identitaria de los locales, que afirman no reconocerse en el pasado promocionado.

Ante semejantes manifestaciones, cabe reflexionar y preguntarse sobre el Patrimonio Cultural (etimológicamente del latín *patrimonium* ‘bienes heredados de los padres’ y *Cultura* también del latín *cultus*, que se refiere a ‘cultivar, proteger y honrar’), pero no desde la perspectiva de la reivindicación histórica o de la conservación, sino precisamente ahondando en la significación y el manejo que se hace de los recursos patrimoniales hacia la construcción de la identidad.



La desprotección física o moral, de aquello que denominamos patrimonio, bien merece nuestro tiempo, emoción y atención, pues si dejamos que este ritmo acelerado muchas veces “autoimpuesto” e ignorante con que parecemos enfrentar las cosas, irrumpa en nuestros actos y decisiones trascendentes, terminaremos más temprano que tarde, sin reconocernos.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor</i>	6
<i>La Embajada de Francia en Chile recordó en sus redes sociales, un nuevo aniversario de Margot Duhalde Sotomayor</i>	9
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"</i>	9
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en el almuerzo de despedida Del Agregado aeronáutico argentino en Chile</i>	10
OBITUARIO	
<i>Raúl Rivera Pérez</i>	11
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	12
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	15
EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.....	18
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>¡Hay que ser hombre hasta el último! A 100 años de una tragedia que enlutó a la aviación naval, militar y a todo un país</i>	38
<i>Aeroevacuación médica "Isla Alejandro Selkirk"</i>	50
<i>Primer piloto egresado de la Escuela Militar de Aviación en México. Teniente Piloto Aviador Samuel C. Rojas</i>	60
<i>50 años de los "Boinas Azules"</i>	69
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Lockheed-Azcárate LASA-60, un mexicano en Chile</i>	75
SABÍA USTED?	
<i>Turborreactor Sud Aviation SE 210 "Caravelle" VI-R se une a la flota de Lan Chile</i>	85
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Escuela Militar de Aviación</i>	86
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	91

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

- ❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor.*



El señor Luis Reyes Álvarez, alcalde de Río Bueno, orgullosa tierra natal de Margot Duhalde, se dirige a los asistentes de esa mañana

Respetando todos los protocolos de seguridad y contemplando el aforo permitido por la autoridad sanitaria y organizada por la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”, la Ilustre Municipalidad de Río Bueno y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se llevó a efecto el viernes 5 de febrero, un sencillo y reducido acto conmemorativo en dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

En esta tan especial fecha, recordamos un nuevo aniversario del fallecimiento de la destacada aviadora Margot Duhalde S. a rendir un sentido homenaje y recuerdo de quién en vida fue una genuina representante de la Mujer Chilena y que, a sus 18 años de edad, viajara a Europa a defender la tierra de sus ancestros, nos referimos a Margot Duhalde Sotomayor.

Participaron de esta emotiva ceremonia; en representación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el Coronel de Aviación (A) Antonio Gallegos P.; el Señor Embajador de Francia, Roland Dubertrand; el Agregado de Defensa francés, Coronel Yves Rols; el Director (S) del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Mario Magliocchetti O.; el Señor Alcalde de Río Bueno, Luis Reyes Álvarez;

la presidente de la Agrupación de Pilotos Mujeres “Alas Andinas”, Orietta Rodríguez Gaune; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; el presidente de la Federación Aérea de Chile, Mauricio Malbec L. y otros distinguidos invitados relacionados con Margot Duhalde y la actividad aeronáutica nacional.



El presidente del IIHACH agradeciendo al público presente

Tras las palabras iniciales del Director (S) del Museo, don Mario Magliocchetti O., el señor Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Río Bueno, don Luis Reyes A. se dirigió a la concurrencia para destacar emotivos aspectos relacionados con la señora Margot. Posteriormente, la presidenta de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”, señora Orietta Rodríguez, realizó un detallado recuento biográfico de la distinguida aviadora. A continuación, el presidente del IIHACH don Norberto Traub G. hizo una breve reseña de lo que verdaderamente recordábamos esa mañana, invitando a cerrar ese acto con las palabras testimoniales “*de la hija postiza de Margot*”, Connie Riderelli, no sin antes anunciar que al término de la jornada se haría entrega de una publicación biográfica de esta notable mujer piloto, denominada “*Margot Duhalde Sotomayor, De Río Bueno a los cielos del mundo*”.



Constanza Riderelli Rousseau señala algunos de sus sentidos recuerdos junto a Margot y como siguiendo los deseos de ella, repartió las cenizas de su amiga aviadora sobre aquella tierra que la vio nacer.

Cerrando esta memorable actividad, y en representación de la familia de Margot, quienes por estar fuera y lejos de Santiago además afectos a los inconvenientes propios de la cuarentena, habló Constanza Riderelli R., quien es la primera mujer piloto de jet comerciales en Chile, recordó emotiva y alegremente su estrecha relación de muchos años tuviera con Margot.

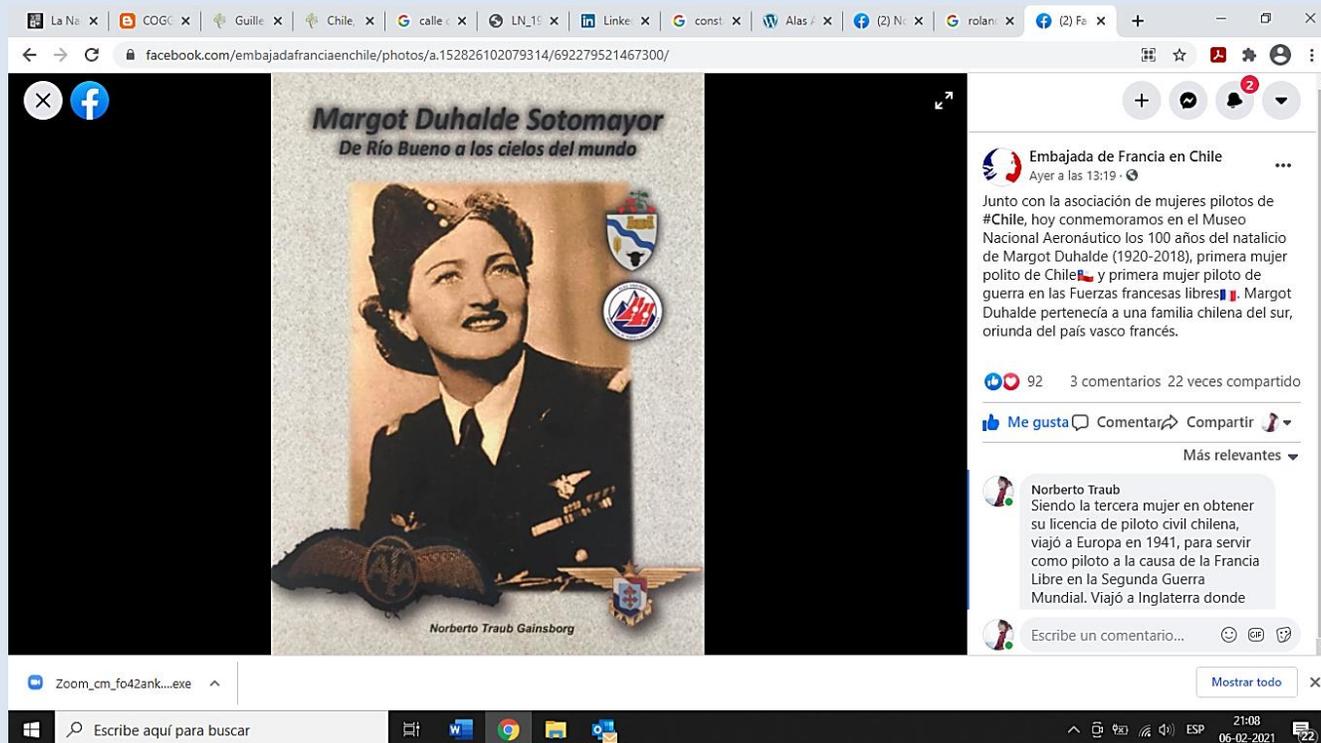


Foto izq.: Asistentes admiran algunos de los objetos de Margot exhibidos en el MNAE. Foto derecha: Publicaciones biográficas preparadas por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y que fueran entregadas a todos los asistentes al término de la ceremonia.



**Los asistentes de esa mañana posan ante un avión SEPECAT JAGUAR E que obsequiara Francia al MNAE en 2015
De izquierda a derecha: CDA Antonio Gallegos; Nayade Muñoz R.; Mauricio Malbec; Roxana Mansilla Alborno; Luis Reyes Álvarez, alcalde de Río Bueno; Roberto Rozas Stage; Orietta Rodríguez G.; Roland Dubertrand, Embajador de Francia; Norberto Traub G.; Constanza Riderelli R.; Oscar Avendaño G.; Mario Magliocchetti O.; Coronel Yves Rols; Virginia Riquelme Zucchet; Tito Muñoz Reyes y Sergio Barriga Kreft.**

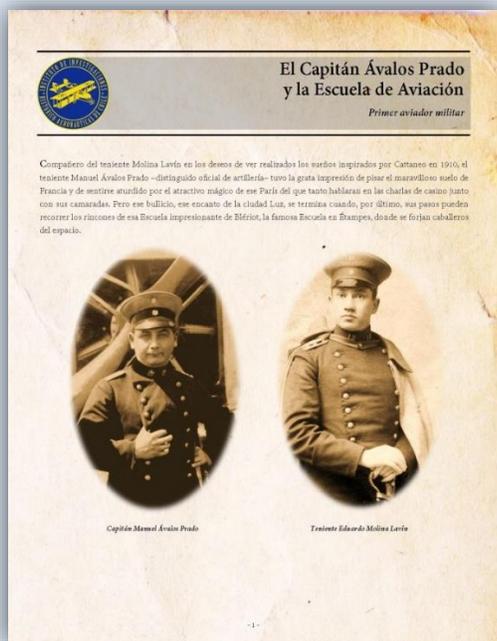
❖ *La Embajada de Francia en Chile recordó en sus redes sociales un nuevo aniversario de Margot Duhalde Sotomayor*



❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”*

El jueves 11 de febrero, el H. Directorio y miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se encontraron representados en el saludo y felicitaciones, que nuestra corporación, hiciera llegar al Coronel de Aviación (A), señor Andrés Leiva Divasto, Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, recordando el centésimo octavo aniversario de su creación.

Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. N°112, pág. 1423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**, entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a Escuela de Aviación y que más tarde en 1944 tomara el nombre de “Escuela de Aviación Capitán Ávalos” para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**. La creación de este visionario plantel, fue sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia de la aviación militar chilena iniciada tempranamente en 1910, ya que actualmente pasa a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, que sigue vigente y activa en el mismo sitio donde fue fundada, tras más un siglo.



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en hacerles llegar a nuestros lectores por esta vía, copia de un extenso e interesante artículo publicado por el distinguido investigador don Guillermo Marín Rodríguez en octubre de 1966 y que, fuera reproducido por nuestra corporación dado el valor documental del mismo.

Para descargar el documento PDF, sólo basta hacer **click** sobre la imagen del lado izquierdo.

Para leer y revisar el Documento G.1.N°187 de organización de acuerdo a lo indicado en la Ley N°2.771 de febrero de 1913. Haga **click** sobre la pequeña imagen del lado derecho.



❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en el almuerzo de despedida del Agregado Aeronáutico argentino en Chile*

El pasado jueves 18 de febrero, el señor Embajador de la República Argentina en Chile, don Rafael Bielsa Caldera tuvo la delicadeza de considerar al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, en un almuerzo de despedida que ofreciera en los jardines de la Residencia Oficial Argentina en honor al Comodoro Diego Fabián García, con motivo del término de su misión en Chile. A nombre de nuestra corporación, y en su calidad de Miembro Correspondiente del Instituto Nacional Newberiano, asistió nuestro presidente, don Norberto Pablo Traub Gainsborg, quien presentó al Comodoro García los saludos de nuestra corporación y agradeció su fructífero y continuo trabajo por fortalecer la difusión histórica aeronáutica de ambas naciones hermanas.





Raúl Rivera Pérez (Q.E.P.D.)

Raúl Rivera Pérez

"La última posición"

Hombre sencillo y afectuoso, su rostro irradiaba bondad, reflejo de su nobleza de alma.

Egresado en 1947 de la Escuela de Aviación, como oficial del arma de defensa antiaérea le correspondió operar el nuevo material recibido en aquel entonces por nuestra patria, producto del Lend Lease Act. Sistema con que los Estados Unidos apoyaba a aquellas naciones que durante la Segunda Guerra Mundial, tomaban partido en el bando aliado, contra las del eje.

Armamento, que ya a su entrega comenzaba a quedar obsoleto, producto del rápido avance que la aviación experimentara a raíz de las experiencias obtenidas en tan sangrienta contienda. Sin embargo, aquellos artilleros de antaño supieron sacar rendimiento al noble y viejo material, como lo demostraron en tantas campañas realizadas a lo largo de nuestro litoral o en las soledades del desierto.

Acogido a retiro de la institución, de ella no se alejó, integrándose a las entidades sentimentales que agrupan a aquellos que en su juventud vistieron el azul aéreo, siendo nuestro instituto una de ellas.

Por sus dotes de caballero y hombre de convicciones profundas, fue elegido por sus pares para ocupar puestos de responsabilidad en algunas de las comisiones que colaboran con el directorio. Tarea que ejecutó con la corrección y diligencia que lo caracterizaba, incorporándose además a las delegaciones de socios que viajaron al extranjero en representación de nuestra corporación, a algunos de los congresos internacionales de historia aeronáutica. Oportunidades todas en que contribuyó a dejar muy en alto el prestigio de las alas de nuestra patria.

Considerando cumplida su labor y consciente que el destino a todos marca un final en esta que alguien denominara la comedia de la vida, lentamente de nosotros se fue alejando, estableciendo la que nuestros camaradas artilleros denominan "*la última posición*". Disfrutando del calor hogareño, recordando vivencias del pasado, atisbando un horizonte que presentía no lejano. Siendo uno de los dos que aún quedaban vivos de aquellos veinticinco muchachos, que en años distantes, plenos de entusiasmo dejaron el nido donde se forman los cóndores de la patria, en la quietud del atardecer ha emprendido la marcha postrera hacia el vivac de la eternidad.

Sergio Barriga Kreft

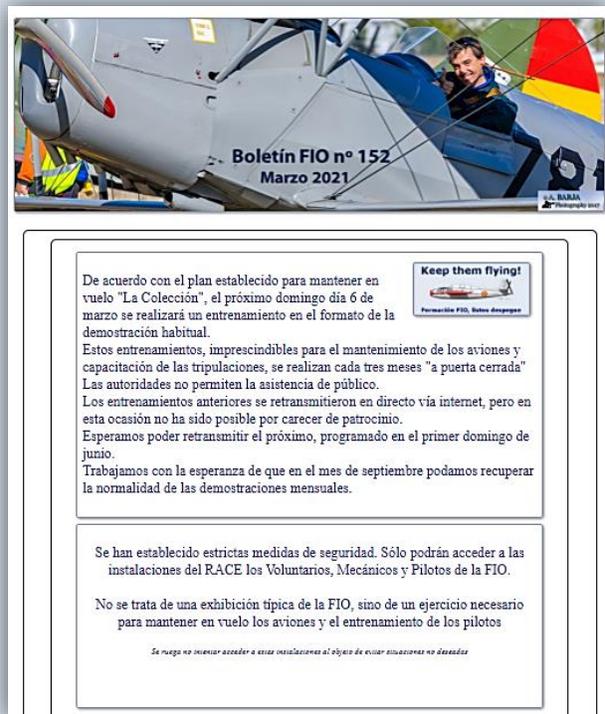
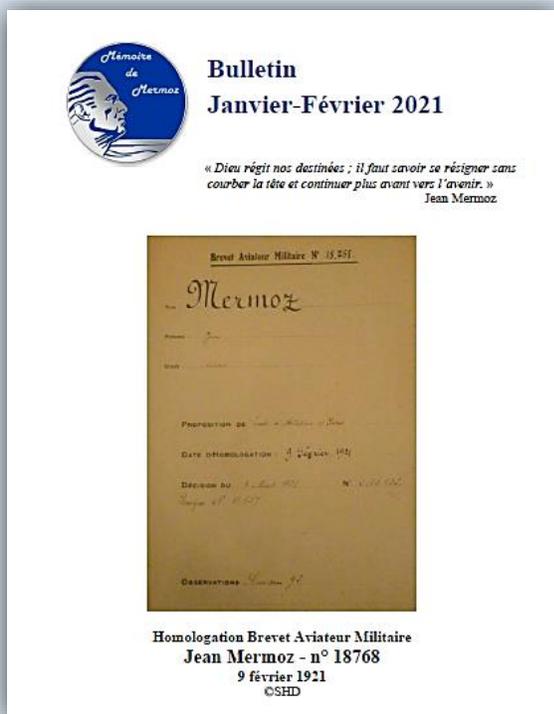
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

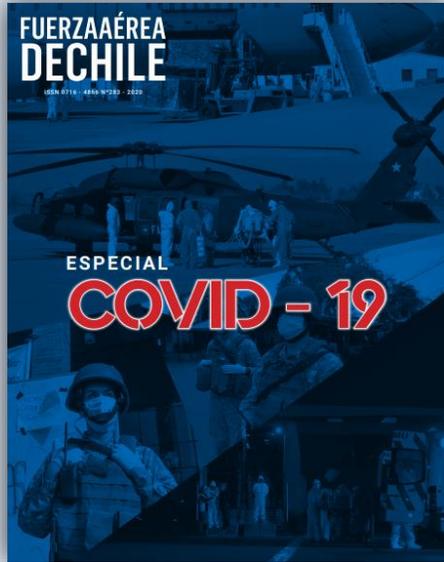


- ❖ *En este mes de febrero, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones físicas que ya están disponibles para su consulta, añadimos algunas publicaciones que podrán descargar haciendo [click](#) sobre su portada.*

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíeramos de regalo por parte de muchos amigos y corporaciones afines que nos escriben periódicamente.

Muchas gracias a todos ellos.





Wednesday, February 3, 2021

DEFENCE & SECURITY

GBP AEROSPACE DEFENCE
WWW.GBP.COM.SG

READ MORE

BAE Systems to Showcase Multi-Domain Capability at Aero India 2021
3rd Pakistan Navy MUGEM class Corvette Achieves Milestone
L3Harris Technologies Receives USAP C-130J Maintenance Contract
Sikorsky and Rheinmetall Expand Partnership on CH-53K

EDITORIAL INQUIRES
Editor: Vitorio Rossi (Puroledo) vtorio.rossi@gbp.com.sg
Deputy Editor: Dohi Burewa dohi.burewa@gbp.com.sg
Technology Editor: Betsabura Burewa betsabura.burewa@gbp.com.sg
Managing Editor: U.S. Burewa us.burewa@gbp.com.sg

Nordic Unmanned Acquires Two Camcopter S-100 UAS
Nordic Unmanned, currently under contract by European Maritime Safety Agency (EMSA), has acquired two Schiebel...

Russia Receives First Serially Produced Su-57 Jet Fighter
The Russian Aerospace Forces have received the first serially produced multifunctional fifth-generation fighter Su-57.

Boeing, Sikorsky Unveil "Fastest Ever" Defiant X

Spirit Aero Systems to Develop Loyal Wingman Drone for RAF

Tuesday, March 9, 2021

COMMERCIAL AVIATION

GBP AEROSPACE DEFENCE
WWW.GBP.COM.SG

READ MORE

Spatial Increases its Production Capacity by 20%
BOC Aviation Delivers First of Ten Airbus A320neo Aircraft to Air China

Safaril to Move Ahead on Future Aircraft Propulsion Systems
Safaril has received a 500 million euro credit line from the European Investment Bank (EIB) to finance its research into innovative...

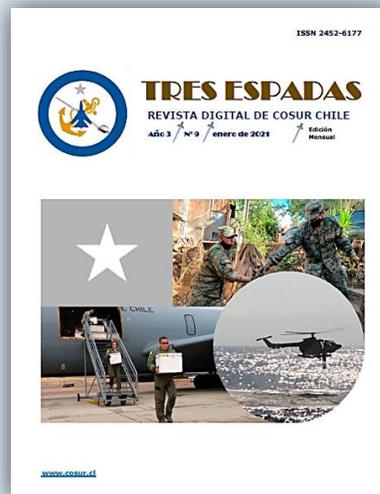
Gulfstream G280 Earns FAA Affirmation of Superior Sound Performance
The Federal Aviation Administration (FAA) has confirmed that the super-midsize Gulfstream G280 meets the certifying organizations...

Aston Martin and Bombardier to Work on Design Services for Business Jets
Bombardier is teaming up with luxury automaker Aston Martin for custom design services for its business jets.

Lufthansa Cargo Achieves Record Earnings, to Add Another 5777E
The spike in cargo services due to the ongoing pandemic has led to Lufthansa Cargo achieving the best ever result in its 26-year history.

EDITORIAL INQUIRES
Editor: Vitorio Rossi (Puroledo) vtorio.rossi@gbp.com.sg
Deputy Editor: Dohi Burewa dohi.burewa@gbp.com.sg
Technology Editor: Betsabura Burewa betsabura.burewa@gbp.com.sg
Managing Editor: U.S. Burewa us.burewa@gbp.com.sg

NEWSLETTER ADVERTISING INQUIRES
E-mail: us.burewa@gbp.com.sg
Call: +65 6333 2244
Fax: +65 6333 2244
Instagram: @gbpcommunications
India - South East Asia: +91 98999 99999





MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR, de Río Bueno a los cielos del mundo.

ISBN: 978-956-973-11-8

Este nuevo especial biográfico, realizado con el auspicio de la Ilustre Municipalidad de Río Bueno y el respaldo de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile y del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, es el resultado de una exhaustiva investigación y revisión de documentos que su autor, Norberto Traub Gainsborg iniciara hace algún tiempo atrás en diferentes archivos nacionales y extranjeros.

Para la presentación final de esta nueva reseña, se mezclan objetos y memorias personales, conversaciones y otros recuerdos que permiten contextualizar una síntesis amena y continúa, del legado que esta destacada aviadora chilena, dejara más allá de su conocida y valerosa participación en la segunda guerra mundial, relevando desde el inicio del relato sus orígenes en Río Bueno, el papel entusiasta de joven aviadora, su rol como valiente mujer y piloto que surca los inciertos cielos europeos que yacen en mortal conflicto, y luego ya de vuelta en Chile, su papel independiente y pionero como piloto comercial, controladora de tránsito aéreo e instructora de clubes aéreos.

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Durante este mes de febrero e inicios de marzo, recibimos otro grato y afectuoso saludo de aquellos que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 38 años de vida, y el cual agradecemos reproduciendo dado el valor que le asignamos a la labor de apoyo que desarrollan constantemente los integrantes de esta corporación, como también de la notable y esforzada conducción de su Directorio.



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

Estimado amigo Traub Gainsborg;

Enviamos a Usted y a todos los miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, IIHACH, un fraternal abrazo y los mejores deseos para este año lleno de retos y oportunidades.

Igualmente aprovechamos esta oportunidad, para reconocer los logros obtenidos por el IIHACH, a lo largo de 38 años de trabajo intenso y constante, en el cual han logrado llevar no solo al pueblo chileno sino al mundo hispanoparlante, la historia aeronáutica de Chile, a través de un trabajo serio, responsable y sobre todo con pasión.

Todos los que participamos en la industria aeronáutica, tanto civil como militar, alrededor del mundo, sabemos que este es un tiempo difícil, que la pandemia ha afectado principalmente a la aviación de una forma impensable, generando una crisis desmedida; pero también sabemos que este tiempo crea nuevas oportunidades y la aviación es una industria que se adapta a los nuevos tiempos y que cuenta con el personal técnico especializado, capaz de resolver cualquier situación. De nuestra parte corresponde el mantener la memoria histórica de estos eventos, para ofrecer a las nuevas generaciones las bases para enfrentar nuevos retos y alcanzar nuevas metas.

A lo largo de los años, podemos decir que ha sido un honor el poder compartir con nuestros hermanos chilenos, la tarea de rescatar y difundir la historia aeronáutica de Latinoamérica; compartimos una centenaria historia en aviación, llena de anécdotas, de hombres y mujeres, de grandes sucesos y también tristes, pero que llenan de orgullo a nuestros respectivos países.

¡Muchas felicidades, por 38 años llenos de éxitos y esperemos muy pronto volver a coincidir en algún evento a lo largo de nuestra América!

Víctor Hugo Gutiérrez González
Academia de Historia Aeronáutica de México

Ciudad de México, 1° de marzo de 2021

ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DE MÉXICO

❖ *Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile es invitado para integrarse como Académico de Honor Aeronáutico de la recientemente creada Academia Alberto Santos Dumont – Delegación de Colombia*

Junto a esta distinción, le acompañan otros distinguidos integrantes de FIDEHAE como también, señores Miembros Correspondientes de nuestra Corporación en sus respectivas naciones: El Presidente del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, General del Aire don Pedro Seabra Pinedo; el Presidente del Instituto Nacional Newberiano de Argentina, Comandante Mayor Salvador Roberto Martínez y el Presidente del Instituto Nacional de Historia Aeroespacial del Ecuador, Dr. Walter Barrera Espinoza.



❖ ***La Comisión Internacional de historia Militar (ICMH) abre su concurso “The IJM Early-Career Paper Prize del International Journal of Military History and Historiography”***

The *International Journal of Military History and Historiography* invites submissions for its IJM Early-Career Paper Prize.

