ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

BOLETIN OFICIAL

8872

Destinacion de tropa

DENEGACION A UNA SOLICITUD

G. 2. N.° 798.—Santiago, 6. IV. 921.—Vistos estos antecedentes i lo informado por el Comando en Jefe de la 1 Division de Ejército,

Decreto:

No ha lugar por ahora al traslado que solicita el Sarjento 2.° Alfredo Bolívar, de la dotacion de tropa del R. I. 4 Rancagua i exalumno de la Escuela de Sub Oficiales.
Por órden del Presidente.—*C. Silva Cruz.*

Gratificacion de Alojamiento

AUTORIZACION A LA ADMINISTRACION DE CAJA DE LA ESCUELA DE SUB-OFICIALES

2. N.° 258. –Santiago, 31. I. 921.—Autorízase a la Administracion de Caja de la Escuela de Sub-Oficiales, para jirar contra la Tesorería Fiscal de San Bernardo, hasta por la cantidad de ($ 350) trescientos cincuenta pesos, a fin de que pague al Veterinario 1.° don Ricardo Candia, las gratificaciones de alojamiento de que se encuentra insoluto con anterioridad al año 1919.
Anótese a la Lei N.° 3,668, de 15 de Septiembre ppdo.
Por órden del Presidente.—*C. Silva Cruz.*

Medalla «Al Mérito»

CONCEDE A VARIAS PERSONAS

G. 3. N.° 759.—Santiago, 4. IV. 921.—Visto lo dispuesto en el Decreto Supremo G. 1 núm. 801 de 2. IV. 919 i de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Decreto:

Concédese la Medalla «Al Mérito» de Segunda Clase a la señorita Adrianne Bolland.
Estiéndasele a la nombrada el diploma correspondiente. — ALESSANDRI. — *C. Silva Cruz.*

Adrienne Bolland
Primera aviadora en cruzar la Cordillera de los Andes en avión.

ARTURO MERINO BENÍTEZ

EL AERÓSTATO "TENIENTE ORIGONE"

A 50 AÑOS DEL VUELO INAUGURAL OPERADO POR SABENA

LA FUERZA AÉREA BRASILEÑA CUMPLE OCHO DÉCADAS...

UN SPITFIRE EN CIELOS CHILENOS

Actividades de abril de 2021 - Nº4

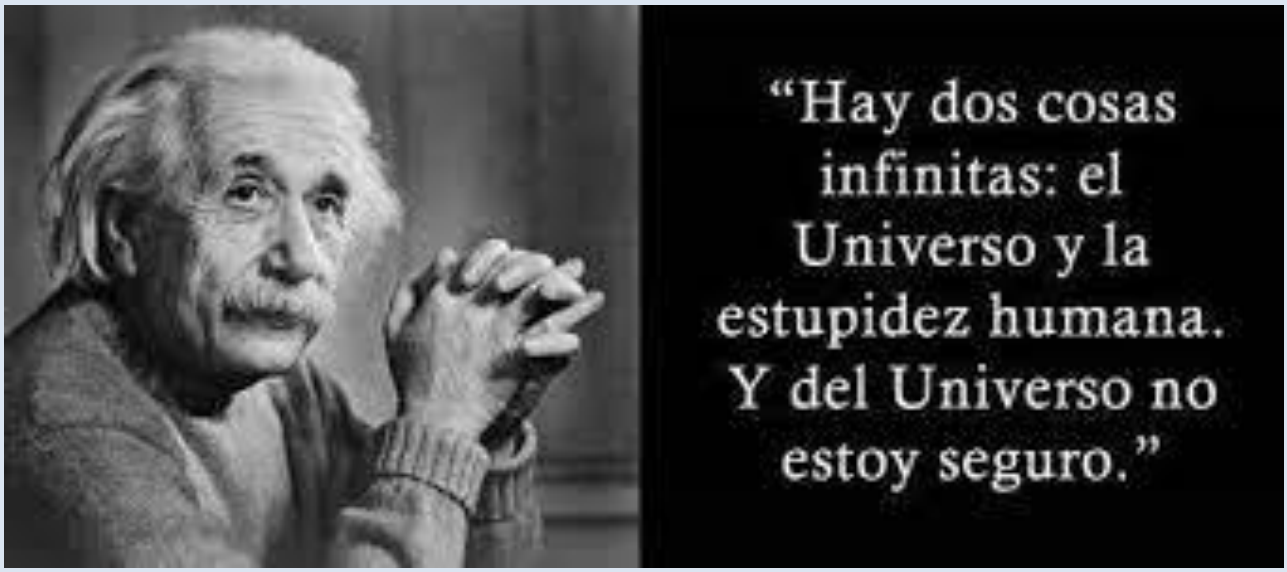
Arturo Merino Benítez

Arquitecto de la Institucionalidad Aérea Nacional

17 de mayo de 1888 - 2 de mayo de 1970

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial



En este mes de abril que terminó tuvimos la ocasión de recordar hechos históricos, otros heroicos, y algunos especialmente exitosos, en los que estuvieron presentes el valor y sacrificio, ideal común que anima en nuestra América y en el mundo a cada hombre y mujer del aire, sean ellos precursores o testimonios vivos del aporte diario con que se teje esa malla invisible en el cielo, y que lleva los beneficios de la aviación a las generaciones futuras, hasta el último confín de la Tierra y del Espacio.

Fue en este contexto, que al enterarnos del fallecimiento del astronauta Michel Collins, vuelve a nuestra mente, el recuerdo perenne de la conquista del hombre en la luna. Otro hito espacial de este pasado mes, fue el vuelo exitoso de un drone, esta vez sobre la superficie de Marte, ¡WOW!! Cómo avanza la vida, con qué extrema velocidad suceden los cambios que sin querer afectan e impactan nuestra forma de vivir. Imágenes, recuerdos y otros se mezclan con el pasado develando hechos e hitos de la aviación nacional, antes considerados igualmente relevantes como lo fueron el primer vuelo de ida y vuelta que realizara en 1919, el teniente chileno don Armando Cortínez sobre las más altas cumbres de la cordillera, uniendo por el aire, nuevamente a nuestro país con Argentina.

Luego, la fundación del Aero Club de Chile, entidad antecesora del Club Aéreo de Chile y también de la Federación Aérea de Chile; el lamentable accidente que le costó la vida al bravo aviador civil Luis

Alberto Acevedo, primera víctima nacional para la aviación chilena; o hechos donde nuevamente la tecnología impacta, como lo fueron la incorporación del helicóptero o el primer vuelo del otrora famoso "Vampiro", nuestro primer avión a reacción. Quizás para muchos, estas páginas de imágenes y valiosos contenidos serán un mudo testimonio de algo vivido, para otros, su importancia radicará en conocer de ciertos hechos a modo de documento que inmortaliza situaciones aeronáuticas que tuvieron repercusión nacional o internacional, como sea, el conocer, recordar y reconocer, serán siempre algo importante para la vida, formación y crecimiento de todos.

El mérito de esta tarea y que trasciende al logro de la difusión histórico aeronáutica, pues es demostrar que con fuerza, cariño, entereza y perseverancia podemos enfrentar grandes retos, al igual que lo hicieron y siguen haciendo aquellos grandes aviadores que destinan sus logros al servicio de sus semejantes.

Hoy ciertamente, además de abrumarnos con el encierro producto de la cuarentena, de las prohibiciones varias impuestas por la pandemia, además se suman otros factores y desconcierto como son los ocasionados por el desorden político social, asaltos, portonazos, amenazas de vida, demandas por doquier, una relativa anarquía y tantos otros que momentáneamente para algunos, hemos podido sortear con la ayuda de Dios, reconociendo que también hemos ganado en un incremento adicional de la perseverancia, paciencia y cariño adicional con que abordamos toda la presente situación nacional y global. Este quehacer ha sido sólo posible gracias al complemento de un corpus seleccionado que –brinda desde el honesto y oportuno homenaje– la estimulación a la reflexión que vayan en el camino de salvaguardar el mejor presente, futuro y destino de nuestras naciones.

Como sea, la vida continua, y es por esto que siempre debemos tomar nuestras responsabilidades públicas, sociales y morales, para con ello defender nuestra libertad, familia y país. Recordar que en este homenaje que hacemos o compartimos periódicamente, comprendiendo, entendiendo y respetando nuestra naturaleza aeronáutica plena, también implica el hacernos cómplices en toda tarea que transmita y difunda el valioso patrimonio de identidad, del respeto y de la libertad.

Gracias a todos quienes nos hacen sentir que nuestra corporación y su aporte mensual y constante, tiene un espacio de importancia, en muchos de ustedes.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
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
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa del homenaje a la primera piloto mujer, que venció las altas cumbres de nuestra cordillera 6
Miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas presentes en conferencia del Instituto Histórico de Carabineros 9
Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Civil 9
Varios integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participaron en actividad virtual en conmemoración del aviador Luis Cenobio Candelaria 10

OBITUARIO 11

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 13

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 19

EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO 24

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
Arturo Merino Benítez, "La organización de la Fuerza Aérea de Chile, no fue producto de un "eureka" sorpresivo, sino del estudio, el esfuerzo y la reflexión" 43
El aeróstato "Teniente Origone" 50
A 50 años del vuelo inaugural operado por Sabena entre Bruselas y Santiago de Chile 69
La Fuerza Aérea Brasileña cumple ocho décadas... Parabéns! 82
El Primer cruce aéreo comercial en el Atlántico Sur. La gran epopeya de Jean Mermoz 89
Ambrosio Garagiola Ghiringhelli, rescatando al Mecánico Precursor 99

AVIONES CON HISTORIA
Un Spitfire en los cielos chilenos 119

SABÍA USTED?
Juan E. del Villar, primer piloto de transporte titulado en los EE.UU. 132

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
Fallece el Comodoro Arturo Merino Benítez 135

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 137

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

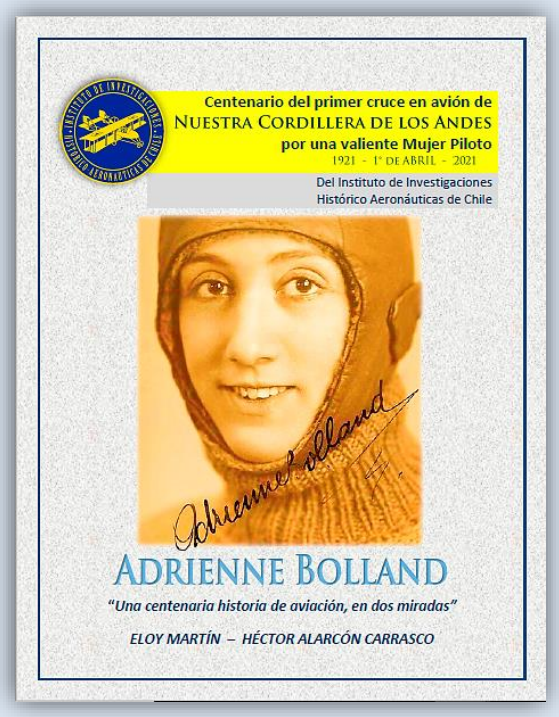
❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa del homenaje a la primera piloto mujer, que venció las altas cumbres de nuestra cordillera*

El pasado 1° de abril se celebró el Primer Centenario del vuelo realizado por la aviadora francesa Adrienne Bolland, quien el 1° de abril de 1921, en un pequeño avión Caudron de 80 H.P, realizó el cruce de la cordillera de los Andes, entre Mendoza, Argentina y Santiago de Chile. Vuelo que en su momento tuvo una gran connotación, pues era primera vez que una mujer realizaba el intento y luego lograba cruzar el gran macizo.

Tanto en Santiago como en Buenos Aires, la aviadora fue recibida con gran simpatía por el público, que veía en ella a una adelantada de la aviación de esa época. De paso recordamos que en nuestro país la presencia femenina en los cielos patrios recién se perfiló en julio de 1929, cuando nuestra pionera Graciela Cooper Godoy recibiera su brevet.

Los actos centrales de esta celebración estuvieron dirigidos desde París por L'Association Française des Femmes Pilotes y el Museo de l'Air et de l´Espace-París-Le Bourget; en nuestro país por la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" y en el país vecino, por la Asociación Mujeres en Aviación Argentina.

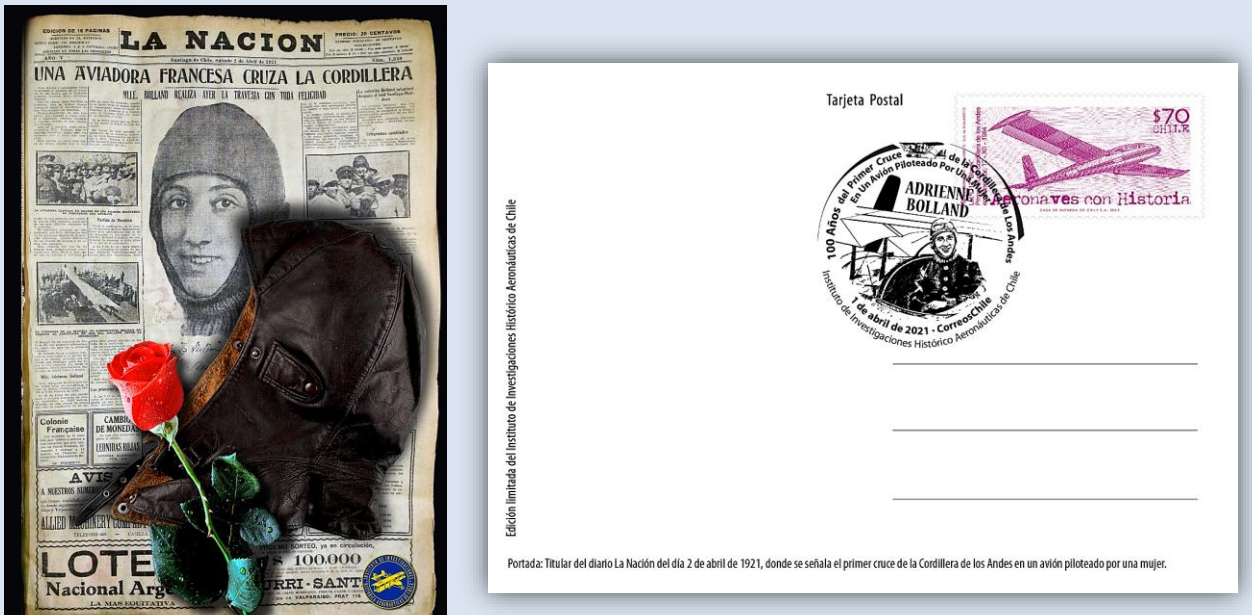
Como era de esperarse, nuestro Instituto estuvo invitado a esta celebración, para la que se habían programado varios actos tanto en Argentina como en Chile. La mayoría tuvieron que ser suspendidos debido a la pandemia que nos afecta a nivel mundial.



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)

Temprano por la mañana del día jueves 1° de abril, nuestra corporación hizo el envío virtual de un libro que reseña tanto la hazaña como la biografía de la joven aviadora gala. La obra recoge dos relevantes investigaciones realizadas tanto por un autor argentino como otro chileno, en donde queda de manifiesto el interés que concentra este vuelo transcordillerano de alto riesgo y más aún para aquella fecha, el que lo haya efectuado una mujer piloto. Junto al libro, se despachó en la oportunidad, una postal virtual, que también recordara a la aviadora y su hazaña, con un matasellos de CorreosChile.

Nuestro Instituto publicó además en su página oficial, este trabajo histórico "ADRIENNE BOLLAND UNA CENTENARIA HISTORIA DE AVIACIÓN EN DOS MIRADAS", escrito por el historiador aeronáutico argentino y Miembro Correspondiente de esta corporación en la Argentina ELOY MARTIN y el socio Héctor Alarcón Carrasco, cuyo trabajo por su importancia histórica, está en vías de ser publicado el mes de julio en papel, como otro especial biográfico del IIHACH.



Anverso y reverso de la postal conmemorativa

El día 2 de abril, tanto nuestro presidente Norberto Traub Gainsborg como nuestro socio honorario Héctor Alarcón Carrasco, participaron en la programación vía zoom con presentaciones separadas, las que versaron sobre los inicios de la aviación femenina en Chile; el vuelo de la aviadora y su presencia en nuestro país, respectivamente.

Adicionalmente, y con el fin de dar a conocer estas actividades y la fecha que las promovía, el socio Sr. Alarcón fue entrevistado para los diarios regionales "Las Noticias de Malleco" (día 1° de abril), El Austral de Temuco (día 11 de abril) y USTEV Canal 6 de TV de Lautaro (1° de abril).

Espectáculos

EL AUSTRAL

Recordaron cien años del primer cruce de Los Andes realizado por una aviadora

CONMEMORACIÓN ONLINE. *Fue un 1 de abril de 1921 que una inquieta joven francesa desafió a la cordillera y despegó desde Mendoza en vuelo hasta Santiago. La hazaña de Adrienne Bolland, de 25 años, fue destacada el viernes 2 por el investigador regional Héctor Alarcón Carrasco.*

Por Guillermo Chávez

El Gráfico

FUE UN 1 DE ABRIL DE 1921 QUE UNA INQUIETA JOVEN FRANCESA DESAFIÓ A LA CORDILLERA Y DESPEGÓ DESDE MENDOZA EN VUELO HASTA SANTIAGO.

FUE UN 1 DE ABRIL DE 1921 QUE UNA INQUIETA JOVEN FRANCESA DESAFIÓ A LA CORDILLERA Y DESPEGÓ DESDE MENDOZA EN VUELO HASTA SANTIAGO.

LA HAZAÑA DE ADRIENNE BOLLAND, DE 25 AÑOS, FUE DESTACADA POR EL INVESTIGADOR REGIONAL HÉCTOR ALARCÓN CARRASCO.

...OS CUANDO REALIZÓ EL VUELO.

...viembre de 1895. Sus padres belgas se habían radicado en Francia y fue la última de una familia de seis hermanos, por lo que no resulta extraño que como tal se planteara los más descabellados desafíos, como viajar al sur de América y cruzar en vuelo la cordillera de Los Andes, hazaña que solo habían realizado no más de seis varones y cuya ruta había dejado abierta el temuquense Dagoberto Godoy.

A esto y mucho más se refi...dente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub, y durante dos días se recordó y celebró la hazaña de la menuda francesita, considerada hoy como una de las primeras feministas en su país que se atrevió a asumir roles solo reservados para hombres.

LA HAZAÑA

Antes de realizar su histórico cruce por sobre el macizo andino, Adrienne Bollart había sido contratada en su país por la Sociedad de Aviones Caudron, y había dado cuenta del primer "looping the loop". También fue la segunda mujer en atravesar el Canal de La Mancha en un avión, uniendo Francia e Inglaterra el 25 de agosto de 1920.

Con todo ese currículo, la inquieta joven se propuso viajar a América y enfrentar por el sur el macizo cordillerano ya vencido por unos algunos rudos pilotos, logrando el 1 de abril, a las 6.35 horas, despegar desde el campo de aviación Los Tamarindos, en Mendoza, pilotando un avión Caudron rumbo a El Bosque, en Santiago de Chile, en donde aterrizó pasado las diez de la mañana y fue recibida con algarabía por grupos de personas que se dieron cita a la cancha de vuelos.

PROGRAMA FRUSTRADO

Vale recordar que el programa celebratorio venía siendo preparado desde 2020 por las autoridades de ambos países, el que incluía un vuelo directo París-Santiago vía Air France, con cuatro damas tripulantes a cargo de la comandante Isabelle Guilliard, además de diez azafatas como parte de la delegación. Todo ello se esperaba fuera preparado por las embajadas de Francia en Argentina y en Chile, con la colaboración de la Asociación de Damas Pilotos Chilenas y personalidades ligadas a clubes aéreos de Chile y Argentina.

Pero la situación actual del mundo a causa de la pandemia cortó en vuelo todos los preparativos, que debieron reducirse a un programa que, a pesar de la situación, pudo ser seguido online por los amantes de la aeronáutica en Chile y Argentina. CS

1 de abril de 1921 fue la fecha elegida por la joven francesa para desafiar a la Cordillera de Los Andes.

Finalmente cabe destacar, las notas de agradecimiento recibidas por parte de la Sra. Orietta Rodríguez Gaune, Presidenta de La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", quien además elogió especialmente la participación y apoyo de nuestro Instituto en cada una de las actividades.

❖ *Miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas presentes en conferencia del Instituto Histórico de Carabineros*

El pasado mes de abril, el Instituto Histórico de Carabineros “General Carlos Ibáñez del Campo” tuvo la gentileza de invitarnos a participar del reinicio de sus actividades para el presente año, la que se inició con una magnífica exposición titulada “El origen de la cuestión social y sucesos violentos en Santiago, Valparaíso e Iquique”, dictada por el Coronel (R) don Manuel Gebert Moreno, a través la plataforma Zoom.

El exitoso encuentro sostenido en la tarde del martes 6 de abril, contó con una concurrida y selecta asistencia. Nuestra corporación reitera los agradecimientos por la fina consideración y les desea el mayor de los éxitos para el presente 2021.

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

Con motivo de cumplirse ciento siete años de la trágica muerte del piloto civil Luis Alberto Acevedo, primer mártir de la aviación chilena, caído el 13 de abril de 1913 a las aguas de río Bío-Bío mientras intentaba unir Concepción con Santiago, el directorio del Instituto se hizo reunió telemáticamente, recordando este luctuoso hecho.

❖ *Varios integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participaron en actividad virtual en conmemoración del aviador Luis Cenobio Candelaria*

Con motivo de celebrarse el 13 de abril pasado, un nuevo aniversario del primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes, por parte del teniente aviador argentino, Luis Cenobio Candelaria, el Instituto Nacional Newberiano, realizó con gran éxito, una conferencia virtual en homenaje a la hazaña del valiente aviador militar.

En el merecido acto efectuado vía zoom desde Buenos Aires, al cumplirse el 103 aniversario de su histórico cruce de la cordillera de los Andes en un frágil monoplano Morane Parasol, entre la localidad argentina de Zapala y el entonces pueblito de Cunco en nuestra patria, estuvieron en representación de nuestro instituto, los señores Norberto Traub, Sergio Barriga Kreft y nuestro Delegado Representante en la ciudad de Cunco, el Profesor Arturo Toro Herrera.

El acto iniciado algunos minutos más tarde de las 19 horas de ese día martes, contó con la intervención del moderador, Licenciado en Relaciones Internacionales, Profesor don Salvador Roberto Martínez, Presidente del Instituto Nacional Newberiano y Miembro Correspondiente de esta corporación, quien destacó la importancia de la efeméride que congregaba a dos naciones hermanas.

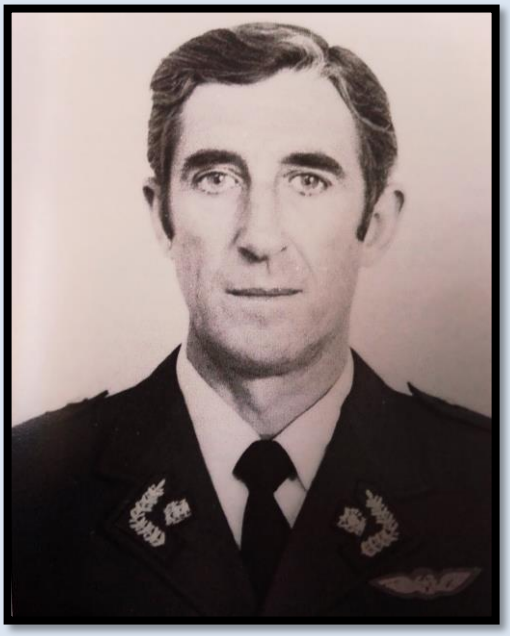
Posteriormente hizo uso de la palabra el Orador, Doctor don Ángel Oscar Croce, Miembro de Número del Instituto Hermano Argentino e integrante de la delegación "Lomas de Zamora", el que con acertados conceptos trajo al recuerdo lo que aquel vuelo significó en el ámbito de la aviación mundial.

Por nuestra parte, el Profesor Arturo Toro Herrera, destacado historiador y por años docente de reconocido prestigio en Cunco, a cuyos desvelos se debe en parte muy importante, el conocimiento que en nuestra patria hay con respecto al vuelo de Candelaria y la erección de un monumento a su memoria en la plaza de aquella localidad, hizo una detallada exposición de cómo fue la llegada de aquel oficial a Cunco. Con una memoria privilegiada, pese a su ya avanzada edad y a su condición de no vidente, fue mencionando paso a paso lo que aconteció aquel atardecer del ya lejano 13 de abril de 1918, nombrando a las personas que recibieron a Candelaria, lo atendieron, lo hospedaron y le organizaron un justo homenaje a su hazaña.