The ***International Journal of Military History and Historiography*** (IJMH) has been continuously published (from 1978 to 2015 as the *International Bibliography of Military History – IBMH*), on behalf of the **International Commission of Military History (ICMH)**, which can trace back its origins to 1938. The journal offers its readers and authors a platform that includes original research articles on any military historical topic from antiquity to the contemporary period that can appeal to an international readership.

The Prize will be awarded to an academic article of outstanding quality in the field of international military history written by a graduate student or an early-career scholar, which will have been published in the IJM in 2021, either in print or as an advance article online. The author of the winning article will be officially announced in the journal and on the journal’s website, and receive a €1,000 cash prize. See past years’ winners below.

In line with IJM’s general guidelines, submissions should be an original contribution to the field of military history that is of interest to an international readership, e.g., a topic involving more than one nation and, preferably, based on multi-archival research. There is no chronological limitation. IJM publishes articles ranging from antiquity to the contemporary period, provided that the subject is historical and the methodology fulfils academic standards.

Submission Requirements

Articles should be based extensively on primary research, must not have been previously published in another form or outlet, and should not be currently under consideration by another journal or book series. The submitted work has to comply with the journal’s style sheet, be between 8,000 and 10,000 words (including footnotes), and be thoroughly referenced. For further information on style and referencing, please visit www.brill.com/ijmh.

The prize is open to graduate students who are currently registered at a higher education institution, or to those who have obtained their doctoral degree, after January 1, 2016.

Submissions for the 2021 prize are accepted on a rolling basis, but should be sent by 30 September 2021 by the latest. Please see the journal webpage for information on how to submit (www.brill.com/ijmh).

In case of questions, contact the Editor-in-Chief, Dr. Marco Wyss (m.wyss@lancaster.ac.uk).

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.

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

01/03/1914. Fallece trágicamente el aviador, deportista y aeronauta, señor Jorge Alejandro Newbery, al estrellarse en avión cerca de Mendoza tras efectuar más vuelos de ensayo en su afán de vencer los macizos de la cordillera de los Andes. Piloto en 1909 después de fundar el Aero Club Argentino en compañía de Aarón de Anchorena y otros entusiastas caballeros. En mayo de 1912, lanzó la idea de regalar una escuadrilla de aeroplanos al ejército y consiguió los recursos con que se instaló la “Escuela Militar de Volación” de El Palomar en Argentina.



Tras conocerse la muerte de Newbery en Chile, el Aero Club se reunió extraordinariamente con el objeto de honrar su memoria. El acta oficial del lunes 2 de marzo de 1914 señala: ***“Se abrió la sesión a las nueve y media, bajo la presidencia de don Jorge Matte Gormaz y con asistencia de los directores, señores Lisandro Santelices, Erasmo S. Vásquez, Joaquín Jelves, Domingo Izquierdo, Juan A. Maluenda, Augusto Perrey, Benjamín Urzúa, Armando Fernández, Alejandro Weber y Armando Venegas, secretario. El presidente expuso que en conformidad con la citación, esta sesión tenía por objeto tomar conocimiento de la trágica muerte del aviador Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino, cuya pérdida afectaba no sólo al país vecino sino a toda la América, ya que el aviador Newbery era uno de los más prestigiosos impulsores de la aeronáutica, a la vez recordman de varias pruebas y un amigo sincero y desinteresado de nuestro país.”***

01/03/1916. El ingeniero, piloto e inventor brasileiro, don Alberto Santos Dumont arriba en un vapor al puerto chileno de Valparaíso, para asistir por aquellos días al Primer Congreso Panamericano de Aviación. Importante y trascendental evento de la aeronáutica americana y mundial por aquellos días. Tras una estadía de veinte días, dejará Chile para trasladarse a la Argentina por vía ferroviaria.



Santos Dumont, quien años más tarde sería reconocido mundialmente como “Padre de la Aviación”, fue el principal promotor del avión como instrumento de unión, conectividad, paz y progreso para las naciones del Orbe.

01/03/1928. Se da partida al primer correo aéreo de la Aeropostal a Europa desde el Aeródromo de General Pacheco en Buenos Aires, Argentina.

02/03/1785. Marineros franceses pertenecientes a la famosa expedición al mando de Jean François Galaup, Conde de la Pérouse, elevan en la ciudad chilena de Concepción, un globo de aire caliente del tipo Montgolfier, como parte de los festejos con que los reciben los ciudadanos de esta ciudad.



02/03/1932. Se inician las operaciones de la Empresa Nacional de transporte Aéreo (E.N.T.A) mediante un contrato realizado con el Gobierno de Costa Rica para el Transporte de carga y personas a un nivel local.

2/03/1952: En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos de planeadores que reciben su característico distintivo recientemente aprobado este año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Humberto Limongi Sánchez, distinguido socio de nuestra corporación.



2/03/1955: Fallece en París, Francia el destacado abogado, piloto y constructor de aviones chileno avocinado en Francia, don José Luis Sánchez Besa.

Con su muerte desaparecía uno de los últimos representantes de la primera generación de aviadores que dieron los primeros pasos en la ruta del cielo. Sánchez Besa había participado junto a Emilio Edwards Bello en el primer Gran Meeting Internacional de Aviación celebrado en agosto de 1909 en la zona de la Champagne y desde ahí su nombre estuvo presente en muchas de las más destacadas actuaciones y concursos de aviación europeos, haciendo conocido el nombre de su Patria. Fundó la Academia de vuelo L'Espace y una gran fábrica de aviones, algunos de los cuales fueron utilizados por la aeronáutica militar chilena en su primera etapa.

03/03/1921. Eran las 11:30 horas en el aeródromo chileno “El Bosque”, un biplano iniciaba su despegue, recién salía de los límites de la pista cuando al iniciar un pronunciado viraje a la derecha, se le vio descender violentamente hasta desaparecer detrás de unos árboles; una columna de humo, precedida de una detonación, indicó la tragedia.

El piloto del avión era el Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, quien tras salir ileso, vuelve a la nave en llamas a tratar de rescatar al Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, quien por no haberse colocado las amarras que debían mantenerlo sujeto al avión, sufrió un rudo golpe que le produjo la pérdida del conocimiento y posterior muerte. Zañartu, totalmente quemado es socorrido por sus compañeros, y llevado a la posta de San Francisco, ingresando a ella caminando y rehusando toda ayuda.

Exclamaba a cada momento, *“hay que ser hombre hasta el último”*. Y tal como dijo, lo hizo. Rodeado por su familia y amigos, sin expresar una sola queja, Zañartu muere a las 16.45 horas, después de cinco horas de terrible agonía, convirtiéndose en uno de los primeros mártires de la Aviación Naval.

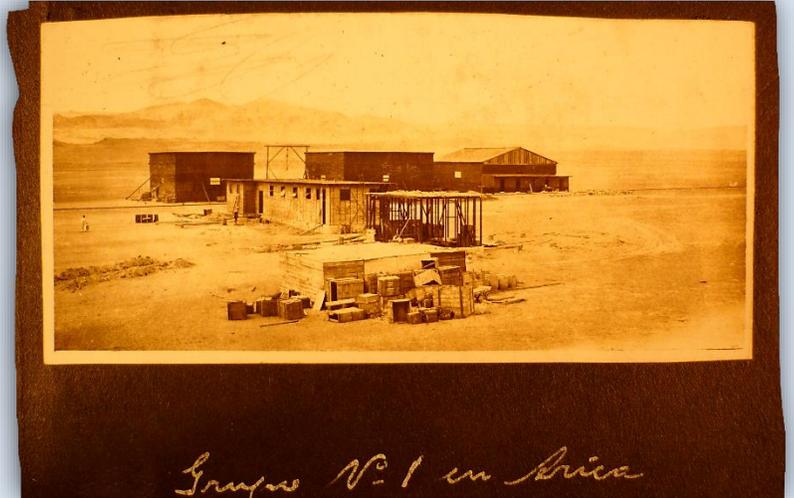
03/03/1926. Creación del Grupo de Aviación N°1 “Los Cóndores” bajo el Decreto Supremo N°120 del Ministerio de Guerra. Su primer comandante fue el mayor Armando Castro López. Es la unidad más antigua de la aviación militar, hoy depositaria de las más nobles tradiciones de la institución aérea nacional. Por ello, ante la ciudadanía, con quien los une un lazo imborrable de afecto, celebran cada nuevo año desde su asentamiento en Alto Hospicio y posterior traslado a Punta Chucumata.



Durante su historia, esta unidad ha conformado la Escuela Táctica para pilotos de la institución, donde los oficiales egresados aprenden las complejidades del vuelo de combate. "Los Cóndores" del Grupo de Aviación N°1, es el fiel reflejo de la sólida tradición aérea, cuna y alma máter de modernos gladiadores y escuderos, los que con valentía, vocación y profesionalismo, deben preparar el combate y tomar el bastón de mando para defender a su bandera.



*Hangares metálicos
chicos en el aeródromo
Los Cóndores*



Grupo N°1 en Arica



Comdte. Castro 6778

03/03/1937. Fallece el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Cosme Renella Barbatto, producto de una grave dolencia.

03/03/1988. Fallece en la ciudad argentina de Córdoba, el ingeniero aeronáutico señor Ambrosio L. V. Tarabella. Nacido en Saladillo (Buenos Aires) el 19 de abril de 1893, fue pionero e importante artífice de la industria aeronáutica argentina.

04/03/1932. En Chile se promulga la Ley N°5077 del 4 de marzo de 1932 que crea el actual Ministerio de Defensa Nacional reuniendo en forma definitiva a los ministerios de Guerra, de Marina y a la Subsecretaría de Aviación que desde su creación en marzo de 1930 dependía del Ministerio del Interior. Producto de la inestabilidad política reinante, el 15 de julio fue derogada, pero puesta en vigor nuevamente el 24 de diciembre de ese mismo año.

04/03/1950. Mediante el Decreto legislativo N° 121 es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Honduras, entidad destinada a la vigilancia, organización y fomento de la aviación civil nacional.

04/03/1960. La Fuerza Aérea de Chile junto a las fuerzas aéreas de Brasil, Estados Unidos de Norteamérica, Colombia, Panamá y Perú, participan en una segunda versión de la maniobra militar conjunta con la USAF denominada "Banyan Tree II", en Panamá.

Este ejercicio probó la capacidad del envío de fuerzas de asalto del Ejército los Estados Unidos desde los Continental United States (conocido con el acrónimo de CONUS), mediante un movimiento aéreo de muchas horas y gran distancia para realizar operaciones de combate en combinación e interacción con fuerzas de asalto enviadas desde las Repúblicas Latinoamericanas de Brasil, Colombia y Panamá.

Este ejercicio demostró que las naciones miembros de la Organización de los Estados Americanos son capaces de planificar y realizar operaciones de combate combinadas efectivas contra un Agresor bien armado y bien entrenado.

Considerando que esta es la primera vez que ha habido una verdadera maniobra de la Organización de los Estados Americanos, la acción estuvo excepcionalmente bien coordinada. Demostró la capacidad y la necesidad no solo de realizar más ejercicios de este alcance, sino también de realizar ejercicios de puestos de mando a nivel de división. Toda la operación terrestre enfatizó la necesidad de una capacidad operativa integrada de la Organización de Estados Americanos en el Hemisferio Occidental.

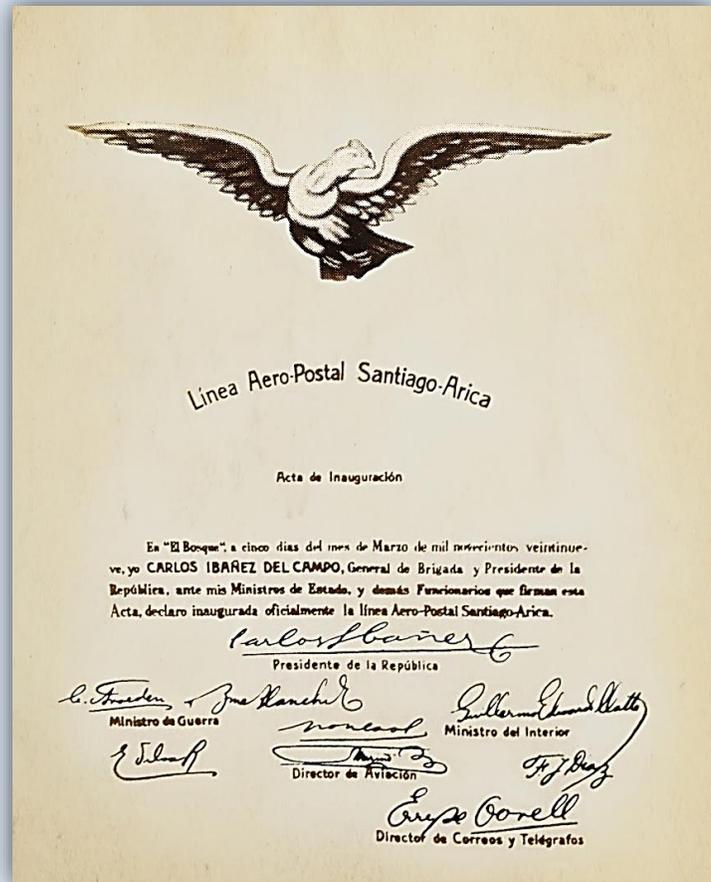
El apoyo aéreo general, tanto de transporte de tropas como de apoyo aéreo cercano, prestado a los elementos terrestres por las Fuerzas Aéreas de Chile, Perú y Estados Unidos y el estrecho trabajo en equipo entre los elementos del Ejército y la Fuerza Aérea, fueron características destacadas en toda esta histórica maniobra. Cuando se concibió por primera vez el ejercicio Banyan Tree II, el CINCARIB expresó el deseo de que se seleccionara países latinoamericanos que pudieran enviar tropas para participar. Esto amplió el propósito del ejercicio para incluir un ejercicio de práctica bajo disposiciones delineadas en el Pacto de Río, que previeron la defensa mutua en caso de ataque contra un país miembro.

05/03/1929. Bajo la presidencia de S.E. don Carlos Ibáñez del Campo y por iniciativa de don Arturo Merino Benítez, se inaugura la Línea Aero-Postal Santiago - Arica, antecesora de Línea Aérea Nacional (L.A.N.) (Actual LATAM).

Este servicio aéreo de transporte de pasajeros y correspondencia llegará a las zonas norte del país, se pone en marcha mediante aviones DH-60 Gipsy Moth y pilotos de la Aeronáutica Militar.

La capacidad en esta ocasión, era para un pasajero y unos 20 kilogramos de carga.

Posteriormente se incorporaron aviones Ford Fairchild que podían transportar 12 pasajeros.

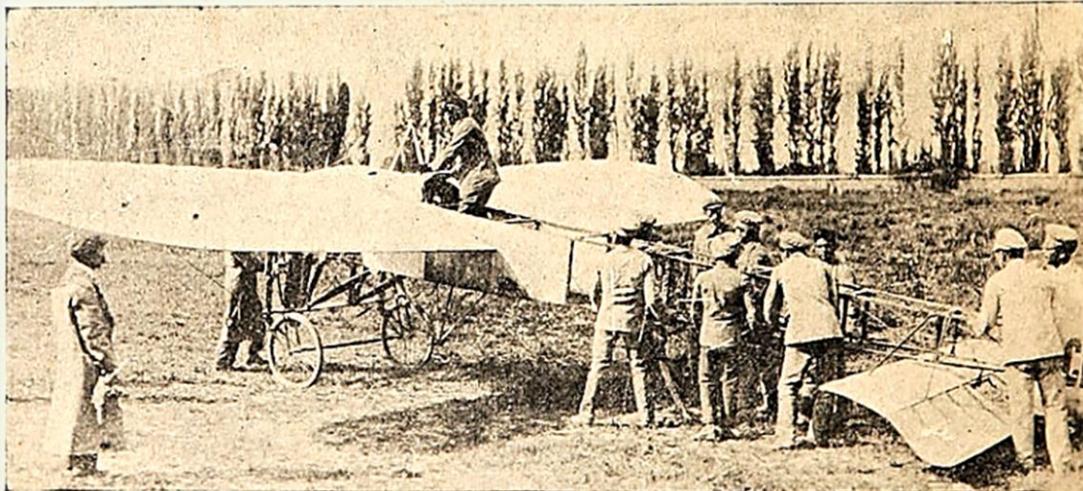


05/03/1964. Fallece el General de División P.A., señor Gustavo Salinas Camiña; pionero de la aviación militar mexicana y Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

06/03/1981. En instalaciones de la Piper Aircraft, en Lakeland Florida y a los mandos del piloto norteamericano, Hugh Smith volaría el primer prototipo del avión de entrenamiento conocido como T-35 "Pillán". Su matrícula civil fue N300XBT. El jefe del proyecto fue el entonces Capitán de Bandada (I), Jorge Traub Gainsborg de la Fuerza Aérea de Chile.

06/03/1967. El avión cuatrimotor Douglas DC-6 B N°986 del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile efectúa el aterrizaje inaugural de la pista pavimentada del aeropuerto Mataverí, en Isla de Pascua. El vuelo desde Los Cerrillos que duró 11 horas, marca el inicio de los servicios regulares hacia la Isla. Casi un mes después arriba el primer vuelo comercial de Lan Chile.

07/03/1913. Se realiza el primer vuelo militar en Chile, luego de inaugurada la Escuela de Aeronáutica Militar en el mes de febrero de este mismo año. Este significativo primer vuelo militar, fue realizado por el entonces Director Técnico del novel plantel, Capitán Manuel Ávalos Prado



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

07/03/1934. El autogiro C.30 "La Cierva", tripulado por su inventor español, señor Juan de la Cierva, realiza pruebas satisfactorias de descenso y despegue en la cubierta del portaaeronaves "Dédalo", en aguas de Valencia.



Histórica fotografía del autogiro La Cierva C.30 despegando del portaaeronaves "Dédalo"

08/03/1912. Eduardo Pacheco Chaves, se convierte en el primer piloto brasileño en volar en los cielos de Brasil. Conocido como *Edu Chaves*, era hijo de Elías Antonio Pacheco y Chaves y de Anésia da Silva Prado. Fascinado por la aviación, viaja a Francia con el propósito de convertirse en piloto. El 28 de julio de 1911 adquiere su brevet de piloto de la Fédération Aéronautique Internationale y a bordo de un aparato modelo Blériot de 25 HP.



*Los precursores aeronáuticos mexicanos,
Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, 1915.*



*En el momento que el aeroplano de Rapini
va a despegar desde Viña del Mar.*

08/03/1919. El capitán argentino, señor Antonio Parodi, con el Nieuport 28 de 165 hp, bate el record sudamericano de altura sobre El Palomar al llegar hasta los 6.480 metros. Parodi, realizará al año siguiente, la recordada doble travesía por la cordillera de los Andes, desde Mendoza, Santiago, Mendoza.

09/03/1909. Primer vuelo con un planeador asistido por un auto en México realizado por los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro.

09/03/1913. Primer raid aéreo entre Viña del Mar y Santiago. Considerada extremadamente peligrosa por las características de los aviones de la época, fue realizada por Napoleón Rapini en el Blériot de 50 HP "Caroline", bautizado con este nombre en recuerdo de su novia.

Rapini despegó desde el Sporting Club de Viña del Mar a las 8:15 horas, y luego de cruzar la cadena de cerros ubicada en la ruta a Santiago, a 2.000 mt de altura, aterrizó en el Club Hípico de la capital a las 9:40 horas. Luego de almorzar en Santiago, el aviador italiano alzó el vuelo a las 16:00 horas, cubriendo sin novedad la distancia hasta Viña del Mar en 1,30 minutos, conquistando con este memorable doble raid todos los records de aviación que existían en el país.

09/03/1914. El Teniente 1º del Ejército de Chile, don Alejandro Bello Silva, se extravía mientras efectuaba una prueba necesaria para obtener el título de piloto militar. A pesar de la incesante búsqueda, a más de cien años de ocurrido este triste incidente, nunca se han encontrado rastros del teniente Bello ni del avión que piloteaba hasta el día de hoy.

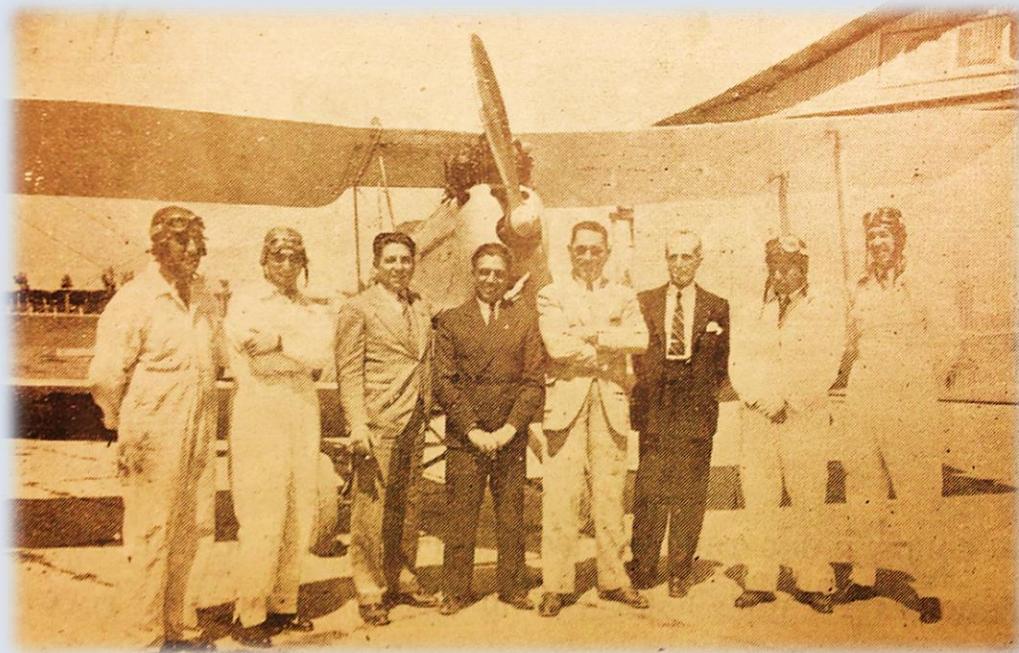


***Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana
Concurso en el Club Hípico de Santiago, 1916***

09/03/1916. Organizado por el Aero Club de Chile, se da inicio a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. Realizada en la Universidad de Chile, de la ciudad de Santiago, en ella se congregan representantes de 9 naciones de la región. Aquí se aprobarán los estatutos para crear la Federación Aeronáutica Panamericana, organismo antecesor a la OACI.

Al cumplirse el pasado 2016, el primer centenario de esta relevante actividad, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile organizó entre el 23 y 29 de marzo el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, en donde los temas a expuestos giraron en torno a este magno evento.

9/03/1935. Ante el Club Aéreo de Chile, rinden sus pruebas para optar al brevet de piloto de Turismo, los señores Julio Suárez, Carlos Márquez, Jorge Arteaga y Francisco García. Los señores Suárez y Márquez, quienes llegaron del Perú para hacer su curso de aviación, efectuaron en forma irreprochable las diferentes pruebas, recibiendo al aterrizar las felicitaciones de los asistentes, entre los que se encontraba el Excmo. señor Embajador del Perú, Consejeros y numerosos representantes diplomáticos americanos. A continuación, estos primeros alumnos del Perú ofrecieron una copa de champaña a sus maestros de vuelo, los capitanes Arturo Meneses, José Riveros y el teniente Washington Silva, quienes pusieron en sus manos el ansiado brevet.



Los alumnos titulados acompañados de la comisión examinadora y uno de los Instructores.

9/03/1938. Se funda el Club Aéreo de Curicó. Su primer directorio estuvo compuesto por José Olea Salinas, Presidente; Raúl Orellana Maturana, Vicepresidente; Javier Rosas Errázuriz, Secretario; Camilo Vergara Errázuriz, Tesorero; Enrique Rosseau, Director; Eduardo Bozzolo, Director; y Fernando Guzmán, Director.

10/03/1968. Fallece Miguel García Granados, pionero aeronáutico guatemalteco, quien realizó un atrevido raid entre Ciudad de Guatemala y San Salvador, el 26 de enero de 1926.

11/03/1916. Como parte de la celebración de la “Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana”, se lleva a efecto un Concurso de Aviación en el Valparaíso Sporting Club.

11/03/1950. Se publica el Reglamento Nº 6417 sobre Facilitación al Transporte Aéreo Internacional en la República Dominicana.

12/03/1891. Nace Pedro Zanni, pionero de la aviación argentina quien el 18 de julio de 1915, batió el triple récord sudamericano de aviación en la prueba de distancia y velocidad al unir El Palomar y Villa Mercedes, prosiguiendo el vuelo desde General Villegas a Pehuajó, (al noroeste de Buenos Aires).

12/03/1952. Se inaugura la primera Base Antártica chilena de la Fuerza Aérea de este país. En ella se cumplen labores de investigación científica y de soberanía. Su primer comandante fue el entonces Teniente 1º, Roberto Araos Tapia, distinguido ex presidente y socio de nuestra corporación, ya fallecido.



Al centro: El Coronel de Aviación (R), señor Roberto Araos Tapia, en la Ceremonia del 56º Aniversario de la creación de la Base Antártica “Presidente Gabriel González Videla”. (2007)

13/03/1915. El Capitán Manuel Ávalos Prado, deja de ser Director Técnico Interino de la Escuela de Aeronáutica Militar, siendo reemplazado por el Mayor de Ejército, del arma de Artillería don Carlos Lira Quintanilla.

13/03/1929. Alrededor de las 10:00 a.m. aterriza en Albrook, al mando de un avión del Ejército norteamericano, procedente de France Field, Ramón Ricardo Arias. Primer Piloto aviador panameño licenciado.

13/03/1988. Primer cruce del límite en la Cordillera de los Andes por su parte más alta, realizada entre Chile y Argentina en un Ala Delta. La hazaña aérea fue cumplida tras una hora y veinticinco minutos por el destacado Aladeltista nacionalizado chileno y distinguido socio de nuestra corporación, don Basilio Impellizzeri Nícito.

15/03/1920. Se reglamenta en Colombia, el servicio aéreo dentro del territorio nacional por medio del Decreto N°599, en desarrollo de la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, sentando las bases sobre las que se desarrollaría la Aeronáutica Civil de esa nación.

16/03/1923. Por Decreto Supremo N°196, se crea la Aviación Naval de Chile. Sus orígenes se remontan a abril de 1916, cuando algunos miembros de esta institución, reciben su instrucción en la Escuela de Aeronáutica Militar en Santiago. Su primer comandante fue el Capitán de Fragata, señor Abel Campos Carvajal.

16/03/1984. Se crea la Empresa Nacional de Aeronáutica. Constituida bajo el período de mando del General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, y sobre la base industrial que proporcionaba la antigua Ala de Mantenimiento de la Fuerza Aérea, ENAER cumple roles de reparación, mantenimiento, armado y construcción de aeronaves, tanto institucionales como de otras ramas de la Defensa Nacional y particulares, contribuyendo a la seguridad y autonomía tecnológica del país.

Durante estos años, ENAER ha participado en forma relevante con las empresas CASA-España (fabricación de la pieza de ensamble del empenaje al fuselaje del CASA 235), también con Dassault - Francia (en la fabricación de partes de las compuertas del tren del avión Falcon), y con Embraer- Brasil (fabricación de empenajes para los Embraer 135 y 145).



Prototipo XBT, primer avión construido y armado en Lakeland, U.S.A.
Al frente, el Jefe del Proyecto Capitán de Bandada (I), señor Jorge Traub Gainsborg

Su producto más conocido es el Pillán T -35, avión de Instrucción primaria del que ya se han producido algo más de 136 unidades, siendo algunos de éstos, exportados a las Fuerzas Aéreas de Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay y República Dominicana. Junto a estos ha desarrollado el proyecto del monoplano de ala baja, conocido como Ñancú (denominado Eaglet) y las variantes del T-35, el T-35T (con la turbina Allison 250) y la versión monoplaza del T-35.

17/03/1913. Mediante la Orden General N° 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar del Uruguay, en un potrero de la Estancia Santo Domingo, hoy Campo Militar N°1 del Ejército, cercano a Los Cerrillos, Departamento de Canelones, Uruguay.

17/03/1913. Rinden exámenes de admisión, los primeros candidatos a alumnos de la recientemente inaugurada Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.

17/03/1954. Se inaugura el servicio aéreo regular entre Santiago y La Paz, de acuerdo con el convenio suscrito por la Línea Aérea Nacional (LAN) y el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB). Se anunciaba que los aviones saldrían los miércoles desde Los Cerrillos para regresar los jueves, mientras que los vuelos LAB se harían los sábados y regresarían los lunes.

17/03/1980. Se inaugura en Santiago de Chile, la Primera Feria Internacional del Aire (FIDA) antecesora de la actual FIDAE, la feria aeronáutica internacional más prestigiosa en esta región.

17/03/1980. Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico N°19, con el que se efectúa tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

17/03/1980. Por vez primera ingresan cadetes femeninas a la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”. En total fueron 38 jóvenes.

18/03/1919. Con esta fecha, se realiza el visionario y primer intento de fundar una Fuerza Aérea Independiente de los otros dos Servicios de Aviación que existían en nuestro país, marcando una pauta señera a nivel continental y mundial, al constituirse en la segunda institución con estas características, después de la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

A través del Decreto N°654, de esta fecha, se crea la **Dirección de la Fuerza Aérea Nacional**.

“En vista de los progresos alcanzados por los servicios de aviación durante la pasada guerra europea i de la manifiesta conveniencia que existe en que estos servicios se organicen de acuerdo con los principios demostrados por la experiencia, siguiendo una misma modalidad i sujetos a una sola Dirección Superior,

Decreto:

1º Créase la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, sujeta a la autoridad del Ministerio de Guerra i Marina, independiente del Ejército i de la Armada.

2º La Dirección de la Fuerza Aérea se dividirá en cuatro secciones:

Primera Sección, Personal e Instrucción; Segunda Sección, Ingenieros Técnicos Aeronáuticos; Tercera Sección, Administración; Cuarta Sección, Sanidad.

3º La Dirección de la Fuerza Aérea Nacional estará a cargo de un Capitán de Navío o Coronel, quien será asesorado por pilotos aviadores e ingenieros aeronáuticos i atenderá todo lo concerniente al servicio aéreo.

El Director de la Fuerza Aérea será responsable ante el Ministro de Guerra i Marina de la absoluta eficiencia del servicio que dirige i velará porque todos los elementos a su cargo estén permanentemente en buen estado de funcionamiento.

Además, confeccionará todos los reglamentos orgánicos i los pertinentes del servicio aéreo, los que elevará al Ministro para su aprobación.

4º La Sección Personal estará a cargo de un Piloto Aviador i le corresponderá proponer la destinación del personal del servicio aéreo i su instrucción.

También corresponde a esta Sección todo lo que se relacione con el nombramiento del personal que ingrese al servicio.

5º La Sección de Ingenieros Técnicos, a cargo de un Ingeniero Aeronáutico, con los ayudantes que las necesidades del servicio requieran, distribuirá el personal para el servicio de esta rama, tendrá a su cargo las construcciones i reparaciones de edificios, aeródromos i material, i velará por el buen funcionamiento de las maestranzas, fábricas, escuelas, escuadrones, etc.

6º La Sección Administración estará a cargo de un Contador.

7º La Sección Sanidad estará a cargo de un Médico Cirujano.

8º El Jefe del Servicio Aéreo, de acuerdo con el Estado Mayor Jeneral del Ejército i el Estado Mayor de la Armada, propondrá al Ministro de Guerra i Marina la ubicación que deben tener las bases de aeroplanos e hidroplanos, según las necesidades de la defensa nacional, i obrará de consumo con ellos.

9º El personal de Jefes de Sección i Ayudantes para el servicio de la Fuerza Aérea se formará con el personal del ramo.

Tómese razón, comuníquese i publíquese.-

Juan Luis Sanfuentes.- Enrique Bermúdez”

18/03/1975. Fallece Camilo Daza, pionero de la aviación colombiana quien fundara la Sociedad Nortasantandereana de Aviación y alcanzara récord de altura en vuelo de planeador sobre Bogotá.

18/03/1995. Se incorpora al inventario de la Fuerza Aérea de Chile el material de vuelo Mirage "Elkan".

19/03/1828. Parece ser que el primer aeronauta de Cuba fue el francés Eugenio Roberston, quien este día se elevó en un globo aerostático desde la Plaza de Armas de La Habana. Roberston repetiría la proeza en 1835, en México.

19/03/1966. Fallece Eduardo Olivero, pionero aeronáutico argentino, hijo de inmigrantes italianos vecindados en Tandil. Tras regresar en 1918 de combatir por Italia en la Primera Guerra mundial, siguió volando y batió un récord mundial de altura.

19/03/1980. A partir de esta fecha se denomina "Aeropuerto Arturo Merino Benítez" al aeropuerto chileno antes conocido como "de Pudahuel", en recuerdo del insigne creador de la Fuerza Aérea Nacional, Club Aéreo de Santiago, Dirección General de Aeronáutica Civil y la prestigiosa Línea Aérea Nacional. Cabe recordar que este nombre fue propuesto en abril de 1971 por el entonces Presidente de la República, Salvador Allende Gossens como testimonio imperecedero al hombre que forjó la institucionalidad aérea del país.

19/03/2008. Mediante el Decreto Supremo Nº 29482, son aprobados los estatutos de Boliviana de Aviación "BoA" que fuera creada 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 de Bolivia.

20/03/1923. El Presidente de la República del Salvador, doctor Alfonso Quiñónez Molina, consciente de la importancia que tendría en el desarrollo del país, decretó la creación de la "Flotilla Aérea Salvadoreña (FAS)" que, posteriormente sería llamada "Fuerza Aérea Salvadoreña (FAS)". Su primer comandante fue el señor Humberto Aberle P.

20/03/1925. El Decreto Ley Nº440 de la República de Chile, incluye entre el personal de empleados civiles del Ejército y de la Armada, a los mecánicos y Pilotos aviadores fundadores de la Aviación Militar, a los señores Miguel A. Cabezas S., Pedro L. Donoso A. y Abraham Villalobos S. Pocos años más tarde, la ley de gracia Nº4611, de fecha 18 de julio de 1929, incluirá al piloto aviador, don Clodomiro Figueroa Ponce como fundador de la aviación civil.

20/03/1980. Es inaugurado el Monumento a la Aviación Chilena al interior del actual Parque Balmaceda de la comuna de Providencia. Este parque había sido diseñado por el conocido paisajista alemán vecindado en Chile, Oscar Prager Wenk, sobre parte del lecho pedregoso del Mapocho y los antiguos Tajamares y está impregnado de quillayes, pataguas, crespones y encinas.

Fue básicamente construido durante la crisis del año 1930, debido a la gigantesca mano de obra cesante en la capital, esto impulsó a las autoridades, bajo el gobierno de don Juan Esteban Montero, a prolongar hacia el oriente el Parque Forestal desechando proyectos alternativos presuntamente más rentables. Fue así como el regalo de 3.000 cerezos por parte del Emperador japonés Hirohito, que había originado el otrora conocido "Parque Japonés", llegó a su fin a



inicios de la primera mitad de la década de los 40, ya con el correr de la Segunda Guerra Mundial, el parque no pudo seguir siendo llamado japonés y fue rebautizado directamente como "Parque Gran Bretaña". Años después, un nuevo gran parque que uniera casi todo este bandejón central que corría paralelo a la avenida Providencia, fuera nuevamente rebautizado, con el nombre de "Parque Balmaceda" en memoria del Presidente José Manuel Emiliano Balmaceda Fernández. Tras ser instalado este llamativo monumento en 1980, en una pequeña área verde de una manzana de extensión, 16.400 m², que era una prolongación del Parque Balmaceda, con el cual muchas veces es confundida, pasó a denominarse "Plaza de la Aviación".

20/03/2006. Se crea en Brasil, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), organismo responsable de promover la seguridad y la excelencia en el sistema de aviación civil, con el fin de contribuir al desarrollo del país y el bienestar de la sociedad brasileña.

21/03/1930. Mediante el Decreto Supremo N°1167, redactado por el ministro del interior don David Hermosilla y firmado por el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, se crea la Subsecretaría de Aviación con la fusión de los servicios aéreos navales y militares del país, dando vida a la Fuerza aérea Nacional, bajo la dependencia del Ministerio del interior.

El viernes 21 de marzo de 1930, la prensa santiaguina dio a conocer la noticia de haber quedado totalmente tramitado el decreto de creación de la Subsecretaría de Aviación, refundiendo en una Fuerza Aérea las formaciones de Aviación del Ejército y de la Marina.

Por razones especiales, el gobierno tuvo que actuar en esta forma sorpresiva, sin que mediaran otros estudios y recomendaciones que los proporcionados por el comandante Arturo Merino al Presidente Carlos Ibáñez, en carácter confidencial y directo.

Fue una "impensada noticia" en el ambiente castrense. Años antes, en 1919, y por recomendaciones del Mayor inglés Víctor H. Huston la Superioridad del Servicio Aéreo de la época había intentado crear la Fuerza Aérea independiente, sin lograr éxito por la tenaz oposición de los altos mandos, para quienes la aviación parecía constituir sólo un medio auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero.

21/03/1930. Se crea el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Este cumple las vitales funciones de proporcionar asesoría y planificación directa al Comando en Jefe Institucional en diversas áreas como Operaciones, Inteligencia, Personal, Logística, etc. Su primer Jefe de Estado Mayor fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Francke Mariotti.

21/03/1930. Nómbrase a contar de la fecha del presente Decreto Supremo N°1167, con una renta de 40 mil pesos anuales, Subsecretario de Aviación al comandante Arturo Merino Benítez.

21/03/1944. Se cambia el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación por "Compañía Cubana de Aviación".

21/03/1980. En la Base Aérea El Bosque, es inaugurada la 1era. Feria del Aire (FIDA), una exposición de tecnología aeroespacial y de defensa que a partir de esa fecha, se realizaría cada dos años en Chile.

La historia de la feria aeronáutica más importante de Iberoamérica y el hemisferio sur americano, así como la tercera más importante a nivel mundial, se inicia cuando la Fuerza Aérea de Chile decide celebrar sus 50 años de existencia con una muestra de aeronaves nacionales y extranjeros de países amigos. En ella participaron trece países y asistieron alrededor de 115.000 personas visitantes. Con el tiempo, el nombre FIDA cambió a FIDAE, acrónimo de Feria Internacional del Aire y del Espacio, en 1990; en esta sexta versión, la muestra aumentó y sumaba ya unos 21 países participantes, interesados en ofrecer sus aviones de combate en la región, debido a la existencia de un inventario obsoleto en la Fuerza Aérea de varios países de América del Sur, que estaban interesados en modernizar sus equipos militares. Actualmente, la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) se realiza en la II Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile, a un costado del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Santiago.

21/03/1995. Último desfile aéreo de aviones Hawker Hunter sobre la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, con motivo del aniversario de la Fuerza Aérea de Chile.

22/03/1913. El aviador chileno, señor Luis Alberto Acevedo, bate el récord de altura y velocidad en América alcanzando una altura de 3.180 metros y una velocidad de 170 Km./ hora, en la localidad de San Pedro en Concepción.

22/03/1919. Es nombrado como Director de la recién creada *Fuerza Aérea Nacional*, el Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina.

22/03/1932. La compañía aérea Pan American Airways adquiere la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. fundada en 1929. Tras esta adquisición desaparece la palabra “Curtiss” de su nombre oficial hasta esa fecha.

22/03/1980. Es inaugurada la Pista de Aterrizaje “Teniente Rodolfo Marsh”, en el Territorio Antártico Chileno. La pista, adyacente al Centro Meteorológico y que en conjunto forman la “Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva”, permite a la Fuerza Aérea de Chile mayor continuidad y profundidad en sus actividades aéreas de exploración y soberanía en el Territorio Chileno Antártico.

22/03/1980. Grupo de paracaidistas de la Fuerza Aérea de Chile “Boinas Azules”, realizan los primeros saltos sobre el Territorio Chileno Antártico.



23/03/2016. Con la asistencia del Ministro de Defensa Nacional, altas autoridades de la Aviación Nacional, distinguidos expositores de doce países e invitados especiales, se inaugura exitosamente en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio. La importante jornada que reuniera a destacados historiadores e investigadores aeronáuticos, se desarrolló entre los días 23 y 29 de marzo en las ciudades de Santiago y Viña del Mar.

24/03/1920. El Papa Benedicto XV emite un decreto con el que declara a la Santísima Virgen en la advocación de “Nuestra Señora de Loreto”, como Patrona mundial de los Aeronavegantes. Durante el XV Congreso Internacional de Historia

Aeronáutica y Espacial celebrado en el año de 2015 en la ciudad de México D.F., en lo que fue una hermosa y solemne ceremonia se le adopta y declara por unanimidad de las Academias e Institutos miembros integrantes, como Patrona de las entidades miembros de FIDEHAE.

24/03/1932. Primer vuelo de estudios meteorológicos hecho en el país. El Teniente 1° Carlos Abel Krefft, a bordo de un Vickers Wibault realiza un vuelo de dos horas sobre Santiago, agregando el hecho de batir un récord de altura: 10.618 metros.

25/03/1913. El aviador chileno, señor Clodomiro Figueroa Ponce, conquista todos los récords de distancia establecidos en Chile y Sudamérica, uniendo en su avión Blériot XI "Caupolicán" la distancia Batico - Valparaíso - Santiago, en 3 horas 15 minutos, ocasión en la que lanza sobre la ciudad de Valparaíso, cartas para los hermanos Rafael y Napoleón Rapini, continuando el viaje sobre Casablanca, Curacaví y finalmente aterrizando en el "Parque Cousiño" de Santiago.

25/03/1984. Se realiza el Primer salto en Paracaídas sobre la Isla de Pascua. Los paracaidistas civiles chilenos, señores Patricio Cavada Artigues y María Teresa Novoa Gómez, se lanzan desde un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile. El primero de ellos, es un distinguido Socio Honorario de nuestra corporación.

26/03/1884. Se crea la Dirección Meteorológica de Chile. Dependiente en la actualidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile es la fuente oficial de información meteorológica para todo el país, tanto para la actividad aeronáutica como para cualquier otro rubro de la actividad nacional. Al momento de su creación, era dependiente del Observatorio Astronómico Nacional.

26/03/1917. Nómbrase alumno del 5to. Curso de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, al subteniente del Ejército ecuatoriano señor Alberto Suarez Dávila.

26/03/1929. El avión español Breguet XIX TR "Jesús del Gran Poder", tras pasar por la ciudad de Natal aterrizan en el campo de Aviación de Cassamary en Bahía (Brasil), al realizar un vuelo directo desde Sevilla atravesando el océano Atlántico. A pesar de no haber conseguido superar el record de la distancia a la fecha, si tuvieron la segunda marca absoluta de duración de un vuelo, y la primera de duración de un vuelo de un avión terrestre sobre el mar.



Bautizado como "Jesús del Gran Poder" por S.M. la Reina Victoria Eugenia el 30 de abril de 1928.

Versión especial del Breguet 19 "Bidón" de denominación "TR" (Trasatlantique) con capacidad de 4.035 litros de combustible para realizar grandes vuelos construida en la factoría C.A.S.A. de Getafe (Madrid), bajo la dirección técnica del capitán Francisco Iglesias Brage, quien junto al capitán Ignacio Jiménez Martín lo pilotó en marzo de 1929.

El día 28 iniciaban un maravilloso raid de 15.000 km. por Sudamérica, haciendo sus primeras escalas en Rio de Janeiro; Montevideo, Uruguay y Buenos Aires, Argentina.

El día 4 de abril de 1929 realizan el cruce de los Andes hacia Chile, merced de valiosos datos y cartas geográficas suministradas por el aviador francés Jean Mermoz. Luego de esta primera travesía de un avión español sobre el Cristo Redentor arribaron a Santiago, donde el entusiasta Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez los recibió con grandes festejos designando a los valientes aviadores españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, como portadores del documento jurídico que zanjaba el diferendo limítrofe de Tacna y Arica, a fin de que sirvieran como Embajadores Aéreos.



Tras dejar con éxito la costa peruana remontaron la costa del Pacífico en etapas de larga duración hasta alcanzar el Istmo de Panamá, dejando atrás Ecuador y Colombia por haberse encontrado los aeródromos de Guayaquil y Bogotá enfangados a causa de persistentes lluvias tropicales. Este gran raid continuaría días más tarde por Nicaragua, Guatemala y Cuba.

27/03/1927. Es el mecánico entelador, y destacado jugador de Baseball, señor Enrique Tabernie Palacios, quien se convertirá en el primer paracaidista peruano, al lanzarse exitosamente desde un avión Avro sobre el campo de la Escuela Militar de Aviación, en Las Palmas, LIMA.

27/03/1948. Es creado en Chile el Club Aéreo de Cañete, en la provincia de Arauco. El acta de la institución del Club, en su artículo 1º indica lo siguiente:

“Fúndase una corporación denominada, “Club Aéreo de Cañete”, que tendrá como objeto fomentar la locomoción aérea en el país, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello todos los medios que estén a su alcance, proporcionando además, al estado las reservas necesarias de Pilotos”, Artículo segundo: “El Club Aéreo de Cañete reconoce como autoridad Máxima a la Dirección de Aeronáutica”, señalándose más adelante entre otros puntos la cantidad de socios, sus respectivas categorías y otros aspectos de importancia para la agrupación”.

El 15 de septiembre del año siguiente, quedaba terminado su hangar, obra que fue dirigida por su presidente don Manuel Gajardo y el pro secretario, don Alejandro Pouchucq y que fuera construido al costado de la pista “Las Misiones”.

27/03/1973. Se forma la 1º Brigada de Aviación del Ejército Peruano por medio del Decreto Supremo Nº DS 009 - 73/GU, donde se refiere a la creación en el Ejército del Grupo de Aviación Ligera como unidad dependiente del Ejército. Sus antecedentes datan de 1971, cuando el Comando del Ejército de este país, determina como una necesidad el que el Ejército cuente con su propia aviación.

Para obtener personal preparado, se crea en 1972, el primer concurso de selección para la especialidad aeronáutica. Al finalizar ese año, serán 19 oficiales y 30 técnicos, los designados para

especializarse en cursos de Pilotaje, Ingeniería Aeronáutica, Electrónica y Mantenimiento en las Escuelas de Calificación del Servicio Aeronaval.

28/03/1930. Se crea la Dirección General de Aeronáutica. Mediante el D.S. N°1313, se estructura con esta fecha la Subsecretaría de Aviación y la cual incluye en la Orgánica la Dirección General de Aeronáutica.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla, señor Federico Baraona Walton.

Tras 91 años de trascendental historia, el actual Director General de esta gran institución rectora para la aviación nacional, es el GBA (A) Raúl Jorquera Conrads.

Federico Baraona Walton
(Fotografía de 1921)

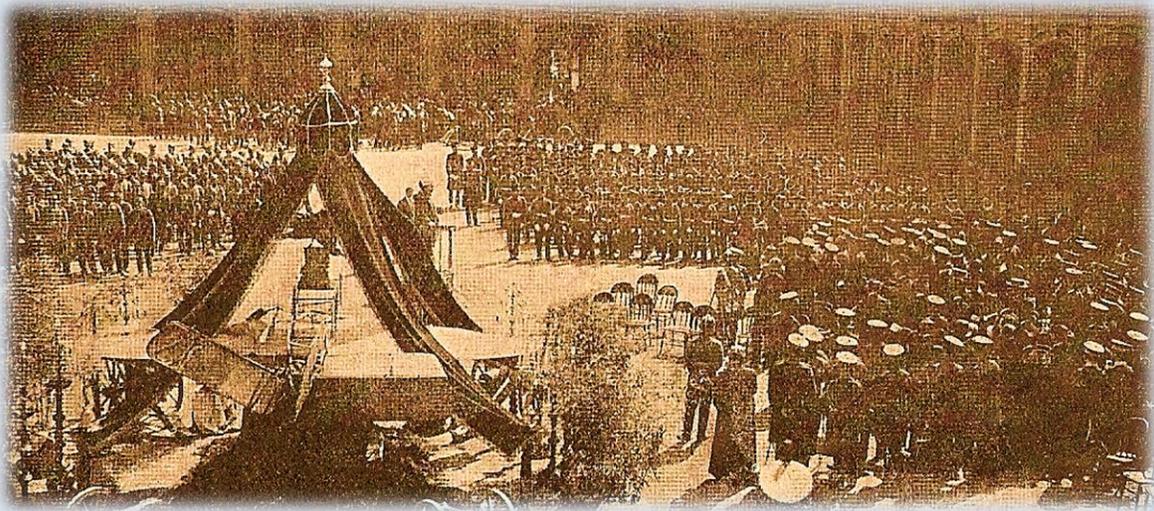


28/03/1946. Es creado en Chile, el Club Aéreo de Quellón, ubicado al sur en la isla grande de Chiloé. En los sismos del año de 1960 este aeródromo, fue vital para los diferentes puentes aéreos que se establecieron en esa oportunidad. Con posterioridad se procedió a la construcción de un nuevo aeródromo que prosperó por la generosidad de los vecinos, quienes donaron parte de sus tierras para poder materializar esta obra.

29/03/1913. El célebre piloto civil nacional, don Clodomiro Figueroa, da lectura en el Teatro Municipal de Santiago, a su emblemática conferencia titulada “Cómo me hice aviador”.

29/03/1914. Se realiza la primera ceremonia fúnebre por los primeros mártires de la Aviación Militar, como recuerdo y homenaje a los tenientes Francisco Mery Aguirre quien había sufrido una caída que le causó la muerte instantánea y lo convirtió, con sólo veinte años, en la primera víctima de la aviación militar y Alejandro Bello Silva, quien el lunes 9 de marzo de 1914, día en que se rendían las pruebas finales para recibir el título de aviador, se perdió en el firmamento y no fue nunca encontrado.

La imponente manifestación celebrada en el patio de la entonces Escuela Militar contó con una masiva concurrencia del mundo civil y militar, donde el Vicario Castrense junto al capellán del plantel celebraron una misa, tras lo cual pronunció una sentida oración patriótica que impresionó a los asistentes, pues es la primera vez que se planteaba el riesgo de vida existente, en la entonces nueva especialidad de Aviación. El entusiasmo y la dedicación de nuestros pioneros de la aviación militar iniciada desde 1912 en Chile, se vieron muchas veces, opacadas por fallas mecánicas y humanas que ahora terminaban en accidentes fatales.



Aspecto del patio de la Escuela Militar, durante la ceremonia fúnebre

29/03/1937. Se accidenta el avión Sikorsky S-43 “Chiloé”, donde fallece el joven teniente Rodolfo Marsh Martin.