Posteriormente, Sergio Barriga Kreft resaltó lo que el cruce implicó, dado los vientos huracanados reinantes en la cordillera, que Candelaria debió enfrentar con su frágil aeronave. Destacando que aquel había hecho abandono de su lecho de enfermo, en la carpa que en la noche previa a la travesía, había levantado al lado de su avión, al ser informado que el avión estaba listo. Condición de salud contraída luego de trabajar a la intemperie arduamente junto a su mecánico, para dejar su aeronave en condiciones de volar.

Lamentablemente razones de índole técnico, impidieron también la participación de nuestro socio Héctor Alarcón Carrasco, quien con tanto entusiasmo se había preparado para participar también del homenaje como eran sus deseos, por lo que vía correo electrónico posteriormente hizo llegar material histórico y fotográfico que fuera enviado al Instituto Nacional Newberiano para su difusión.

II. Obituario



Eduardo Fornet Fernández (Q.E.P.D.)

GBA (A) EDUARDO FORNET FERNÁNDEZ

"Los viejos soldados nunca mueren"

Aun cuando por su edad y estado de salud sabíamos que desde un tiempo a esta parte se había alejado de toda actividad pública, la noticia de su fallecimiento no dejó de sorprendernos.

Egresado del curso de cadetes 1945-1946 de la Escuela de Aviación, formó parte de una pléyade de oficiales de selección que dejaron grabada su impronta en la Fuerza Aérea de Chile.

Si algo lo caracterizaba era la preocupación que demostraba por el personal a su mando y nunca se le vio dar una orden de algo que él no estuviera en condiciones de cumplir.

Nombrado edecán del Presidente Eduardo Frei Montalva, muchas veces se desempeñó como piloto de "El Canela" y aconsejado por él, fue el primer mandatario en llegar por vía aérea a Alto Palena en aquel avión presidencial, el que voló a sus mandos.

Aunque nunca serví bajo sus órdenes, de él guardo un recuerdo que no olvido. Siendo jefe de un aeródromo de la zona sur, se me informó que con su grupo de aviación, por entonces una de las unidades de combate más poderosas de la institución, por unos días se basaría en él, debiendo otorgarle las mayores facilidades acorde con los medios disponibles.

Al recibirlo en la plataforma, con toda sencillez me consultó si podría facilitarle una dependencia para que los pilotos realizaran la planificación diaria de sus misiones.

Agradecido se manifestó cuando no solamente le otorgué lo que me pedía, sino le indiqué que el aeródromo completo estaba a su disposición, partiendo por la oficina de la jefatura, que desde ese instante pasaba a ser la suya.

Los días en que ahí permanecieron fue una verdadera lección que todos aprendimos, al constatar el profesionalismo con que todos sus subordinados desempeñaban cada misión.
El día de su regreso a su base de asentamiento, temprano en la mañana llegué al aeródromo para cerciorarme personalmente que en el aspecto operativo todo estuviera listo. Desde la información meteorológica de la ruta a volar a los notams.

Extrañado de ver que a esa hora la puerta de mi oficina estuviera abierta ingresé a ella y me sorprendí al encontrarlo haciendo el aseo de la misma.

Ante mi extrañeza me respondió; *"Lo menos que puedo hacer es devolvérsela en el mismo estado en que Ud. me la entregó".* Frase que nunca olvidé.

A lo largo de su carrera, varias veces cumplió destinación en la Escuela de Aviación y su posterior paso como director del establecimiento, hizo que quienes fueran sus cadetes lo recordaran con especial cariño.

Predicaba con el ejemplo. Los años fueron transcurriendo y recibió el ascenso a General de Brigada Aérea, pasando a ser uno de los más respetados a nivel institucional, algo que nunca alteró la que era su reconocida sencillez.

Desgraciadamente por esos avatares del destino, un cambio de mando en la institución puso término a su permanencia en la institución. Algo que todos lamentamos de verdad.

Pero como acertadamente escribiera Santiago Polanco Nuño, el poeta de los versos militares; *"Porque esta fe militar es una sola, que empieza de calcetines y termina en el camposanto*", de su querida Fuerza Aérea nunca se alejó.

Para con nuestro instituto siempre tuvo palabras de aliento y el buen consejo y no podría decir con certeza cuantas veces a su ayuda recurrimos, en la seguridad que en él, más que al viejo general, encontraríamos al camarada que generoso nos extendería su mano.

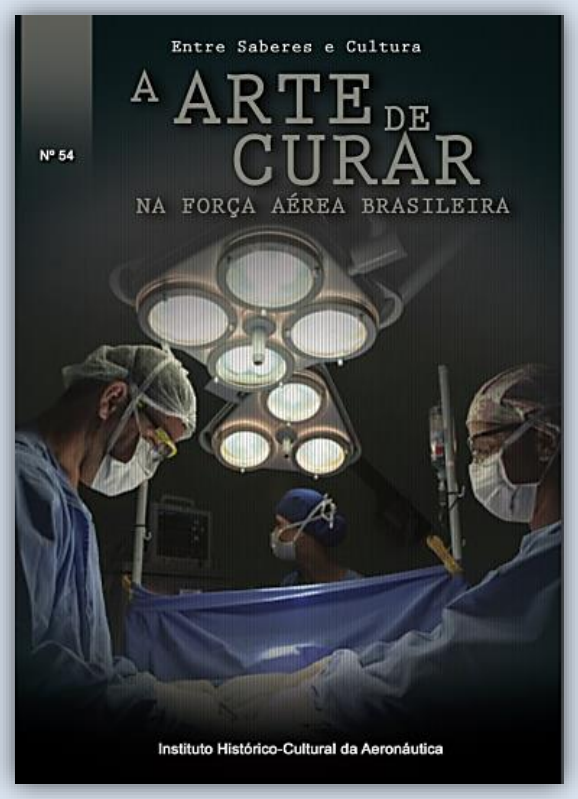
Se ha ido un noble y buen oficial y como lo señala la vieja canción que los soldados ingleses en sus barracas cantaran, durante la que alguien definiera como la Gran Guerra, *"Los viejos soldados nunca mueren, solo se desvanecen"*. Épicos versos, adaptados de aquel himno religioso de mediados del siglo XVIII *"Kind thoughts can never die",* a los que el General Douglas MacArthur hiciera mención en su alocución al Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica el 19 de abril de 1951, tras su destitución como Comandante Supremo de las Potencias Aliadas en la Guerra de Corea.

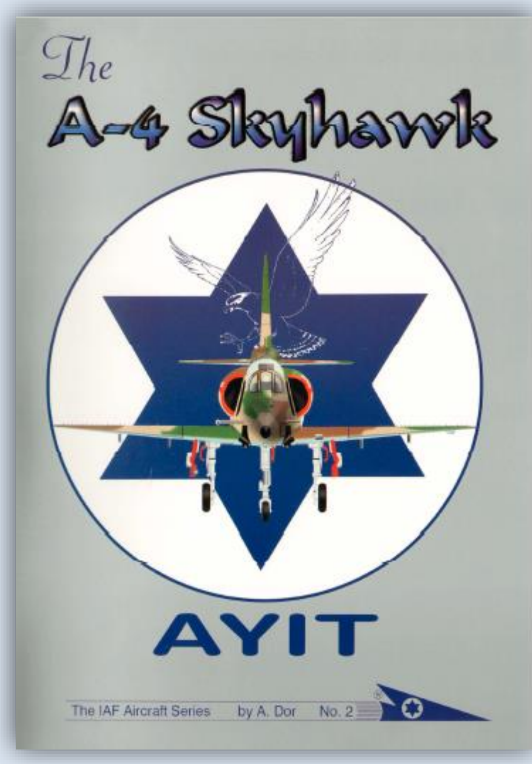
Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas

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

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



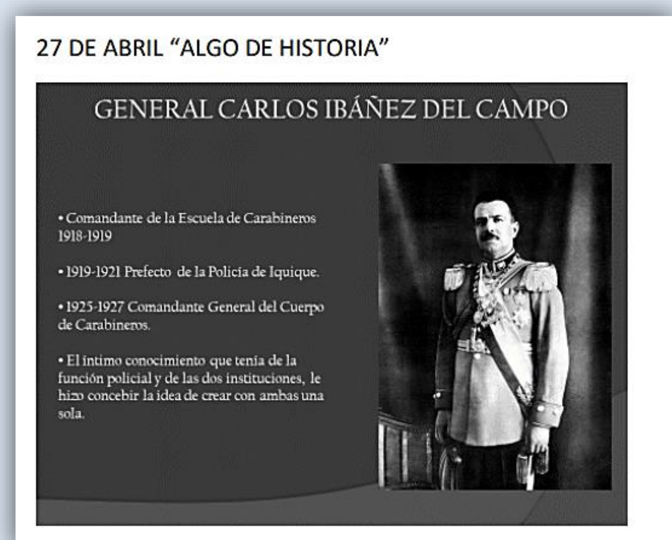


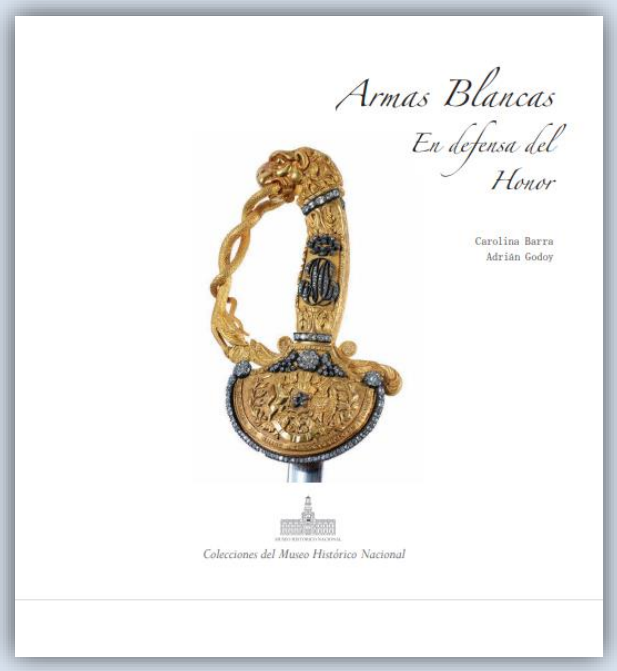
A 67 años del primer vuelo de un jet de combate en la Fuerza Aérea de Chile

Aviation Art & History - 30 de abril de 2021

El 30 de abril de 1954, el piloto de pruebas inglés Georg Errington subía a la cabina del de Havilland T.Mk.55 Vampire (DH-115) No. J-03, recientemente asignado al Grupo de Aviación No. 7, para realizar su vuelo de pruebas después de su ensamble realizado por técnicos chilenos y británicos. Este vuelo, rutinario para él, se convertiría en el primer vuelo de un avión reactor de combate en los cielos de Chile. Posteriormente, ese mismo día, el comandante del Grupo No. 7, Comandante de Grupo René Iansizewski Courbis se inscribiría en los anales de la historia aeronáutica nacional como el primer piloto chileno en volar un jet de combate en cielos nacionales. No hubo recibimientos, ni festejos, ni fotografías, pero ese día se dio inicio oficialmente a la era del Jet de Combate en la Fuerza Aérea de Chile.

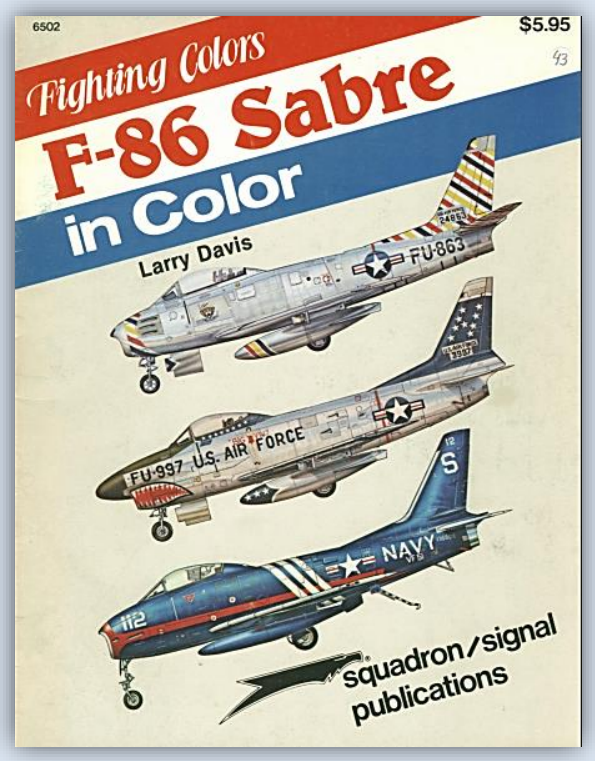
La trascendencia de este hito va más allá del primer vuelo de un reactor de combate en Chile, porque la Fuerza Aérea de Chile no sólo se estaba sumando a los avances tecnológico-aeronáuticos de aquella época, si no que la decisión de adquirir esos entrenadores de combate ingleses obedecía a factores político-estratégicos. La FACh estaba en una clara desventaja con las fuerzas aéreas de Argentina y Perú en ese período, situación que se proyectaría casi por más de dos décadas. Los equilibrios en armamentos y capacidades de las fuerzas aéreas del cono sudamericano se lograrían recién terminado el siglo XX. Otro factor importante que hay que destacar en la adquisición de los primeros cinco aviones Vampire, fue sentar un precedente al romper ataduras con el principal proveedor de armamentos de Chile, Estados Unidos.

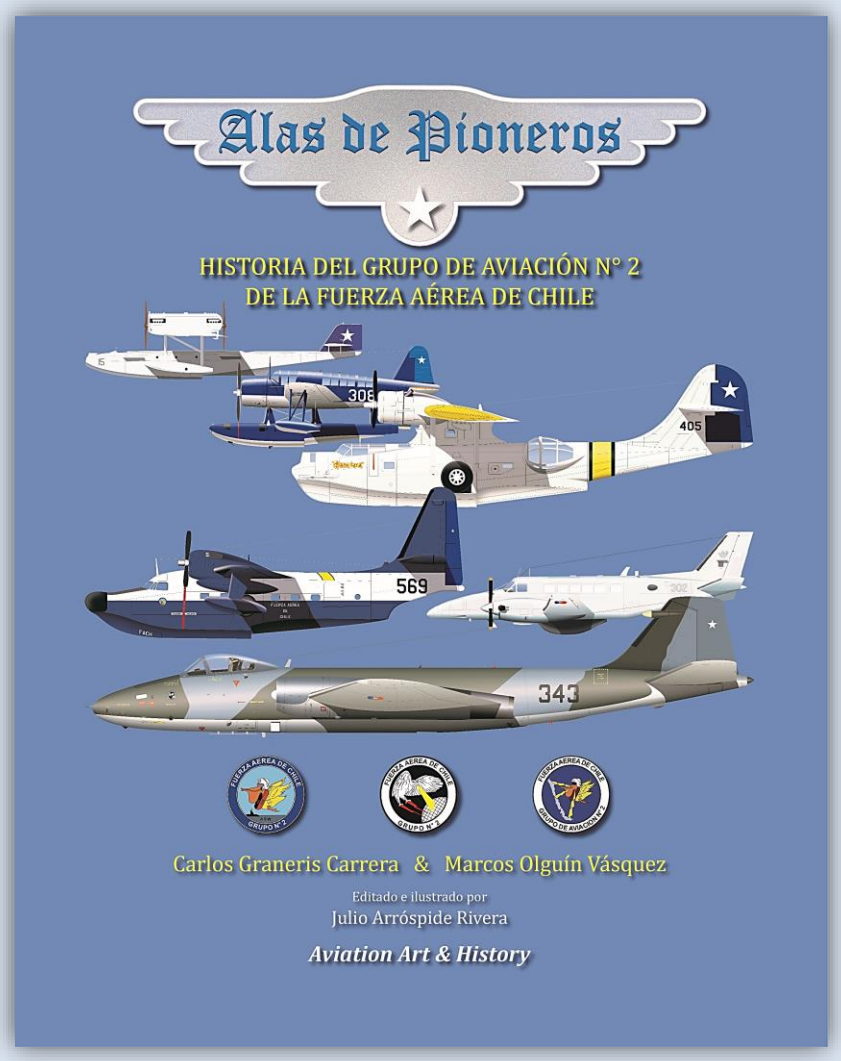



Armas Blancas
En defensa del Honor
Carolina Barra
Adrián Godoy
Colecciones del Museo Histórico Nacional

CHILE
TERRITORIO VOLCÁNICO
Servicio Nacional de Geología y Minería

Corsairs vs. Mustangs:
The last dogfight
BY CHUCK LYFORD WITH BARRETT TILLMAN
I was seated in first class enjoying a cocktail at 33,000 feet, looking west at the vast Pacific Ocean en route to Guatemala on a Pan Am 707 when a thought passed: "I sure hope this isn't a one-way trip."
THE SOCCER


6502
$5.95
Fighting Colors
F-86 Sabre
in Color
Larry Davis
FU-863
FU-997 U.S. AIR FORCE
NAVY
squadron/signal publications



Nuestro distinguido Socio Sr. Julio Arróspide Rivera, está promocionando la venta de su último trabajo editorial, ALAS DE PIONEROS – Historia del Grupo de Aviación N°2 de la Fuerza Aérea de Chile.

Tamaño 21,0 x 29,7 cms. Tapa dura, 372 páginas, más de 800 fotografías B/N y color, 150 ilustraciones. Esta obra de lujo viene en un estuche protector de cartón satinado.

Su valor en la Región Metropolitana con envío a domicilio incluido, es de $35.000
Para provincia, será de $30.000 + costos de envío vía Chilexpress

Enlace en Facebook: https://fb.me/6GfDmSDA3
Enlace en Youtube: https://www.youtube.com/watch?v=KXDVqZOLdBM

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA 1912-1945, primera parte. *Walter Marcelo BENTANCOR*, 1º edición ilustrada. Publicación digital. Diseño Aldo David Campos. 2020 (242 páginas).

Por el magíster Luis Fernando Furlan

Walter Marcelo Bentancor, suboficial mayor retirado de la Fuerza Aérea Argentina, nos presenta, en esta particular publicación digital, el origen y el desarrollo del Cuadro Permanente del Personal Militar Subalterno de la Aeronáutica entre 1912 y 1945.

El período abordado se inicia con la creación de la Escuela de Aviación Militar en el Ejército Nacional (10 de agosto de 1912) y culmina a principios de 1945, cuando la Aeronáutica Militar sale del ámbito del Ejército Argentino y se convierte en nueva Fuerza Armada independiente como Fuerza Aérea Argentina.

El autor se remonta a las primeras dos décadas del siglo XX, cuando el heterogéneo personal de Clases (cabos y sargentos), suboficiales, soldados conscriptos y civiles asimilados de nuestro Ejército, comienza su incipiente acercamiento a la actividad aérea y, a partir de 1912, a prestar servicios en la Escuela de Aviación Militar.

En su recorrido histórico, la obra comprende múltiples temas sobre aquel variopinto colectivo castrense que constituirá el Personal Militar Subalterno de nuestra Aeronáutica, a saber: fuentes y formas de reclutamiento; Institutos de formación; educación; instrucción; planes y programas de estudio; perfiles profesionales; surgimiento de las distintas especialidades; organización de cursos y carreras; influencias externas; desarrollo orgánico; elaboración de la normativa; reglamentación y organización de cuerpos y escalafones; la contribución de los suboficiales a la industria aeronáutica nacional y a la aviación civil; y evolución de grados, uniformes y distintivos, entre otros tantos y diversos aspectos.

En perfecta sintonía con lo expresado por un historiador de nuestra Armada, respecto a que *cada objeto de estudio exige de su investigador compromiso, conocimiento previo y gran amor por la materia*, Bentancor realizó un enorme y muy meritorio esfuerzo investigativo y de compilación, en el cual combinó magníficamente sus conocimientos de historia aeronáutica, su larga trayectoria profesional y su cariño hacia la Fuerza Aérea Argentina.

Además de haber consultado un copioso material bibliográfico y documental impreso y fuentes digitales en diversos sitios web, Bentancor incluyó numerosas fotografías e ilustraciones que resultan muy adecuadas, por ejemplo, para visibilizar y dar identidad y hasta voz a numerosos protagonistas del personal de suboficiales de la Aeronáutica Militar, lo cual enriquece y complementa a un relato transparente, sencillo y ameno.

El autor pensó su trabajo para que sirviera como una herramienta que permitiera construir una suerte de "puente intergeneracional" entre los suboficiales del pasado y los jóvenes aspirantes de hoy, futuros suboficiales del siglo XXI, para conservar y fortalecer la continuidad de la esencia y de la identidad del Personal Militar Subalterno Aeronáutico. Misma motivación inspiró al Capitán de Fragata Héctor Ratto para escribir su libro de cuentos marineros *Mar de Leva* (1926), con el cual buscaba enlazar espiritualmente a los marinos de ayer y de su época, y convertirlo en un sólido *grillete de unión que resista a los desdenes del tiempo, más inclementes que los mismos embates del mar*.

La publicación de Walter Bentancor constituye un auténtico aporte para el conocimiento y el estudio de la historia militar argentina, ya que no es frecuente hallar trabajos especialmente dedicados a investigar la compleja y muy poco conocida historia de los Suboficiales de las Fuerzas Armadas; por otra parte, esta obra puede resultar un potencial material de referencia y consulta para profesionales que se desempeñen en ámbitos de administración, recursos humanos, planeamiento, gestión, educación, etc., que de una u otra manera involucren al Personal Militar Subalterno de la Fuerza Aérea Argentina.

Al momento de escribir este comentario, Bentancor se encuentra en pleno proceso de redacción de la segunda parte de esta *Génesis*, la cual comprenderá las primeras décadas de la Fuerza Aérea Argentina como Fuerza Armada independiente, desde 1945 hasta 1960.

Para acceder y descargar este trabajo, basta apretar la ilustración de la portada del libro, o bien comunicarse con el autor vía correo electrónico: mbentan@gmail.com

IV. Alianzas culturales y otros

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

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

Luis Alberto Acevedo Acevedo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[2] Revista Sucesos, abril de 1913

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

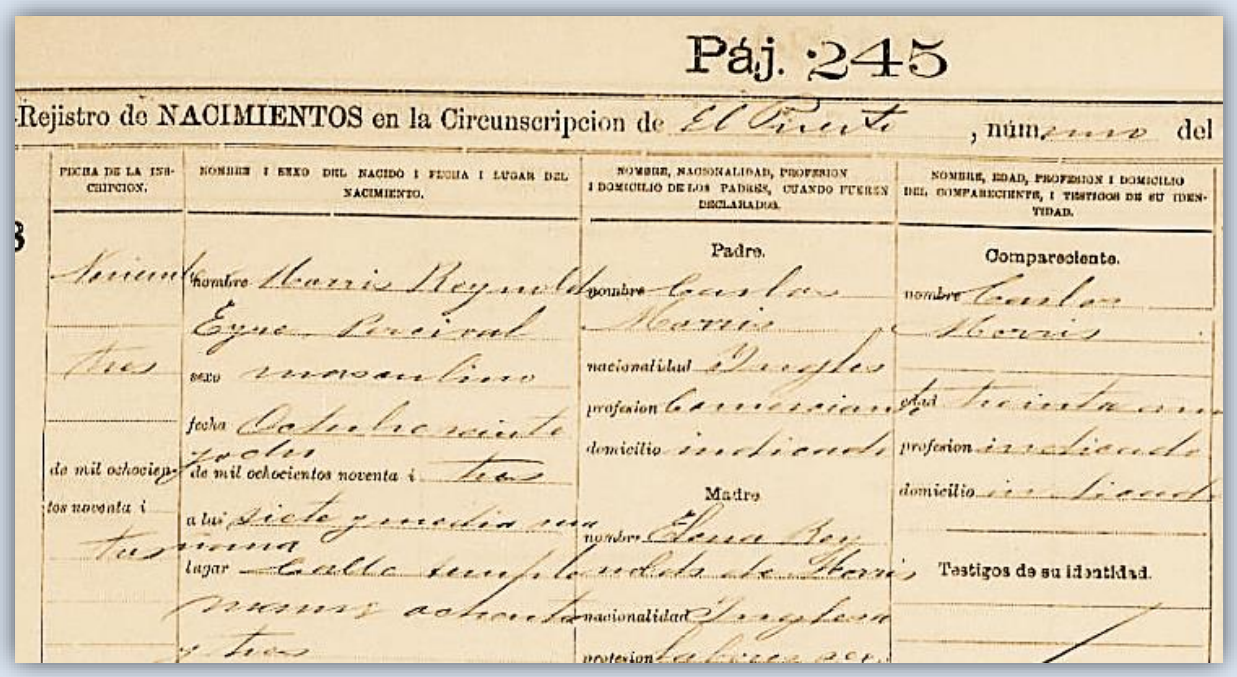
Una delegación de la Primera Compañía de Bomberos de Concepción, liderados por su Director Aristóteles Miranda E., quienes como hace 100 años atrás, estuvieran presentes ahora para la ceremonia aniversario del trágico fallecimiento del primer mártir de la aviación chilena, Luis Alberto Acevedo. Abril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

V. Efemérides del mes de Mayo

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

01/05/1913: Decreto Supremo N°1.180, fija dotación de ganado para la Escuela de Aeronáutica Militar. 26 caballos y 06 bueyes.

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



Páj. 245

Rejistro de NACIMIENTOS en la Circunscripcion de El Cuyo, número del

FECHA DE LA INSCRIPCION.	NOMBRE I SEXO DEL NACIDO I FECHA I LUGAR DEL NACIMIENTO.	NOMBRE, NACIONALIDAD, PROFESION I DOMICILIO DE LOS PADRES, CUANDO FUEREN DECLARADOS.	NOMBRE, EDAD, PROFESION I DOMICILIO DEL COMPARECIENTE, I TESTIGOS DE SU IDENTIDAD.
Veinti	Nombre Morris Reynolds Eyre Percival	Padre. nombre Carlos Morris	Compareciente. nombre Carlos Morris
tres	sexo masculino	nacionalidad Ingles	edad treinta y
de mil ochocien-	fecha Octubre veinte tres de mil ochocientos noventa i tres	profesion comerciante	profesion jornalero
tos noventa i tres	a las siete y media de la mañana	domicilio Cuyo	domicilio Cuyo
	lugar Casa	Madre nombre Elena Rey	Testigos de su identidad.
		nacionalidad Inglesa	
		profesion Labores	

El biplano que piloteaba Morris ese día por la tarde, recibió un impacto directo de un obús matándolo a él y a su Observador de origen canadiense, Teniente señor Valentine Ralph Pfrimmer, Artillero voluntario asignado al Royal Flying Corps. Ambos están enterrados en el Warlincourt Halte British Cemetery, ubicado en Francia.

01/05/1922: El Teniente 1° de la Armada de Chile, Adirio Orfelio Jessen Ahumada, es enviado a la Escuela de Aeronáutica Militar para efectuar un curso de vuelo. Años más tarde, una vez transferido en 1930 a la naciente Fuerza Aérea Nacional, haría una notable carrera, llegando a ser nombrado diez años más tarde, Comandante en Jefe de esa institución aérea.

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

02/05/1915: Rinden exámenes de admisión a la entonces Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, los candidatos al tercer curso de pilotos. Entre otros, el Teniente 2° de Infantería Armando Cortínez Mujica y el Teniente 2° de Ingenieros Dagoberto Godoy Fuentealba.

02/05/1930: La Fuerza Aérea Nacional compra el aeródromo de Colina a la entonces línea Aérea francesa "Aéropostale", en la suma de $1.500.000 pesos nacionales.

02/05/1945: A las 6:00 horas de la madrugada, el clarín anunciaba el izaje de la bandera mexicana en el campamento Clark Field, en Porac, Filipinas. Era la primera y hasta ahora, única vez que esa bandera ondeaba en el extranjero por un hecho de guerra. Los casi 300 hombres que conformaban el Escuadrón de Pelea 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, saludaban a la enseña patria mientras iniciaban sus acciones al lado de los aliados para liberar a las Islas Filipinas del Imperio Japonés. Hombres y máquinas vieron acción hasta finales de agosto de aquel 1945, donde cinco pilotos ofrendaron su vida a bordo de sus respectivos aviones *Republic P-47 "Thunderbolt*", en distintas acciones.

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

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

02/05/1970: Fallece en el Hospital Militar de Santiago, el Comodoro del Aire, señor Arturo Merino Benítez, indiscutible arquitecto de la institucionalidad aérea de Chile.

Diego Aracena y Arthur Seabrook en su histórico viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil

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

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

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

Dirigible U.S.S. "Los Angeles" fotografiado en Panamá (1929

03/05/1927: Se da inicio a los servicios correo aéreo de la Compañía de Aeronavegación de propiedad del ciudadano francés residente en Valparaíso, Louis Testart Basse. En un acto revestido de gran solemnidad y con numerosos invitados fue bautizado su primer avión, un monoplano Morane Saulnier

con el nombre de “Cóndor”. La ceremonia se llevó a cabo en el improvisado aeródromo de Santa Julia, ubicado en la Avenida José Pedro Alessandri esquina callejón de los Plátanos. La histórica cita contó con la presencia del entonces primer Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas y su ayudante el presbítero Bernardino Abarzua Troncoso.

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

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

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

04/05/1951: Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP Nº 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la trágica muerte del gran Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

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

04/05/1995: Aterriza en Chile, la aeronave Boeing EB-707“Cóndor”, matrícula militar 904 de la Fuerza Aérea de Chile. Su recepción oficial fue al día siguiente, en una ceremonia en dependencias del Grupo 10 de la Fach en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

EB-707 "Cóndor" de la Fuerza Aérea de Chile en la losa del Grupo N°10 (Fotografía C. Cáceres G.)

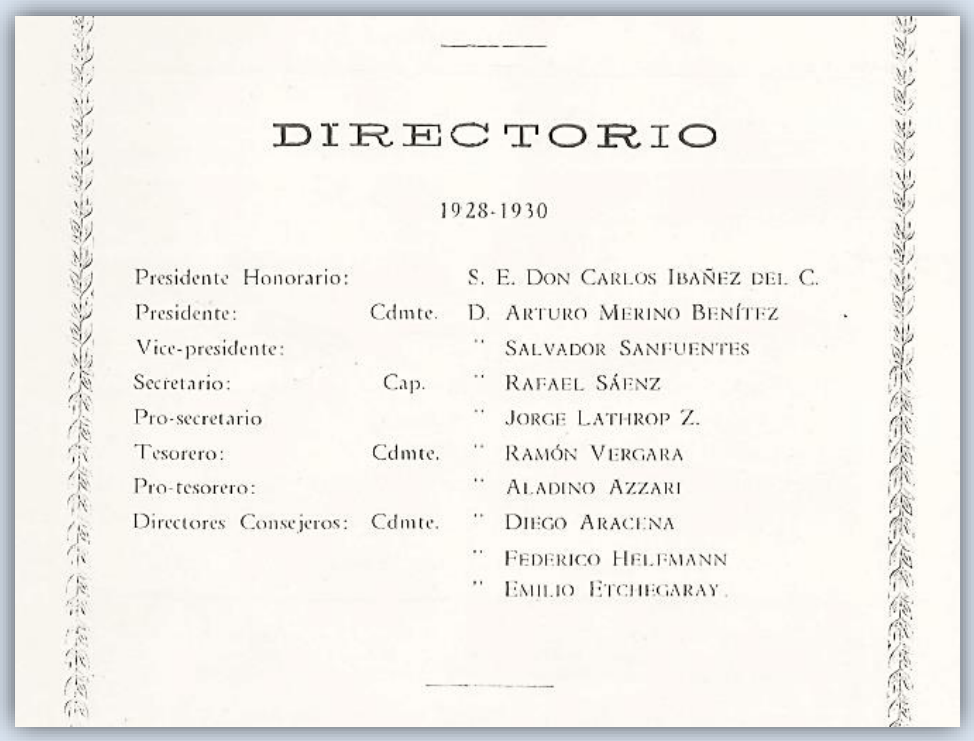
Su interesante historial data del 20 de diciembre del año 1969, cuando el entonces Boeing 707-385C fue adquirido por Lan Chile a la Boeing Aircraft Co., recibiendo la matrícula CC-CEB msn 19000 y número de flota 702. El 16 de noviembre de 1990 fue vendido por Lan Chile S.A. a la Fuerza Aérea de Chile, destinado al Grupo de Aviacion N° 10 y portando matrícula 905.

Tras concretarse un contrato para ser modificado por la Israel Aerospace Industries en 1989, el avión partió a Israel el 24 de mayo del año 1991, donde la IAI Industries procedió a realizar los trabajos que le incorporaban equipos de Sistema de Alerta Temprana Aerotransportada. En Israel, recibió la matrícula transitoria 4X-JYI. Luego de un largo tiempo de conversión, su primera aparición pública fue para 1993 en el Salón Aeronáutico de Le Bourget en Francia.

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

05/05/1928: Nace en Santiago, el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aero Club de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus activas funciones a mediados de los años 20. Su fundador y primer presidente, fue el entonces Teniente Coronel don Arturo Merino Benítez.

Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929. Su actual sucesor es el **Club Aéreo de Santiago**, entidad que cumple ya 93 años de vida. ¡¡MUCHAS FELICIDADES!!



DIRECTORIO

1928-1930

Presidente Honorario:		S. E. Don Carlos Ibañez del C.
Presidente:	Cdmte.	D. Arturo Merino Benítez
Vice-presidente:		" Salvador Sanfuentes
Secretario:	Cap.	" Rafael Sáenz
Pro-secretario		" Jorge Lathrop Z.
Tesorero:	Cdmte.	" Ramón Vergara
Pro-tesorero:		" Aladino Azzari
Directores Consejeros:	Cdmte.	" Diego Aracena
		" Federico Helfmann
		" Emilio Etchegaray.

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

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

Ángel Adami junto a su joven instructor Ricardo Detomasi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10/05/1929: A bordo de un avión Curtiss Falcon, el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, realiza el primer vuelo directo entre Arica y Santiago, batiendo además un récord de velocidad para esa aeronave.

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

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

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

11/05/1963: Se efectúa la ceremonia oficial de inauguración del Aeropuerto de "El Tepual" en la sureña y bella ciudad de Puerto Montt.

En aquella memorable ocasión, el Director General de Aeronáutica Civil de la época, General de Brigada Aérea (A) don Osvaldo Croquevielle Cardemil, expresó: *"el aeropuerto El Tepual es un punto neurálgico del territorio chileno, con relación al dispositivo aéreo. En efecto, por su ubicación, es la base fundamental desde donde se irradian las rutas destinadas a servir tan ricas y de tan vastas posibilidades para la economía chilena, como son las provincias de Aysén y Chiloé, para los cuales el transporte aéreo es esencial. Además, es el lugar apropiado para proporcionar la seguridad conveniente en la ruta Punta Arenas-Santiago".*

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

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

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

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

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

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

14/05/1914: Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace algo más de 100 años atrás mediante la ley Nº 162 del Gobierno Portugués.

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

Ayer se inició el servicio de correo aéreo a Sud América

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

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

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

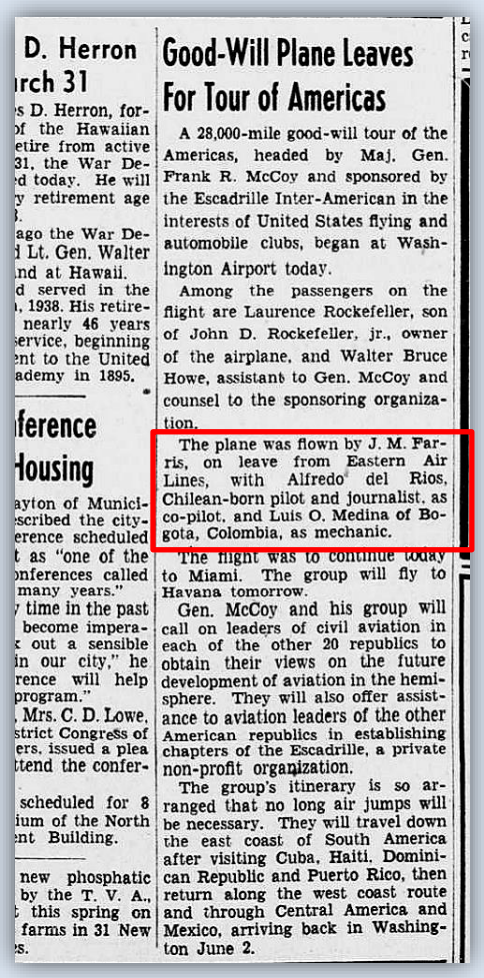
14/05/1973: Se promulga la actual Ley General de Aviación Civil Nº 5150, en Costa Rica.

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

15/05/1941: Se crea el "*Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana*", cuyo objetivo es promover la unificación de la aviación civil entre las Américas afiliada a la Escuadrilla Interamericana. La Asamblea magna de constitución de esta nueva "Ala Chilena", se realizó en los salones de la Dirección de Aeronáutica, entonces ubicada en el Ministerio de Defensa Nacional.

ACTA DE CONSTITUCION

En Santiago de Chile, a quince días del mes de mayo de 1941, en la Oficina de la Dirección de Aeronáutica, y con el propósito de crear el "Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana", se constituyen en asamblea magna las siguientes personas; Mayor General Frank Ross McCoy, Mr. Walter Bruce Howe y Alfredo de los Ríos, miembros del "Ala Estadounidense de la Escuadrilla Interamericana". General Armando Castro López, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Comandante de Grupo, Oscar Herreros Walker, Jefe de la Primera Brigada Aérea y Presidente del Club Aéreo de Chile; Comandante de Grupo, Carlos Montecino Asenjo, Director de Aeronáutica; don, Ramón Vergara Montero, Intendente de la Provincia de Santiago y Ex-Comandante de la Fuerza Aérea; don Juan del Villar, Director de la Línea Aérea Nacional; Teniente Coronel H. R. McLaren Reed, Agregado Aéreo de la Embajada Británica; Teniente Coronel Ralph Wooten, Agregado Aéreo de EE.UU.; Teniente Coronel Emilio T. Olsen, Agregado Militar y Aeronáutico de la Embajada Argentina; y los señores, Javier Díaz Lira, Gustavo Alessandri, Aladino Azzari, Francisco Manríquez, Rolando Cousiño, Enrique Flores, Ernesto Romero, Francisco Bermúdez, Raúl Besa, Emilio Etchegaray, Arturo Prado, Stanley Wormull, Alberto Morera, David Vivero, Eduardo Vivero, Jorge Verdugo, Clodomiro Figueroa, Carlos Tapia, Osvaldo Fuentes, Antonio Marín, Armando Venegas, Octavio Larraín, Claudio Garretón, Eduardo Kapstein y Luis Pacull.



D. Herron
rch 31
s D. Herron, for-
of the Hawaiian
etire from active
31, the War De-
d today. He will
y retirement age
ago the War De-
l Lt. Gen. Walter
nd at Hawaii.
d served in the
, 1938. His retire-
nearly 46 years
ervice, beginning
nt to the United
ademy in 1895.

ference
Housing
ayton of Munici-
scribed the city-
erence scheduled
t as "one of the
nferences called
many years."
time in the past
become impera-
out a sensible
in our city," he
rence will help
program."
Mrs. C. D. Lowe,
strict Congress of
ers, issued a plea
ttend the confer-

scheduled for 8
ium of the North
nt Building.

new phosphatic
by the T. V. A.,
this spring on
farms in 31 New
s.

Good-Will Plane Leaves For Tour of Americas

A 28,000-mile good-will tour of the Americas, headed by Maj. Gen. Frank R. McCoy and sponsored by the Escadrille Inter-American in the interests of United States flying and automobile clubs, began at Washington Airport today.

Among the passengers on the flight are Laurence Rockefeller, son of John D. Rockefeller, jr., owner of the airplane, and Walter Bruce Howe, assistant to Gen. McCoy and counsel to the sponsoring organization.

The plane was flown by J. M. Farris, on leave from Eastern Air Lines, with Alfredo del Rios, Chilean-born pilot and journalist, as co-pilot, and Luis O. Medina of Bogota, Colombia, as mechanic.

The flight was to continue today to Miami. The group will fly to Havana tomorrow.

Gen. McCoy and his group will call on leaders of civil aviation in each of the other 20 republics to obtain their views on the future development of aviation in the hemisphere. They will also offer assistance to aviation leaders of the other American republics in establishing chapters of the Escadrille, a private non-profit organization.

The group's itinerary is so arranged that no long air jumps will be necessary. They will travel down the east coast of South America after visiting Cuba, Haiti, Dominican Republic and Puerto Rico, then return along the west coast route and through Central America and Mexico, arriving back in Washington June 2.

The Evening Star, Washington D.C. 05.mar.1941

Oída la exposición hecha por el señor Alfredo de los Ríos, fundador de la Escuadrilla Interamericana. y considerando:

1°. Que las finalidades de la Escuadrilla Interamericana cristalizan un anhelo de todos los aviadores del hemisferio occidental;

2°. Que el programa de acción de la Escuadrilla Interamericana es práctico y de fácil realización, y

3°. Que la Aviación Chilena no puede dejar pasar esta oportunidad sin adherirse entusiastamente y con el más grande propósito de colaboración; resuelve declarar constituida el "Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana" y, para el objeto, se nombra la siguiente mesa directiva; Presidente Honorario, don Jorge Matte Gormaz; Presidente Efectivo, Javier Díaz Lira; Vice-Presidente, Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo, Carlos Montecino A. y Presidente del Club Aéreo de Chile, Oscar Herreros W.; Secretario General, Aladino Azzari. Directores Consejeros, Pedro Opitz, Presidente del Consejo de Administración de la Línea Aérea Nacional; Humberto Aguirre Doolan y Armando Venegas de la Guarda.

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

Las raíces reales datan del mes de mayo de 1930, cuando se produce la separación entre la Maestranza y el Parque Central de Aviación. Será más tarde, la Orden Ministerial de fecha 16 de enero de 1931, cuando el entonces Grupo de Defensa Antiaérea pasa a ser una Unidad independiente del Parque Central de Aviación, formando el 12 de mayo de 1932 una Compañía de Ametralladoras cuyo primer Comandante fue el Teniente 1º (A), señor Gustavo Bonilla Rojas, quien junto a los siguientes Oficiales: Teniente 2º Ayudante señor Alfredo Fernández R., Teniente 2º don Julio Valencia, Comandante de la Compañía de Ametralladoras, Teniente 2º Instructor don Víctor Nayarreta A., y los alféreces Instructores señores Enrique Vera O. y Arturo Gómez L. le dieran su primera denominación.

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

15/05/1953: Primer vuelo público de uno de los tres helicópteros que la Fuerza Aérea en Chile había recientemente adquirido en los EE.UU. Se trataba de un aparato Bell 47-D, el que al mando del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportaran al señor Ministro de Defensa, General de Brigada don Abdón Parra Urzua a la Moneda.

Aproximadamente a las 15 horas, apareció a la distancia el helicóptero, el cual luego de realizar evoluciones por el sector céntrico, descendió en la citada plaza. Causó sorpresa entre los concurrentes ver que de la máquina descendían el Ministro de Defensa, general don Abdón Parra, y el Comandante en Jefe de la Fach, quienes se dirigieron hasta donde estaba S.E. en La Moneda, y le presentaron sus respetos. El vuelo del ministro, no había sido decidido esa tarde en El Bosque, donde había concurrido a la celebración del aniversario del Regimiento de Artillería Antiaérea.

La prensa de aquellos días, informaba que la adquisición de estos tres helicópteros, la Fuerza Aérea de Chile, se colocaba nuevamente a tono con la aviación de otros países más adelantados en esta materia, en relación con el material de vuelo con que cuentan. Estos helicópteros estaban especialmente acondicionados para realizar servicios de rescate aéreo. Para este efecto contaban con una litera portátil que podía ir colocada a cada costado, y así, transportar heridos. La cabina que era de una sola pieza, era de "plexiglass", lo cual permitía una visibilidad total en tres sentidos. Adicionalmente, se agregaba que helicópteros similares, se usaban por aquellos días, en la guerra de Corea donde su acción permitió que la mortalidad de los heridos haya sido reducida a un dos por ciento. Con motivo de la adquisición de estos tres helicópteros la Fuerza Aérea de Chile, había designó en enero de ese año, el personal que debía efectuar en Estados Unidos los cursos de pilotaje y de mecánica correspondientes. Ellos fueron, el Capitán de Bandada Aérea Gustavo Leigh, el Teniente 1° José Berdichewsky, el suboficial Rodolfo Le Cierq y el Sargento 2° Jorge Briones.

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

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

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

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

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

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

Domingo Rosillo del Toro

17/05/1913: Este día, unos 50.000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.

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

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

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

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

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

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

20/05/1953: Se daba inicio en El Bosque, al primer curso de helicópteros a cargo del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher. 09 pilotos y 06 mecánicos. Entre ellos, los capitanes de bandada señores Oscar Squella, Jorge Basoalto y Augusto Rojas, y los tenientes señores Jorge Juica, Mario Leyton y Edgardo Vera.

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

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

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

EDICION DE 22 PAGINAS
Año XIV Núm. 4,876
FUNDADO EL 11 DE ENERO DE 1917

LA NACION

ES PROPIEDAD M. C. R.

EL TIEMPO PARA SANTIAGO
Probabilidades para hoy.—Buen tiempo. Brumoso. Nubes débiles en la mañana. Templado. La mínima a 6 grados, y la máxima a 19.
Oficina Meteorológica de Chile.

AGUSTINAS 1269 — CASILLA 81-D — SANTIAGO DE CHILE, VIERNES 23 DE MAYO DE 1930 — PRECIO EN TODO EL PAIS: 30 CENTAVOS

El "Conde Zeppelin" terminó el 1er. raid de un dirigible a Sud América

LA AERONAVE ATERRIZO CON TODA FELICIDAD A LAS 19.40 (ALREDEDOR DE LAS 16.40, HORA DE SANTIAGO), EN RECIFE. — DURANTE LAS ULTIMAS HORAS DEL VIAJE, VIENTOS Y TEMPESTADES DIFICULTARON LA MARCHA DEL DIRIGIBLE. — UNAS VEINTICINCO MIL PERSONAS SE HABIAN REUNIDO EN EL AERODROMO DE GIQUIA PARA PRESENCIAR LA LLEGADA. — INMEDIATAMENTE DESPUES DE AMARRADO EL "CONDE ZEPPELIN", SE COMENZO A LA TAREA DE REAPROVISIONARLO DE COMBUSTIBLE. — PERMANECERA UNAS 8 O 10 HORAS EN RECIFE, Y LUEGO PARTIRA A RIO DE JANEIRO

MENSAJES

RIO DE JANEIRO, 22.—El Telégrafo Nacional ha recibido de la isla Fernando de Noronha un mensaje en el cual se anuncia que a las 10.30, hora del Meridiano de Greenwich, el "Conde Zeppelin" se hallaba en los 1.55 grados de latitud sur y en los 30.4 grados de longitud oeste.—(U. P.)

MONTES GRANDES (Brasil), 22. — La estación inalámbrica de esta se comunicó con el "Conde Zeppelin" a las 4.30, hora de Greenwich.

La posición del dirigible era de 5.12 grados de latitud norte y 27.42 de longitud oeste, o sea, a medio camino entre las Islas de Cabo Verde y Pernambuco (Recife).

Se espera que el dirigible cruce entre las 18 y las 38. Se detendrá para reaprovisionarse de combustible.

El mismo mensaje dice que las tempestades hicieron retroceder a la aeronave en su travesía del Océano.—(U. P.)

bordo del "Conde Zeppelin", ha enviado el siguiente mensaje inalámbrico al Presidente del Estado de Pernambuco, señor Estacio Coimbra:

"Saludos para V. E.

a Recife, para continuar viaje a Estados Unidos el Domingo o el lunes".

El mensaje agrega que el dirigible pasó la Línea Ecuatorial a las 9, hora de Recife. Las tradi-

"Esta mañana al despertarnos, nos encontrábamos en la Zona Ecuatorial.

"Todavía está lloviendo. Las últimas cuatro horas fueron de intensa actividad. Volábamos a unos quinientos metros de altura con

apareció en el horizonte avanzando desde el norte.—(U. P.)

NATAL, 22. — El "Conde Zeppelin" pasó sobre Fernando de Noronha, a las 12.53, hora de Recife, a escasa altura. La población aclamaba a los tripulantes del di-

de aterrizaje, la altura del aeródromo y la fuerza del viento. Añadía en el mensaje que todo marchaba en perfectas condiciones a bordo.

El aeródromo comenzó a llenarse de público a las 6 de la mañana. Se podía contar a algunos miembros del Gobierno, personajes prominentes y el Cónsul de España, que había concurrido a esperar al Infante don Alfonso. — (U. P.)

RECIFE 22. — Poco antes de su llegada, el "Conde Zeppelin", envió el siguiente mensaje inalámbrico:

"En caso de que el dirigible no vaya a Río de Janeiro, los pasajeros con destino a Río serán llevados allá en aeroplano".

Veinticinco mil personas había en el aeródromo mientras el dirigible volaba sobre la ciudad.

La radioestación de Olinda infor-

22/05/1941: Mediante el Decreto-Ley Nº 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales que centralizaba el Ministerio de Aeronáutica (MAER, creado por Decreto-ley N° 2.961 el 20 de enero de 1941) se llamará Fuerza Aérea Brasilera, como una organización independiente del Ejército y la Marina.