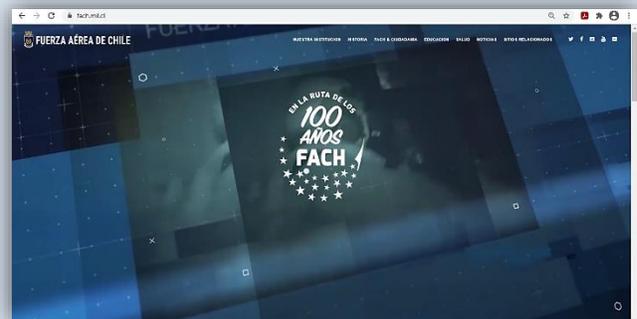
29/03/1957. Una bandada de 4 aviones bombarderos Avro “Shackleton” MR 2, con base en Gibraltar, visita Chile.

29/03/1965. El entonces IPD - Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (Instituto de Investigación y Desarrollo), actual IAE (Instituto Aeronáutico y Espacial de Brasil) y fundado dentro del CTA el 1 de enero de 1954, recibe el encargo de diseñar un avión turbohélice, el que con el tiempo se convertiría en el famoso EMB-110 Bandeirante, cuya denominación inicial fue de “IPD-6504”. Posteriormente para producir esta nave, se requerirá crear el actual Embraer, el 29 de julio de 1969.

29/03/1996. El entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Rojas Vender, al volar sobre la Base Aérea de El Bosque en avión T-35 Pillán, completa las primeras 50.000 horas de vuelo de dicha aeronave.

29/03/2001. Lanzamiento oficial del portal web de la Fuerza Aérea de Chile por internet (www.fach.cl)

31/03/1913. El piloto aviador cubano, señor Domingo Rosillo del Toro, vuela sobre La Habana, Cuba.



31/03/1990. Por Decreto-Ley N° 25 se crea en Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) por fusión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Administración Nacional de Aeropuertos Civiles (ANAC) y la Dirección Nacional de Meteorología.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

¡HAY QUE SER HOMBRE HASTA EL ÚLTIMO! *A 100 años de una tragedia que enlutó a la aviación naval, militar y a todo un país*

“Dos de esos favoritos del pueblo chileno que tanto orgullo tiene en su uniforme invicto, dos aviadores llenos de vida y de esperanzas, han caído ayer en circunstancias desgarradoras. El momento en que el martirologio de la aviación chilena añade dos nombres gloriosos a su lista, es particularmente luctuoso para la prensa nacional.

Han caído esos dos muchachos audaces, representando una vez más en el escenario inmenso del firmamento el mito inmortal de Ícaro, símbolo por excelencia de las aspiraciones y de las quimeras humanas. Cual carro de Ícaro, incendiado en pleno vuelo por las iras del sol, el abejorro de oro que llevaba tan alto los colores de la Patria se ha desplomado envuelto en llamas, arrastrando en el regazo de la fatalidad al teniente Marcial Espejo y al guardiamarina Guillermo Zañartu. El Ejército y la Armada de Chile, han visto fundirse al soplo de esas almas calcinadas por las llamas del martirio, un eslabón más de la cadena de heroísmos comunes que une las hazañas triunfadoras del pasado con las esperanzas gloriosas del futuro.”¹

Todo se había iniciado en la mañana del 3 de marzo de 1921, cuando las actividades de instrucción de ese particular día jueves,² transcurrían con total normalidad en el aeródromo militar de la Escuela de Aviación en “El Bosque”.

Desde temprano se había notado en los alrededores de la pista a numerosas personas, las que con gran interés presenciaban los *distintos y arriesgados ejercicios* que ejecutaban los pilotos aviadores en sus aeroplanos *De Havilland, Avro y Scout*.



La gran mayoría de ellos, eran pilotos que tomaban parte del denominado “Curso de la Misión Scott”, donde 63 oficiales provenientes del Ejército y Marina realizaban ese año, un curso de instrucción³ que incluía todas las modernas técnicas para el vuelo, muchas de ellas adquiridas en la recientemente

¹ Diario La Nación, viernes 4 de marzo de 1921. Página 3.

² Los días jueves, estaba permitido el ingreso de público a la Escuela de Aviación, a fin de que pudieran presenciar “las volaciones”.

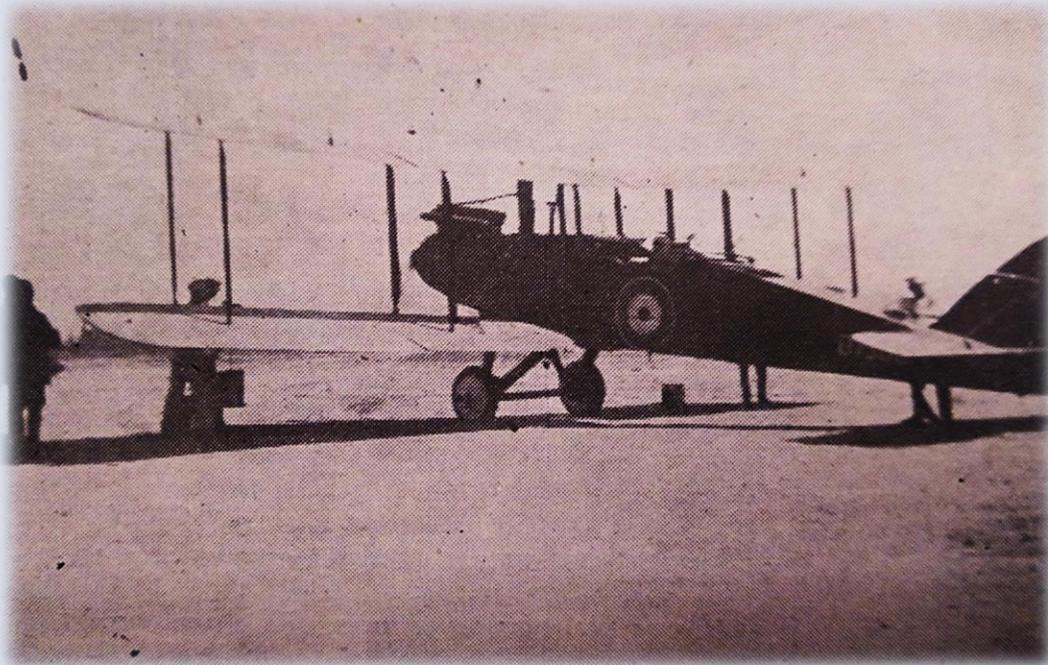
³ Traub Gainsborg, Norberto. *El primer curso de instructores de vuelo*. Revista Aerohistoria N°9/2020

finalizada primera guerra mundial, como también el apropiado uso y empleo de los avances de la tecnología aeronáutica post conflicto.

A eso de las 11:30 horas, un biplano De Havilland DH-9 iniciaba su despegue, recién salía de los límites de la pista cuando al iniciar un pronunciado viraje a la derecha, se le vio descender violentamente hasta desaparecer detrás de unos árboles; una columna de humo, precedida de una detonación, indicó la tragedia.

El accidente fatal

Terminado el “curso de re instrucción impartido por los instructores británicos”, el Guardiamarina de 1ra. Clase, Guillermo Zañartu Irigoyen hacía los preparativos para volver a la Armada, donde asumiría su nueva destinación como piloto en la Base Naval de Hidroaviones de Talcahuano. A días de dejar la Escuela de Aviación, manifestó al comandante de su bandada⁴ el deseo de despedirse de este plantel, volando una de las “máquinas de guerra” con que contaba la aviación militar de aquellos días. Al efecto, y accedida su petición, subió a la imponente aeronave DH-9⁵ N°1308, llevando como pasajero a su amigo el Teniente 1° Marcial Espejo Pando, también piloto aviador y alumno aventajado del curso impartido por el Mayor Frank P. Scott.



Histórica fotografía del biplano De Havilland N°1308, tomada momentos antes del trágico vuelo.

Hecha previamente la inspección visual de la aeronave, se subieron y probaron el poderoso motor que respondió perfectamente a las maniobras preliminares de tierra. El guardiamarina ordenó retirar las cuñas dio la orden de largar, iniciándose así una larga carrera de despegue.

⁴ El comandante de la Bandada “C” con aviones S.E. 5 Scout de la cual Zañartu era uno de sus alumnos, era el Capitán de Ejército, Gabriel Valenzuela.

⁵ Biplano De Havilland, con motor Siddeley Puma de 230 HP., cargaba entre 55 y 65 litros de combustible y casi cuatro litros de aceite mineral.

En los primeros momentos, nada hizo presagiar el accidente que los involucraría minutos más tarde. Recién salía el avión de los límites del aeródromo, cuando al iniciar un pronunciado viraje a la derecha, se vio descender violentamente al aparato que fue luego restablecido por el comando del piloto. Repetido el mismo viraje y cuando se creía admirar una de las arriesgadas pruebas de acrobacia que distinguían al guardiamarina Zañartu, el avión se precipitaba al suelo en spin, desapareciendo detrás de los álamos ubicados en las cercanías de los Polvorines de la Escuela.

Instantáneamente, y en el punto de caída, se alzó una columna de humo negro, precedida de una detonación y grandes llamaradas que sobrepasaban los árboles que dividían el aeródromo de la línea del tren.

Los pilotos, instructores, alumnos y parte de los visitantes corrieron entonces hacia el lugar del accidente en medio de la incertidumbre del momento.

Una de las personas primeras testigos, quien se encontraba bajo una de las parras de la chacra de Bello Codesido, como a unos 100 metros del lugar de la caída del avión, fue la señora Carmela Berríos de Valdés (empleada de la viña), quien dejaría su testimonio en la investigación sumaria del accidente, como también trascendería luego en la prensa: *“Sentí el avión volar sobre mi cabeza a una altura de unos 60 metros más o menos. Hizo un viraje mui cerrado i completo i quedó vuelto hacia la misma dirección que anteriormente traía pero no lo vio más hasta el momento que sintió el grito de alguien que decía: “cayó”.*

Corrí inmediatamente hacia el sitio del suceso i vi el aparato en tierra del cual salía un humo claro. Me aproximé más, corriendo, i cuando estaba a unos diez metros de distancia, vi que el humo se hacía más denso i de él vi salir a una persona cuya cara (lado izquierdo) estaba ensangrentada i con el ojo de ese lado roto pues se extendía bajo los párpados, traía la mano sobre la cabeza.

En ese momento ya se veían pequeñas llamas bajo el aparato, pero el piloto cuando yo lo vi, estaba con su ropa intacta i no sufría quemaduras. Lo vi separarse unos cuantos pasos del avión i enseguida con ademanes un tanto bruscos volvió hacia la máquina talvez con el firme propósito de sacar al compañero que venía con él.

Unos pocos segundos después lo vi salir nuevamente del humos i ahora parecía asfixiado, su andar era inseguro i se restregaba contra las parras para apagar el fuego de su traje que se quemó cuando se acercó al avión. Me acerqué i le pregunté: “cuántos vienen?” i el respondió: dos! Salve al otro, salve al otro! Me aproximé para favorecerlo con mi delantal pero el corrió hacia el avión diciendo salve al otro! En ese momento llegó un hombre (el Cabo Gutiérrez de la Escuela), el trató de ayudarlo con su blusa i lo abrazaba en el cuerpo pero las llamas prendían en las piernas, cubría éstas i de nuevo ardía el pecho i espalda. (sic)

Presuntas causas de lo ocurrido

Esa misma mañana, tras el horrible accidente se había iniciado la investigación sumaria encabezada por el Capitán Arturo Urrutia Villareal. y que consigna una serie de importantes estudios, datos y testimonios. Uno de los documentos existentes en esa carpeta, proviene del mismo Mayor Frank P. Scott, Director Técnico de la Escuela, y está fechado al día siguiente del accidente. En él, se entrega interesante información que transcribiré a continuación: *“El Guardia Marina Sr. Guillermo Zañartu*

pertenecía a la bandada de Scouts "C" i piloteó el De Havilland autorizado por el suscrito, como se había hecho con otros oficiales de Marina. El piloto Zañartu había volado anteriormente este aparato, mereciendo la confianza necesaria al Instructor.

El Capitán Jefe de la bandada de Havilland había solicitado esa mañana el avión 1308 para aumentar el trabajo de la "bandada" i el avión fué cedido para que usaran de el solo los pilotos antiguos, por tratarse de una máquina que estaba reservada para los primeros vuelos de alumnos. El Capitán Valenzuela solicitó el avión para que fuera volado por el Guardia Marina Sr. Zañartu i se accedió a la petición, con la advertencia que sería usado solo en el caso que después de los ejercicios de la bandada, quedara tiempo aún para que volara Zañartu.

El Sr. Zañartu no estaba autorizado para llevar un oficial como Observador, pero si estaba autorizado para llevar un fotógrafo.

Debo decir que no presencié el accidente por encontrarme en vuelo. Por lo que han dicho pilotos i mecánicos que presenciaron la caída, el aparato efectuaba virajes escarpados a mui poca altura, cuando entró en tirabuzón i cayó. El tirabuzón tiene que ser producido por pérdida de velocidad resultante de un empleo exagerado del timón de dirección. Por esto creo que la causa directa del accidente fué un error, cometido por el piloto, en circunstancias tales que no tenía la altura necesaria para corregirlo.

Considero el aparato i el motor como de perfectas condiciones, como prueba el hecho que los instructores lo usaron para su propio empleo en el primer vuelo de instrucción de los alumnos en este tipo i además el hecho de que el Mayor Pickthorn después de haber exigencias del servicio puedo decir que en ausencia de especiales productos extranjeros se usan bencinas de la mayor calidad de la plaza que son Wico amarilla y Meteor i que se reparten en las diferentes clases de aviones, así las bandadas A i C usan Wico amarilla i B "Meteor".

De las experiencias efectuadas se ha podido comprobar que la bencina Wico tiene una combustión más rápida que la Meteor, en consecuencia en los motores rotativos i en los Hispano Suiza (de altas revoluciones) se emplea Wico, mientras que en los Puma se emplea Meteor. El aparato en cuestión, empleaba "Meteor". Creo además que en ninguna forma el accidente pudo deberse a mala calidad de los combustibles pues un motor fijo que falla por esos conceptos no interrumpe de golpe su regular funcionamiento.

De todos modos, no se trata de una falla de motor porque el piloto no hizo ningún esfuerzo para aterrizar sino siguió virando escarpadamente hasta caer en tirabuzón i en caso de que realmente esa falla se hubiera producido el piloto estaba en situación de aterrizar dentro del campo, sin inconveniente alguno. En resumen, atribuyo el accidente al factor personal, que es responsable en el 99% de los accidentes."

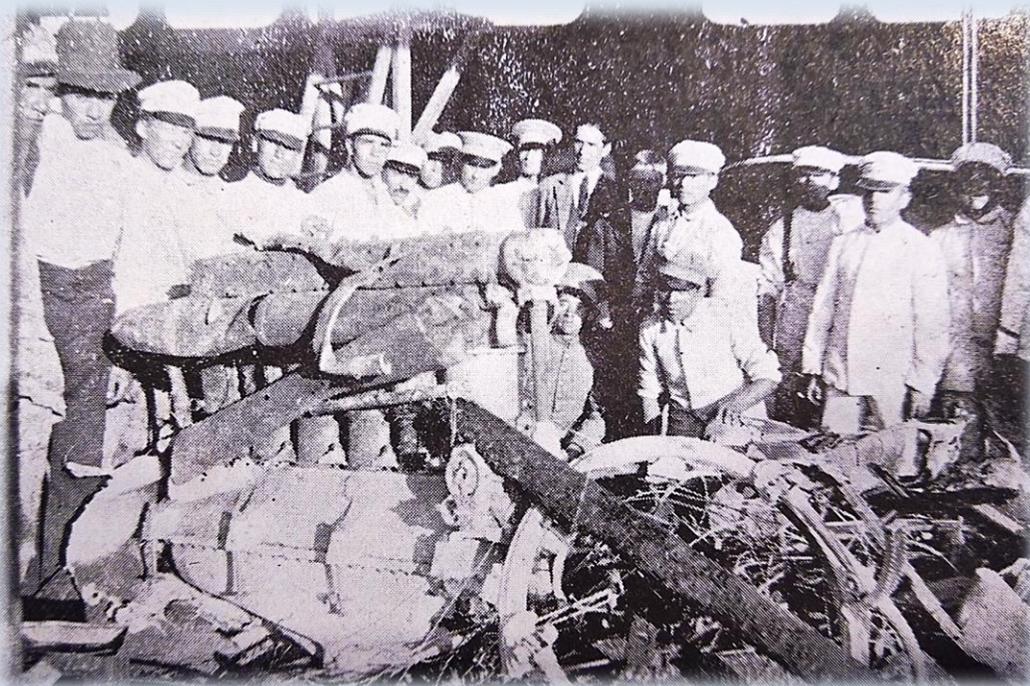
En otra página de su informe, añade dos interesantes factores que pudieran ser consideradas causas: "1). La presencia del público i el efecto natural sobre el piloto que se traducía en maniobras arriesgadas hechas a poca altura para que fueran mejor vistas por el público;

2) una demostración del espíritu exagerado de amor propio de parte del piloto, quien, días atrás había manifestado a sus compañeros, según entiendo, el propósito de demostrar que era capaz de efectuar tan buenas o mejores maniobras que los propios pilotos de la bandada, en ese tipo de máquinas”.

En fin, como sea haya sido, el accidente de esa mañana involucraba y enlutaba a un país, pues si bien eran dos apreciados jóvenes pilotos quienes entregaban sus vidas en aras de una mejor aviación nacional, el ejemplo de hombría de uno de ellos en particular, centraba las miradas de Chile, sobre las últimas horas del Guardiamarina Zañartu.

Zañartu, quien había logrado salir indemne del avión tras la caída, regresó corriendo hacia él y se perdió entre las llamas en su afán de salvar a su camarada el teniente Espejo, quien, por no haberse puesto las amarras que debían mantenerlo sujeto al avión, sufrió un rudo golpe que le produjo la pérdida del conocimiento y quedó atrapado, muriendo carbonizado⁶.

Tras inútiles esfuerzos, el valiente marino reaparecía de entre los escombros del avión en llamas, esta vez semidesnudo, desfigurado y con el cuerpo convertido “en una sola llaga viva que crepitaba como un madero puesto a arder”. Al percatarse de la presencia de más personas, Zañartu no pudo contenerse y, sin demostrar dolor alguno, exclamó: “¡Saquémos a Espejo, que se está quemando! ¡Pronto, pronto! Y tal como estaba se precipitó una vez más en medio de las llamas, tratando de salvar a su compañero. Todo fue en vano, pues el teniente Espejo yacía completamente carbonizado entre los restos del avión, del cual no se distinguía sino un montón de tizones y las partes metálicas que se fundían al rojo.”⁷



Estado en que quedó el motor del De Havilland que tripulaba Zañartu junto a Espejo

⁶ “CERTIFICO, que ha fallecido el Teniente 1° Señor Marcial Espejo Pando, hoy a las 11.30 A.M. a consecuencia de un accidente de aviación, carbonizado. Luis Sepúlveda S. Cirujano 1°”

⁷ Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la Aviación en Chile. 1920-925*. Tomo II. 1934

Sus últimas horas

Auxiliado por los tenientes José Arredondo, Roberto Herrera y otros oficiales, Zañartu fue obligado a desistir en sus propósitos de salvar a Espejo, argumentándole que ya se encontraba muerto. Se le proporcionaron algunas ropas y por sus propios pies anduvo algunos pasos, cruzó una alta cerca de alambre y luego llegó al lugar donde fue recogido por el auto de Roberto Huneeus, siendo llevado con urgencia por el camino de Ochagavía hacia la Asistencia Pública de San Francisco en Santiago, donde quedó hospitalizado recibiendo los primeros auxilios del Dr. Félix de Amesti.⁸

Llegado el guardiamarina Zañartu al recinto hospitalario, habría rehusado toda ayuda especial, exclamando a cada momento: *“¡Hay que ser hombre hasta el último!”* ...y tal como lo dijo, lo hizo.

Examinado por Los cirujanos Cabrera y Montenegro, se comprobó que el infortunado aviador ya no tenía piel y que sus extremidades inferiores eran sólo un par de huesos calcinados⁹.

Sin embargo, ni una sola queja se escapó de sus labios y con perfecta lucidez de espíritu supo dar los detalles del accidente a quienes fueron a visitarlo.

Para imponerse de la salud del joven aviador, arribaron consternados a la Asistencia Pública, el Presidente Arturo Alessandri Palma, su ministro de Guerra, Carlos Silva Cruz, y muchas otras personalidades. A una pregunta del ministro sobre si necesitaba algo o tenía que formular algún reclamo, Zañartu le respondió: *“Quiero que se me diga cuál es mi situación. ¿Por qué se me niega la gravedad de mi estado? ... ¿O es que no se me cree lo bastante hombre para decirsemelo?”*¹⁰

Así, y rodeado de los miembros de su familia, en medio del dolor de éstos, la admiración y respeto de sus jefes, camaradas y amigos, sin expresar una sola queja, Zañartu fallecía a las 16.45 horas, después de cinco horas de terrible agonía. Todo lo ocurrido, desde el momento del accidente hasta su fallecimiento, su calma extraordinaria y su fuerza moral para dominar su estado, tranquilizando en todo minuto a quienes le rodeaban en su lecho de dolor, vino a demostrar que esta noble víctima, el tercero de los mártires de la Aviación Naval, también *poseía la pasta de un valiente.*



⁸ Declaración sumaria del Cirujano 1° del Ejército, Dr. Luis Sepúlveda Salvatierra.

⁹ *“Quemaduras de 1er y 2do. Grado en ambas piernas, tórax, espalda, brazos y antebrazos, de 2° y 3° grado cara, cuero cabelludo. Fractura huesos propios de la nariz, heridas contusas nariz y labio inferior.”* Declaración sumaria del Cirujano 1° del Ejército, Dr. Luis Sepúlveda Salvatierra.

¹⁰ Hurtado Larraín, Homero. *Recuerdos del Guardiamarina Guillermo Zañartu*. Revista de Marina. Vol. 78. Santiago, julio y agosto de 1962. N°629. Pág. 344



*Guardiamarina Guillermo Zañartu I.
Retrato al óleo de Ramón Ponce Arias.*

Guillermo Oscar Manuel Zañartu Irigoyen

Natural de Traiguén, en la Araucanía, donde había nacido en la mañana del 9 de febrero de 1896.

Sus padres fueron Guillermo Zañartu de la Cruz y Teresa Irigoyen Bastidas. El joven guardiamarina, egresaría como Oficial de la Armada de Chile, el 21 de enero de 1911.

Durante su tenía trayectoria en la marina, manifestó un gran amor por los aviones, y por lo tanto solicitó ingresar en 1919 a la Escuela de Aeronáutica Militar, donde realizó satisfactoriamente, su curso de piloto aviador.

Marcial Espejo Pando

Natural de Talcahuano, región del Bío-Bío, donde nació en la noche del 27 de agosto de 1896.

Fueron sus padres don Rodomedil Espejo y doña Felicinda Pando.

En marzo de 1912 ingresaba a la Escuela Militar, egresando a fines de 1916 como oficial del arma de Artillería.

El 20 de diciembre de 1920, ingresará a la Escuela de Aeronáutica Militar para realizar un curso de aviación, sin dejar de pertenecer al Grupo de Artillería "Aldunate" N°3.



**AERO CLUB DE CHILE
BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 58**

Nombre *Guillermo Zanartu*
 Nacionalidad *chilena*
 Nacido en _____ Mes _____ Año _____
 Profesion *mariño*
 Fecha del Brevet *30-1º-1920*
 Aeródromo *El Parque* Hora *7 am.*
 Aparato *Cou*
 Motor *Le Rhone* Potencia *110 HP*
 Instructor _____
 Comisarios *A. Vergara J. J. Madariaga*
 Aprobado en sesion de Directorio de _____

A. Vergara SECRETARIO *J. J. Madariaga* PRESIDENTE

FIRMA

DETALLES DEL BREVET:

1.a Serie de oculos 2.º 3.º 4.º 5.º Total Altura *200* m.
 2.a " " " 1.º 2.º 3.º 4.º 5.º Total Altura *200* m.
 Aterrizajes: 1.a serie m. del centro; 2.a m. del centro.
 Altura alcanzada *600* m. Velocidad del viento, m/s _____ ;
 Estado Atmosférico _____ Observaciones *Juan J. Madariaga*

A. Vergara COMISARIO

Juan J. Madariaga COMISARIO

PERFORMANCES:



**El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
dedica este recuerdo al Museo de la Aviación Naval**

Concón, 15 de mayo de 2019

Copia del Brevet de Piloto Aviador N.º 58, que obtuviera Guillermo Zanartu Irigoyen el 30 de enero de 1920

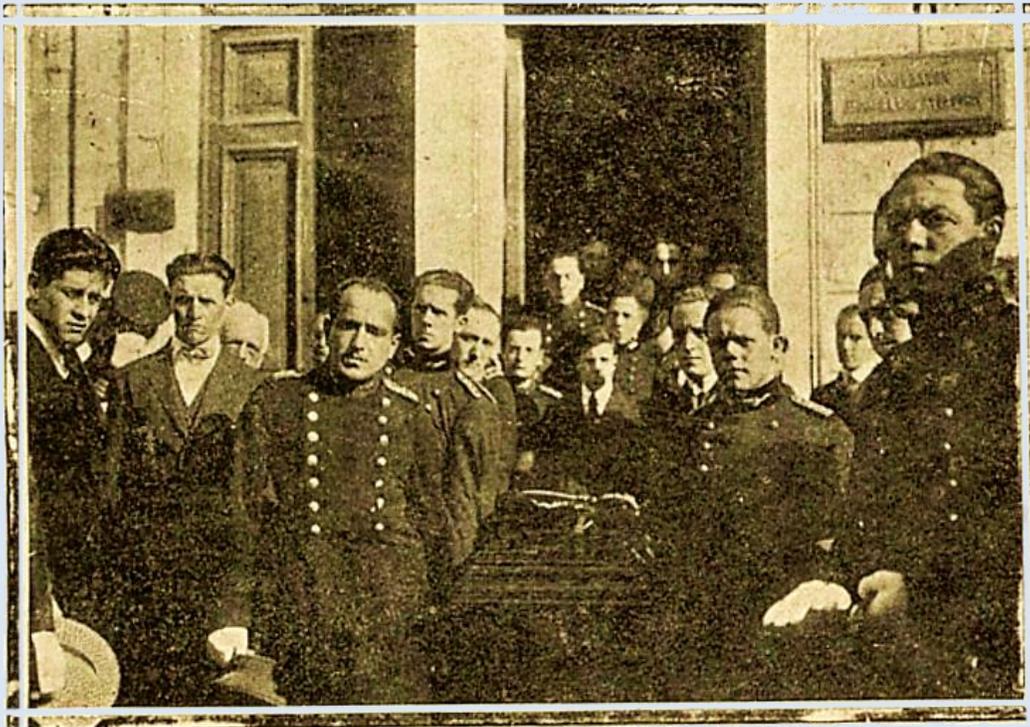
Los funerales

Con la *solemnidad de los grandes actos republicanos* en que el espíritu público parece converger a la demostración de un hondo sentimiento de espontaneidad y respeto, los funerales de los tenientes Zañartu y Espejo, nuevos mártires de la aviación nacional, tendrían que esperar hasta las horas de la tarde a diferencia de lo planificado y comunicado en la prensa el día anterior.