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

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

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

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

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

23/05/1996: La Fuerza Aérea de Chile recibe un avión Gulfstream III y un Beechcraft 700 turbo hélice, amabas aeronaves quedan asignadas al Grupo de Aviación N°10.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27/05/1953: Debido a que la Maestranza Central de Aviación, se encontraba en ese tiempo con su capacidad copada en cuanto a la mantención de aeronaves, y en una manera de centralizar los esfuerzos de trabajo de LAN y la FACH, el gobierno decidió impulsar la industria aeronáutica del país, creando la **Fábrica Nacional de Aeronaves - Chile** (FANAERO), a través del DFL 101 publicado en

el Diario Oficial de fecha 27 de mayo de 1953 del Ministerio de Hacienda, durante el mandato del General don Carlos Ibáñez del Campo, enmarcándose dentro de un plan conjunto con la CORFO.

> ***"Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y en general con el fomento de las actividades aeronáuticas en el país.***
> ***Podrá además fabricar y comerciar, con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales."***
>
> ***Extracto Art.1 DFL 101, Diario Oficial***

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

Alejandro Yánquez Cerda

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

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

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

"Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera"

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

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

Tras una serie de evoluciones aéreas el avión S.V.A. 6-A de seis cilindros en línea, bautizado "Magallanes" aterriza llevando este histórico mensaje de amistad y algo de correspondencia postal.

«TODO NOS UNE
NADA NOS SEPARA»

EL COMITE PRO AVIACION DE MAGALLANES

Saluda a la juventud y al pueblo de Río Gallegos enviándole desde los aires, un mensaje fraternal, una demostración más de la amistad tradicional que une a nuestros pueblos y los votos más fervientes por su prosperidad.

Os visita por primera vez nuestro aeroplano "Magallanes", acojedlo como un símbolo de progreso, un medio más de unión, acercamiento y amistad inveriable, con la confianza que desde aquí unimos nuestra voz para cantar con vosotros:

"AL GRAN PUEBLO ARGENTINO SALUD!"

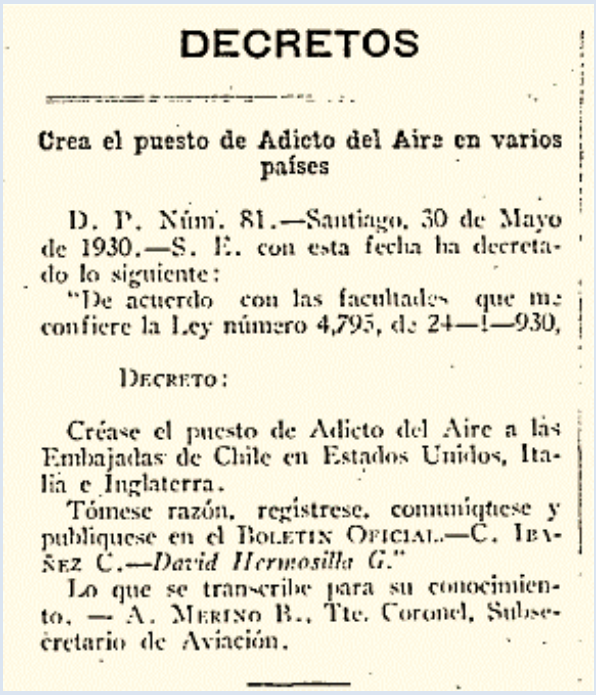
Punta Arenas, Mayo 29 de 1921.

Uno de los volantes lanzados sobre Río Gallegos "desde los aires"

29/05/1950: Por resolución Nº27 de la Dirección de Aeronáutica, se autoriza la fundación del Aeródromo Público de Chañaral, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile.

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

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



DECRETOS

Crea el puesto de Adicto del Aire en varios países

D. P. Núm. 81.—Santiago, 30 de Mayo de 1930.—S. E. con esta fecha ha decretado lo siguiente:

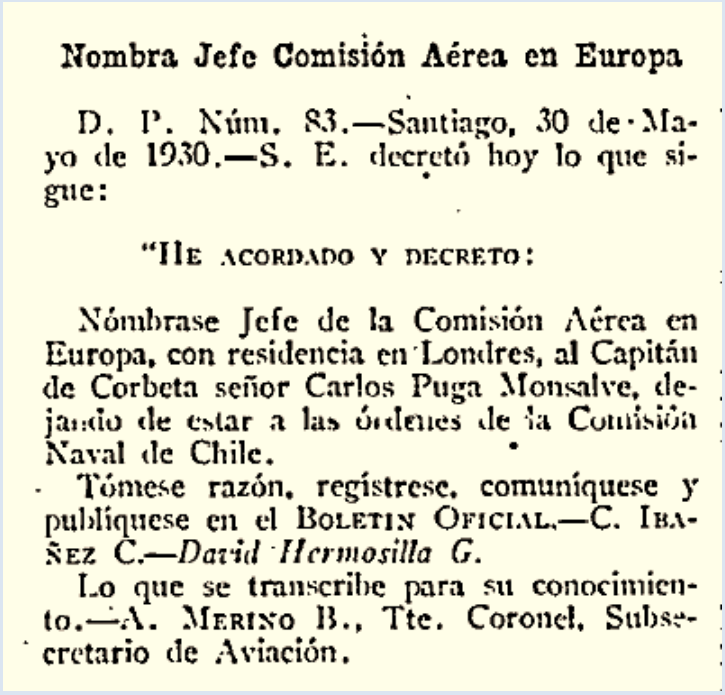
"De acuerdo con las facultades que me confiere la Ley número 4,795, de 24—1—930,

DECRETO:

Créase el puesto de Adicto del Aire a las Embajadas de Chile en Estados Unidos, Italia e Inglaterra.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBAÑEZ C.—*David Hermosilla G.*"

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



Nombra Jefe Comisión Aérea en Europa

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

"HE ACORDADO Y DECRETO:

Nómbrase Jefe de la Comisión Aérea en Europa, con residencia en Londres, al Capitán de Corbeta señor Carlos Puga Monsalve, dejando de estar a las órdenes de la Comisión Naval de Chile.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBAÑEZ C.—*David Hermosilla G.*

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

31/05/1957: Creada por Decreto N ° 41.639, y reglamentada por la Ordenanza N ° 270 / GM3, de 15 de marzo de 1995.

La "Medalla del Premio de la Fuerza Aérea Brasileña" tiene como objetivo recompensar a los militares y civiles de la Fuerza Aérea que han sido o han llegado a ser distinguidos por estudios en temas técnicos y profesionales; para creaciones técnicas, operacionales o administrativas que aporten beneficios económicos, operacionales o sociales de relevancia para el Comando de la Fuerza Aérea.

ARTURO MERINO BENÍTEZ

"La organización de la Fuerza Aérea de Chile, no fue producto de un "eureka" sorpresivo, sino del estudio, el esfuerzo y la reflexión"

Arturo Ignacio Merino Benítez
(17 de mayo de 1888 – 2 de mayo de 1970)

Rodeada por un parque romántico y silencioso, de una hermosura casi conventual, que oculta la severidad de su vieja arquitectura, se encuentra la casa de don Arturo Merino Benítez. Un empleado obsequioso nos hace pasar a un amplio escritorio donde en una sobria vitrina se exhiben innumerables trofeos que acusan una laboriosa y brillante carrera militar.

Condecoraciones otorgadas por varios Gobiernos entre las que se destacan por la elegante distinción de su orfebrería aquella que el Rey de Inglaterra concedió al señor Merino en su viaje de retribución a la visita que el Príncipe de Gales, acompañado de su hermano el actual Monarca S. M. Jorge V I, hiciera a nuestro país allá por el año 1930, y la medalla obsequiada por los hijos de Magallanes como testimonio de eterna gratitud cuando el Comandante Merino, piloteando un viejo "Junkers", unió Santiago con Punta Arenas en un viaje memorable por su heroísmo y precisión, en el intento patriótico de establecer el primer transporte aéreo entre el norte y la ciudad más austral del país.

Sobre el zócalo de la espaciosa sala y ornando una acogedora chimenea se exhiben en gran profusión una serie de fotografías en cuyos rostros advertimos a antiguos e inolvidables amigos. Ases que estremecieron con sus proezas el inalterable ritmo de nuestra vida absurda, monótona y criolla, muchos de ellos desaparecidos a edad prematura en el signo de su deber profesional, testimonian, con firmes caracteres, el efecto admirativo y respetuoso con que el señor Merino Benítez supo rodearse mientras fue 'Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile'.

En ese ambiente apretado de recuerdos nuestra imaginación nos traslada a los viejos tiempos, a la época heroica de nuestra aviación militar, cuando el Comandante Merino se lanzaba todos los días al espacio en el edificante afán de dominar el aire, de adquirir la técnica necesaria, el conocimiento experimentado, para afrontar con la solvencia del hombre modelado en la disciplina del vuelo, con el riesgo de su propia vida, con talento, estudio y reflexión, la nueva estructura de los servicios aéreos. Y lo vemos valiente, tenaz y decidido lanzarse contra esa barrera infranqueable de los intereses creados, de las incomprensiones maliciosas, de los prejuicios enfermizos determinados por una torpe vanidad, destruir con su enorme prestigio las interpretaciones falaces, vencer a la mediocridad que entraba todas las grandes realizaciones hasta dar cima a la organización definitiva de la Fuerza Aérea de Chile, obra la que sólo hoy, después de la experiencia que nos deja el conflicto mundial, podemos apreciar en todo su magnífico contenido y transcendentes proyecciones.

Pero eso no bastaba a su imponderable temple de hombre de acción, a un visionario poseído del más alto espíritu patriótico; era necesario crear un ambiente propicio, modelar un espíritu aéreo y, con fuerzas renovadas, con una fe inquebrantable en el porvenir crea y organiza la aviación civil chilena.

Nuestra defensa exigía la fundación de un organismo, de un instrumento, que hiciera posible un mayor número de pilotos, lo que el Comandante Merino llamó con gran propiedad *"la reserva aérea de Chile*", y fue así como en el año 1929 fundó nuestro Club Aéreo con la colaboración de los viejos pilotos que hoy forman el cuadro de honor de la aviación civil.

Si de gran trascendencia ha sido para el país la creación de la Fuerza Aérea y del Club Aéreo de Chile, no lo ha sido menos la de la Línea Aérea Nacional. El señor Merino Benítez comprendió antes que nadie las proyecciones que tendría para nuestro pueblo el hecho de contar con una línea de tal naturaleza que cruzara todo el territorio de la República. Sin escatimar sacrificios, luchando, ahora, contra fuertes intereses extranjeros apadrinados por los eternos gestores criollos, con un profundo conocimiento en la materia, sin otros recursos que los exiguos que anualmente consultaba el presupuesto de la Nación, el señor Merino logró organizar una entidad que tantos servicios hoy presta al país.

Con ella no sólo se ha resuelto el problema del transporte de pasajeros, carga o correspondencia, dándole mayor agilidad a la vida nacional, sino que ha contribuido por sobre todas las cosas a una mayor compenetración del espíritu de verdadera chilenidad, ya que los aviones de la Línea Aérea han acortado considerablemente las enormes distancias que mediaban a nuestro territorio.

Un apretón de manos franco y cordial nos sacó de nuestro ensimismamiento. El señor Merino al imponerse del objeto de nuestra visita sonríe con sincera modestia.

¿Qué puedo decirle yo — agrega— desde el aislamiento en donde vivo? Luego un hecho cualquiera enlaza nuestra conversación. El diálogo poco a poco se hace más íntimo. A nuestras preguntas don Arturo se pasea por el amplio escritorio. Frente a un objeto, a un recuerdo o fotografía se detiene por un instante. Cada cosa te recuerda su vida tan variada en luchas, hechos y realizaciones. Con precisión de detalles nos hace un maravilloso relato de los acontecimientos más importantes en que debió actuar. En el análisis de los hechos o de los hombres, siempre tiene una frase amable y cariñosa o la ironía sutil que se desgrana en una sonrisa.

No lo han envanecido sus éxitos, tampoco guarda rencor para aquellos que con tanta vehemencia e incomprensión aún lo combaten, porque el Comandante Merino posee la virtud de los hombres superiores y la varonilidad de las almas bien puestas.

Altivo, sereno, arrogante y decidido espera tranquilo el fallo de la historia en el que se leerá, seguramente a modo de encabezamiento: Arturo Merino Benítez, el gran organizador de la aviación chilena.

— ¿Por qué prefirió Ud. la aviación a otras especialidades militares? ¿Cómo fue su iniciación como piloto militar? — Iniciaba un tercer año como Agregado Militar a nuestra Embajada en Río de Janeiro, cuando se produjeron los sucesos político-militares que llevaron al Gobierno de la República al entonces Coronel Ibáñez; llamado al país, volví a mis funciones de Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General del Ejército, Sección Operaciones, y a mediados del año 1926 se me propuso, de parte del Ministro de Guerra, la jefatura de la Escuela de Aviación, en el Bosque, donde se habían sucedido una serie de Jefes que no pudieron hacer obra satisfactoria o duradera. Sin haber volado antes, acepté el cargo, dispuesto a iniciar junto con mis nuevas funciones de Director de esa Escuela, el aprendizaje de vuelo en lo que no tuve tropiezos.

Como era de esperarlo, me entregué por entero a tan atrayente actividad que no sólo respondía a mi temperamento, sino que ofrecía a mis cavilaciones como Oficial de Estado Mayor, una solución posible: la defensa del territorio patrio, que no podrían realizar jamás las tradicionales fuerzas de defensa, podía ser lograda con el desarrollo de la aviación militar, entonces incipiente.

El cuerpo de aviadores militares en ese entonces, fluctuaba en una veintena, y sobrevivientes de la edad heroica de la aviación, estaban acostumbrados a sentirse hombres excepcionales con derecho a todo y, en lo posible, sin obligación alguna, sobre todo en lo relacionado con la disciplina propia del cuartel, o relativa a su perfeccionamiento intelectual o físico.

La realización de un raid internacional de renombre constituía toda su ambición y la meta más excelsa; era algo curioso, mientras no titubeaban en jugarse la vida sin una aventura de vuelo en los ya escasos De Havilland, vacilaban mucho, y aún se detenían a esperar un compañero, antes de atravesar de noche el parque de la entrada, donde se alza el monumento a los mártires de la aviación y entre cuyos árboles, añosos se paseaban los gnomos y los espíritus de los muertos que algunos médiums noche a noche, solían invocar. Era el reino de la paradoja…

Alguien con notable acierto definió al aviador de aquellos años: como el hombre que prefiere matarse, antes que trabajar.

Al llegar yo, se implantaba un cambio en la reglamentación interna, y llegaban al país los nuevos aviones comprados en Inglaterra y Alemania, Vickers Vixen y Wibault, los Bristol-Lucifer en que aprendí a volar, y luego los Junkers de bombardeo; sin experiencia para juzgar y alterar lo vigente, me dediqué a estudiar el medio aplicando las disposiciones reglamentarias mientras la práctica no me aconsejara lo contrario. A fines del año tenía ya el título de piloto y pude influir en forma decisiva en la marcha de nuestra aviación que, en pocos años, llegó a ser señalada como ejemplo de organización y eficiencia.

No se hacían, ya más, raids internacionales de resonancia, pero muy luego se recorría el país desde Arica hasta Magallanes, y el país podía jactarse de tener la mejor defensa aérea del Continente.

Fue factor decisivo en el buen éxito alcanzado, la amplia confianza y el decidido apoyo que siempre encontré en el Presidente Ibáñez y en el Coronel Veloso, Jefe de la Aviación Militar durante los dos primeros años.

— ¿Cuáles fueron sus puntos de vista al fundar y organizar la Fuerza Aérea de Chile?

—La organización de la Fuerza Aérea de Chile nació precisamente del trabajo anterior; no fue producto de un "Eureka" sorpresivo y deslumbrante. Mientras nuestra aviación militar tomaba un inesperado vuelo, llegando a organizar con sus escasos recursos la Línea Aero-Postal Santiago-Arica que muy luego pasó a ser la LAN de hoy, aunque entonces volaba tres veces por semana entre Santiago, Puerto Montt y el Aysén, la Aviación Naval, con un material de botes Dornier muy eficiente, llevaba vida por demás lánguida y sin horizontes. Era de rigor que la militar absorbiera a la otra.

Por lo demás, la configuración de nuestro territorio, en que casi se topan las fronteras marítimas con las terrestres, recomendaba más que en otro país cualquiera, la unificación de sus elementos aéreos a fin de obtener economía y eficiencia. Ya la tradicional Inglaterra había roto, con decisión juvenil, por la nueva doctrina. "*Se han creado los ejércitos para defender las fronteras terrestres, se han creado las armadas para defender las marítimas, hoy cuando surge una nueva frontera: el aire, es preciso crear una fuerza aérea destinada a su defensa*". Así pensaron los tradicionalistas ingleses y fueron seguidos algunos años después, por la Italia de Mussolini y la España de Primo de Rivera. Tras ellos seguimos nosotros en 1930, doce años después que Inglaterra; más tarde adoptaron la nueva doctrina creando sus Fuerzas Aéreas otros muchos países y, justamente once años después que nosotros, el Brasil. Aún no pueden dar ese paso decisivo para el desarrollo eficiente de las actividades aéreas de orden militar, ni los Estados Unidos de Norte América, ni nuestros hermanos argentinos.

— ¿Mientras Ud. fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, pudo Ud. desarrollar todo su plan de trabajo y qué le quedó por hacer?

— Casi todo. Me faltó sólo hacer más indeleble y duradero el surco trazado, y seleccionar la alta jefatura que debía continuar mi labor. Por lo demás mi permanencia a la cabeza de la Fuerza Aérea fue relativamente corta, no alcancé a los dos años que, podrían sumarse, es cierto, a otros dos en que desempeñé la Jefatura de la Aviación Militar. De ahí que, aunque dejara organizadas las cuatro bases fundamentales de una aviación: la F. A. Ch. en el aspecto militar, la LAN en el aspecto comercial, el Club Aéreo de Chile en el deportivo y la Fábrica de Aviones de Los Cerrillos en el aspecto industrial, no

logré darle a esta última vida definitiva y muy luego fue clausurada por el Gobierno del señor Montero.

Tampoco habría logrado perdurar la LAN, si el Gobierno del señor Alessandri no me hubiera permitido, durante seis años como Presidente del Consejo, defender su existencia contra sus numerosos detractores de dentro y de fuera del país.

— ¿Qué razones, motivos o circunstancias le inspiraron a Ud. la creación de la Línea Aérea Nacional?

— Me jacto de conocer como pocos el territorio patrio; ya como Oficial de Estado Mayor debí recorrer a caballo gran parte de nuestras fronteras del norte, y la región de los Lagos, y la de los valles cordilleranos, así como las patagónicas, y pregunto: ¿Quién que haya volado una vez siquiera, conociendo nuestro territorio tan dilatado y sus pobres medios de comunicación, y los obstáculos naturales que lo cruzan y recruzan, no piensa que el avión debe ser el "*Sésamo ábrete*" de su progreso y fortuna?

Ya los norteamericanos habían iniciado con bríos el comercio aeronáutico y a Lindbergh, su ídolo de entonces, lo lanzaban a la conquista del aire centroamericano, en una gira deslumbrante. Antes que sus peticiones de franquicias que llegaban al monopolio del comercio aeronáutico, se materializaron en estos del Sur, de acuerdo con el Presidente de la República, y aprovechando el noble material que me ofrecían los jóvenes pilotos recién egresados de la Escuela del Bosque, pude ver salir el 5 de marzo de 1929, una bandada de once o doce aviones (los pequeños Moth-Cirrus) destinados a ligar permanentemente por el aire, los extremos de la República, afianzando para nosotros, los chilenos, la soberanía sobre nuestro dilatado espacio aéreo.

Aunque ya había elegido personalmente y organizado en forma rudimentaria, los aeródromos del norte, aquella Línea Aero-Postal Santiago-Arica, a través de una región tan difícil y desamparada, pareció a muchos una loca aventura, pero, la fe en nuestra pujanza racial y el temple acerado de la muchachada hizo prodigios y realidad definitiva una empresa más difícil, a mi juicio, que la que diez años más tarde se intentara realizar entre Puerto Montt y Magallanes.

— ¿Cree Ud. que la Línea Aérea Nacional cumple en forma satisfactoria la finalidad para que fue creada?

—Todavía no, a pesar del Vice-Presidente de lujo que hoy tiene a su cabeza; la burocracia política impedirá todo desarrollo eficiente. Desde luego esta es mi opinión, puede que sufra un error, pero siempre he pensado que nuestro país debe tener en su servicio de transporte aéreo, un medio de reducir el insuperable escollo que se opone a su progreso: la enorme separación de sus centros poblados y lo difícil de sus comunicaciones. Y esto sólo lo resuelve un servicio de transporte aéreo que una Arica y Magallanes, con fletes o tarifas de pérdida neta. Así, el transporte de la correspondencia por esa vía debe ser a un costo igual al transporte por vía terrestre o marítima. Sólo de esa manera eliminaremos el pesado handicap, con que nuestro país está compitiendo en la lucha por el progreso y el bienestar de su pueblo.

No podemos olvidar, sobre las dificultades que nuestro territorio ofrece a las comunicaciones rápidas, que estamos colocados en un extremo del mundo, y todo lo que hagamos por aminorar tan graves inconvenientes que retardan nuestro progreso, será siempre muy poco.

En mi tiempo no pudo la LAN alcanzar ese Desideratum, porque el Erario no la ayudaba casi con nada (dos millones anuales, término medio, en sus primeros ocho años), y debía escatimar sus facilidades para cobrar un moderado precio por el transporte que le proporcionara los fondos indispensables para vivir; en aquellos momentos luchaban dos urgencias; la de crear el ambiente aeronáutico atrayendo clientes con la baratura en el transporte que debía compensar el riesgo aéreo, entonces para muchos pavoroso, y la otra necesidad no menos urgente de obtener fondos para adquirir, no diré material de aviones, sino apenas bencina para hacer volar los existentes.

Pero hoy día, cuando la empresa cuenta con una subvención que decuplica con exceso la antigua, sus tarifas deben ser ínfimas, sobre todo en lo que al correo se refiere.

— ¿Qué razones influyeron en Ud. para fundar el Club Aéreo de Chile y qué importancia le concede Ud. a esa institución?

— Cuando me incorporé a la aviación militar, la civil o deportiva llevaba vida por demás anémica, a pesar del entusiasmo de los pocos aviadores civiles que solían volar en sus aviones propios. El Aero Club fundado por don Jorge Matte en los comienzos de la aviación chilena, se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo de que su último Presidente, el malogrado Raúl Edwards, debió depositar ciertos fondos obtenidos en un festival de beneficio, en su cuenta particular, a fin de evitar que fueran embargados por los acreedores del Club. Ante tal situación y bajo su dirección entusiasta comenzamos a organizar el nuevo Club Aéreo que no alcanzó a conocer; a su muerte tan lamentada como prematura, yo debí reemplazarlo y muy luego logramos dar término al proyecto de Estatutos y obtener la personalidad jurídica respectiva para la nueva institución que no debía cargar con las responsabilidades de la antigua y estar a cubierto de tan triste decadencia.

En los nuevos Estatutos se reservó la calidad de socio activo sólo para los que tuvieran el título de piloto aeronáutico, a fin de evitar lo ya ocurrido cuando el espíritu deportivo de unos pocos socios pilotos, fue ahogado por otras aficiones de los socios no pilotos, que constituían la gran mayoría.

En el primer Directorio de ese nuevo Club que lleva hoy vida tan floreciente, me acompañaron con su valiosa ayuda, desde luego, Salvador Sanfuentes, el amigo de todos los tiempos, y Jorge Lathrop, el entusiasmo juvenil hecho aviador, muerto años más tarde como aviador militar al estrellarse su avión de guerra, entre la camanchaca nortina, en Los Cóndores, Iquique. Con ellos, más el entonces Capitán Rafael Sáenz que hacía de Secretario, Aladino Azzari y otros que aparecen en un grupo fotográfico que conservo, redactamos el Reglamento que debía completar las disposiciones generales de los Estatutos, hicimos reparar la ruinosa casa que existía en el extremo sur-poniente de “Los Cerrillos”, la amoblamos, y en el renovado entusiasmo lanzamos el primer número de “Chile Aéreo”, cuya dirección inmediata mantuve durante varios años.

Aunque el Club Aéreo ha cumplido la labor para la que fue creado, manteniendo el entusiasmo por el vuelo entre los civiles, fomentando éste y creando nuevas filiales a lo largo del país, ha olvidado, a mi juicio, un aspecto muy interesante del deporte aéreo, que ya se había iniciado en 1931, el planeador.

Sólo el planeador puede popularizar el vuelo y formar la gran reserva de pilotos que precisa la defensa de una nación: el avión provisto de motor resulta un deporte por demás caro para los jóvenes estudiantes que deben integrar esa reserva.

— ¿Qué nos podría decir, Comandante de su actuación en la vida política nacional? ¿Qué proyectos tiene para el futuro?