El Gobierno, el Ejército, la Armada, el pueblo y las corporaciones privadas y sociales rindieron la tarde del del 4 de marzo de 1921, con su presencia en el sepelio de los restos de los infortunados pilotos, un justo homenaje de respeto y pesar al que se habían hecho acreedores estos hijos de la Patria.



Recién, minutos antes de las cuatro de la tarde, los camaradas aviadores, sacaron los ataúdes desde la Inspección General de Aviación, ubicada en Alameda 1467 esquina de Nataniel, para depositarlos sobre la respectiva cureña. *“El inmenso público que había acudido a presenciar los funerales se descubrió entonces en medio del más profundo silencio, mientras las tropas formaban la guardia de honor alrededor del carro”*¹¹.

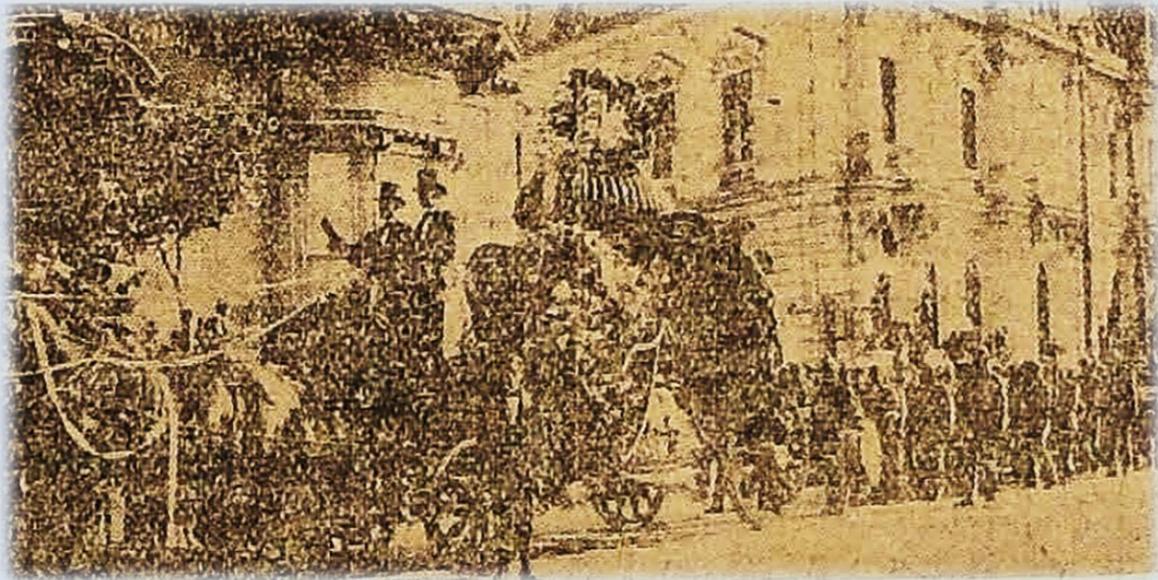


Saliendo de la Inspección General de Aviación, entre los oficiales aviadores presentes se observa a Diego Arcena, Armando Castro, Julio Illanes y José Arredondo, entre otros. *“Con sus rostros doloridos por la desgracia, erguidos y serenos, los camaradas de las nuevas víctimas, acompañaron sus restos hasta la última morada... Iban en dos ataúdes cuya austera modestia constituía un símbolo de virtudes varoniles. Sobre el uno, el sombrero apuntado del marino; sobre el otro, el casco acerado del artillero, últimos confidentes del volcán generoso de esos dos cerebros juveniles, caldeados de ilusión. Era el alma del Ejército y de la Armada fusionada ante el dolor de una misma tragedia.”*

¹¹ La Nación, domingo 6 de marzo de 1921. Pág.12

El cortejo que conducirían los ataúdes de los jóvenes pilotos mártires, partía por la tarde a las 16.40 horas, tras la llegada del Presidente de la República, quien iba arribado en un coche cerrado, en compañía de los Ministros del Interior y de Guerra.

La imponente cureña era arrastrada por tres parejas de caballos con sus respectivos jinetes y adornada con dos banderas nacionales y guirnaldas de laureles, iban los ataúdes. Sobre ellos, se distinguían los uniformes de gala de ambos oficiales. Precedía al féretro, *un carro fúnebre tirado por dos parejas de caballos negros, engallardados de blanco*. Este acarreaba las múltiples coronas y flores, enviadas en homenaje a las víctimas de la aviación. Formaban delante de la cureña, los suboficiales, cabos y soldados de la Escuela de Aviación. Detrás y a los lados del carro mortuario los oficiales aviadores, mecánicos y ex alumnos de ese plantel, formando una columna por escuadras que encabezaba el estandarte enlutado y el Inspector de los Servicios de Aviación, general Luis Contreras Sotomayor.



Fotografía del cortejo fúnebre. Diario La Nación, 6 de marzo de 1921

A continuación, venían los carruajes ocupados por el Presidente de la República, Ministros de Estado y otros numerosos coches del cortejo fúnebre.

Formaron a continuación las tropas de la Guarnición General del Ejército designadas por el Gobierno para rendir honores especiales a los aviadores. Puesto en marcha el cortejo, las bandas militares ejecutaron algunas marchas fúnebres.

Una vez arribados al Cementerio General, eran varios cientos de personas que habían copado los accesos, haciendo bastante difícil la conducción de los restos hacia el mausoleo. Ante tal circunstancia, la tribuna del atrio principal, tuvo que ser trasladada a la plazoleta, dándose comienzo a una serie de discursos del Cuerpo Diplomático, Ministro de Guerra y Marina, del Director de los Servicios de Aviación, del Director de la Escuela de Aeronáutica Militar y camaradas aviadores, entre otras organizaciones civiles y sociales.

Algunas repercusiones inmediatas a este fatal accidente

Fue tal el impacto que causó accidente de Zañartu y Espejo en las autoridades, aviación militar y en el público general, que se vio la necesidad imprescindible de contar por vez primera con una enfermería para efectuar las primeras curaciones en el establecimiento de la Escuela de Aviación.

Más aún, fue el propio Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma quien dispuso que se organizara en forma permanente una posta de la Asistencia Pública en la Escuela de Aviación, a cargo de un cirujano de esa institución.



Los restos mortales del Guardiamarina Guillermo Zañartu como también los del Teniente 1° Marcial Espejo, descansan en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile, en el Cementerio General de Santiago.

Con tal objeto, el entonces Ministro de Guerra procedió a ver la forma de llevar a la práctica los deseos manifestados por el primer mandatario y dirigió al Inspector General de Aviación, la siguiente nota: *“Este Ministerio está resuelto a no omitir esfuerzo en tal sentido. Pedirá, al discutirse el presupuesto en el Senado, la inclusión de un ítem que permita mantener un servicio médico permanente en la Escuela durante todos los días y horas en que se practiquen ejercicios. Urgirá la pronta terminación de los trabajos de arreglo del camino que conduce a la Escuela, trabajos que se comenzaron hace algún tiempo por iniciativa de este Departamento y que facilitarán la rápida comunicación entre el Cantón de Aviación y la ciudad. Tomará, por último, las medidas necesarias para que pueda entregarse pronto al servicio el carro ambulancia encargado especialmente para la Escuela. Por su parte, sírvase V. S. remitir, a la mayor brevedad a este Ministerio el proyecto que tiene en trabajo para la instalación de una enfermería anexa a la Escuela. Sírvase V. S., asimismo, indicar las demás medidas que estime conducentes para prevenir y evitar, en lo posible, los accidentes y para disminuir sus consecuencias. V. S. se servirá, además, remitir a este Ministerio, a la mayor brevedad, las cuentas de hospitalización de los pilotos aviadores y alumnos de la Escuela de Aviación que hayan sufrido accidentes en actos del servicio, a fin de tomar las medidas del caso para que esas cuentas que significan los gastos originados en atender, a la curación de heridas sumidas por tan abnegados servidores de la nación sean cubiertas por cuenta del Estado”.*

Tal cual como lo señala y registra en su magistral obra, *Historia Aeronáutica de Chile*, nuestro recordado historiador CDA (A) don Enrique Flores Álvarez, esta nota del ministro, adquirió el valor de un documento histórico, pues consideró una serie de medidas que por primera vez se tomaban para la seguridad de los oficiales pilotos y de todos aquellos vinculados la *riesgosa actividad* del vuelo. Desde su fundación, la Escuela no había contado con enfermería dedicada, ni menos una adecuada ambulancia¹². A esto, se agregaba el pésimo estado del camino que distanciaba el aeródromo de El

¹² Con fecha 5 de octubre de 1921, la colectividad italiana residente, hizo entrega a la Escuela de Aviación, de la primera ambulancia para los servicios de la aviación. Tras una solemne ceremonia en El Bosque, esta fue bautizada con el legendario nombre de “Leonardo Da Vinci”.

Bosque con la ciudad de Santiago, haciendo que la mayoría de las veces posibilite una eficiente y expedita atención para los pilotos gravemente accidentados.

Otras importantes manifestaciones que sucedieron, guardaron relación con el homenaje póstumo a los aviadores. El primero de ellos, se hizo presente a pocos días del accidente, consistiendo en el bautizo de uno de los hangares de la Escuela de Aviación con el nombre del teniente Marcial Espejo.¹³

El segundo de ellos, fue la carta que con fecha 1° de mayo de 1922, hiciera llegar el dueño de la chacra donde ocurrió el accidente, Emilio Bello Codesido, al general Luis Contreras Sotomayor, en donde comunicaba el haberse erigido un monumento público privado, a la memoria de los aviadores caídos, en los siguientes términos: *“Señor general: Me es grato poner en conocimiento de Ud. y, por su intermedio, en el de los jefes, oficiales, alumnos y demás personal, de la Escuela de Aviación Militar, que en la viña de mi propiedad y en el sitio mismo en que cayeron y perecieron fatalmente los infortunados jóvenes aviadores, Espejo Pando y Zañartu, se ha erigido un sencillo monumento a su memoria, en el cual se ha dado colocación a una placa de bronce que Emilio de Toro Astaburuaga ha querido dedicar al recuerdo de los que fueron sus amigos y compañeros que allí perecieron cumpliendo entusiastamente con los deberes de sus puestos en la aviación militar en que prestaban sus servicios al país. Al honrar de este modo el sacrificio patriótico que tan prematuramente puso fin a esas dos nobles existencias, hemos creído interpretar los sentimientos de todos sus jefes y compañeros y asociarnos prácticamente al homenaje debido a la memoria de esas víctimas de la abnegación y del deber. Con su más distinguida consideración, saluda al señor general su Afmo. y S. S.- (Fdo.) – Emilio Bello Codesido.”*

Luego de algunos meses, otro un significativo acto tuvo lugar en la base aeronaval de Las Torpederas, cuando el 17 de octubre de 1921 se efectuó el bautizo del primer bote volador de la Armada chilena. Se trataba de un gigantesco biplano del tipo F. 2-A con dos motores Rolls-Royce de 375 HP. cada uno, con hélices de cuatro palas. Recibió esta aeronave el justo nombre de “Guardiamarina Zañartu” en homenaje al heroico mártir que pereciera en este accidente.

Años más tarde, el nombre de Guillermo Zañartu estará plenamente incorporado en la historia, como un digno representante de la especialidad de Aviación Naval y será honrada su memoria, con el bautizo de la Escuela de Aviación Naval que funciona en la Base aeronaval de Concón como también en un aeródromo existente en Puerto Williams, señalando su noble actuación en el intento de rescate del camarada y amigo, como un ejemplo de coraje, lealtad y espíritu de sacrificio.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



¹³ D.S. N° 592 de fecha 9 de marzo de 1921. “S.E. el Presidente de la República, decretó lo siguiente: En homenaje a la memoria del piloto aviador, don Marcial Espejo Pando, muerto en actos del servicio, HE ACORDADO Y DECRETO: Uno de los Hangares de la Escuela de Aviación llevará el nombre de TENIENTE MARCIAL ESPEJO PANDO.- Tómese razón, comuníquese y publíquese.- ALESSANDRI.- C. Silva Cruz”

AEROEVACUACIÓN MÉDICA “ISLA ALEJANDRO SELKIRK”



Introducción:

El Archipiélago de Juan Fernández, un tesoro natural ubicado a 670 kilómetros al oeste de Chile continental, en el océano Pacífico, y que en 1977 fue declarado reserva de la biósfera por la UNESCO. Lo componen las islas “Robinson Crusoe”, “Alejandro Selkirk”, el islote “Santa Clara” e islotes menores.

La isla “Alejandro Selkirk”, hasta 1966 llamada “Más Afuera”, está separada a 165 km de Robinson Crusoe. Tiene una superficie de 48 km². Destaca el cerro de los Inocentes, del cual descienden algunos pequeños arroyos. En la costa noroeste se destaca la playa del Buque Varado.

En la costa oriental actualmente hay un pequeño caserío y embarcadero, en la desembocadura de Quebrada Las Casas, llamado Rada La Colonia, donde se levantan poco más de una veintena de construcciones ligeras, una guardería de CONAF (Corporación Nacional Forestal), una cancha de fútbol y un pequeño cementerio.



En este sector se instala cada año una treintena de pescadores y familiares, provenientes de la Isla Robinson Crusoe. Llegan atraídos principalmente por la pesca de la langosta de Juan Fernández. Estos pescadores permanecen en el lugar durante una temporada de 8 meses (de octubre a mayo).

En este pequeño poblado no existe un centro de atención de salud como tal, solamente hay una persona encargada de elementos básicos de primeros auxilios. Ante una necesidad de atención de urgencia, se recurre a consultarle vía enlace radial al médico residente en Robinson Crusoe, quien indica el procedimiento a seguir cuando son eventos de salud simples.

Los niños de Robinson Crusoe, en épocas de vacaciones escolares, y si sus padres están en períodos de pesca en Alejandro Selkirk, normalmente se trasladan a esta última isla en compañía de su madre, y así se constituye la familia completa en esta formación rocosa.

Aeroevacuación de emergencia:

En esta condición se encontraban los habitantes de Selkirk en febrero de 1997, hasta que el viernes 14, alrededor de las 5 de la mañana, horario en que los pescadores artesanales se levantan para iniciar su jornada laboral. Fernando Camacho de Rodt, un niño de 6 años, al tratar de levantarse para tomar agua, sintió un fuerte dolor en la zona abdominal, dolor que durante el transcurrir del día no disminuyó, al contrario, se acentuó al costado derecho con un aumento de su temperatura corporal.

Fernando, fue atendido por la persona encargada de prestar los primeros auxilios, la señora Victoria González, quien al presenciar este cuadro clínico se comunicó con el doctor de Robinson Crusoe a través de la radio de los pescadores, en la Banda Ciudadana cuya longitud de onda es de 11 metros. La respuesta del médico fue tajante: *“hay que evacuarlo al continente”*.

Esta maniobra consideraba su traslado vía marítima a Robinson Crusoe y de ahí a Valparaíso vía aérea, pero las condiciones del mar impedían la navegación en las pequeñas embarcaciones de los pescadores y tampoco la lancha del Municipalidad del poblado de San Juan Bautista.

El Alcalde de esta isla, a través de la Capitanía de Puerto de Juan Fernández, solicitó a la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval con asiento en el puerto de Valparaíso, la ayuda necesaria para efectuar una evacuación de emergencia del menor Fernando.

Armada de Chile, ¡En acción!

En las horas de la tarde de ese día viernes 14 de febrero de 1997, la Primera Zona Naval, recibió el requerimiento del Alcalde de Juan Fernández, para evacuar al menor Fernando lo más pronto posible.

El Comandante en Jefe de la Escuadra Nacional de la época, contraalmirante Andrés Swett Serrano a través del Jefe del Estado Mayor de la Escuadra Subrogante, Capitán de Navío Alexander Tavra Checura, ordenó el zarpe inmediato de la fragata “Ministro Zenteno” (buque de emergencia) hacia el área coordinada, para lo cual se le completó la dotación con personal que estaba a bordo de los demás buques en el molo, principalmente de la PFG “Condell”. La “Zenteno” zarpó a medianoche con instrucciones de servir de buque abastecedor de combustible a unas 200 millas de la costa.



Helicóptero Cougar posado a bordo de la fragata "Ministro Zenteno" para reabastecerse de combustible y proseguir el vuelo al archipiélago de Juan Fernández.

A las 06.00 horas del día sábado 15, despegó un helicóptero Cougar, desde la Base Aeronaval "Viña del Mar".

Una hora y media más tarde, la aeronave se posó en la cubierta de la fragata "Zenteno", que se encontraba a 180 millas de la costa, con el propósito de cargar combustible. En este punto, se embarcaron dos médicos del Hospital Naval "Almirante Nef".

A las 08.30 horas el helicóptero despegó nuevamente con rumbo a la isla Robinson Crusoe, lugar al que llegó a las 11.00 horas, donde se reabasteció de combustible a través de tambores de 200 litros.

Durante la noche del día viernes 14 de febrero, el personal de la Capitanía de Puerto de Juan Fernández, habían realizado la faena del traslado de 20 tambores de combustible Jet A-1 para repostar al helicóptero Cougar que realizaría la aeroevacuación. Estos tambores fueron bajados a la playa desde el aeródromo de Juan Fernández y desde ahí en embarcaciones para una navegación de alrededor de 1 hora y 20 minutos, para luego llevarlos hasta la cancha de fútbol que se encontraba en la bahía Cumberland.

Alrededor del mediodía, el Naval 73 despegó nuevamente con rumbo a la isla Alejandro Selkirk, lugar al que arribó a las 13.00 horas y se posó en una improvisada cancha de futbolito, que tenía una inclinación, motivo por el cual la aeronave se mantuvo con sus rotores girando.

En el lugar estaba el pequeño Fernando Camacho, a quien el médico que iba en el helicóptero le diagnosticó apendicitis aguda, procediendo de inmediato a embarcarlo junto a su madre, la Sra. Sara de Rodt Araya.



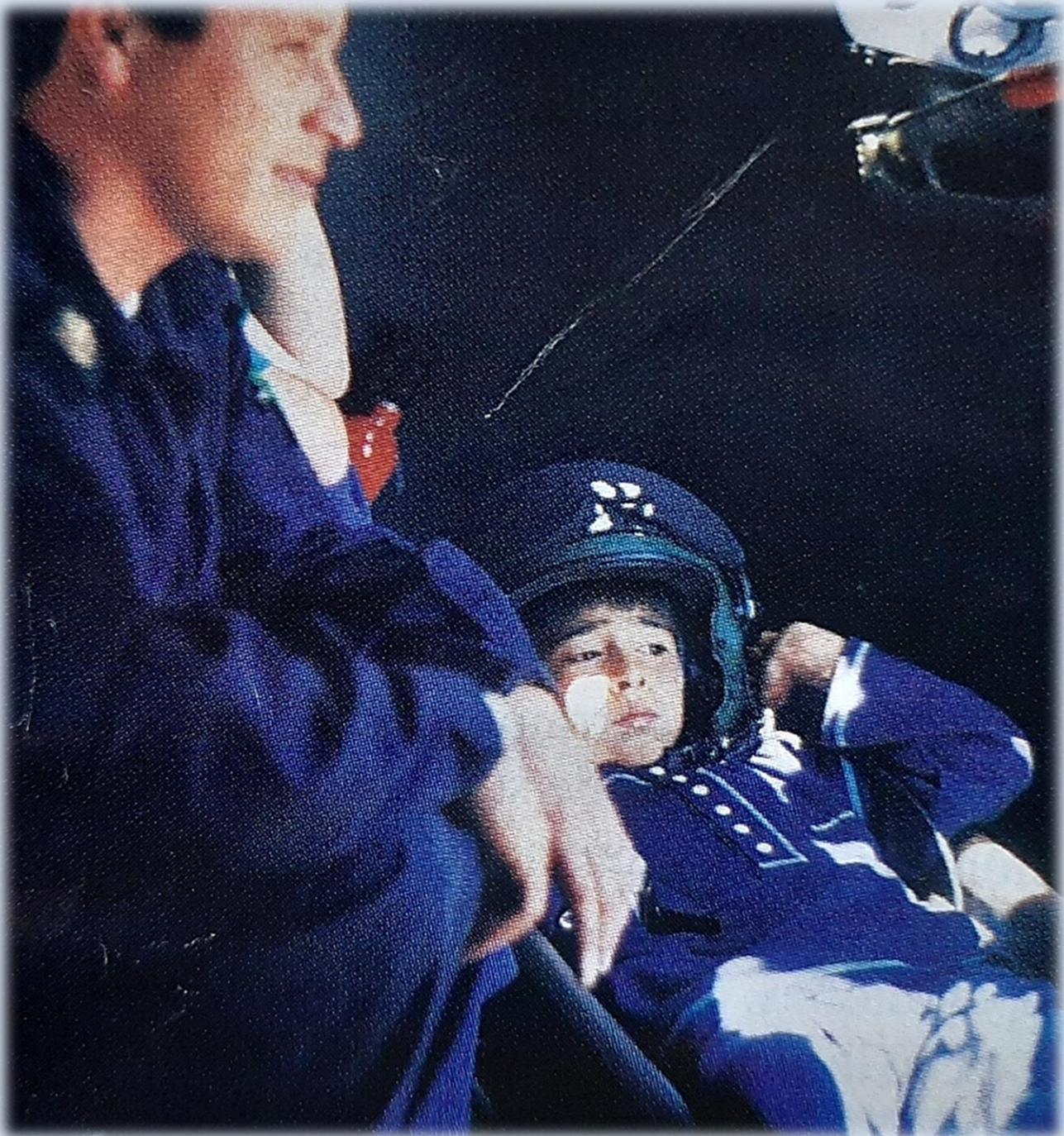
*En esta imagen se puede apreciar la cancha de fútbol en que se posó el helicóptero Cougar en la isla Alejandro Selkirk.
Créditos de la imagen a ALGALAB.*

Además, había dos niños con síntomas de hepatitis, identificados como Pablo López Recabarren, de 12 años, e Hilda Camacho de Rodt, de 10 años. Ambos fueron llevados al hospital de Robinson Crusoe.



El mecánico de la aeronave ayudando a descender a Hilda, una de los dos niños con hepatitis, los que fueron trasladados desde Alejandro Selkirk al hospital de Robinson Crusoe.

En esta isla, nuevamente se abasteció de combustible a la aeronave, para despegar aproximadamente a las 15.30 horas y posarse dos horas después en la fragata “Zenteno” y rellenar de combustible.



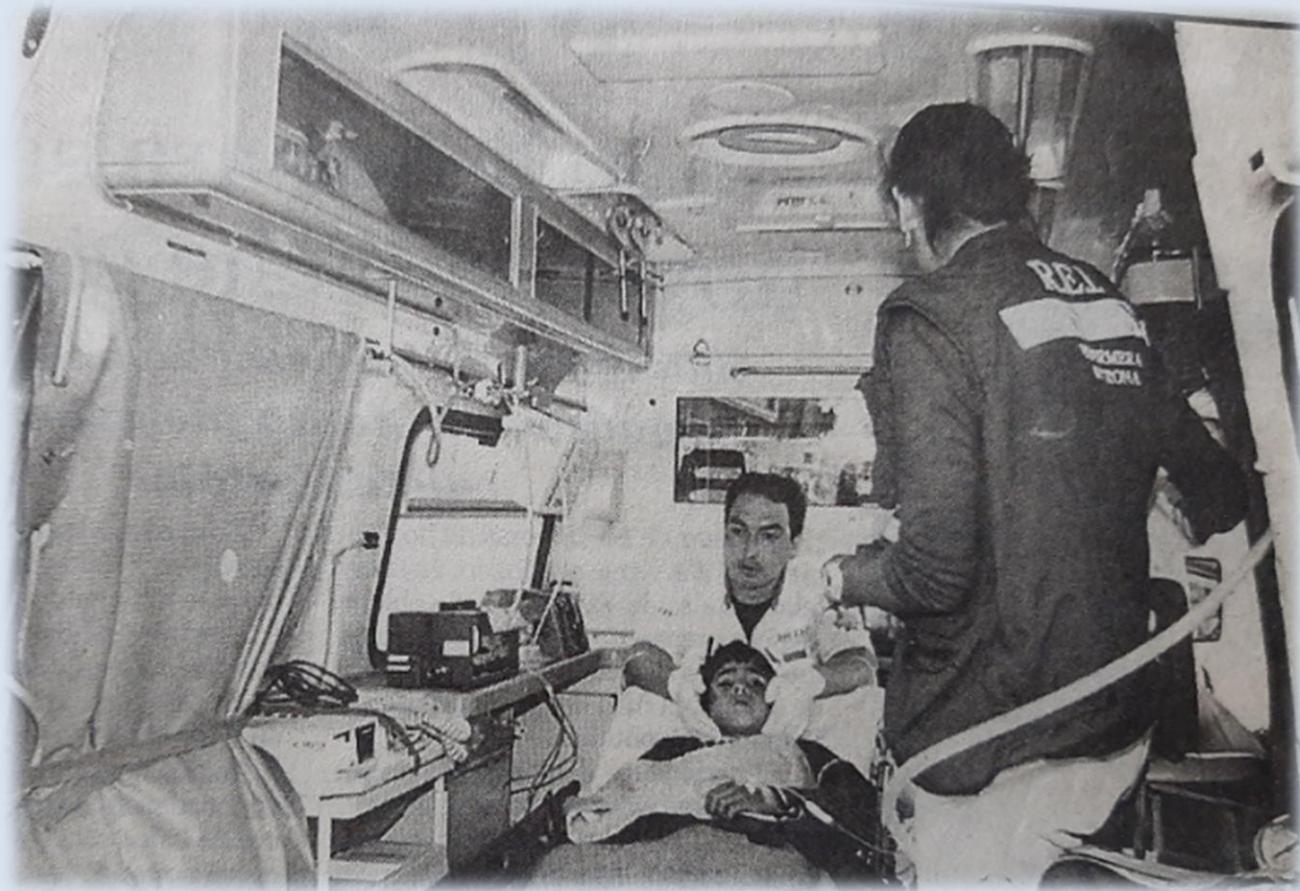
El pequeño Fernando en el interior del helicóptero en espera de emprender el vuelo desde la isla Alejandro Selkirk al continente.

A las 18.00 horas se despegó nuevamente para posarse a las 19.30 horas a bordo del Destructor Líder Portahelicópteros DLH "Cochrane", que se encontraba en el molo de abrigo del puerto de Valparaíso.



Recorte de la prensa local cubriendo las labores desplegadas por el Personal del Servicio de Salud de Valparaíso, cuando recibieron a Fernando para su posterior traslado en ambulancia al hospital Carlos Van Buren.

Allí el pequeño Fernando era esperado por una unidad de la Red de Emergencia Integral (REI) del Servicio de Salud que lo trasladó al Hospital "Carlos Van Buren", donde fue intervenido quirúrgicamente ese mismo día. Fernando, una vez recuperado de su operación, retornó junto a su madre a su querida isla.



El niño Fernando, ya en la ambulancia que lo llevó desde el destructor "Cochrane" al hospital Van Buren, para su intervención quirúrgica.

Testimonios:

"Ha pasado mucho tiempo desde aquella vez, cuando mi pequeño Fernando necesitaba atención médica inmediata desde un lugar tan remoto como la isla Alejandro Selkirk, tiempos de difíciles comunicaciones, condiciones de mar adversas que dificultaban la navegación para socorrerlo".

"El diagnóstico de apendicitis nos llevaba al pánico y mucha angustia, todo era imposible a medida que avanzaban las horas".

Nos enteramos que iría un helicóptero en su rescate, ya me quedé más tranquila y emocionada porque sabíamos que él llegaría a tiempo para que lo sacaran de la isla y lo pudieran operar.

"Agradecida hasta el día de hoy por la rápida e increíble operación que realizó la Armada de Chile, fue un milagro para mí. Hoy mi Fernando consagra su vida en la Institución que le tendió la mano hace ya 23 años, es un glorioso Cabo 1° Infantería de Marina".

Sara de Rodt Araya.

"...nos embarcamos en el helicóptero y comenzó la travesía, desperté en primera instancia en la cancha de fútbol de Robinson Crusoe, luego en una embarcación de la Armada, para finalizar en el

molo de abrigo. Ya exhausto, desperté después de la operación alrededor de las 10 de la noche en el hospital Van Buren”.

“...día a día agradecido siempre con mi Institución. Hoy, felizmente, formo parte de sus filas desde hace ya 10 años, y siempre dispuesto a ayudar a la ciudadanía como alguna vez lo hicieron conmigo”.

Cabo 1° Infante de Marina, Fernando Camacho de Rodt

Dotación que participó en la aeroevacuación:

Capitán de Navío Eugenio Arellano Palma

Comandante de Aeronave

Teniente 1° Juan Carlos Pons Jara

Piloto

Teniente 1° Jorge Palacios Morales

Coordinador Táctico

Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Carlos Saldivia Rojas

Capitán de Aeronave (mecánico)



Cabo 1° Infante de Marina, Fernando Camacho de Rodt, que el 15 de febrero de 1997 fuera aeroevacuado desde la isla Alejandro Selkirk a Valparaíso, en un helicóptero Cougar de la Armada de Chile

Reflexión final

Sin lugar a dudas, este evento marcó los sueños del joven Fernando, y reafirmado en los numerosos viajes que debía realizar desde su isla a Valparaíso y viceversa, por motivos de estudios, a bordo de buques de la Armada de Chile; tanto así que en el año 2009 y a la edad de 17 años se presentó en forma voluntaria para realizar su Servicio Militar en la Infantería de Marina.

El año 2011, postuló a la Escuela de Grumetes para cursar Infante de Marina, siendo contratado como tal en el año 2013. Desde esa fecha, hasta hoy, se ha desempeñado en diversas Unidades de la Infantería de Marina de la Armada de Chile.

Esta aeroevacuación médica que duró alrededor de 13 horas (de las cuales, 10 fueron de vuelo), sirvió de experiencia a muchas otras que se han efectuado posteriormente a ese territorio insular, siendo la primera que se realizaba con este tipo de medio de la Aviación Naval y de nuestra Marina Nacional.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas:

Historial del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1.

Revista "Vigía" N° 142, de abril de 1997.

Diario El Mercurio de Valparaíso, edición del 16 de febrero de 1997.

Testimonio del Contraalmirante (R) Alexander Tavra Checura

Testimonio del Cabo 1° Infante de Marina Fernando Camacho de Rodt

Testimonio de la Sra. Sara de Rodt Araya, madre de Fernando.



EL PRIMER PILOTO EGRESADO DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION EN MÉXICO

Teniente Piloto Aviador Samuel C. Rojas

Con la creación del “Arma de Aviación Militar” por parte del Presidente Venustiano Carranza el 5 de febrero de 1915 y a que se requería de personal adecuadamente capacitado para la operación y reparación del equipo de vuelo, el 15 de noviembre de 1915 se estableció en el Campo Aéreo de Balbuena, la “Escuela Nacional de Aviación”, siendo su primer director el Mayor P. A. Alberto Salinas Carranza y como instructores al Ing. Juan Guillermo Villasana y al italiano Francesco Santarini, inicialmente conto con 27 alumnos, al redactar y aprobar su primer reglamento recibe el nombre de “Escuela Militar de Aviación”. EL 22 de febrero de 1918, otorgaría el primer título de “Piloto Aviador” al Teniente Samuel C. Rojas Rasso.

Algunos momentos importantes durante los inicios de la escuela Militar de Aviación fueron: En septiembre de 1918, la Escuela Militar de Aviación participa por primera vez en el desfile Militar del 16 de septiembre de 1918 con equipo y personal en tierra y aire. En mayo de 1920, el personal, equipo y pilotos apoyaron y defendieron la salida del tren presidencial en que viajaba el Presidente Venustiano Carranza después de una de las batallas en la Ciudad de México durante la Revolución Mexicana. En febrero de 1922, las instalaciones de la Escuela cambian de sede, instalándose en la calle de Arcos de Belem, cercana al centro de la Ciudad y recibe el nuevo nombre de “Escuela Militar de Aeronáutica”. En 1925, regresa a los llanos Balbuena y recibe el nombre de “Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica”

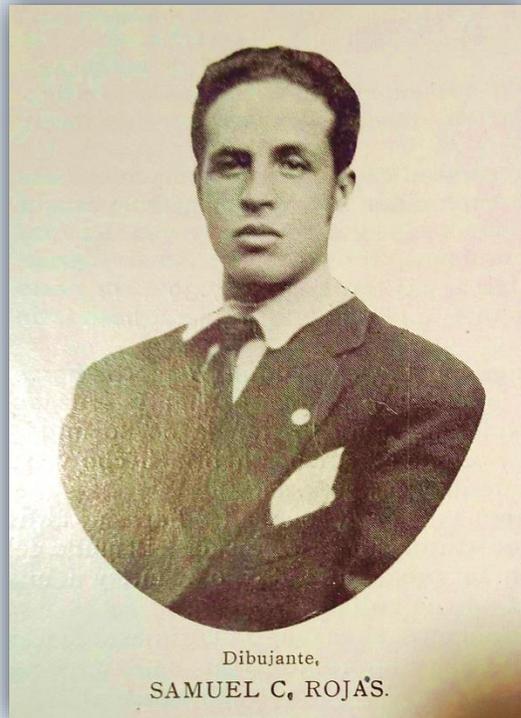
Samuel C. Rojas

Nació en la ciudad de Puebla el 23 de diciembre 1891, su padre tenía un taller de fotograbado por lo que Samuel C. Rojas adquirió una gran experiencia como dibujante, lo cual perfecciono recibiendo cursos relacionados al fotograbado en la Ciudad de México, a su regreso a Puebla, parecía que su futuro estaría en la continuación del Taller familiar de impresión, sin embargo cuando llego a Puebla la “Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista” a finales de 1914, cambio por completo sus aspiraciones volcándose al estudio de la aviación y el funcionamiento de las maquinas voladoras, por la persistencia e interés que mostraba ante los miembros de la Flotilla Aérea se ganó su confianza y decidieron darle la oportunidad de unirse a ellos, lo cual fue aceptado por su familia, aunque a su Padre no le entusiasmaba la idea de ver a su hijo como aprendiz en las “Máquinas Voladoras”.

Ingresó como aspirante a la “Flotilla Aérea Constitucionalista” el 28 de enero de 1915, participando inicialmente como observador en varias batallas que se desarrollaron en los estados de Campeche y Yucatán. Al formarse la Escuela Nacional de Aviación, se inscribió en ella el 15 de noviembre de 1915

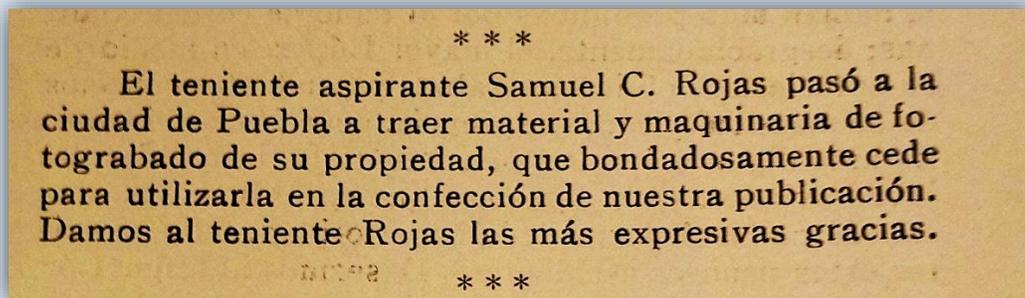
En enero de 1916, al iniciar la publicación de la Revista Tohtli, revista de la aviación militar mexicana, aparece en el directorio de la revista como “Dibujante Samuel C. Rojas” quien tenía experiencia como dibujante debido al trabajo de Fotograbador que realizaba junto con su padre antes de unirse a la aviación mexicana, su nombre aparece desde el primer número, editado en enero hasta el número 8,

publicado en agosto del mismo año, cuando fue cambiado el formato del directorio (llamado en esa época "Indicador") aunque los dibujos que aparecen en la revista no están firmados, la revista siguió utilizando los mismos encabezados que presumiblemente realizó Samuel C. Rojas.

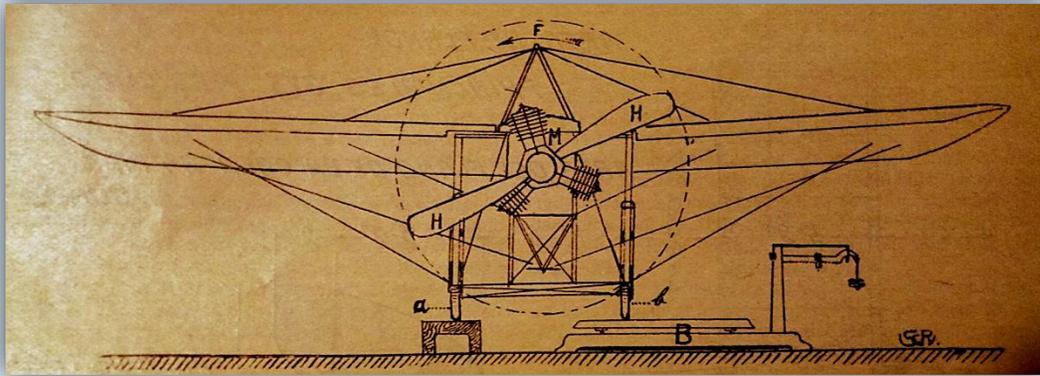


Revista Tohtli

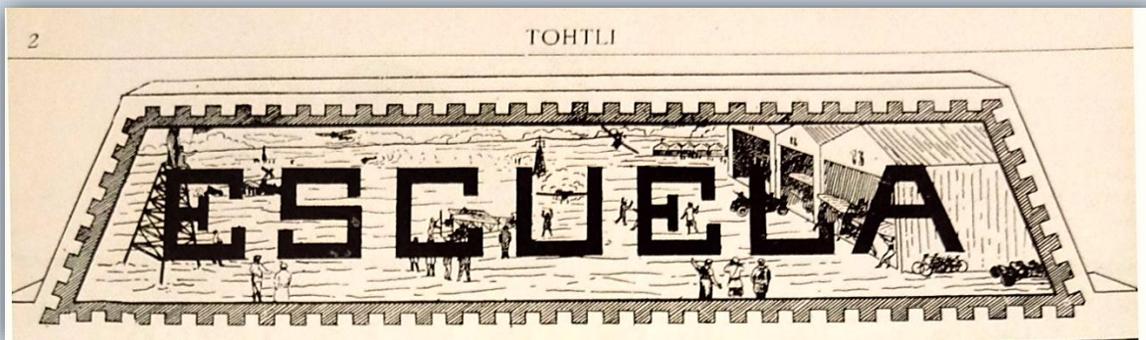
Entre abril y mayo de 1916, Samuel C. Rojas viaja a la Ciudad de Puebla para preparar el equipo y herramientas del taller de Fotograbado de su propiedad y donarlo a la Revista Tohtli conforme a una nota de agradecimiento de los editores de la misma revista, la cual se publicó en la edición de mayo de 1916.



Revista Tohtli de mayo 1916



Dibujos realizados por Samuel C. Rojas y utilizados para ilustrar un artículo sobre hélices en la Revista Tohtli y un encabezado.



Año de 1918

El 7 febrero de 1918, presento su examen de “Técnica” para obtener título de Piloto Aviador, el cual aprobó ante el Jefe de la Sección Técnica y el Director de la escuela, obteniendo un promedio de 96%. El segundo alumno en graduarse fue Horacio Ruiz Gaviño, el día 16 de febrero, quien realizo su examen, obteniendo un promedio de 93% para validar su título de piloto obtenido en los Estados Unidos anteriormente.

El 18 de febrero, Samuel C. Rojas realizo su examen práctico de vuelo con un avión de fabricación nacional, el cual consistió en realizar varias maniobras aéreas indicadas previamente por los instructores, incluyendo circuitos aéreos, virajes, ascensos, mantener altura y descender planeando con el motor apagado, etc.

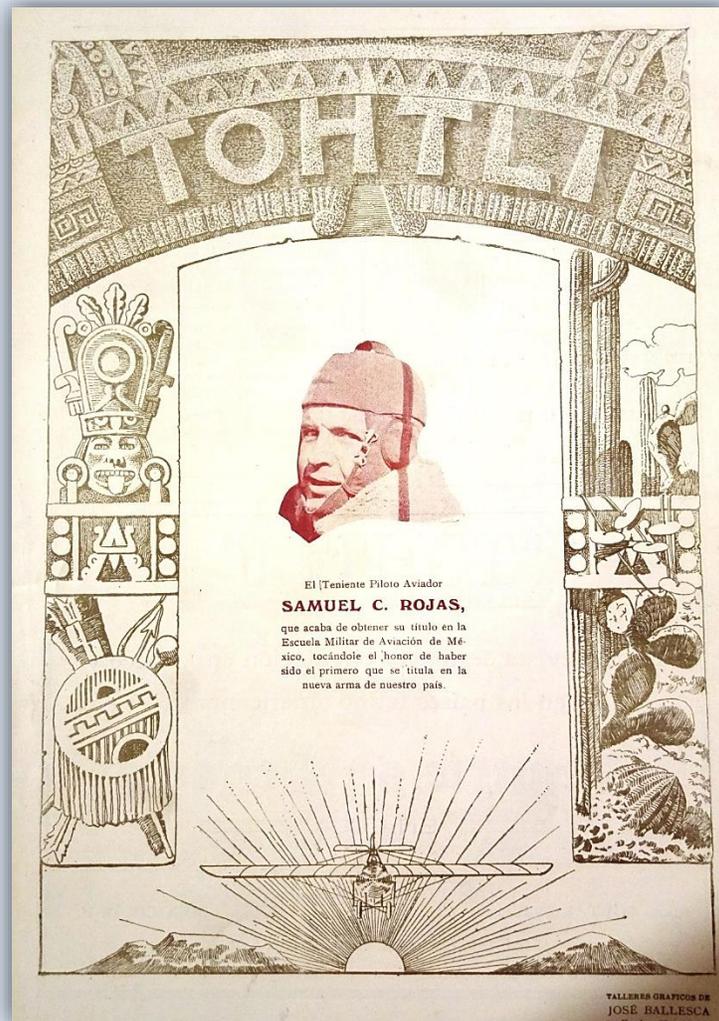
Obtuvo así, el primer título de “Piloto Aviador” que otorgo la Escuela Nacional de Aviación el 22 de febrero de 1918. El 26 de julio, realizó un “loop”, siendo el primer piloto en México en realizar dicha maniobra para lo cual se utilizó un avión modelo Serie “A”, fabricado en México el que contaba con una hélice Anáhuac y un motor modelo Aztatl, motivo por el cual posteriormente la Secretaría de Guerra y Marina le obsequio una Copa de Plata en reconocimiento a su maniobra.

El 19 de noviembre realiza un vuelo de 2.800 metros sobre la Ciudad de México, lo que adicionando la altura de la Ciudad de México equivale a un vuelo a 5.040 metros sobre el nivel del mar, estableciendo una nueva marca mundial de Altura.

El día 22 de febrero próximo pasado el cadete Samuel C. Rojas sustentó su examen de maniobras en el aire, de conformidad con el Reglamento de la Escuela Militar de Aviación, para obtener el título de Piloto Aviador, resultando aprobado por unanimidad de votos.

Toca al Sr. Rojas ser el primer piloto aviador que se titula en México y en vista del éxito que alcanzó, lo cual constituye un triunfo para el estimable compañero y para la Escuela Militar de Aviación de México, «Tohtli» lo felicita muy cordialmente y espera que él sea uno de los que contribuyan a dar gloria a la Aviación Mexicana,

Nota publicada en Tohtli de marzo de 1918.



Portada de la Revista Tohtli de marzo 1918

Concurso para los Pilotos y Estudiantes de Aviación Latino-Americanos.

Con fecha 22 de febrero próximo pasado, fué titulado en México el primer Piloto de la Escuela Militar de Aviación, al que indudablemente le seguirán los demás alumnos. Cada vez que se efectúe uno de estos exámenes, TOHTLI publicará las veinte preguntas sobre Técnica a que se haya sujetado el alumno, conforme lo exige el Reglamento interior de la Escuela Militar de Aviación en el cap. I, art. 9, frac. VII, inciso a.

El objeto de publicar estas preguntas es el de que cada uno de los pilotos o estudiantes de habla española a quienes lleguen, se sirva contestarlas por escrito a la Dirección de TOHTLI, en donde serán calificadas y devueltas después al interesado.

Requisitos que deberán adjuntarse a las respuestas:

- | | |
|-------------------|---|
| 1º—Nombre. | 6º—¿Es usted partidario o no de la unión latino-americana? |
| 2º—Nacionalidad. | 7º—Protestad de que al contestar usted estas preguntas lo hizo de acuerdo con los conocimientos que tiene adquiridos y sin recurrir a persona o texto alguno. |
| 3º—Edad. | |
| 4º—Titulado o no. | |
| 5º—Dirección. | |

Questionario a que se sujetó el Piloto Samuel C. Rojas.

- | | |
|---|---|
| 1.—¿Qué es el barómetro; para qué sirve y en qué está basado? | 12.—¿A qué le llama usted pareja de fuerzas? |
| 2.—¿Qué entiende usted por resistencia del aire y cómo se representa? | 13.—¿Cuál es el efecto de una pareja de fuerzas? |
| 3.—¿Qué es centro de presión en una ala y cuál es su posición? | 14.—¿Cuál es el objeto y cómo se llama el conjunto del motor y la hélice en los aeroplanos? |
| 4.—¿Qué entiende usted por coeficiente K? | 15.—Indique usted las precauciones que deben tomarse antes de emprender un vuelo. |
| 5.—¿Qué es resistencia ortogonal? | 16.—Indique usted la maniobra necesaria para hacer un viraje en Aeroplano. |
| 6.—¿Cómo se le llama al conjunto de las resistencias que ejerce el aire sobre las partes planas colocadas perpendicularmente a la marcha de un aeroplano? | 17.—¿A qué lado se dificulta más un viraje y por qué? |
| 7.—¿A qué le da usted el nombre de Aeroplano? | 18.—¿Qué entiende usted por descenso en volplané? |
| 8.—¿Cómo se utiliza la resistencia del aire en los Aeroplanos? | 19.—¿A qué le llama usted en un Aeroplano, velocidad relativa y velocidad propia? |
| 9.—¿Qué es un vector y para qué sirve? | 20.—¿Qué defecto puede ocasionar el vuelo del aparato con la cola baja o demasiado alta? |
| 10.—¿Cómo pueden ser los vectores según su colocación? | |
| 11.—¿Cuántos elementos se pueden encontrar en un vector y cuáles son? | |

NOTA:—Cada pregunta propiamente contestada tiene un valor de 5 puntos, aprobándose al interesado si obtiene 75 puntos como mínimo

Todo aquel que obtenga 95 o más puntos se hará acreedor a que TOHTLI publique su fotografía y el texto de sus respuestas.

A fin de que cada concursante reconozca sus errores, se le enviarán junto con su calificación las respuestas exactas.

Si estamos unidos por sangre, idioma, creencias, aspiraciones e ideales, amenazas y peligros, justo es que lo estemos por la ciencia.

Dirección:—Revista "Tohtli". Apartado postal 55 bis.—México, D. F.—Rep. Mexicana.

Preguntas del Examen de Samuel C. Rojas, publicadas por la Revista Tohtli en marzo de 1918.



Diploma otorgado a Samuel C. Rojas.

A continuación, una breve semblanza cronológica de otros importantes eventos realizados en la vida profesional de Samuel C. Rojas.

Año de 1919

El 21 de enero efectúa la maniobra llamada “La Caída de las Hojas”, siendo también el primer piloto mexicano en realizarla con éxito.

Año de 1920

En mayo de este año, participo en la protección del Tren Presidencial, en el que viajaba Venustiano Carranza, cuando este tuvo que salir apresuradamente de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz debido varios ataques en su contra. Durante la defensa del tren, cerca del poblado de Aljibes, Veracruz, Samuel C. Rojas fue derribado, herido y capturado por las fuerzas enemigas.

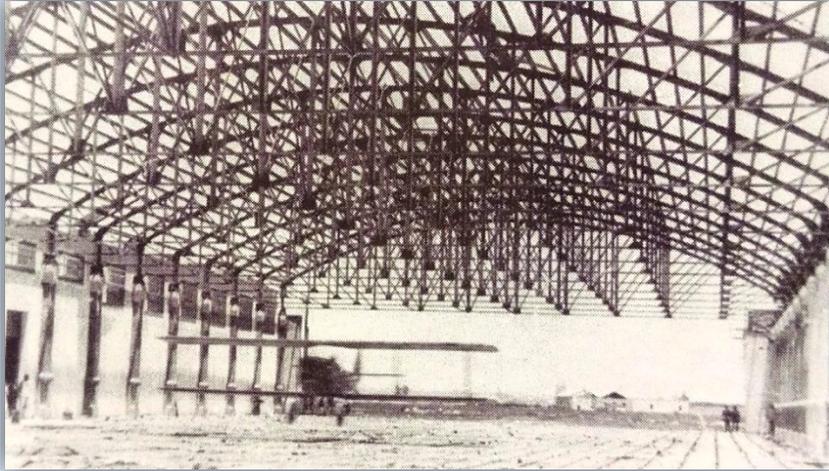


Un moderno puesto avanzado con teléfono sin hilos, comunicándose con el aeroplano explorador.