— Respecto a lo primero, que ella es muy poco interesante para detenerse a rememorarla, y en cuanto a lo segundo, que espero con fe insuperable un movimiento de tendencia nacionalista por excelencia que logre implantar un Gobierno democrático representativo, pero sin los vicios del actual; un régimen democrático que no dé lugar al nacimiento y predominio del político profesionalmente parásito que es la peor carcoma de las democracias, y que ofrezca modalidades propias, adecuadas a nuestra idiosincrasia tan especial y que lleva al fracaso sistemas de gobierno que prosperan admirablemente en otros pueblos de mentalidad y cultura diferentes.

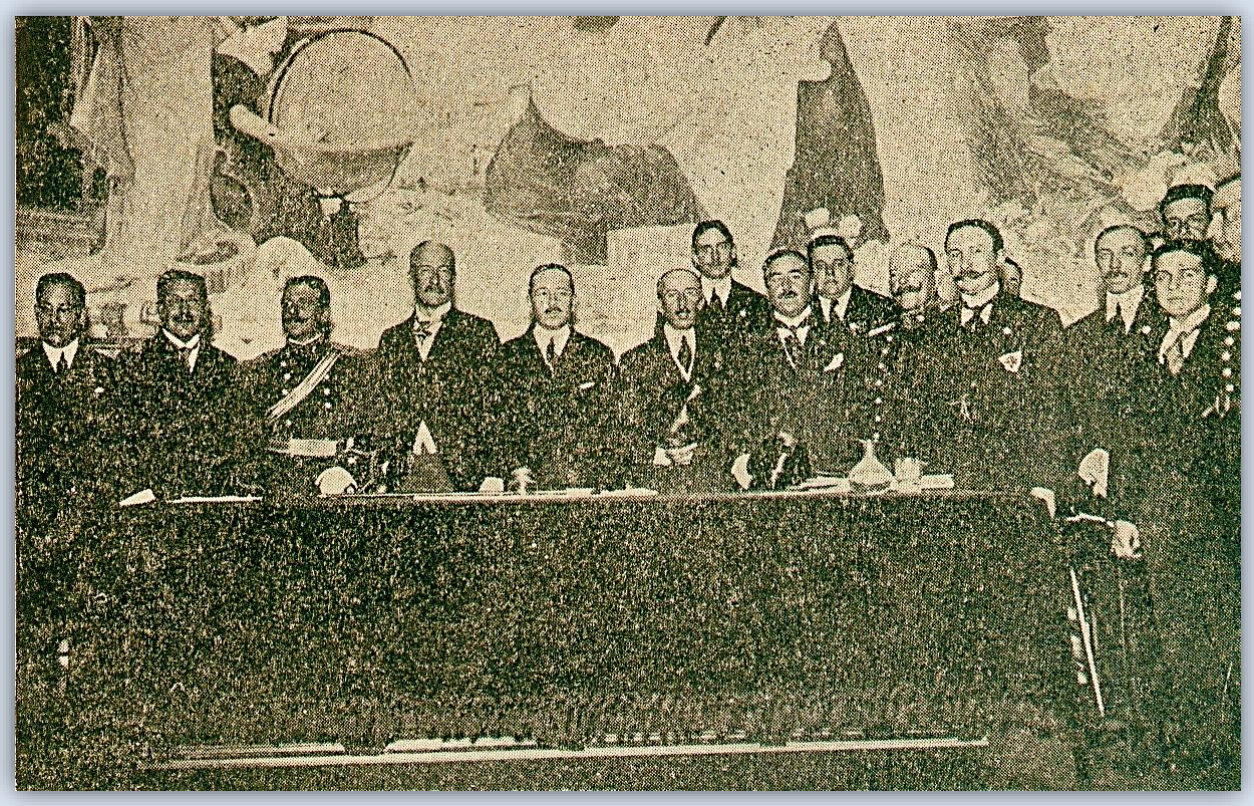
La noche ha caído sobre el parque. Una sensación de aislamiento nos invade cuando el señor Merino nos va a dejar hasta la verja de su quinta y con un gesto de fina y delicada gentileza nos ofrece la simpatía de su hogar.

Piloto 322.

Nota editorial. Reportaje a don Arturo Merino Benítez que se publicara en la otrora emblemática revista aeronáutica “Chile Aéreo” N°146-147 de septiembre-octubre de 1943. Páginas 5-11.

Dada su relevancia testimonial y considerando nuestra responsabilidad como entidad rectora en la custodia de la historia aeronáutica nacional, nos permitimos rescatarlo y reproducirlo en su formato escrito, cuando el mes recién pasado se conmemorara el 91 aniversario de la creación de la actual Fuerza Aérea de Chile, y cuando estamos ad portas de mayo, queremos recordar junto a su natalicio, un nuevo aniversario del ahora denominado Club Aéreo de Santiago -heredero directo del Club Aéreo de Chile- acordándonos cómo se logró construir esta gran institucionalidad aérea nacional, y de su verdadero arquitecto, don Arturo Merino Benítez.

EL AERÓSTATO "TENIENTE ORIGONE"



Durante la sesión de apertura de la Conferencia en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, están presentes el Ministro de Relaciones Exteriores, la Mesa Directiva y parte de los delegados

Entre el 9 y 17 de marzo de 1916, por iniciativa del Aero Club local se llevó a cabo la Primera Conferencia Panamericana de Aeronáutica en Santiago de Chile con la finalidad de comenzar a elaborar y coordinar un marco legal común para la aviación regional a partir de una Federación Aeronáutica Panamericana. El acto inaugural fue presidido por el Jefe del Poder Ejecutivo Nacional: Dr. Juan Luis Sanfuentes Andonaegui (1858-1930) y participaron nueve delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay.

Dentro de este importante evento, la delegación argentina concurrió a Santiago encabezada por el Teniente Coronel Alejandro Pastor Obligado, el Teniente 1º Pedro Leandro Zanni (Ayudante)[3], Ing. Alberto Roque Mascías (presidente del Aero Club Argentino). El equipo del Eduardo Newbery: conformado por el Ing. Eduardo Bradley, el Teniente 1º Ángel María Zuloaga y Hernani Mazzoleni con el referido aeróstato y el Teniente Origone, inicialmente facilitado en préstamo al Aero Club local para completar la formación de sus pilotos aeronautas. Este fue el contexto que unos meses más tarde finalizó con el aterrizaje del Eduardo Newbery en la zona de Uspallata.

[3] Boletín Militar N.º 4382, 1ª Parte. 26 de febrero de 1916.

Aeróstato Teniente Origone

Luego de la tragedia del Pampero el Aero Club Argentino incorporó una importante cantidad de aeróstatos para desarrollar sus actividades, pero además para contribuir con la formación de tripulaciones del Ejército y la Armada.

Las operaciones de la institución inicialmente se desarrollaron en la Sociedad Sportiva y en los terrenos adyacentes a la quinta *Villa Ombúes*. Con el espíritu de centralizar sus operaciones y disponer de instalaciones de apoyo organizó el Parque Aerostático en el barrio de Belgrano e inauguró sus operaciones el 10 de abril 1910.

Parque Aerostático

En el período que nos ocupa, del total de globos, la institución contó con dos aeronaves que llevaron el nombre *Argentina*. El primero había sido había sido comprado en Roma por Ernani Mazzoleni por un valor de $ 13.333 y llegó al país a fines de 1910 y que fue adquirido por el Aero Club Argentino por la suma de 4.100 pesos m/n pagados en dos cuotas[4]. Tenía una envoltura de seda con 900 m^3 de capacidad. Si bien en un principio se propuso que se le acordara el nombre de *Centenario*[5] finalmente se lo bautizó *Argentina*. Operó entre el 19 de noviembre de 1911 y el 5 de enero de 1915 con una docena de vuelos y probablemente fue una de las aeronaves cedidas por la institución al parque de aerostación de la Armada.

El segundo aeróstato, inicialmente también llamado *Argentina,* es el que nos ocupa en esta breve reseña, había sido fabricado por Mazzoleni en los talleres del Parque Aerostático de Belgrano por encargo de la institución.

Su envoltura era de tela cauchutada con una capacidad de 1200 m^3. Su nombre fue completamente efímero, dado que el 3 de junio de 1915 estando aún en fabricación, fue rebautizado como *Teniente Origone,* en memoria del subteniente de artillería Manuel Félix Origone fallecido en Domselaar, el 19 de enero de 1913 [6].

[4] Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 7 de diciembre de 1910. Acta Nº 43, Folios 96 y 97. Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 11 de agosto de 1911. Acta Nº 48, Folio 110.

[5] Ibidem (Folio 111).

[6] Libro de actas Nº 2 del Aero Club Argentino. Asamblea del 3 de junio de 1915. Acta Nº 106, Folio 62.

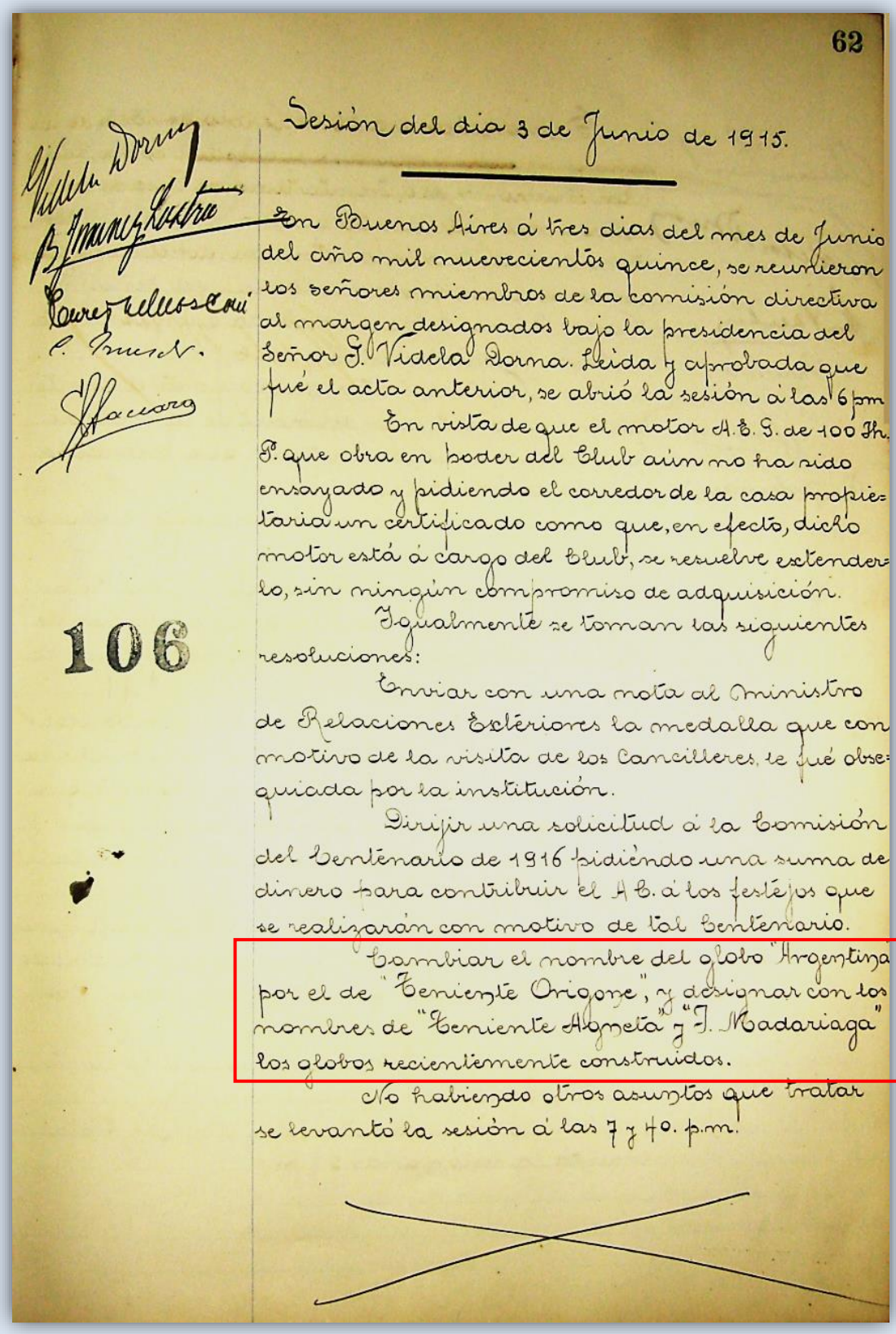
Ernani Mazzoleni[7]

Taller de reparación de envolturas del Parque Aerostático de Belgrano

[7] Foto de la derecha. Mazzoleni. Muy probablemente en el Parque Aerostático, detrás la calle 11 de septiembre. Diario *Democracia* 8 de noviembre de 1948.

Soldados preparando la red del Teniente Origone. En las bolsas de lastre puede leerse la marca del famoso fabricante de aeróstatos Mallet. Abril de 1915[8]

[8] Foto Archivo General de la Nación.



62

Sesión del dia 3 de Junio de 1915.

En Buenos Aires á tres dias del mes de Junio del año mil novecientos quince, se reunieron los señores miembros de la comisión directiva al margen designados bajo la presidencia del Señor J. Videla Dorna. Leida y aprobada que fué el acta anterior, se abrió la sesión á las 6 pm

En vista de que el motor A. B. S. de 100 Hp. que obra en poder del Club aun no ha sido ensayado y pidiendo el corredor de la casa propietaria un certificado como que, en efecto, dicho motor está á cargo del Club, se resuelve extenderlo, sin ningun compromiso de adquisición.

106

Igualmente se toman las siguientes resoluciones:

Enviar con una nota al Ministro de Relaciones Esteriores la medalla que con motivo de la visita de los Cancilleres, le fué obsequiada por la institución.

Dirijir una solicitud á la Comisión del Centenario de 1916 pidiendo una suma de dinero para contribuir el A. B. á los festejos que se realizarán con motivo de tal Centenario.

Cambiar el nombre del globo "Argentina" por el de "Teniente Origone", y designar con los nombres de "Teniente Ahumeta" y "J. Madariaga" los globos recientemente construidos.

No habiendo otros asuntos que tratar se levantó la sesión á las 7 y 40. p.m.

Asamblea del Aero Club Argentino del 3 de junio de 1915. Acta Nº 106, foja 62.

Elección del nombre

La decisión se fundó en honrar la memoria del Subteniente de Manuel Félix Origone. Había nacido en Villa Mercedes el 6 de enero 1893; era hijo a una familia de origen genovés de reconocida trayectoria en Villa Mercedes, provincia de San Luis. Rafael Origone (u Origoni) y con Dolores Pereira fallecida el 5 de agosto de 1908[9]. Su padre era propietario de un comercio que funcionó por mucho tiempo en el barrio aledaño a la estación de ferrocarril.

Ingresó al Colegio Militar el 1 de septiembre de 1908, en ese entonces vivía en el hotel *La Argentina*, que estaba sobre Av. de Mayo 984 y que, paradójicamente, tenía el mismo nombre que el aeróstato del nos estamos refiriendo. Egresó como subteniente de artillería 31 de diciembre de 1910 y fue destinado a prestar servicios en el Regimiento 1 de Obuses con asiento en Campo de Mayo a cargo del Teniente coronel Eduardo Rómulo Tello, y donde curiosamente hoy se encuentran las instalaciones de la Aviación de Ejército.

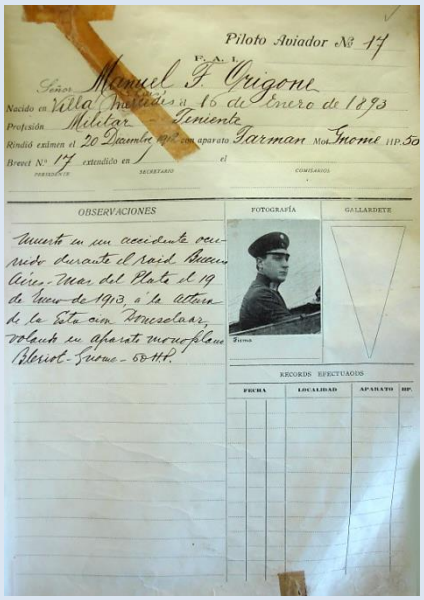
Izquierda: Origone en su Blériot XI, en la gorra se puede observar el número correspondiente al Regimiento 1 de Obuses. Derecha: Puerta del hotel donde vivió Origone en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El 10 de mayo de 1912 fue aceptado como socio del Aero Club Argentino. Estuvo presente en la inauguración de la Escuela de Aviación Militar y una semana después de la inauguración fue dado de alta como aspirante a Aviador Militar y, tal como ocurrió con el soldado Fels, ofreció su flamante Blériot XI, motor Gnôme de 50 hp comprado en Europa para contribuir con el exiguo material disponible para el vuelo.

[9] El matrimonio tuvo una prolífica familia de la que nacieron seis hijos: Rafael, Ramona, Manuel Antonio, Gerónima, Adolfo y Antonio, Nicolás, José Antonio, Oreste, Rafael, Manuel Félix, Dolores y Amelia.

El 5 de septiembre se iniciaron los cursos de aerostación militar en el Parque Aerostático del Aero Club Argentino en el barrio de Belgrano, con un acto público organizado por la por la comisión directiva de la institución presidida por el Ingeniero Jorge Alejandro Newbery. Asistieron el Ministro de Guerra, General de División Gregorio Vélez, Coronel Martín José Vicente Rodríguez, Teniente coronel Ingeniero Enrique Carlos Alberto Mosconi y el Capitán Adolfo Cueto y presenciaron la primera ascensión de instrucción militar del globo *Eduardo Newbery,* al mando del Ingeniero Alberto Roque Mascías con el Subteniente Origone y el Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola[10].

El 20 de diciembre obtuvo en El Palomar el brevet de Piloto Aviador Nº 17 otorgado bajo las normas de la Federación Aeronáutica Internacional convirtiéndose en el segundo oficial del Ejército en acceder a este título.


Piloto Aviador Nº 17

F. A. I.

Señor Manuel F. Origone

Nacido en Villa Mercedes a 15 de Enero de 1893

Profesión Militar — Teniente

Rindió examen el 20 Diembre 1912 con aparato Farman Motor Gnome 110-50

Brevet Nº 17 extendido en [illegible] el [illegible]

PRESIDENTE SECRETARIO COMISARIOS

OBSERVACIONES

Murió en un accidente ocurrido durante el raid Buenos Aires - Mar del Plata el 19 de Enero de 1913, a la altura de la Estación Domselaar, volando en aparato monoplano Blériot-Gnome - 60 HP.

FOTOGRAFÍA

GALLARDETE

RECORDS EFECTUADOS

FECHA	LOCALIDAD	APARATO	HP.

A la derecha se ven a Mascías con el Subteniente Origone (de espaldas) y Teniente de Fragata Escola en el Parque Aerostático poco antes del primer vuelo de instrucción en el Eduardo Newbery. 5 de septiembre de 1912[11]

Fue ascendido a Teniente el 15 de enero de 1913. En esas instancias, como parte de los festejos organizados en dicha ciudad balnearia y con motivo de la inauguración de la lujosa rambla que la caracteriza y por gestiones del Club Social *Mar del Plata.* El Aero Club Argentino organizó un *raid* aéreo entre las ciudades de Buenos Aires y esa ciudad; cuatro días más tarde una escuadrilla inició el raid aéreo. Participaron los aviadores Alberto Roque Mascías, Pablo Castaibert, Pablo Teodoro Fels, Heinrich Lübbe y Origone

A las 4:25 despegó desde Villa Lugano Pablo Castaibert (monoplano Castaibert 911-II), a las 4:38 despegaron desde El Palomar Lübbe y Mascías (Eindecker Etrich-Rumpler 1912 *Taube*), a las 5:10 Origone y Fels (ambos con Blériot XI). Cerca de las 6 fue sorprendido a la altura de Domselaar por un frente de tormenta que provocó la caída de su avión desde 250 m de altura sobre el campo de Raymundo Borda en el cuartel 2° de Brandsen, en proximidades de Domselaar; y la muerte del piloto.

10 El histórico vuelo despegó a las 10:45 hs descendiendo en la localidad bonaerense de Domselar a las 12:10 hs.

11 Foto Archivo General de la Nación.

Luego de su muerte los restos del avión fueron trasladados en carro a la Escuela de Aviación Militar, al poco tiempo fue donado por su familia y completamente reconstruido bajo la supervisión del Director técnico de la Escuela Militar: Ingeniero Mascías con el mecánico de origen ruso Pablo Juan Parasochka[12], recibió la matrícula Nº II y fue bautizado *Origone* quedando en condiciones de vuelo en la primera semana de septiembre de 1913.

Foto póstuma de Origone poco antes de despegar de El Palomar el 19 de enero de 1913. Derecha: Blériot XI Nº II Origone con el Teniente Carlos Giménez Kramer

Actividad del aeróstato

Efectuó su primer vuelo el 17 de diciembre de 1915, partió del Parque aerostático tripulado por los tenientes Edgardo Benavente, Juan Carlos Ferreyra y Esteban Cristi (Ejército del Uruguay) y aterrizó en la localidad bonaerense de Moreno luego de 1:45 horas de vuelo[13].

Posteriormente realizó tres vuelos más en el país. Fue llevado a Santiago de Chile por Bradley y Zuloaga, realizando su primer vuelo en Chile, el 19 de marzo de 1916. Ese día, despegó desde el Club Hípico de Santiago, tripulado por el Teniente Zuloaga y Carlos Dose Obligado y aterrizó en Cajón del Maipo habiendo llegado los 5.000 m[14].

[12] También llamado Juan Molberto.

[13] BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 155.

[14] Diario *El Mercurio*. 24 de marzo de 1916. TRAUB GAINSBORG, Norberto Pablo. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo*. https://www.dti.usach.cl/sites/dti/files/documentos/resena_historica_aeroestatos_en_chile-_hors-serie_noviembre_20171.pdf

El Teniente Origone elevándose desde el Club Hípico[15]

En un principio, el Aero Club de Chile lo había solicitado en préstamo para que los aspirantes a piloto aeronáutico del país pudiesen obtener los primeros certificados.

En junio el aeróstato continuaba en la institución trasandina. Como resultado del pedido de extensión de permanencia para poder completar la instrucción de los aspirantes a pilotos aeronautas, la comisión del Aero Club Argentino trató el asunto en la asamblea del 28 de junio de 1916 presidida por el Ing. Alberto Roque Mascías[16] y se resolvió obsequiar la aeronave.

15 Boletín del Aero Club Argentino. Año VI, Nº 41. 10 de junio de 1916.

16 Asamblea del Aero Club Argentino del 28 de junio de 1916, Acta 127. Foja 123.

123

ba.

Luego se pasa á considerar un telegrama del Aero Club de Chile en el cual dicha institución solicita autorización para que quede en mes más en su poder el globo "Teniente Origone", que fué llevado allá por los Señores Bradley y Zuloaga, á objeto de obtener su brevet – dice el Aero club de Chile – algunos aeronautas aspirantes á pilotos.

Sin discusión, la C.D. resuelve obsequiar con dicho globo y correspondiente barquilla, al Aero Club de Chile, debiéndosele telegrafiar en tal sentido, y apreciando que la comisión lo hace con el mayor placer, retribuyendo en mínima parte la gentileza é hidalguía de aquella institución y pueblo de Chile hacia los socios Señores Bradley y Zuloaga, encareciéndosele que conserve el nombre de Origone que tiene el globo, por pertenecer á la primera víctima de la aviación Argentina, y que quedará muy honrada con la aceptación de tan modesto obsequio.

Acto mismo resuelven los Señores miembros de la comisión, que al dar cuenta de este obsequio á la Asamblea, ella no está de acuerdo, correrá por cuenta de ellos el valor del globo donado, pudiendo contribuir al pago los Señores Socios. Que así lo declaren. –

Copia del acta donde consta la donación del Teniente Origone

Desde entonces y hasta 1918 desplegó una intensa actividad[17]. En su historial de vuelos es el siguiente:

Fecha	Tripulación	Comentarios
17DIC15	Tenientes: Edgardo Benavente Juan Carlos Ferreyra Esteban Cristi (Uruguay)	Parque Aerostático de Belgrano a Moreno en 1:45 hs[18].
30DIC15	Teniente Pedro Leandro Zanni	Parque Aerostático de Belgrano a Pilar en 5:10 hs
		El globo fue llevado por Bradley y Zuloaga. El Aero Club de Chile solicitó que fuese facilitado en préstamo para la obtención de brevets de sus afiliados y la CD del Aero Club Argentino resolvió donarlo[19].
19MAR16	Teniente Zuloaga Carlos Dose Obligado Armando Venegas	Vuelo en Chile desde el Club Hípico de Santiago hasta el Cajón del Maipo. Llegaron a los 5000 m[20].
23MAR16	Carlos Francisco Borcosque	Primer vuelo en Santiago de Chile al mando de Borcosque[21].
29MAR16	Teniente 1º Zuloaga Carlos Dose Obligado	Vuelo en Santiago[22].
28JUN16		Donado al Aeroclub Chile por Resolución del Aero Club Argentino.
24JUN17	Carlos Junker	Desde el Club Hípico de Santiago[23].
09JUL17	Hernán Zañartu Cavero Juan Gálvez Rivas Lisandro Santelices Escalante	Vuelo en ocasión de la conmemoración de la batalla de la Concepción. Luego de cruzar Santiago a las 13:30 aterrizó en el fundo de *Lo Aránguiz* cerca del camino El Salto[24]. Tiempo de vuelo 2:10, llegó a 1450 m.
09JUL17	Hernán Zañartu	Despegó a las 13:48 de *Lo Aránguiz*, alcanzó los 1900 m y aterrizó a las 14:20 *en el fundo El Guanaco* del señor Ricardo Chereau
	Carlos Francisco Borcosque Juan Gálvez Rivas Lisandro Santelices Escalante	
29SEP18	Teniente Pedro Traversari Infante (Ecuador) Bernardino Bilbao (Bolivia)	Alcanzó los 3.950 m de altura.
18	Emilio Karstulovic	Accidentado durante el aterrizaje en la zona del Paine[25].

17 FLORES ÁLVAREZ, Enrique. (1950) *Historia Aeronáutica de Chile. Capítulo VIII*. 1916. Santiago de Chile. Pág. 244.

18 BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* Nº 3, 2ª Parte. Pág. 155.

19 Libro de actas Nº 2 del Aero Club Argentino. Acta Nº 127. Folio 123 del 28 de junio de 1916.

20 Diario *El Mercurio*. 24 de marzo de 1916. TRAUB GAINSBORG. Norberto Pablo. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo*. https://www.dti.usach.cl/sites/dti/files/documentos/resena_historica_aeroestatos_en_chile-_hors-serie_noviembre_20171.pdf

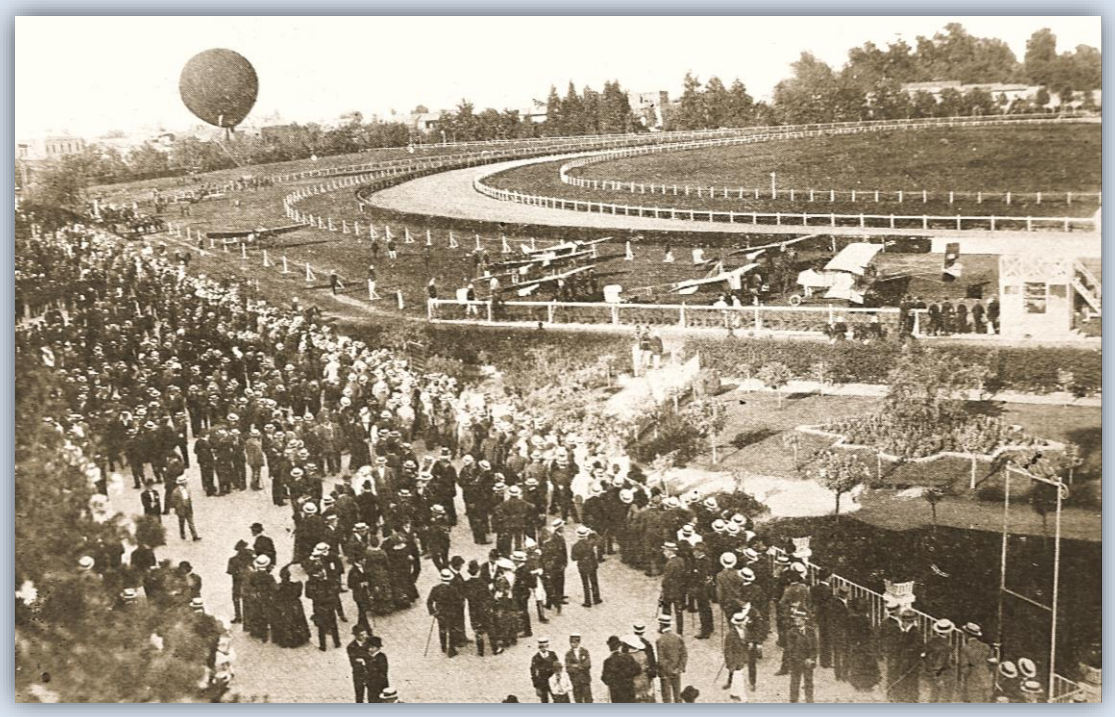
21 Ibid.

22 Ibidem.

23 Diario *El Mercurio*. 24 de marzo de 1916. TRAUB GAINSBORG. Norberto Pablo. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo*. https://www.dti.usach.cl/sites/dti/files/documentos/resena_historica_aeroestatos_en_chile-_hors-serie_noviembre_20171.pdf

24 Ibidem.

25 Ibidem.

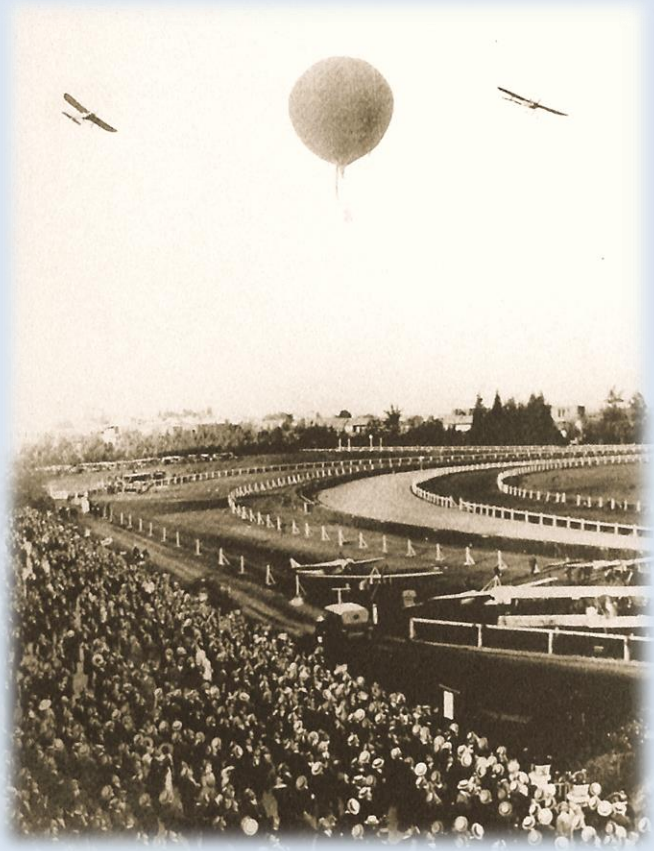


Vista del Teniente Origone desde las tribunas del Club Hípico. 19 de marzo de 1916[26]

Reunión en el Club Hípico de Santiago donde se puede apreciar en primer plano el avión se Sánchez Besa, una serie de monoplanos y al fondo la silueta del Teniente Origone en un vuelo cautivo. 19 de marzo de 1916

26 Boletín del Aero Club Argentino.

Club Hípico de Santiago. Primer plano de soldados moviendo un biplano Sánchez Besa, detrás se ve al aeróstato Teniente Origone. 19 de marzo de 1916



Vista del Teniente Origone desde las tribunas del Club Hípico. Marzo de 1916

Ascenso del Teniente Origone en el Club Hípico de Santiago de Chile al mando de Borcosque. En el grupo de personas se aprecian en el centro de uniforme con botas al Teniente1º Zuloaga y sobre el extremo derecho con traje gris al lado de un soldado al Ing. Bradley. Mayo de 1916[27]

27 Foto Archivo General de la Nación.

EL MERCURIO—VIERNES 24 DE MARZO DE 1916

COBRE | AVIACION Y AEROSTACION | LOS

niero señor
etario de la

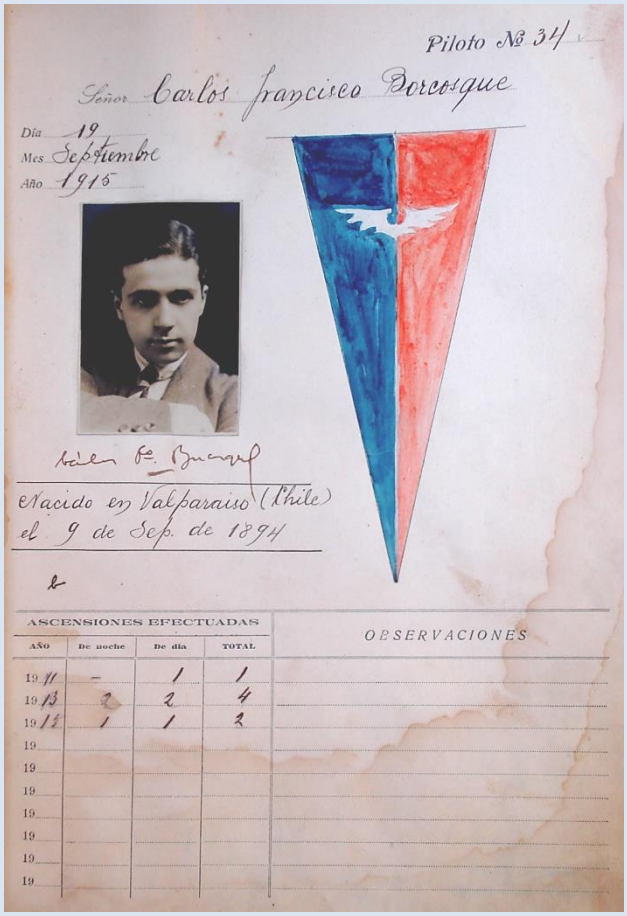
un boxer, un ene-
tranjero le ruego
rasión lo que en-
ar mi disertación,
manifesta lo con-

oportunidad y

Las pruebas finales de los concursos de aviación.—El teniente uruguayo Juan Boizo obtiene el primer premio en la prueba de "planeo" sobre un punto determinado.—El premio Presidente de la República se definirá hoy.—Nueva salida del globo "Teniente Origone".—Lo pilotea el aeronauta chileno Carlos F. Borcosque.—Exito de la prueba.—Regreso de la delegación peruana.

Una e
cu
Juc

Noticia publicada por el diario El Mercurio sobre el vuelo de Borcosque en el Teniente Origone. 24 de marzo de 1916[28]



Piloto Nº 34

Señor Carlos Francisco Borcosque

Día 19
Mes Septiembre
Año 1915

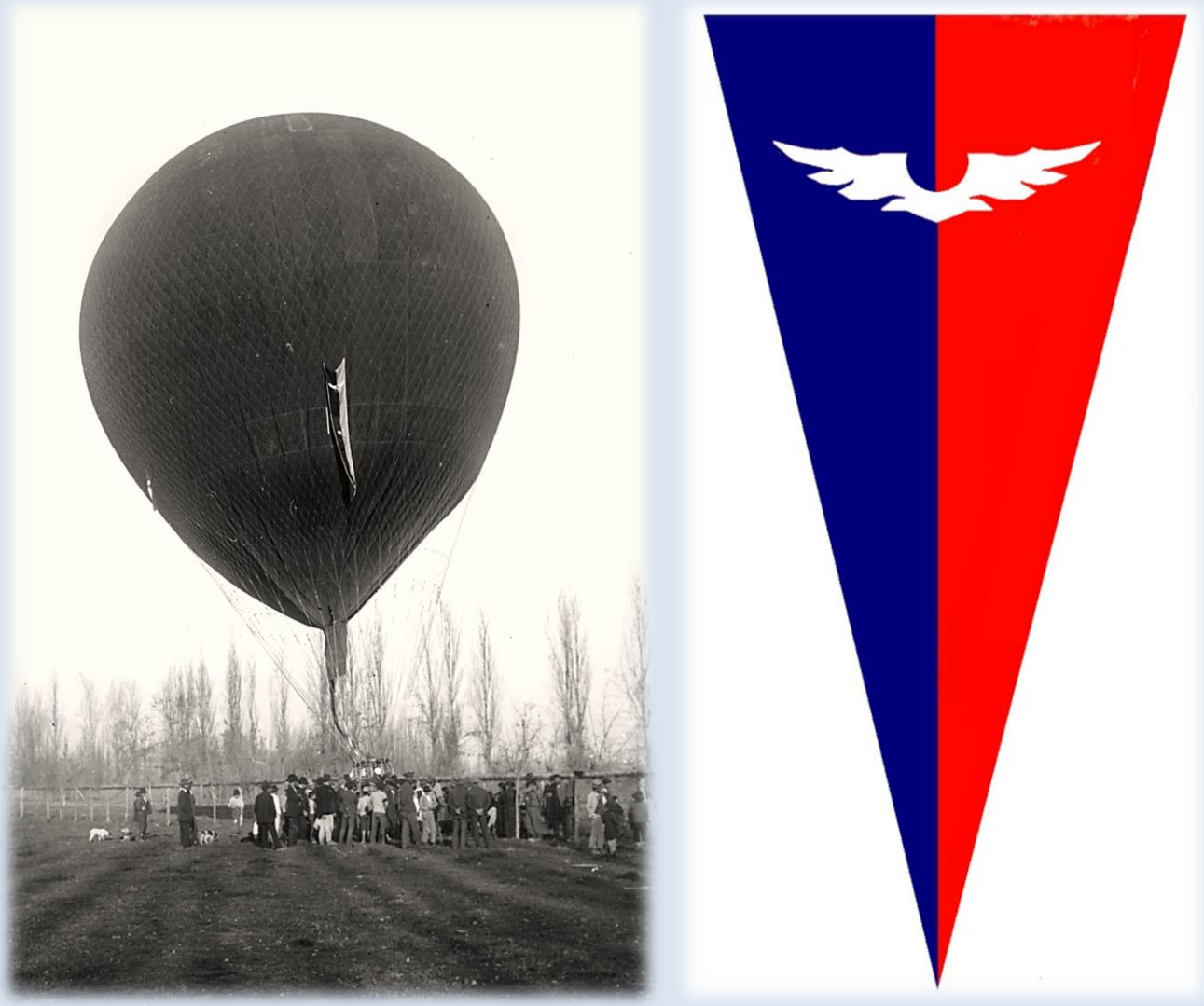
Nacido en Valparaiso (Chile)
el 9 de Sep. de 1894

ASCENSIONES EFECTUADAS				OBSERVACIONES
AÑO	De noche	De día	TOTAL	
19 11	–	1	1	
19 13	2	2	4	
19 14	1	1	2	
19				
19				
19				
19				
19				
19				
19				

Izquierda: Certificado de Piloto Aeronauta Nº 34. Derecha: Carlos Francisco Borcosque en la Sociedad Sportiva sobre el costado izquierdo se ve a la izquierda se ve a Mazzoleni con la mano apoyada en la barquilla, la fotografía correspondería al vuelo realizado el 19 de septiembre de 1915 entre Sociedad Sportiva y Tapiales, Cañuelas a bordo del aeróstato Teniente Agneta [29]

28 Fotos archivo de Norberto Pablo Traub Gainsborg.

29 Foto Archivo General de la Nación. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 69.



Aeróstato Teniente Origone en Santiago de Chile, se aprecia en la fotografía el gallardete de Carlos Francisco Borcosque[30]

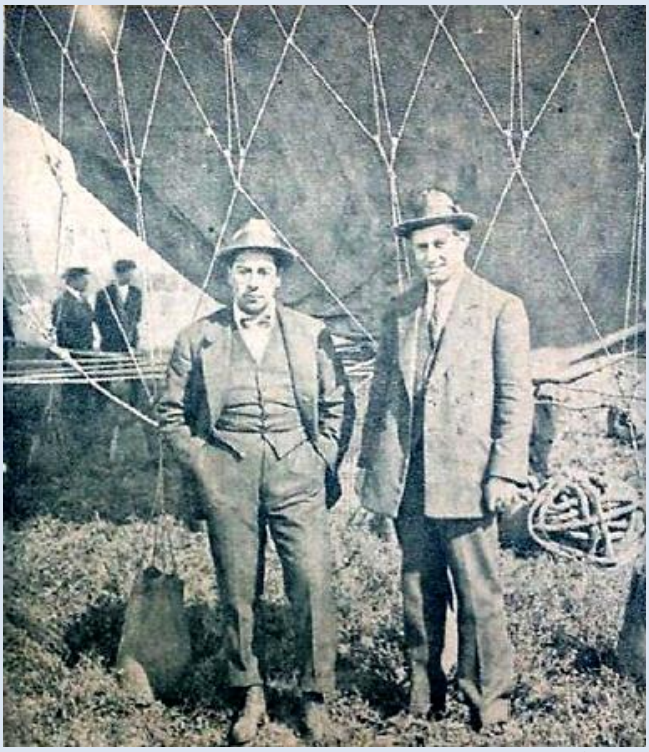
30 Foto Archivo General de la Nación Argentina.

La fiesta aerostática del Club Hípico.

El globo «Origone» listo para elevarse, en la fiesta aerostática organizada por el Aero Club, el día 19 de Septiembre, en celebración de las fiestas patrias.

El «Teniente Origone», empezando su primera ascensión desde el Club Hípico.

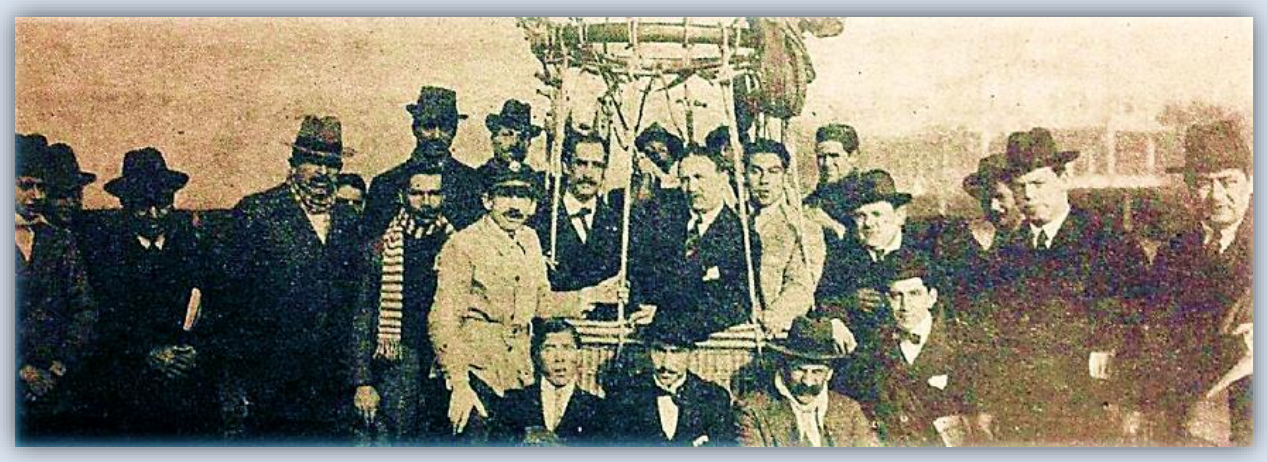
Ascensión de Borcosque en el Teniente Origone. 19 de septiembre de 1917



Ascensión de Augusto Perrey y Víctor Arredondo en el Globo Teniente Origone desde el Club Hípico de Chile[31]

31 Fotos archivo de Norberto Pablo Traub Gainsborg.

Augusto Perrey sobre la barquilla del Teniente Origone[32]



Grupo de participantes en los cursos de Aerostación realizados por el Aero Club de Chile. De izquierda a derecha, se logran identificar a los siguientes personajes: (dentro de la barquilla) Lisandro Santelices Escalante, Armando Venegas de la Guarda y el teniente boliviano don Bernardino Bilbao Rioja. Abajo, al centro exterior de la barquilla Juan Gálvez Rivas; al costado izquierdo de la barquilla con su característica gorra el mecánico especialista alemán Carlos Junker (o Yunker); al costado derecho y apoyado en la misma, don Agustín Maluenda Vidaurre y sobre el extremo derecho de la foto David Fuentes Sosa[33]

32 Traub Gainsborg, Norberto Pablo. *Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo.* http://www.possibilism.usach.cl/sites/possibilism.usach.cl/files/paginas/hors-serie_01_2.pdf

33 Idem.

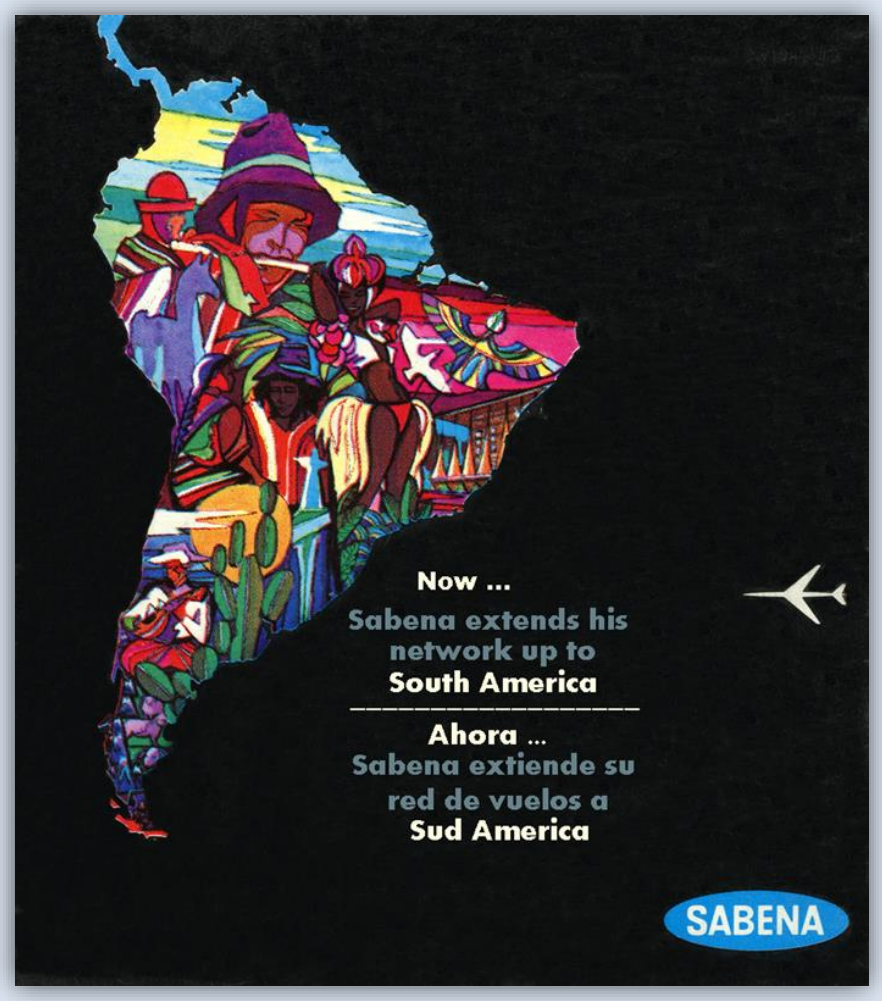
En esos años la aviación Latinoamericana estaba naciendo con un enorme esfuerzo que se debatía entre el denodado trabajo de sus impulsores, el decreciente escepticismo de las autoridades y las limitaciones de la Primera Guerra Mundial.

Afortunadamente esa época estuvo signada por personalidades con una enorme capacidad de trabajo, solidaridad y camaradería aeronáutica. No fue casual la auspiciosa iniciativa de celebrar en Santiago de Chile la Primera Conferencia Panamericana de Aeronáutica para integrar los esfuerzos regionales a través de la fundación de una Federación Aeronáutica Panamericana, iniciada con la finalidad de comenzar a elaborar y coordinar un marco legal común para la aviación regional.

El Aero Club Argentino, obviamente no estuvo ajeno a estas circunstancias y colaboró donando parte de su material aerostático a instituciones hermanas. Los aeróstatos *Patriota* y el *Aero Club I* fueron facilitados al Uruguay; mientras que el *Teniente Origone* a Chile, seguido poco tiempo después del *Cóndor* entregado también al Aero Club trasandino, pero esa es otra historia...

Mg. Eloy Martín
Miembro Correspondiente en Argentina
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

A 50 AÑOS DEL VUELO INAUGURAL OPERADO POR SABENA ENTRE BRUSELAS Y SANTIAGO DE CHILE



Ejemplo de publicidad circulada en 1971 con el fin de promover los vuelos a Sudamérica

Para muchos europeos residentes en Chile en los inicios de 1971, habrá sido un tema de interés, el conocer que a *SABENA LINEAS AEREAS BELGAS*, se le habilitaba el RUT 93.467.000-0 para poder operar de manera oficial y comercialmente en nuestro país. Avanzado los primeros meses, se abría en nuestra Capital, una oficina principal de representación. Su primer director fue el señor André Kuborn y la dirección comercial elegida, era en plena Av. Libertador Bernardo O'Higgins N°1449, inmediatamente aledaña a la construcción de la emblemática Torre Entel, iniciada el año anterior y más tarde finalizada en 1974.

Especialmente para la comunidad belga radicada en Chile, la fecha del 13 de abril de 1971, marcó un hito importante en su enlace con la tierra natal siendo este día el vuelo inaugural desde Bruselas vuelo a Santiago de Chile operado con SABENA, la línea aérea nacional de bandera belga.