(Dibujo de nuestro compañero Samuel C. Rojas.)

Año de 1923

En junio realizo el cruce del hangar que construía la SCOP (Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas) en el Campo Aéreo de Balbuena el cual tenía unas dimensiones de 6.00 metros de alto, 15.00 de ancho y 65.00 de largo, lo cual realizo con un avión Brown Special al que llamaba “Nanette” y que fue reconstruido por el mismo con la ayuda de los técnicos de mantenimiento de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (Algunas fuentes mencionan que el avión era conocido como el “Canario 2” por los colores que con que fue pintado: amarillo y azul, fue el segundo modelo de avión de este tipo reconstruido después de un incendio en uno de los hangares.)



En ese mismo año, participa activamente en las batallas contra los rebeldes llamados “Delahuertistas” en varios estados de la República Mexicana.

Año de 1924

Ascendió a Teniente Coronel Piloto Aviador.
Jefe de la Flotilla Aérea.

Año de 1925

Instructor de la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica.

Año de 1926

Subjefe de Sección de Unidades Tácticas.
Jefe de la sección de Unidades Tácticas.

Año de 1927

Asciende a Coronel Piloto Aviador.

Año de 1928

Subjefe interino del Departamento de Aviación Civil.
Jefe del Parque Aeronáutico.
Agregado Militar de México en la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Año de 1930

Director de la Escuela Militar de Aplicación y Formación Aeronáutica.
Subjefe del Departamento de Aviación.

Año de 1931

Obtiene el título de General Brigadier Primero de Aviación.

Año de 1933

Utilizando un avión de fabricación nacional construido por Antonio Zea, el cual por su diseño era apodado como “El Zapato”, participo incansablemente en la búsqueda del avión español “Cuatro Vientos”.

Año de 1934

Miembro de la Comisión de Estudios Militares de la Secretaría de Guerra y Marina.

Año de 1935

Comandante del Segundo Regimiento Aéreo.

Año de 1936

Director del Heroico Colegio Militar.
Director General de Educación Militar.
Jefe del Departamento de Aeronáutica Militar.

Año de 1937

Recibió la asignación como Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, el cual conservó hasta el fin de su carrera, ostentando el grado de General de Brigada.

Año de 1939

Falleció el 8 agosto de 1939, derivado de complicaciones en una operación de Apendicitis, siendo sepultado en el Panteón Español de la Ciudad de México.

Fernando A. Morlet Becerril.

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

Fuentes Documentales

- ❖ **Breve Historia de la Aviación en México.**
Ing. José Villela Gómez. México 1975
- ❖ **Revista Tohtli**
Años 1916 / 1918 / 1922. México



50 AÑOS DE LOS “BOINAS AZULES”



La Fuerza Aérea de Chile cuenta desde hace nueve años con un *Grupo de Presentaciones*, donde se encuentran alojadas aquellas unidades cuyo principal rol es mantener un alto grado de interacción y relación con la comunidad, a través de la *Escuadrilla de Bandas*, *Escuadrilla de Vuelo sin Motor*, *Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones* y la *Escuadrilla de Paracaidismo “Boinas Azules”*.

Este año 2021, los Boinas Azules, se preparan para celebrar su Quincuagésimo Aniversario. Esta Escuadrilla que hoy tiene como misión, realizar exhibiciones de paracaidismo efectuando acrobacias al más alto nivel de destreza y profesionalismo con el propósito de despertar e incrementar en la ciudadanía la conciencia Aérea Nacional. Así mismo, dentro de sus integrantes, seleccionar un equipo que representará a la Institución en los campeonatos de esta disciplina tanto en el ámbito civil como el militar, eventualmente apoyando a unidades de Fuerzas Especiales en diversas técnicas de paracaidismo o en lo que se requiera.

Pero esto no siempre fue así, sus inicios no fueron fáciles, y su existencia se debe al tesón que pusieron en su puesta en marcha un puñado de Oficiales y Suboficiales que solo querían disfrutar su deporte y poder practicarlo en toda regla, para ello, y durante los últimos meses de 1970, se reunieron en la Base Aérea de El Bosque para fundar el entonces Club de Paracaidismo y de esta manera, poder practicar esta intensa disciplina.

Como todos los inicios de actividades que nacen bajo el alero de la pasión, su comienzo fue difícil pero no por eso menos profesional, la primera tarea fue reciclar antiguos paracaídas que eran utilizados por los pilotos en los aviones, y tras realizarles algunas modificaciones los volvieron aptos para el paracaidismo deportivo y salto libre. Inicialmente estas actividades eran realizadas fuera del horario laboral (guardias) y no representaban un gasto adicional a la institución, pero luego de meses de una férrea instrucción y en conocimiento del alto mando de la época, del profesionalismo con que este grupo enfrentaba esta tarea, es que la Institución decidió apoyarlos, intercediendo para ello con el Ejército de Chile, a fin de que los incluyera en el curso regular que impartía la Escuela de Paracaidismo y Fuerzas Especiales.

Tras meses de duro entrenamiento, llegó el ansiado día en que los Boinas Azules realizaron su primer salto el 27 de noviembre de 1970, desde un helicóptero Bell UH-1H sobre la base Aérea de Colina, la elección de este aparato se debe principalmente a la estabilidad de su vuelo y poder quedar en estacionario mientras se realizaba este primer salto que quedaría marcado como el inicio oficial de los que serían los *Boinas Azules*. Este primer curso se denominó "Alfil".



Integrantes del primer curso "Alfil". Gentileza de Claudio Cáceres G.

Para el mes de marzo de 1971, la entonces Agrupación de Paracaidistas, tomó el nombre de "Boinas Azules", básicamente por la *boina* que caracterizaba a muchos de los paracaidistas en todo el mundo, y el color *azul* que identifica plenamente a la Fuerza Aérea de Chile. Su primer líder fue el Teniente (DA) Leonardo Antonucci Salazar.

Para poder conocer mayores datos de estos primeros tiempos, entrevisté al Cabo 1° de la FACH (R) y ex Boina Azul Iván Cifuentes Ormazábal, oriundo de Rancagua, hoy radicado en Santa Clara, California.



El cabo Cifuentes perteneció al segundo curso “Broncos” ingresando al Club en febrero de 1973, entre sus instructores, recuerda al Teniente Antonucci, quien bajo su mando, inició un duro entrenamiento de tres meses, para realizar su primer salto el 26 de mayo de 1973 desde un avión C-47 del Grupo N°10 sobre la base Aérea de El Bosque, y como consta en su bitácora de saltos, ésta se realizó con línea estática desde 3.200 pies de altura con un viento calma de 2 nudos en tierra, utilizando para la ocasión un paracaídas 7TU de 28 pies de diámetro. Pero este solo, era el primero de una serie de saltos antes de ser considerado como un Boina Azul, ese mismo día realizó un segundo salto desde el mismo avión.

Continuó su entrenamiento y realizando saltos, dos más en junio, julio y agosto, llegando al octavo salto con el cual ya sería considerado un BA, esto ocurrió el cuatro de agosto de 1973 sobre la misma base y en condiciones muy similares, solo destaca en la bitácora que el viento en tierra era de 7 nudos. Posteriormente a éste, se produce el primer salto ya como un miembro reconocido del Club de Paracaidismo Boinas Azules, recordándolo en el día 21 de noviembre del mismo año sobre El Bosque, un salto libre desde 3.500 pies de altura y con 5 segundos de caída libre, saltando desde el Douglas C-47, número FACH 951. Este último representa la huella que deja tan importante momento para este paracaidista que cuarenta y siete años después, no olvidará el número del avión, ni el nombre de sus noveles instructores de la época, como lo fueron el teniente Leonardo Antonucci y los integrantes del primer curso, Suboficial Carlos Cabezas, Luis González (Puccini), Jesús Novak, entre otros. Son muchas las anécdotas de aquellos tiempos que recuerda Iván, como el que se llevaban el equipo y los paracaídas a la casa para revisarlos y doblarlos, luego para irse a la base en aquel tiempo tomaba bus de locomoción pública causando más de una mirada extrañada.



Cabo 2° Boina Azul Iván Cifuentes en 1976. Al fondo se divisa un C-47 de la FACH.

Luego está su “actuación” casi permanente de “viejo pascuero” para diciembre, donde los aterrizajes no siempre fueron tan felices ya que en una ocasión actuando como tal para una fiesta en el grupo N°10, a penas tocó tierra se le echaron encima todos los niños para quitarle los dulces quedando muy desarmada la barba, cojines de panza y sin dulces, mientras que se suponía era él quien los repartiría.

En otra oportunidad en igual función el viento imprevisto, lo desvió a la población José María Caro, cayendo sobre un parrón, lo que no impidió ser virtualmente “asaltado” por una multitud de alegres niños quienes muy asombrados, sólo atinaron a pedirle los dulces. Siendo más tarde, recogido por un jeep de la guardia que llegó en su auxilio, retornó al Grupo N°10, sin barba y lo que era más importante, sin la bolsa de golosinas. Afortunadamente en la Unidad tenían un plan B, y otro “viejo pascuero terrestre” de reserva, había ya repartido dulces y regalos a los niños.

Así este grupo de paracaidistas se hizo muy conocido y siempre eran requeridos para distintas celebraciones, como la del 18 de septiembre de 1975, en que llegaron por primera vez a saltar en Olmué, durante las fiestas patrias y celebraciones del Club de Planeadores de aquella localidad. Otra de tantas e importantes participaciones, en aquellos años de inicio fue el 4° Campeonato Nacional de Paracaidismo Deportivo en San Felipe en diciembre de 1977. Estos recuerdos de Iván, son en realidad un pequeño homenaje a todos aquellos hombres que dieron inicio a una de las destacadas escuadrillas de presentación que posee la Fuerza Aérea de Chile.

Además de su constante trabajo de difusión, esta unidad apoya el desarrollo y perfeccionamiento de las técnicas de salto libre a las unidades de Fuerzas Especiales de la Institución, como también la investigación y desarrollo científico en materias de fisiología de vuelo, al apoyar las actividades realizadas por el Centro de Medicina Aeroespacial (CMAE) en dicho campo.



Un hito a nivel mundial para esta escuadrilla, será el realizado en 1980 con motivo del Cincuentenario de la Fuerza Aérea de Chile, pues en la oportunidad realizaron su primer salto en paracaídas sobre el continente antártico, el día 22 de marzo desde un avión Lockheed C-130H Hércules.

Es en el año 1987, cuando tras la reactivación del Grupo N°11 en la Base Los Cerrillos, este club pasó a denominarse Escuadrilla de Paracaidismo "Boinas Azules", Unidad que reúne a los aviadores paracaidistas libres, que representan desde entonces a la Institución, creando conciencia aérea nacional a través del desarrollo de la actividad del Paracaidismo.



Desde su creación, este equipo ha realizado miles de saltos en Chile y el extranjero, obteniendo diversos títulos en campeonatos nacionales e internacionales. El año 1997, logran el título de campeones latinoamericanos de Precisión de Aterrizaje, en el campeonato realizado de esta disciplina en Girardot, Colombia.

Desde enero de 2006, la Escuadrilla de Paracaidismo "Boinas Azules", es asignada a la Escuela de Especialidades Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas, alma mater de los Suboficiales de la Institución, en este ámbito la Unidad desempeña funciones de docencia a los futuros aviadores y promueve el ingreso a la Fuerza Aérea de Chile.

Los "Boinas Azules" están entrenados en técnicas de Paracaidismo Militar Básico, Empaque, Mantenimiento y Abastecimiento Aéreo (EMABA) y técnicas de paracaidismo TÁNDEM que les permite transportar pasajeros, luego de un proceso de



postulación completarán un programa de entrenamiento de 5 semanas, en el que aprenden las técnicas básicas de paracaidismo libre.

Luego serán entrenados y capacitados en diversas técnicas de paracaidismo que le permiten, entre otras misiones, realizar demostraciones de la especialidad al más alto nivel de destreza, realizando innumerables maniobras de acrobacia individual como en grupo, todo esto en pro del incremento de la conciencia aérea nacional por medio de las capacidades profesionales del personal Institucional.



Erwin Cubillos Salazar

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Apuntes del Teniente (DA) Leonardo Antonucci Salazar

Revista Fuerza Aérea N° 151

Revista Fuerza Aérea N° 160

Revista Fuerza Aérea N° 208

Apuntes del Cabo 1° ex Boina Azul Iván Cifuentes Ormazábal

Página oficial de la Fuerza Aérea de Chile <https://www.fach.mil.cl/>

Facebook de los Boinas Azules <https://www.facebook.com/groups/132957877230>

Especiales agradecimientos a los señores Claudio Cáceres Godoy e Iván Cifuentes Ormazábal



VII. AVIONES CON HISTORIA



*Ilustración del CC-CER operando para Aeroaysen en los años ochenta.
Dibujo: Sr. Patrick Olave- Aviagraphics.com. Australia.*

LOCKHEED-AZCÁRATE LASA-60 UN MEXICANO EN CHILE.

Este avión, nació de la mente del famoso diseñador de aeronaves norteamericano Albert Mooney¹⁴, quien trabajaba para la Lockheed Aircraft Corporation.

Se trató de un avión utilitario, monomotor de ala alta, dotado de un robusto tren de aterrizaje tipo triciclo, apto para operaciones en pistas poco preparadas y cortas (STOL). Asimismo, un básico pero eficiente sistema de flaps, y una compuerta lateral, para el acceso de carga voluminosa.

Lockheed fabricó dos aviones prototipos modelo L-402, y los certificó ante la FAA. El primero de ellos, voló el 15 de septiembre del año 1959, y fue el avión demostrador que se presentó en México y Argentina.

El segundo prototipo LA-60, realizó su primer vuelo meses después, y fue llevado a México como avión de muestra, para la construcción de los futuros prototipos en México.

¹⁴ Albert W. Mooney (12 de abril de 1906 - 7 de mayo de 1986) fue un diseñador de aviones estadounidense autodidacta y un emprendedor de la aviación. "Al", junto con su hermano Arthur, fueron responsables de la fundación de Mooney Aircraft Company en 1929. Su primer diseño de producción fue el Mooney M-18 Mite, que inicialmente voló en 1947.



Uno de los prototipos del LASA-60 en vuelo. Fotografía: LASA

Lockheed Aircraft Corporation, decidió no fabricar el avión en Estados Unidos, al ver que no sería rentable su comercialización. Procedió a asociarse con el General Juan Francisco Azcárate Pino y al General Abelardo L. Rodríguez, dando origen en 1958, a la empresa Lockheed Azcarate S.A. (LASA), y cuyas instalaciones se ubicaron en San Luis, Potosí, México.

De la mano de los ingenieros, señores Alejandro Betancourt, Cesar Trujillo y Manuel Ávila, se dio curso a la fabricación del modelo en tierras aztecas.

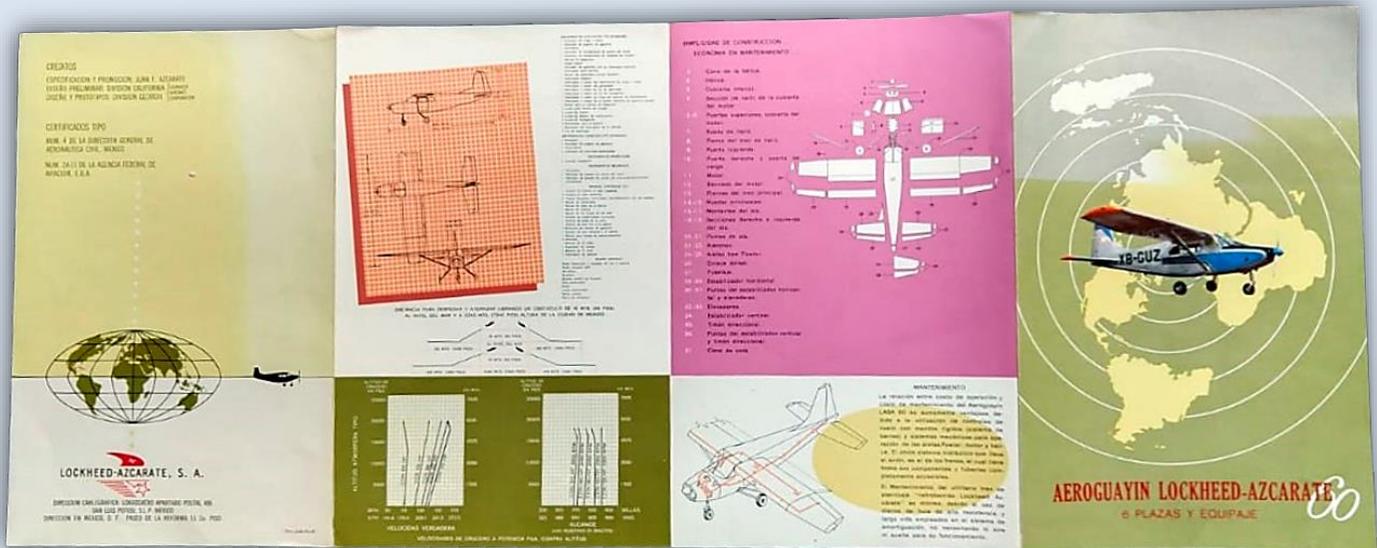
El día 5 de octubre del año 1960, el primer prototipo, designado Lockheed Azcárate modelo 60 (LASA-60) realizaba su primer vuelo, asignándole la Dirección General de Aeronáutica Civil, la matrícula XB-LAG.



*El Presidente de México, señor Adolfo López Mateos, durante el primer vuelo del LASA-60 en San Luis de Potosí.
Fotografía Sr. Manuel Reyna Garza, Miembro Correspondiente del IAHACH en México.*

En marzo del año siguiente, 1961, fue inaugurada oficialmente la fábrica, y en el mes de junio comenzó la producción en serie del avión LASA-60.

El LASA-60 fue bautizado como “Aeroguayin” y se lanzó una campaña publicitaria general, a fin de promover las bondades del nuevo avión en México. Esta campaña no tuvo buen efecto, ya que en el ambiente aeronáutico uno de los puntos de detención, era la escasa potencia de su planta motriz, como para poder operar en la extensa y variada geografía de México.



Folleto de publicidad del Aeroguyin Lockheed Azcarate. Colección Sr. Alberto Fernández Donoso.

A solo un año de su fabricación, la falta de interés en el mercado mexicano e internacional, produjo el cierre de la producción del LASA-60 el 15 de abril del año 1962.

En la fábrica Lockheed Azcarate se alcanzaron a comercializar veinte y seis aeronaves, algunos de estos fueron vendidos a particulares de Estados Unidos y otros exportados.

Otros dieciocho aviones quedaron en la línea de montaje de la factoría, en San Luis, Potosí. El Banco Nacional Financiera, procedió al embargo de los bienes de la fábrica Lockheed Azcarate S.A., intentando vender los dieciocho aviones restantes. Ante la falta de interés, ese mismo año 1962, fueron cedidos a la Fuerza Aérea de México, los que fueron matriculados FAM 1001 a 1018.

Felizmente y para regocijo de los amantes de la aeronáutica, se han conservado hasta la fecha, cuatro ejemplares del avión LASA-60

- ❖ LASA-60 matrícula 1018, Museo Militar de Aviación de la FAM, Base Aérea Santa Lucia, Estado de México.
- ❖ LASA-60 matrícula 1001, Colegio del Aire de la FAM, Zapopan, Estado de Jalisco.
- ❖ LASA-60 matrícula desconocida, Parque Centenario. Mérida, Estado de Yucatán.
- ❖ LASA-60 matrícula BRL-1034, Planetario “Servando Díaz Galindo”, Guadalajara, Estado de Jalisco. Actualmente se desconoce el paradero de este avión. No fue documentado su destino, cuando se demolió el recinto cultural.



Ejemplar del LASA-60 FAM, conservado en el Museo Militar de Aviación. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Posterior al cierre de la fábrica en México y también en Argentina, donde se habían ensamblado doce aeronaves por la empresa Lockheed Kaiser, en Córdoba Argentina, Lockheed Aircraft Corporation, vendió la patente de producción a la empresa aeronáutica italiana Aermacchi.

La nueva producción de Aermacchi, se denominó “Santa María” y contempló las siguientes variantes:

- ❖ AL-60B-1 Cuatro ejemplares.
- ❖ AL-60B-2 Ochenta y una unidades.
- ❖ AL-60C-5 Denominado “Conestoga” versión destinada para la Fuerza Aérea de la República de África Central.
- ❖ AL-60F-5 llamado “Trojan” diez aeronaves para la Fuerza Aérea de Rhodesia.

Finalmente, la versión AL-60C fue construida bajo licencia, con la designación Atlas C4M “Kudu” por la empresa Atlas Aircraft Corporation de Sudáfrica, quien fabricó para la Fuerza Aérea de ese país, más de cuarenta unidades, las que sirvieron entre los años 1974 y 1991. En la actualidad, algunos ejemplares son utilizados en forma civil para realizar principalmente vuelos privados y facilitar saltos en paracaídas.

Ocho países tuvieron en sus flotas este avión en sus diferentes versiones: Estados Unidos, México, Chile, Argentina, República Central de África, Mauritania, Rhodesia y Sudáfrica.

Lockheed Azcarate LASA-60 en Chile:

El único avión de este tipo, realizó operaciones en nuestro país por casi cuarenta años.

Fabricado en México por la Lockheed Azcarate en el año 1961, recibió la matrícula de ese país XB-LAG (c/n° 1002), o sea, fue el segundo ejemplar de producción. Traído a Chile en vuelo desde México, por el representante de Lockheed Azcarate en Chile, Sr. Raymond Grasty C. a Chile, voló unos 9.250 kilómetros. Fue bautizado con la denominación de "El Chileno" en México.



Recorte del diario El Mercurio de Santiago con la llegada del avión. Créditos en la imagen.

Fue inscrito en el Registro Nacional Aeronáutico de la D.G.A.C el 7 de julio de 1961, recibiendo la matrícula nacional CC- PBY a nombre de doña Marta Cousiño Salas, quien lo transfiere a don Rodrigo Quintana Salazar, el 13 de abril del año 1962.

Dos años después, el 13 de abril del año 1964, el señor Quintana, vende la aeronave a su primera dueña, la señora Cousiño. El 9 de abril del año 1968, el avión es vendido a don Rubén Rubio Guarderas, e inscrito en el RNA con matrícula CC-CER.

El día 16 de julio de 1969, el avión Lockheed Azcarate Lasa 60, CC-CER, sufre un incidente. Al aterrizar en cancha Bacarreza, ubicada en Llanada Grande, Cochamó, a los mandos del piloto comercial señor Dante Castro González, durante el carreteo la rueda delantera entra en un bache que daño la punta de la hélice. El piloto corto la otra punta para dejarlas parejas, y procedió a despegar y regresar a su

base de operaciones en Coyhaique. El avión figura a nombre de Mario Rubio Guarderas. Sumario 32/69.

El 01 de diciembre de 1970, el avión sufre otro accidente. Al momento del despegue en el aeródromo de Coyhaique, sufre falla de potencia en el motor que obliga a aterrizar de emergencia, resultando con daños en el tren de aterrizaje, ala derecha, hélice y timón de profundidad izquierdo. El piloto señor Hugo del Valle Gross, resulta sin lesiones. Informe sumario 52/70.



Imagen del accidente en Coyhaique. Fotografías: Archivo histórico MNAE



Otra imagen del accidente en Coyhaique. Archivo histórico MNAE

El avión LASA-60 CC-CER, fue sometido a reparaciones después del accidente, por la gravedad de daños a la nariz le fueron modificadas varias partes en esa área.

Por ejemplo, la entrada de aire arriba de la nariz fue movida más hacia la hélice, y la entrada de aire en la izquierda de la nariz la reemplazaron por una rejilla de aire. También se realizaron modificaciones al tren de aterrizaje.

El 24 de marzo del año 1977, el avión es vendido a los señores Mario Somella, y a los hermanos Patricio y Ricardo de la Sotta, quedando registrada esta operación e inscrita en el RNA como CC-PEQ.



Un par de ilustraciones del artista Juan Carlos Velasco, con las dos libreas que tuvo el LASA-60 CC-PEQ.



Posteriormente el 15 de noviembre de 1987, es adquirido por don Carlos Mendoza Godoy, recibiendo la nueva matrícula, "CC-PEM".

En los años noventa, realizando labores de transporte de carga (periódicos) entre los aeródromos de Los Cerrillos en Santiago y Chamonate en Copiapó, sufre un accidente en las cercanías de la ciudad de Catapilco, ubicada en la Quinta Región, quedando totalmente fuera de vuelo, al resultar dañado el cigüeñal, hélice y tren de aterrizaje.

El avión se desarmó, y su fuselaje fue llevado a una base de helicópteros de Casablanca, donde se suponía iba a ser reparado. Pasaron los años y obviamente por razones económicas, esta reparación no fue realizada en su totalidad, quedando finalmente, el fuselaje abandonado.



Estado actual del avión LASA-60 en la localidad de El Tabito. Fotografías: Sr. José Brito.

Posteriormente, el señor Emilio Berrios, quien había trabajado en la mantención de este LASA-60, consiguió el dominio del fuselaje y lo trasladó en el año 2016 a su casa-habitación, en la Comuna de El Tabito, Litoral central. Tiempo después, logró recuperar las alas, que habían quedado abandonadas en Catapilco. Hoy también están junto al fuselaje, en espera de ser instaladas. Solo faltaría el motor y hélice para poder lucir su antigua estampa de avión único en Chile.



Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://en.wikipedia.org/wiki/Aermacchi_AL-60

Fuerza Aérea Mexicana, Investigación Histórica Avión Lockheed Azcarate LASA-60. Capitán FAM Manuel Reyna Garza, 11 julio 2013.

Modocharlie.com

Archivo Histórico MNAE

Colaboradores:

Sres. Erwin Cubillos Salazar, Manuel Reyna Garza, Juan Carlos Velasco García, Patrick Olave, Emilio Berrios, Tony Beales (Q.E.P.D.), Sergio Barriga Kreft, José Brito y Alberto Fernández Donoso



VIII. SABÍA USTED?

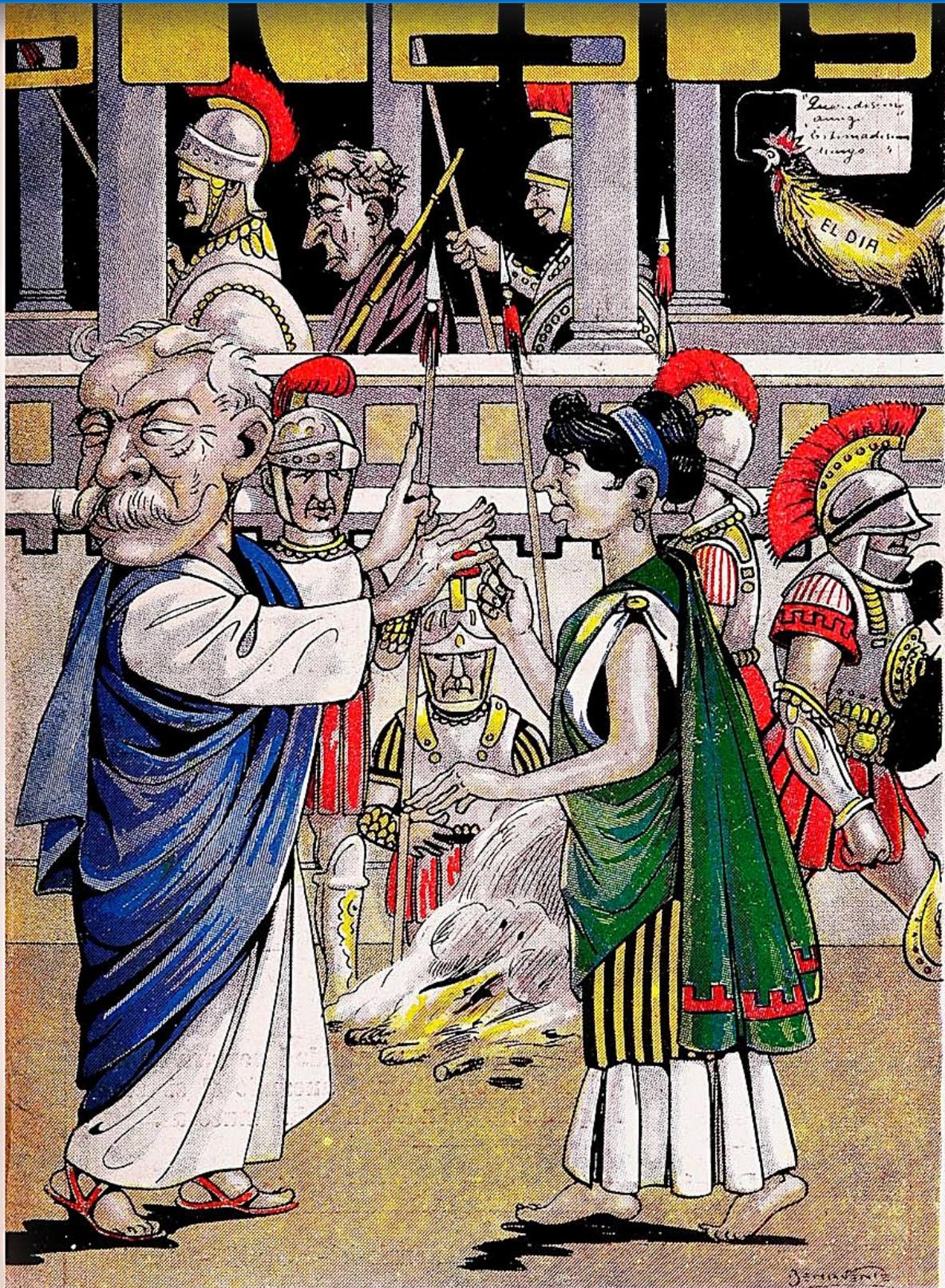


*Avión turborreactor Sud Aviation SE 210 Caravelle VI-R en la losa de Los Cerrillos.
(Santiago, 30 de marzo de 1964)*

Que el 6 de marzo de 1964, hace 55 años atrás, la Línea Aérea Nacional (LAN) recibió por parte de la Sud Aviation de Francia, el primero de los tres modernos turborreactores Caravelle VI-R que volarían en su flota, integrándose con ello la aviación comercial chilena, a la era de los aviones jet.

Veinticuatro días más tarde, el avión N°501 de matrícula CC-CCO que tripulaban los comandantes Jorge Jarpa y Mario Riedemann arribaba a Santiago el 30 de marzo, aterrizando en el aeropuerto de Los Cerrillos tras haber hecho escalas en Toulouse, Lisboa, Dakar, Recife, Rio de Janeiro y Buenos Aires.

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



LA HISTORIA SE REPITE

"72. Y el gallo cantó la segunda vez: y Pedro se acordó de las palabras que Jesús le había dicho: Antes que el gallo cante dos veces, me negarás tres veces. Y pensando en esto, lloraba." SAN MARCOS, capítulo 14, versículo 72.

Escuela Militar de Aviación.

En el aeródromo militar de Lo Espejo se han llevado a cabo, como se sabe, los ensayos oficiales de algunos de los aeroplanos adquiridos por nuestro Gobierno para la Escuela de Aviación.

El acto revistió especial importancia, por cuanto fué presidido por el Ministro de la Guerra, D. Jorge Matte Gormaz, y el inspector de aeronáutica militar, general Pinto Concha.

Asistieron también varios jefes y oficiales del ejército, y soldados y clases del Batallón de Ferrocarrileros.

Poco después de las ocho de la mañana, el capitán Avalos tomaba el volante de dirección del Blériot. El aparato estaba fuertemente sostenido por cinco soldados a ambos lados. A las 8.55 A. M., el piloto dió la señal de partida, y militarmente los soldados dejaron libre el monoplano, que tomando una gran velocidad, se despegaba suavemente del suelo, subiendo en pocos minutos a una altura de ciento cincuenta metros. El primer ensayo duró veintidós minutos, atravesando San Bernardo de norte a sur, y en dirección a Santiago, hasta la

Después de traer el aparato a su punto de partida y efectuar nuevamente los preparativos necesarios para la segunda prueba, el general Pinto Concha, con el objeto de precisar la altura

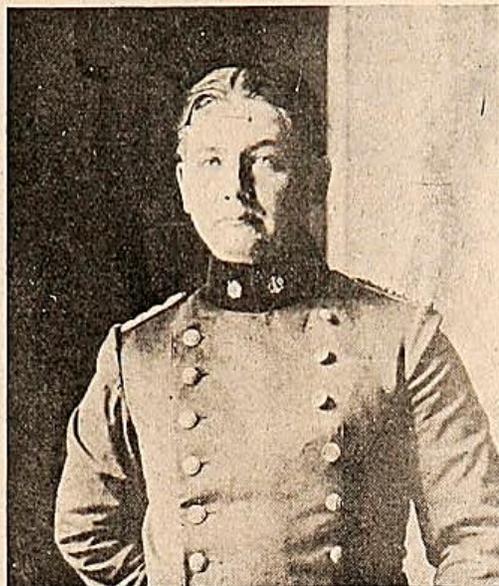
máxima en ese vuelo, ofreció al aviador un altímetro.

La partida se verificó esta vez a las 10.10 A. M., y después de tomar una altura de trescientos metros, más o menos, tomó la dirección hacia Santiago.

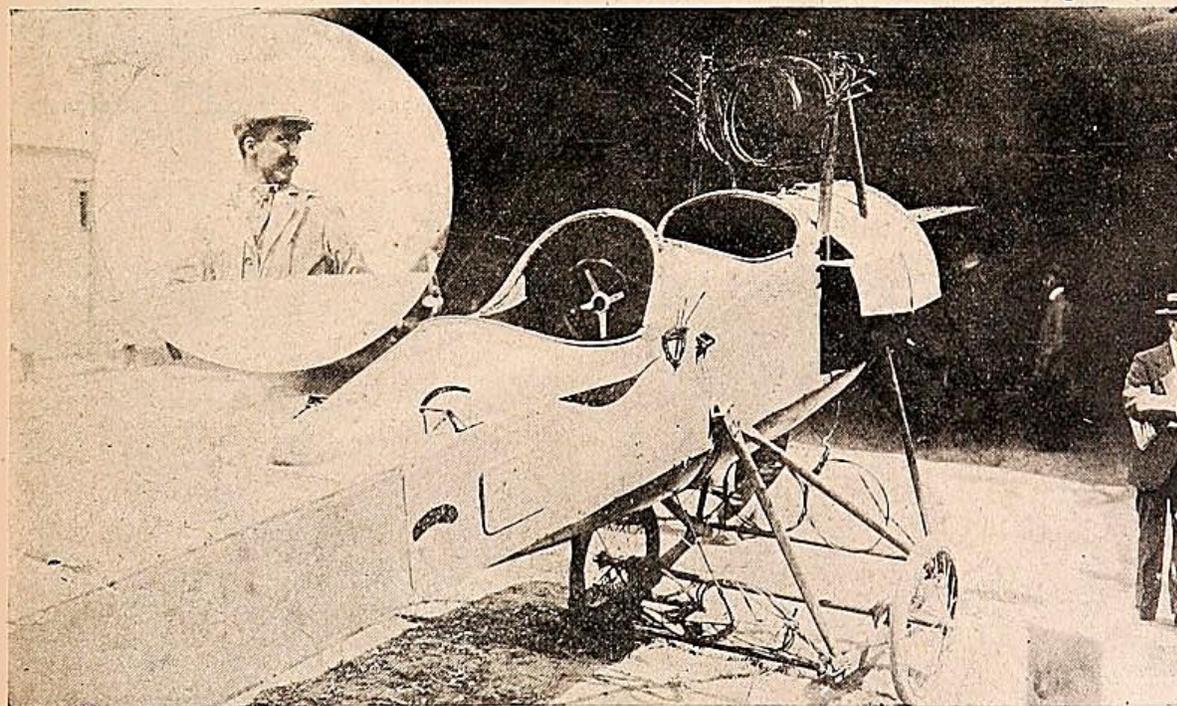
El clásico ruido del motor anunció luego a los habitantes de esa ciudad, la visita de un nuevo piloto. El público, entusiasmado aun con el soberbio espectáculo que nos ofreció el domingo Napoleón Rapini, corrió a tomar posiciones, a fin de observar el paso del «hombre-pájaro.»

En este vuelo el experto piloto chileno, capitán Avalos, llegó hasta el cerro San Cristóbal, a 750 metros de altura, empleando en sus diversos virajes,

por los alrededores de Santiago, cuarenta minutos, tiempo muy recomendable, y que confirmó el buen funcionamiento del motor.



Capitán de ejército, D. Manuel Avalos, piloto-aviador, director técnico de la Escuela Militar de Aviación, cuyas pruebas iniciales le han merecido grandes felicitaciones.



EL MONOPLANO «DUPERDISSIN» DE 70 H. P. QUE SE ESTÁ ARMANDO PARA LA ESCUELA. (EN EL CÍRCULO) EL MÉCANICO AVIADOR, SR. CABEZAS.

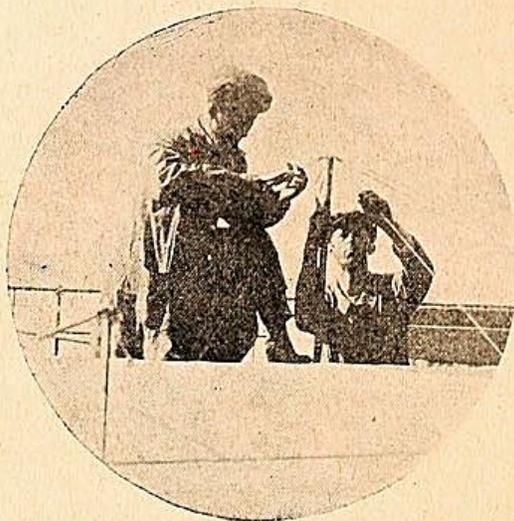
comuna de San Miguel. El aterrizaje, ejecutado con admirable precisión en un *vol plané*, mereció las felicitaciones del señor Ministro de la Guerra y el general Pinto Concha.

A su regreso al aeródromo, el capitán fué muy felicitado, como asimismo el mecánico, a cuyo cargo ha estado la armadura y montaje de los aeroplanos.

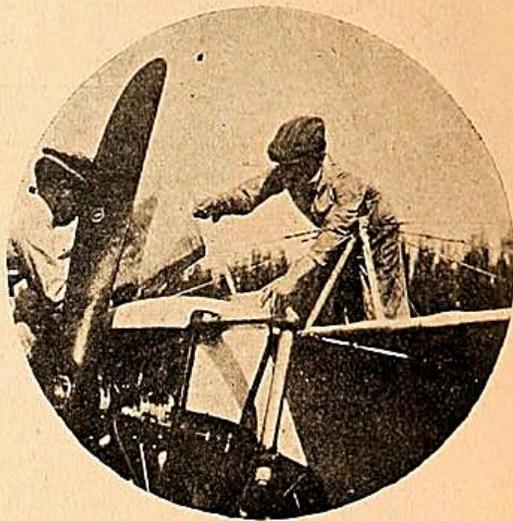
También se preparó para una prueba el biplano Voisin.

El piloto-mecánico Miguel Cabezas, encargado de ella, no pudo llevarla a efecto a causa de la

nado, que están echadas prácticamente en Chile las bases de la aviación militar, por cuya suerte tanto se preocupó el celo patriótico de los ciudadanos y de la prensa.



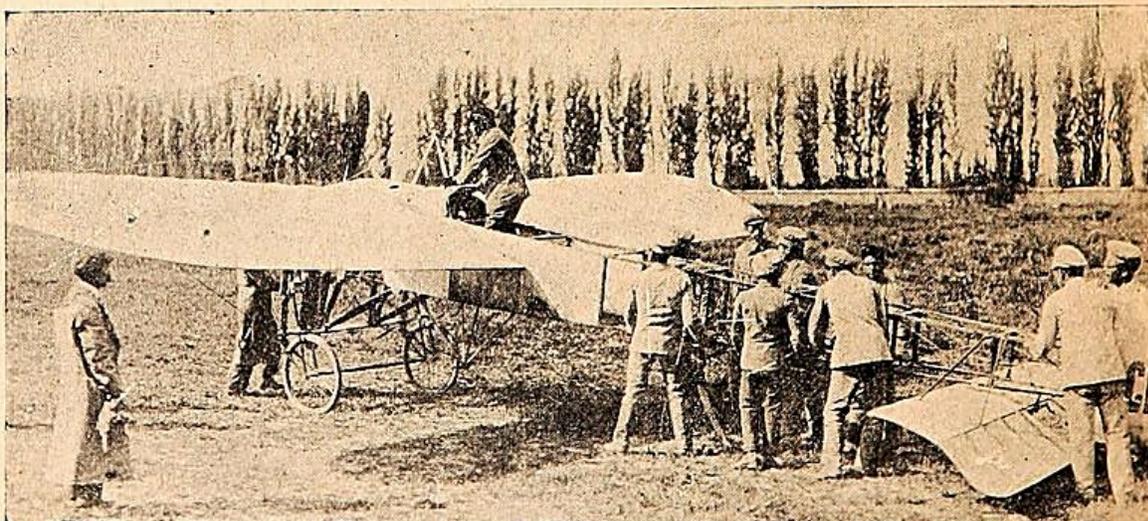
El mecánico aviador Sr. Cabezas, preparando el biplano Voisin.



El mecánico Sr. Ubcini, preparando el Blériot del Capitán Avalos.



EL MINISTRO DE GUERRA, ACOMPAÑADO DEL GENERAL PINTO CONCHA, DEL CAPITÁN AVALOS Y ASISTENTES A LA PRUEBA OFICIAL.



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

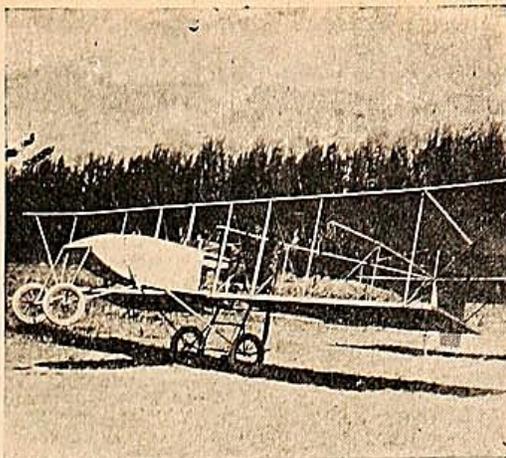
mala calibración y de no haberse preparado bien, por falta de tiempo, el servicio de bujías, algo deteriorado a causa del gran tiempo que el biplano ha permanecido encajonado.

Se puede decir, después de todo lo relacio-

El capitán de Ejército, Sr. Avalos, ha demostrado que supo aprovechar debidamente la misión que le encomendara el Supremo Gobierno y que se apropió todos los conocimientos necesarios no sólo a un piloto aviador sino tam-



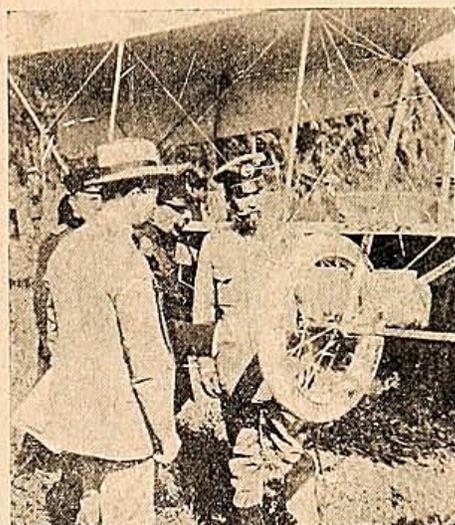
El general Pinto Concha, conversando con el Capitán Avalos.



El biplano Voisin de 80 H. P.



El ministro de Guerra, felicitando al Capitán Avalos después de la prueba oficial.



El General Pinto Concha inspecciona el general de Aeronáutica, detallando un neumático.



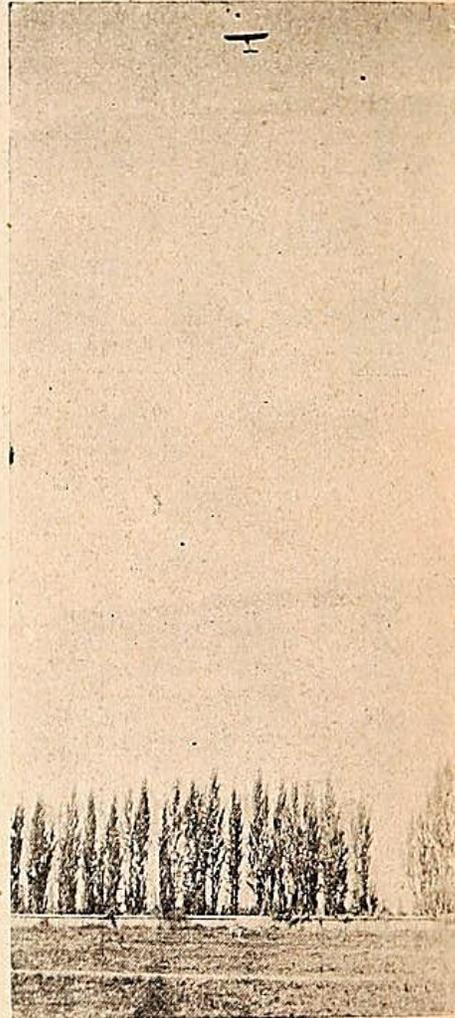
LOS SRES: RENATO ALFONSO, MINISTRO DE GUERRA, GENERAL PINTO CONCHA, INTENDENTE MILITAR BAEZA YÁVAR, MAYOR ARENAS Y MAYOR MALDONADO, DURANTE LA PRUEBA OFICIAL DE LOS APARATOS.

bién a un jefe de ejército que debe poner dichos conocimientos al servicio de la defensa militar de su país.

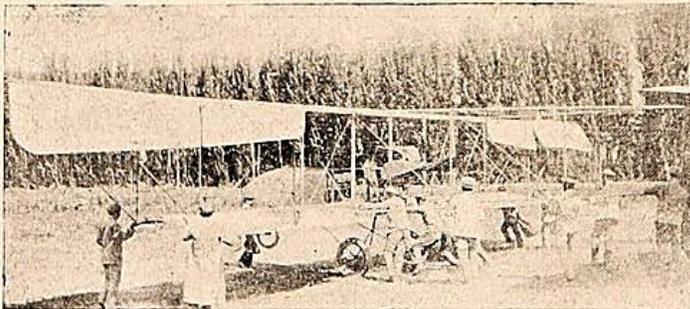
Ahora depende del entusiasmo de nuestros jóvenes militares el que la escuela adquiera el desenvolvimiento adecuado a las necesidades que viene a llenar, en una época en que no existe un país en que no esté definitivamente incorporada la aviación al servicio general de defensa.

Es de esperar que a la Armada le ha de tocar su turno también en esta evolución hacia el progreso, ya que todas las armadas extranjeras cuentan con hidroplanos, ensayados con todo

éxito y toda eficacia durante las maniobras navales.



EL CAPITÁN AVALOS, HACIENDO DOS ESPLÉNDIDOS VUELOS EN LA PRUEBA OFICIAL DE LOS APARATOS.



Durante la preparación del biplano Voisin.



El monoplano Blériot del Capitán Avalos, haciendo el «descollage.»



Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado Norberto:

Esperando te encuentres muy bien, confirmo recibo de la Revista Aerohistoria, y lo agradezco mucho. Es muy buena e interesante.

*Te saluda cordialmente,
Jacqueline Casasempere C.*

SRES INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICO AERONAUTICAS DE CHILE

*AL SR PRESIDENTE DON NORBERTO TRAUB GAINSBORG
PRESENTE*

ESTIMADO NORBERTO

ACUSAMOS RECIBO DE EL NÚMERO DE ENERO 2021 DE LA REVISTA AEROHISTORIA, ESTE EJEMPLAR ES REALMENTE MUY INTERESANTE Y UNA REVISTA MUY BUENA, ARTÍCULOS AMENOS, DE GRAN CONTENIDO HISTÓRICO Y MUY EDUCATIVA.

*TE FELICITAMOS JUNTO A TU EQUIPO Y DIRECTORIO
SALUDA ATTE.*

GABRIEL LIRA ROSAS

PRESIDENTE - MUSEO DE AUTOS ANTIGUOS DE CHILE

Distinguido Norberto Traub.

He trasladado los enlaces a su magnífica revista mensual a un generoso número de Académicos, principalmente a los que me consta que son verdaderos amantes de la aviación. Me piden que les haga llegar su más sincero agradecimiento por el ingente trabajo que están llevando a cabo en esta temática de la aviación y, por supuesto, en el mío propio.

Queda suyo muy atte.,

Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez

Presidente del Instituto de Estudios Históricos Bances y Valdés

Estimado presidente,

Junto con saludarlo afectuosamente, agradezco su gentileza de hacerme partícipe de la revista. Será un verdadero agrado volver a tener noticias y artículos aeronáuticos.

Atentamente

Carlos Gómez Silva

ESTIMADOS AMIGOS

AGRADEZCO EL ENVÍO DE UNA REVISTA QUE ES SIEMPRE UN LUJO POR SU EDICIÓN.

APROVECHO DE MANDARLES UN GRAN SALUDO A TODOS LOS SOCIOS Y AMIGOS DEL INSTITUTO Y ESPERANDO PODER REALIZAR EL VIAJE A SANTIAGO EN SEPTIEMBRE PRÓXIMO, DONDE VOY A LLEVARLES LIBROS DE LA EDICIÓN BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ PARA SU BIBLIOTECA.

ATENTAMENTE

JORGE RENZO

Muchas gracias por enviarme este nuevo ejemplar de la Revista Aerohistoria, que como siempre tiene excelentes artículos.

Saluda atentamente,

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

Acuso recibo y agradezco el envío de la revista "AEROHISTORIA".

La misma será reenviada a nuestros Asociados.

Atentamente,

Noelia.

Secretaria

Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

ESTIMADO SR. PRESIDENTE Y H. DIRECTORIO:

ACUSAMOS RECIBO DEL EJEMPLAR CORRESPONDIENTE AL MES DE ENERO 2021; EN SU ANIVERSARIO. SIEMPRE ESTAMOS SORPRENDIDOS, CON LAS BIENVENIDAS E INTERESANTES PUBLICACIONES Y SUS SELECTOS AÉREOS ARTÍCULOS CON VARIADOS E HISTÓRICOS TEMAS.

MUY ATENTOS Y FRATERNALES SALUDOS.

HUMBERTO H. LIMONGI S.

BRIGADIER DIRECTOR

CENTRO CABALLEROS DEL ORDEN DE CARABINEROS DE CHILE.

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Erwin Cubillos Salazar
Fernando Morlet Becerril

ISSN 0719-9635

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



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

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