El inicio de una gran aventura comercial por Buenos Aires, Santiago y Montevideo

El vuelo SN391, un Boeing 707-329C con matrícula OO-SJN, despegó a las 20.00 horas rumbo a Dakar, la capital de Senegal. Aterrizando en el aeropuerto de Yoff a la 01.00 de la mañana, hora local.

Boeing 707-329C utilizados en los vuelos a Sud América

Finalizando las operaciones de reabastecimiento en combustible y cambio de tripulación, el SJN emprendió el cruce del Atlántico Sur rumbo a la capital argentina de Buenos Aires, donde aterrizó a las 08.10 horas de la mañana tras cumplir el vuelo de unas 8h y 20 minutos.

Sobre conmemorativo del Primer Vuelo SABENA desde Bruselas a Buenos Aires, Argentina realizado el 13 de abril de 1971

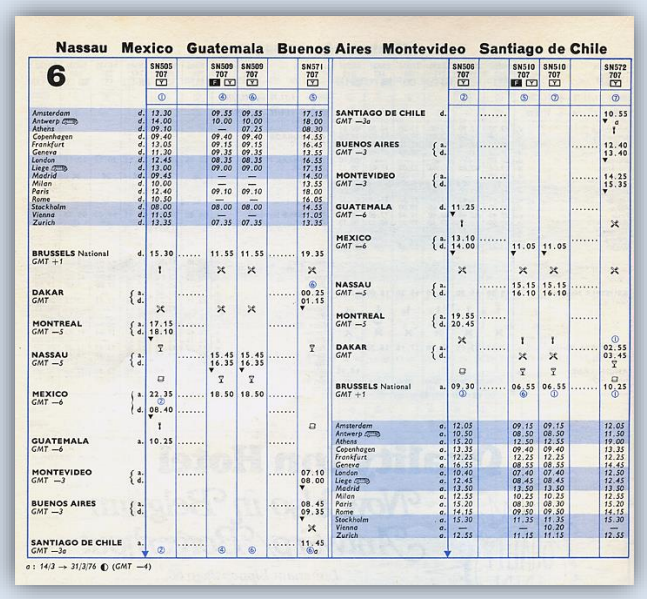
El tramo final a Santiago se demoró unas dos horas y media, y fue que, a las 10.00h local que el Boeing 707 aterrizó en el aeropuerto de Santiago de Chile.

Boeing 707-329C OO-SJN utilizado para operar el primer vuelo a Chile

Sobre conmemorativo del Primer Vuelo SABENA desde Bruselas a Santiago de Chile realizado el 13 de abril de 1971.

Sobre conmemorativo del Primer Vuelo SABENA de retorno desde Santiago de Chile a Bruselas realizado dos días más tarde, el 15 de abril de 1971.

A lo largo de los 6 años de operaciones, variaciones en las rutas, así como en los tipos de aviones serían programadas.



Horarios de vuelos para 1971 y 1976 incluyendo otras escalas en América Central y Sudamérica.

El aeropuerto de Santiago en 1975

Se utilizaron los Boeing 707 ''strait jet'' pero con limitaciones en su capacidad de pasajeros, 149 en lugar de los 181 que podía transportar en full economy, debido a las limitaciones de esta versión, sobre todo en el tramo Buenos-Aires/Dakar.

Boeing 707-329 OO-SJD en el aeropuerto de Bruselas

Pero fue la versión mixta con turbo fan -329C carga/pasajero que realizó la mayoría de estos vuelos.

Boeing 707-329C OO-SJO en versión Carga/ pasajeros

El Boeing 707-329C OO-SJL en la plataforma del aeropuerto de Santiago en Pudahuel

Al año de la inauguración del tramo Buenos Aires - Santiago, se agregó la escala de Montevideo, con el OO-SJM.

Igual si en base a los horarios de vuelo disponibles esta fue, en un primer tiempo, solo por la temporada de verano, es decir del 30 de diciembre al 24 de marzo; en 1973 se convirtió en un vuelo semanal.

Como lo explica bien Jacques Gorteman en su libro "L'aviation en Belgique"[34], en los años 1970 la compañía nacional estaba presente en los 4 continentes y se esforzaba en establecer su posición en América latina, pero la rentabilidad económica y financiera de la ruta a Santiago dependía mucho de la posible obtención de los derechos en operar la escala de Rio de Janeiro lo que nunca se pudo concretar debido al fracaso de las negociaciones con el gobierno brasileño.

Las sucesivas devaluaciones de las monedas locales repercutieron también en las perdidas resultando de ventas a crédito.

A consecuencia de esta situación, SABENA informa el gobierno belga que no puede mantener esta ruta deficitaria a menos de recibir un subsidio especial. Frente a la respuesta negativa de la autoridad competente, la empresa se vio en la necesidad de cancelar sus vuelos a Sud América en 1977.

La situación se repitió con la escala de La Habana, inaugurada en 1976 y abandonada el año siguiente. Cuando fui contratado con SABENA en 1978, al hablar de mis 2 años de estadía y experiencias en Chile, yo desperté muchos recuerdos y sobre todo una cierta nostalgia en las experiencias de vuelos de algunos compañeros de tripulación.

Es solo de rememorar lo que me contaba Danny Stockmans[35], sus misiones de casi un mes en Dakar para operar los vuelos a Santiago. Su admiración en contemplar los paisajes, pero más la Cordillera de los Andes cuando iniciaban el descenso a la capital chilena que lo hacía recordar a la epopeya de l'Aéropostale.

Cordillera de los Andes en el descenso a Santiago de Chile

34 Gorteman, Jacques y Vandermeir, Marc. ***La SABENA et l'aviation en Belgique.*** 624 páginas. 2015.

35 Daniel Stockmans. Ex SABENA Steward.

SABENA, un acrónimo en francés para *Sociedad Anónima Belga para la Explotación de la Navegación Aérea*, inició sus operaciones en Bélgica, el 23 de mayo de 1923. El primer vuelo internacional fue el 1° de julio de ese año con un trayecto Bruselas – Londres vía Ostende, en abril del año siguiente se abrieron las rutas a Rotterdam (Holanda) y Estrasburgo (Francia), luego a Basilea en Suiza, Ámsterdam en Holanda y Hamburgo, Düsseldorf y Essen, en Alemania.

La compañía aérea belga fue, hasta su bancarrota en 2001, una de las más antiguas, detrás de KLM en octubre de 1919 y Avianca en diciembre del mismo año.

Tal como lo presenté en un artículo en el portal de Hispaviación[36], a lo largo de sus 78 años de existencia, la historia de SABENA está marcada por momentos de glorias e hitos, pero también acontecimientos trágicos. Igual si la lista es amplia, quisiera recordar su participación al desarrollo de las rutas en la colonia belga de Congo, los años de operaciones en la Segunda Guerra Mundial, pero sobre todo, su participación al puente aéreo organizado por el Gobierno Belga con el fin de evacuar los coloniales radicados en el entonces territorio de la colonia debido a los tiempos de instabilidades y violencias relacionados con la independencia de Congo, iniciada en junio de 1960.

En uno de los vuelos operados entre el 8 y el 28 de julio de 1960, el Boeing 707-329 OO-SJA con una capacidad de 174 asientos despegó de Léopoldville (actualmente Kinshasa) con 293 pasajeros y 10 tripulantes siendo un gran total de 303 personas a bordo.

Boeing 707-329 OO-SJA SABENA

Compañeros de tripulaciones con los cuales yo volaba en mis años de SABENA, solían contarme que se permitió llevar esta cantidad debido a que los refugiados no tenían casi nada de equipajes y la

36 Anciaux, Michel. BREVE HISTORIA DE SABENA. 2001. http://www.hispaviacion.es/breve-historia-de-sabena/

mayoría de los pasajeros eran madres de familia con sus niños. Esto significa que dos o 3 niños podían ser acomodados en un asiento. Y hasta infantes o bebes, fueron colocados en los porta equipajes.

Es de recordar que SABENA, fue la segunda compañía europea en operar el Boeing 707 en 1959, a tan sólo un mes de diferencia con Air France.

Sección del fuselaje del OO-SJA en el Museo de aviación de Bruselas

Podemos decir que esta presentación, es un tributo no solamente al avión, sino que también a todos los tripulantes y personal que operaron con él.

Tenemos también en memoria las víctimas de los dos accidentes aéreos ocurridos con el OO-SJB el 15 de febrero de 1961 y el OO-SJK el 13 de julio de 1968.

Otro hito es que SABENA fue la primera compañía aérea del continente europeo en desarrollar en 1950, una operación de correo aéreo utilizando el Bell 47D y luego el 1 de septiembre de 1953, los primeros transportes de pasajeros con los Sikorsky S-55 y S-58.

Sikorsky S-58C ex OO-SHI de SABENA y B11/OT-ZKK de la Fuerza Aérea Belga.
Sinsheim Auto und Technik Museum

Las destinaciones siendo Colonia, Bonn, Duisburgo y Dortmund en Alemania, Eindhoven y Rotterdam en los Países Bajos así que Paris y Lille en Francia. Este servicio se suspendió el 1 de noviembre 1966.

Lastimosamente no podemos dejar de lado las tragedias que marcaron también su historia y quiero no más recordar la época del jet.

Uno de los peores accidentes en SABENA fue el del vuelo 541 ocurrido el 15 de febrero de 1961 en la aproximación a Bruselas en un vuelo procediendo de Nueva York. Entre las 73 víctimas fatales (61 pasajeros, 11 tripulantes y un cultivador) estaba la delegación estadounidense completa que participaba en el Campeonato Mundial de Patinaje Artístico de 1961, en Praga. En homenaje a las víctimas, la competencia fue cancelada.

También, el 8 de mayo de 1971, fue víctima de un secuestro aéreo en el vuelo 571 con destino a Tel Aviv. Cuatro miembros de la organización terrorista Septiembre Negro se apoderaron del Boeing 707-329 OO-SJG y de sus 101 personas a bordo.

Boeing 707-329 OO-SJG SABENA

Aterrizando en el aeropuerto de Tel Aviv-Lod, exigieron la liberación de unos 315 prisioneros detenidos en las cárceles israelíes. El día siguiendo un comando de las fuerzas especiales liberaron los rehenes, pero uno de los 3 pasajeros heridos en el tiroteo falleció así que 2 de los terroristas.

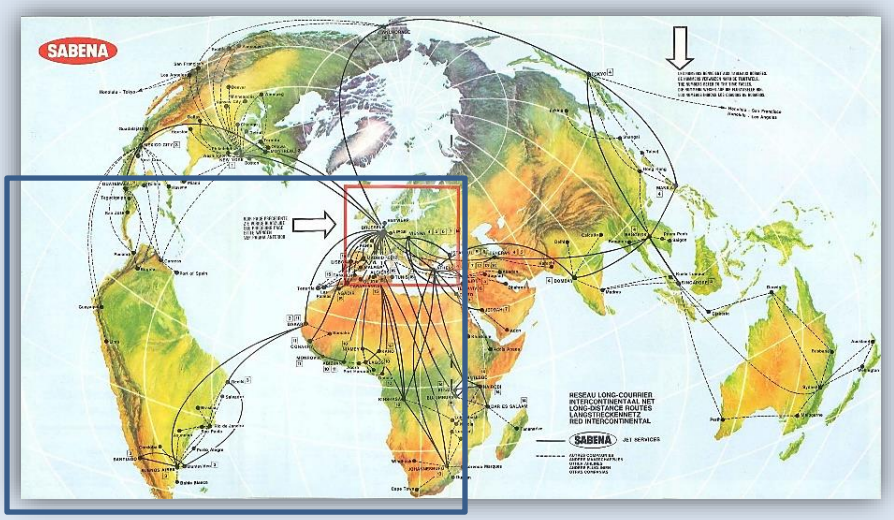
Podríamos escribir aún más sobre SABENA, pero esto no fue el tema de esta presentación.

Igual y como conclusión, quiero decir que cuando el 7 de noviembre de 2001 ocurrió la quiebra de esta institución, fue como un sismo que atravesó todo el país. Nunca se había imaginado este escenario y nosotros como empleados de la compañía aérea, nos sentimos traicionados.

Me recuerdo aún las muestras de simpatías y afectos que recibí de los vecinos empleados de tiendas o supermercado, donde solía hacer mis compras.

Tal como lo presenté en 2003 a una periodista que nos entrevistó para un programa acerca de este acontecimiento, uno no se imaginaba la cantidad de personas que tuvieron una relación con nuestra compañía nacional, sea un miembro de su familia que trabajó o uno que viajó en uno de nuestros aviones, sea por primera vez o de luna de miel, sin olvidar por intercambio de estudios o beca a una universidad en el extranjero.

Creo que podemos decir lo mismo para la entonces LAN Chile. Me recuerdo también que en la misma entrevista Danny comentó lo siguiente: El país, el más chico tendrá igual una compañía nacional, sea con un avión, pero la tendrá. Podemos decir lo mismo hoy día para Bélgica. Esto me hace pensar en la situación actual y estamos bien lejos de la época de Aero Perú, Ecuatoriana, LAP-Líneas Aéreas Paraguayas y otras, cuando están presentes en la mayoría de estos países LATAM. Está bien de reflexionar sobre esta realidad, pero dejo el campo libre a otras personas para desarrollar el tema de las fusiones o colaboraciones entre líneas aéreas.



Michel Anciaux Ponet
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: Quiero expresar mis agradecimientos a las siguientes personas por su valiosa ayuda:
Luc Barry para facilitar sus archivos.
Jacques Gorteman para ayudarme con informaciones acerca de las operaciones en la ruta a Sud América.
Danny Stockmans para sus experiencias de vuelos.
Louis Jeangout del **Old Flyers Club Belgium** por contactar sus miembros y las siguientes personas por ayudarme con sus informaciones y experiencias de vuelos en la ruta a Santiago: **John O'Sheridan**, **Anne Marie Petrovit**, **Christian Stie**, **Piet Van Riet**, **Jean Pierre Herinckx**, **Achiel Van de Velde** y **Lucrèce Blaimont.**
También mis agradecimientos a **Estéban Raczynski** para aclararme con el tema de Argentina.

LA FUERZA AÉREA BRASILEÑA CUMPLE OCHO DÉCADAS… PARABÉNS!

La Fuerza Aérea Brasileña (FAB) es la rama aérea de las Fuerzas Armadas de Brasil y uno de los tres servicios uniformados nacionales, además de las Fuerzas Auxiliares (PM y BM). La FAB se formó cuando las ramas aéreas del Ejército y la Armada se fusionaron en una sola fuerza militar. Ambas ramas aéreas trasladaron sus equipos, instalaciones y personal a la nueva fuerza armada.

Formalmente, el Ministerio de Aeronáutica fue fundado el 20 de enero de 1941 y su rama militar se denominó "Fuerzas Aéreas Nacionales", cambiado a "Fuerza Aérea Brasileña" (FAB) el 22 de mayo de ese año. Las ramas aéreas del Ejército Brasileño ("Aviación Militar") y la Armada Brasileña ("Aviación Naval") fueron extinguidas y todo el personal, aeronaves, instalaciones y otros equipos relacionados fueron trasladados a la FAB. [37]

La Fuerza Aérea Brasileña obtuvo su bautismo de fuego durante la Segunda Guerra Mundial al participar en la guerra antisubmarina en el Atlántico Sur y, en Europa, como miembro de la Fuerza Expedicionaria Brasileña que luchó junto a los Aliados en el frente italiano.

Algo sobre la génesis de la aviación en Brasil

El Ejército Brasileño fue el primero en mostrar interés en actividades aeronáuticas con fines militares, bajo la inspiración del Mariscal Hermes da Fonseca, quien buscó desarrollar la aerostación militar, con el propósito de reconocimiento territorial, sin embargo, justo en el primer vuelo en globo militar en Brasil, realizado el 20 de mayo de 1908, fallecía el teniente Juventino Fernandes da Fonseca en un accidente con este globo, lo que llevó al Ejército a desistir de sus planes.

[37] La participación militar brasileña fue importante en la Segunda Guerra Mundial, ya que unió fuerzas en la lucha contra los países del Eje (Alemania, Japón e Italia). En julio de 1944, Brasil envió a Italia (ocupada por las fuerzas nazis), 25 mil soldados de la FEB (Fuerza Expedicionaria Brasileña), 42 pilotos y 400 hombres de apoyo de la FAB (Fuerza Aérea Brasileña).

Los primeros vuelos de aviones se realizaron en Brasil fueron a partir de 1910. [38]

Dimitri Sensaud de Lavaud, realizador de un primer y finalmente accidentado vuelo de sólo 105 metros, recorridos en 6 segundos y 18 décimas a una altura de entre tres y cuatro metros por encima de donde corre hoy la Avenida dos Autonomistas, en São Paulo, Brasil.
(https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/o-esquecido-primeiro-voo-na-america-latina_2182.html)

A poco más de un año más tarde de este vuelo realizado por Sensaud de Lavaud en el "São Paulo", el 14 de octubre de 1911, se fundaría el "Aero-Club Brasileiro"[39], con la participación de varios entusiastas, tanto civiles como militares, además de la ya emblemática figura Alberto Santos Dumont como su presidente de honor.

Esta corporación sería la encargada de iniciar una campaña nacional para recaudar fondos que permitieran la fundación de una escuela de aviación, sin embargo, la tarea se vio severamente obstaculizada por las dificultades en la obtención de aviones, material de mantenimiento y, principalmente, instructores de pilotaje y mecánicos aeronáuticos.

Algunos hitos relevantes de la participación de la aviación, en la historia del Brasil, dan cuenta temprana de una guerra de guerrillas por la tierra entre colonos y terratenientes, estos últimos apoyados por las fuerzas policiales y militares del estado brasileño, que duró desde octubre de 1912 hasta agosto de 1916. En este conflicto local, llamado la Guerra de contestado,[40] se emplearía la aviación militar brasileña. Una reseña de cuenta que su uso fue escasa.[41] Todo se inicia con un dato que señala que el 19 de septiembre de 1914, aprovechando un tren especial conduciendo tropas, fueron embarcados los primeros tres aviones del Ejército: un biplaza Morane-Saulnier, un monoplaza

[38] El primer vuelo en Brasil estaría registrado el 7 de enero de 1910, cuando en Osasco, entonces un barrio de la ciudad de São Paulo, el ingeniero francés -que luego se convertiría en brasileño- Dimitri Sensaud de Lavaud realizó efectivamente el primer vuelo en América Latina. Una hazaña poco conocida, pero que habría quedado registrada por los periódicos de la época.

[39] El Aero Club Brasileiro, más tarde llamado Aero Club de Brasil, fue la primera escuela de aviación creada en Brasil y la segunda en el mundo, precedida únicamente por el "Aéro-Club de France". (https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroclube_do_Brasil)

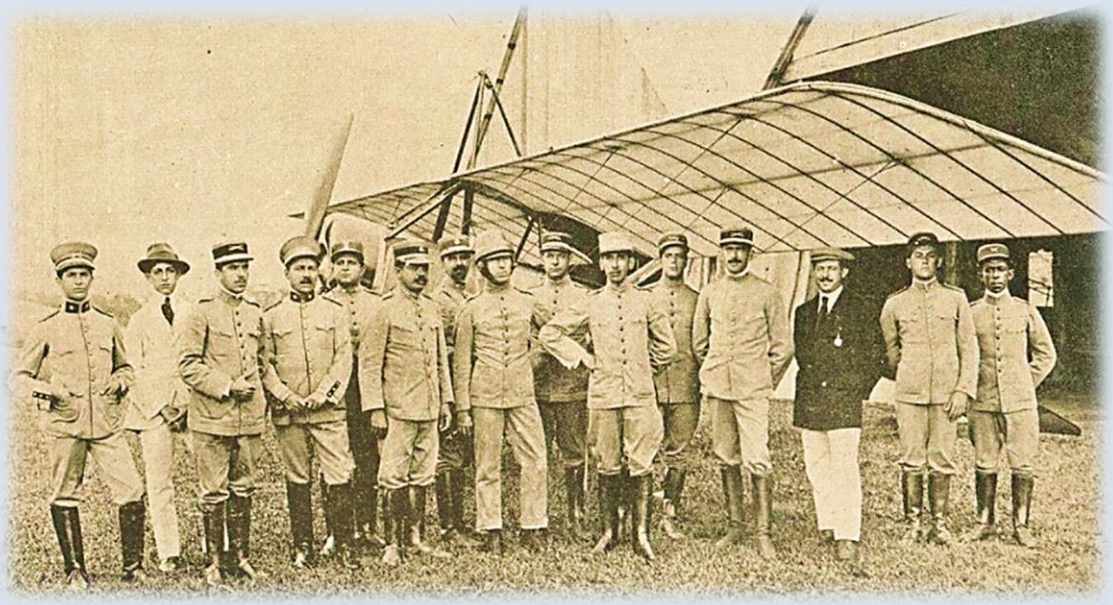
[40] https://es.other.wiki/wiki/Contestado_War

[41] Fuerza Aérea Brasileña - https://es.other.wiki/wiki/Brazilian_Air_Force

Morane-Saulnier y un biplaza Blitzer SIT. Lamentablemente, tras producirse un accidente, se incendiaron las aeronaves, quedando solo una de ellas, en capacidad operativa.

La primera actividad aérea militar ocurrió recién el 4 de enero de 1915, con un vuelo de entrenamiento siguió el curso del río Iguaçú hasta el río Timbo. Luego, su primera misión oficial[42] tendría lugar días después, el 19 de enero con la realización de vuelo cuya duración del fue de poco más de una hora. A la semana siguiente, el 25 de febrero de 1915, el Morane-Saulnier que se había salvado del incidente ferroviario, se estrelló cuando el motor se detuvo mientras realizaba un vuelo de prueba en las cercanías del campo.

Otra acción registrada durante el mismo conflicto, fue la del 1° de marzo de 1915, fecha prevista para un fuerte ataque a los rebeldes. Donde la misión encomendada, consistía en sobrevolar el Valle de Santa María, además de lanzar bombas sobre el bastión de los rebeldes, observar y dirigir los disparos de la artillería y el avance de la infantería. Ese día, dos aviones Morane-Saulnier despegaron -uno al mando del teniente Ricardo Kirk y el otro el ciudadano civil de origen italiano Ernesto Darioli[43], pero el ataque tuvo que ser cancelado por condiciones climáticas adversas en la zona de objetivo, a su retorno, una de las aeronaves piloteada por el entonces teniente aviador Kirk[44] sufriría un accidente con resultado de muerte.



Guerra de Contestado. Morane Saulnier Parasol Tipo L, en Porto União, Santa Catarina.
Oficiales del Estado Mayor del Ejército, con gorras francesas, oficiales de la Policía Militar de Paraná, con gorras alemanas, y dos civiles. De izquierda a derecha: Capitán João Alexandre Busse (PMPR); Dr. Urbano; El teniente Antônio Guilhon; Coronel Fabriciano do Rego Barros (PMPR); Capitán José Ozório; Capitán Oscar Paiva; El teniente Ricardo João Kirk (aviador); El teniente Daltro Filho; General Setembrino de Carvalho; El teniente Euclides Figueiredo (padre del ex presidente João Batista Figueiredo); Capitán Souza Reis; Ernesto Darioli (aviador); y el teniente João Niemeyer.

42 Ibid.

43 Su presencia en la historia aérea del Brasil, se remonta a marzo de 1912, cuando el Yale Athletic Club, asociación de fútbol de Belo Horizonte entre 1910 y 1924, contrató al italiano Ernesto Umberto Giovanni Darioli para realizar las primeras exhibiciones aéreas en la historia de la ciudad y Minas Gerais. Del 21 de abril al 29 de junio de ese año, realizó seis vuelos sobre la capital.

44 Ricardo Kirk fue el primer oficial del ejército brasileño en aprender a pilotar aviones. Se graduó en la *École d´Aviation d´Étampes* (Francia) el 22 de octubre de 1912. Cuando regresó a Brasil, fue uno de los fundadores del Aero Club Brasileño, donde fue asignado como director técnico. En 1891 ingresó en la Academia Militar y fue ascendido a alférez en noviembre de 1893 y a primer teniente en marzo de 1898 y finalmente, póstumamente fue ascendido a capitán en 1915. https://alchetron.com/Ricardo-Kirk

Otro factor de importancia en la historia aeronáutica brasilera, sería considerado tras los avances obtenidos por el Ejército durante este último conflicto local y del desarrollo del arma aérea en las últimas campañas de la guerra europea. Esta sería la resolución de la Armada del Brasil tomada en 1916, de crear la Escuela de Aviación Naval en la ciudad de Río de Janeiro (RJ), para así dar inicio a su servicio de aviación.

Tras el final de la Primera Guerra Mundial, las escuelas de aviación brasileñas continuaron formando pilotos, aunque en menor número, ya que el presupuesto se vio por aquellos días, muy restringido.

En 1921, el gobierno federal determinó la estructuración de la defensa de la costa, con el establecimiento de dos líneas, una por el interior y otra por la costa costera, conectando Río de Janeiro y la región sur del país. Esto afectó para que en 1922, se crearan bases de operaciones de aviación naval en Río de Janeiro (actual Base Aérea de Galeão) y Santos (actual Base Aérea de Santos). En el mismo año, se crearon las primeras bases de operaciones en el sur del país, en Santa María (ahora Base Aérea de Santa María) y en Alegrete, donde fue desactivada poco después.

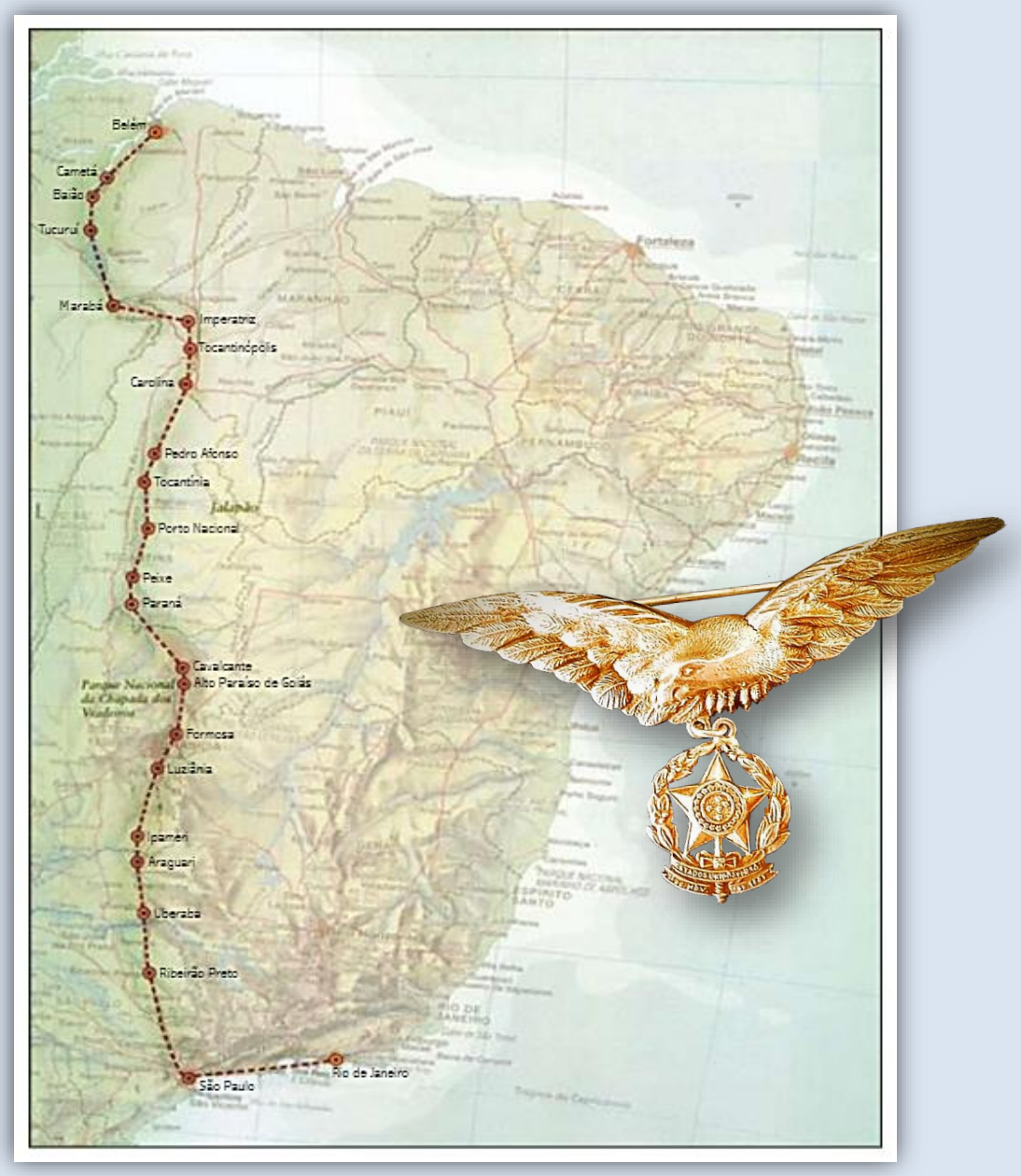
La década de 1920 estuvo marcada por innumerables movimientos políticos y sociales. Entre esto, surgió un movimiento llamado *Tenentismo*, el que provocó varias rebeliones entre el personal militar de rango medio y alto tanto del Ejército Brasileño como de la Armada de Brasil. Entre estos y otros antecedentes, surgirá el primer manifiesto público para crear un servicio aéreo militar integrado, el parece esbozarse en 1928, cuando el entonces Mayor del ejército Lysias Augusto Rodrigues, escribiera un artículo titulado "Una necesidad urgente: el Ministerio del Aire" ("*Uma premente needidade: o Ministério do Ar*") [45]

Major Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues
Pionero del Correo Aéreo Nacional
(En la pintura luce la Orden Mérito de Chile y las alas de aviador de la Fuerza Aérea de Chile)

45 Ibidem. Publicado en *O Jornal* del 7 de octubre de 1928.

Dos años más tarde, la Misión Militar Francesa, que asesoraba al Ejército Brasileño, ayudaría a dar los primeros pasos para organizar una fuerza aérea nacional.[46] La idea recibió mayor apoyo cuando un grupo de aviadores brasileños llegó de Italia en 1934 y mostró las ventajas de tener una aviación militar unificada.

Otro importante hito de la aviación militar brasileña en la década de 1930, fue la creación del correo aéreo militar (diez años más tarde, redenominado Correo Aéreo Nacional CAN) el 12 de junio de 1931, pues, al igual que en Chile (Posta Aérea Militar, luego denominada Línea Aérea Nacional), constituyó un elemento básico e indispensable de desarrollo, conectividad y progreso para la nación.



Mapa con la trayectoria del Correo Aéreo Nacional cubierta inicialmente por el Ejército.

46 Daróz, Carlos (2016). O Brasil na Primeira Guerra Mundial. Rio de Janeiro, Brasil: Editora Contexto. ISBN 978-85-7244-982-3. Página 108.

En apenas seis meses de vuelos, las rutas cubrirían unos 1.731 kilómetros, transportando unos 340 kg de correspondencia además de capacitar a 37 pilotos con experiencia en vuelos de largo recorrido.[47]

Grupo de pilotos pioneros del CAN
INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Además, hechos como la revolución constitucionalista de 1932 o mejor conocida como Guerra Paulista, la revolución civil española y los primeros movimientos de la Segunda Guerra Mundial a inicios, mediados y finales de la década de 1930, mostrarían la importancia del poderío aéreo para el exitoso concurso y desarrollo de las estrategias y campañas militares.

Ya en el debate en torno a la creación de una única Fuerza Aérea, reemplazando a los ya existentes servicios de aviación del Ejército y de la Marina, así como la creación de un ministerio exclusivo para administrar la aviación brasileña, esto vino ocurriendo tras los acontecimientos de la década de 1930, donde como hemos indicado, las exitosas y aplastantes campañas aéreas en la guerra europea, acabaron por reforzar esa tendencia, consolidando la idea de que era necesario centralizar los medios aéreos del país, tal cual ya lo había hecho Alemania, Italia e Inglaterra.

El desperdicio y los problemas surgidos a causa de una administración separada de múltiples aviaciones, militares y civiles, se constituyeron finalmente en uno de los principales y decisivos argumentos en favor de la creación de un Ministerio del Aire.

Es necesario agregar que, uno de los principales defensores del plan de creación de una fuerza aérea independiente fuera el entonces presidente Getúlio Vargas, quien pidió organizar un grupo de estudio

47 Rudnei Cunha. ***Historia de la Fuerza Aérea Brasileña***. Consultado el 22 de enero de 2016.

a principios de la década de 1940 y la estructura completa del Ministerio de Aeronáutica se creó más tarde ese año.

Bajo estas circunstancias, el 20 de enero de 1941, el presidente Getúlio Vargas firmaba el decreto ley 2961, que creaba el Ministerio de Aeronáutica, (cuyo primer titular fue Joaquim Pedro Salgado Filho). Esta nueva agencia gubernamental sería responsable de todos los aspectos de la aviación civil y militar, incluida la regulación, la infraestructura y la organización.

El primer ministro de Aeronáutica, Joaquim Pedro Salgado Filho (al centro). Enero de 1941.

Meses después, el 22 de mayo de 1941, un nuevo decreto cambiaría el nombre de las recién nacidas Fuerza Aéreas Nacionales por Fuerza Aérea Brasileña (FAB), nombre con que permanece hasta el día de hoy, estableciendo las condiciones para el desarrollo de la Fuerza Aérea Brasileña y un constante.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía de otras fuentes consultadas no anteriormente indicadas

Aerovisão - A revista oficial da Força Aérea Brasileira (Ed. 229).
Aerovisão - A Revista oficial da Força Aérea Brasileira (Ed. 230).

A través de Aerohistoria, enviamos un caluroso saludo y el reconocimiento a todos los hombres y mujeres de la *Força Aérea Brasileira*, que al igual que nuestra Fuerza Aérea, trabajan permanentemente con honor, lealtad, perseverancia y plena entrega, uniendo a la Nación.

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

Jean Mermoz
(1901–1936)

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

Inicialmente, las primeras experiencias de la aviación comercial mostraban que los motores necesitaban de grandes aplicaciones tecnológicas para darles más durabilidad. Solo así, podrían encarar los grandes desafíos de los vuelos de larga distancia. La autonomía del vuelo fue una constante batalla entre sus constructores. Así mismo, aparecieron las primeras empresas de aviación comercial en varios países. Los vuelos de larga distancia con aviones monomotores a finales de la primera década del último siglo, sirvió como ensayos para que en la década siguiente, grandes avances hicieran la diferencia[48].

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

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

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

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

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

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

AYER PARTIO DE BUENOS AIRES EL PRIMER AVION DEL SERVICIO AEROPOSTAL ENTRE ESA CAPITAL Y SANTIAGO DE CHILE

Viene a cargo de esa máquina el conocido aviador francés Mermoz

(Correspondencia cablegráfica de L. M. Alvarez, exclusivo para "La Nación"

BUENOS AIRES, 15.— En la mañana de hoy, sin previo aviso ni ceremonia alguna, se realizó el primer viaje de transporte de correspondencia a Chile, por avión.

La máquina, conducida por el conocido aviador francés Mermoz, partió del aeródromo de Pacheco, que está situado en las cercanías de esta capital, a las 6.25 horas. El avión lleva cuarenta kilos de correspondencia. Después de hacer una escala en Mendoza, Mermoz prosiguió su vuelo a Santiago.

Con este viaje queda inaugurada la línea aero-postal entre las dos principales capitales de esta parte del Continente. El itinerario del nuevo servicio contempla dos viajes semanales. Una máquina partirá el día lunes del aeródromo de Pacheco, a las 6 horas, hará una escala en Mendoza para dejar y tomar correspondencia. Deberá llegar a Chile entre las 14 y 15 horas del mismo día. Este mismo avión saldrá de Santiago el día jueves, a las 6 horas, con rumbo a Buenos Aires. En su vuelo de regreso hará también una escala en la ciudad de Mendoza, para dejar y tomar correspondencia. El recorrido comprende unos mil trescientos kilómetros, que serán cubiertos en ocho o nueve horas.—L. M. ALVAREZ.

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

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

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

El *Lusitânia* tuvo que hacer diversas escalas en las Islas del Atlántico Sur para llegar al territorio brasileño. Sin embargo, en el día 18 de abril, al amerizar con un mar agitado cercano de los acantilados de São Pedro y São Paulo, el *Lusitânia* se hundió debido a averías en uno de los flotadores. Los dos tripulantes fueron transportados en navío para la Isla de Fernando de Noronha, adonde quedaron hasta recibir un nuevo *Fairey* enviado por el gobierno portugués. Finalmente, los dos portugueses llegaron a su destino, en Rio de Janeiro, en el día 17 de junio, después de recorrer 8 mil kilómetros, para los cuales fueron consumidas 62 horas de vuelo en el espacio de 79 días de peripecias[49].

En el día 20 de mayo de 1927, el americano Charles Lindbergh había conquistado la primacía del cruce en Atlántico Norte. Volando solo con su avión, *The Spirit of Saint Louis*, prefijo *N-X-211*, fabricado por *Ryan Aircraft Co.,* Lindbergh conectó en vuelo directo Nueva York a París, en 33 horas y 31 minutos[50].

Charles Lindbergh y el The Spirit of Saint Louis, con que conectara en vuelo directo Nueva York a París.

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

50 Charles Lindbergh – Wikipédia.

En estos momentos, Mermoz deseaba repetir el hito de Lindbergh sobre el Atlántico Sur, sin embargo, en un vuelo comercial, abriéndose de esta manera una ruta regular entre Dakar en África, y la ciudad de Natal en Brasil, hasta porque, los competidores alemanes invirtieron fuertemente en Sudamérica de forma muy organizada. En 1930, la Lufthansa iniciaba el correo transatlántico, pero, en ausencia de un avión con autonomía para vencer las distancias oceánicas, ellos también llevaron sacas de correo de Sudamérica hasta Europa en un transatlántico. Conforme el comandante aviador Aldo Pereira, los alemanes iniciaron sus vuelos transatlánticos en 3 de febrero de 1934. Esta operación era hecha con una parada intermedia en Atlántico Sur, adonde el hidroavión *Dornier DO-18 Taifun* era catapultado por el navío *Westphalen* con destino a Natal en la costa brasileña, adonde aterrizaba en las aguas del Río Potengi, después de volar por más de 14 horas[51].

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

Laté-28.3. El avión comercial del primer cruce directo sobre el Atlántico Sur.
Fuente: www.Google.com.br – Imágenes. https://www.thisdayinaviation.com/tag/f-ajnq/

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

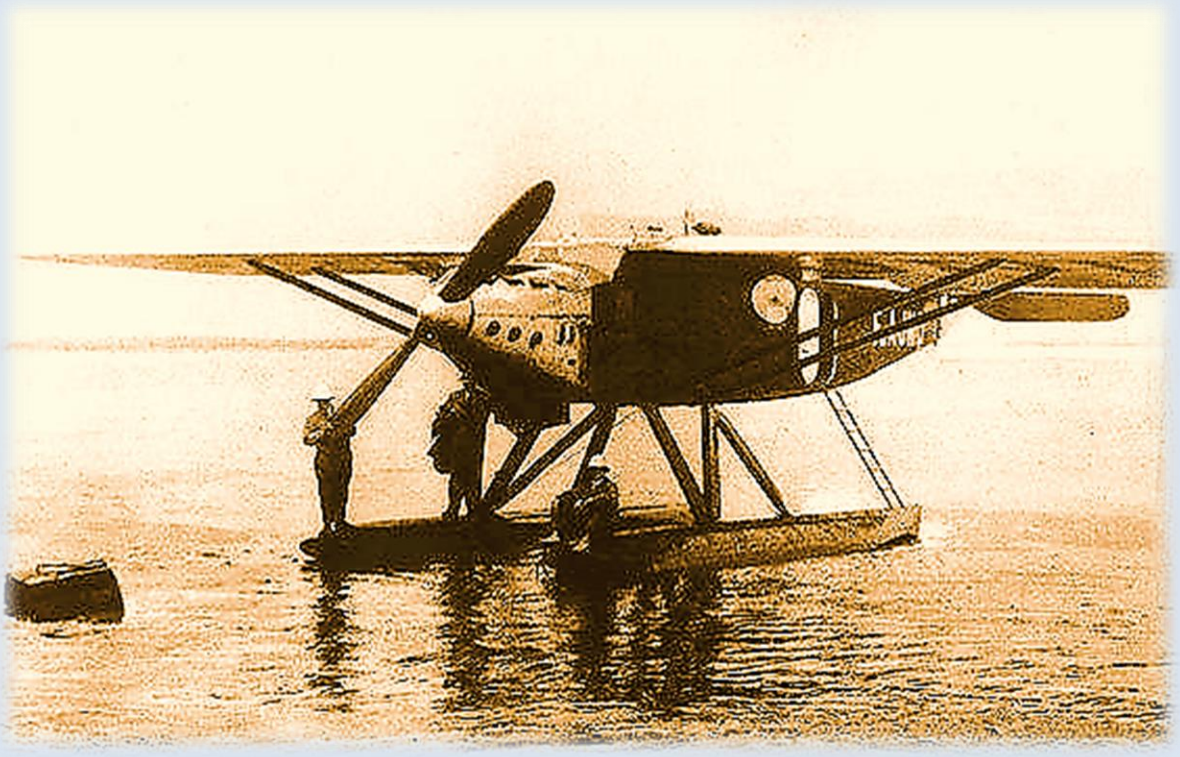
[51] PERREIRA, Aldo. *Breve História da Aviação Comercial o Brasileira*. Rio de janeiro: Europa Gráfica e Editora, 1987, p. 150, 162 e 163.

compartimiento permitía llevar un navegador y un radiotelegrafista. El señor Bouilloux-Lafont estuvo de acuerdo en transformar el *Laté-28* terrestre en hidroavión. De ese modo surgió el *Laté-28.3.*

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

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

Pero, antes de partir definitivamente para Saint-Louis, en Senegal, Mermoz preparó un raid en circuito cerrado entre Marignane, Cap d'Agde e Toulon*,* para presentar a las autoridades francesas las cualidades y la seguridad del avión antes de la travesía. Entre los días 11 y 12 de abril de 1930, Mermoz rompió el récord mundial de distancia y tiempo de vuelo, al recorrer 4.300 Km en 30 horas y 25 minutos. Esto demostró que *el Laté-28.3*, no solo superó fácilmente la distancia a ser recorrida sobre el oceánico, como había una autonomía para volar otras 5 horas de vuelo más allá del destino programado. Con eso, el probaría a las autoridades francesas, que el avión cumplía con los requisitos necesarios para su vuelo de debut.



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

Para que Mermoz pudiera realizar el primero vuelo comercial sobre el largo Atlántico Sur, él tendría que conseguir una autorización de la Aeronáutica Francesa. Después de difíciles negociaciones entre la Aéropostale y burócratas en Paris, un permiso oficial fue emitido por carta dirigida a las autoridades de Natal. La misma sería entregada por las manos de Mermoz. Si el cruce tuviese éxito, la Aéropostale podría reclamar la regularidad de los vuelos sobre el Oceánico Atlántico. Pero, si fallase, la carta no llegaría a su destino, y con eso, las autoridades francesas no podrían ser culpadas por haber aprobado ese raid[52].

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

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

Los pioneros de la travesía: (De izquierda a derecha) Dabry, Mermoz y Gimié.
Fuente: www.google.com.br – imágenes.

En el día 12 de mayo de 1930, el *Laté-28.3* estaba pronto para la gran aventura. Las primeras bolsas postales, con 141 kg de maletas de correo cruzarían el Atlántico Sur en un vuelo comercial, comandado por el incansable Mermoz.

Poco antes de partir, él le confidenció a Daurat: "*si yo triunfo, será muy grandioso para la línea. Si fallo, simplemente seré un piloto menos".*[53]

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

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

Los asistentes refirieron sus pro- | os. a la sesión preparatoria que sesión para el día jueves 13 del pre- que requiere el artículo se dio la levantara la sesión".

Juan Mermoz inició ayer la travesía del Atlántico sur en un hidroavión comercial

ES ESTA LA PRIMERA VEZ QUE UN APARATO QUE TRANSPORTA CARGA UTIL, INTENTA ESTE RAID.—MERMOZ TRAE DESDE FRANCIA 141 KILOS DE CORRESPONDENCIA.—ESPERA HACER LA TRA VESIA EN 20 HORAS

SAN LUIS DEL SENEGAL 12.— Juan Mermoz, piloto de la Compagnie Generale Aeropostale, partió con destino a Natal, Brasil, a mediodía, hora de Greenwich, en vuelo inaugural del servicio aeropostal directo en el sur del Atlántico.

RIO DE JANEIRO, 12.— Mermoz comunica por radio a la Aeropostale, a las 20.45, que todo iba bien. —(U. P.).

RIO DE JANEIRO, 12. —Las oficinas de la Compañía Aero Postal de Río Janeiro no han recibido noticias de Mermoz desde las 21.30 hora de esta capital.

Los entendidos estiman que el aviador, cruzaría, tal vez, en estos momentos, la línea del Ecuador; pero que se habría desviado de la ruta que se había trazado en vista de la tempestad. Por eso, es probable que no sea avistado por el vapor de la Aeropostal, "B-T-VI", estacionado en las rocas de Sao Paulo.— (U. P.).

RECIFE, 12.— En la costa norte del país, reinan vientos del noroeste y un cielo nublado.

Diario La Nación, martes 13 de mayo de 1930

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

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

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

LA NACION. — Miércoles 14 de mayo de 1930

INFORMACIONES CABLEGRAFICAS DEL EXTERIOR

CORRESPONSALES Y DE THE UNITED PRESS ASSOCIATIONS. VIA ALL AMERICA CAB

Mermoz terminó con todo éxito la travesía del Atlántico Sud

EL APARATO DESCENDIO EN NATAL, A LAS 6.15, HORA DEL BRASIL.—LOS PILOTOS DEMOSTRAB AN ESTAR ALGO FATIGADOS DEL VIAJE. — LA MAQUINA LLEGO EN PERFECTAS CONDICION ES.—CON SU RAID, MERMOZ BATE EL RECORD MUNDIAL DE VUELO EN LINEA RECTA, CON 3,073 KILOMETROS.—EL AVIADOR SE DIRIGIRA A RIO DE JANEIRO. — POSTERIORMENT E HARA NUEVAS TRAVESIAS. — TEN- ARA, POR PRIMERA VEZ, EL VUELO BRASIL-A FRICA

NATAL, 13. — Un mensaje enviado anoche a las 23.45 indicaba que Mermoz se aproximaba a este puerto a través de fuertes lluvias. Pero todo indica que llegará aquí a las cinco.

servicio aero-postal. Se informa que el aparato respectivo no se detuvo en Recife. El aviador se concretó a dejar caer quince bolsas con la correspondencia destinada a esa ciudad.—(U. P.)

PARIS, 13. — El Aero Club ha medido oficialmente la distancia que abarca el vuelo de Mermoz y ha declarado que ella es de 3,173 kilómetros.

El Aero Club proyecta reclamar inmediatamente el record mundial de

NATAL, 13. — Mermoz proyecta regresar a Europa, probablemente el Domingo. Seguirá la misma ruta que a la venida.

Se ha sabido que antes de llegar a la costa brasileña, los aviadores se sintieron inquietos por la falta de

Reveló, asimismo, que el avión, debido a la lluvia y a que la visibilidad era pobre, llegó al Brasil, entrando por el norte de Natal, y después hizo rumbo hacia el sud, con lo cual prolongó algo su viaje.

Los ojos de Mermoz están irritados, debido al esfuerzo que ha teni-

De escala en escala, en las cuales los pilotos se turnaban por la larga costa brasileña, el correo Europa-América pasó por la capital de Brasil, por Montevideo y Buenos Aires. Por último, el aviador Henri Guillaumet, se encargó de entregarla a los chilenos, en su aeródromo de Colina, después de cruzar la

Cordillera de los Andes. Este primero correo transportado en cuatro días por vía aérea, desde Europa a la Costa del Pacífico, un hecho inédito para época, fue considerado un marco histórico el inaugurar el vuelo comercial directo sobre el Atlántico Sur, conforme las noticias en periódicos y radios de entonces.

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

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

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

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

En los días 10 y 11 de junio, el avión se sometió a una revisión exhaustiva. En el día 12, Mermoz había hecho otras doce carreras. El obstinado *Laté* no se liberó de las aguas, para su desesperación. Después de completar 35 despegues sin éxito, las bolsas postales fueron cambiadas para los barcos que hacían el camino, Natal-Dakar. En la tentativa de obtener algún suceso, Mermoz alivió el peso de *Laté* al máximo y lo trasladó a la Laguna del Bonfim, desde donde intentaría despegar.

Sin embargo, nuevamente la partida ha sido pospuesta para la semana siguiente, cuando llevaría el próximo correo con destino a Europa. En ausencia de vientos para el despegue, Mermoz tuve que retardar su salida para la luna llena de julio. En este intervalo, una demanda del Ministerio del Aire de Francia exige refuerzos en los flotadores del avión. Por esa razón, una nueva fecha tuvo que ser reprogramada.

Los vientos que eran favorables para el despegue disminuyeron a cero en el día 8 de julio de la luna llena. Otra vez los planos fueron alterados. Pero, Mermoz no estaba convencido, y delante de la inmensa hidropista de la Laguna del Bonfim, intentó despegar sobre sus aguas espejadas. Solo en ese

día hizo once carreras frustradas. En el 9 de julio, hizo otras seis tentativas inútiles. En total se habían completado cincuenta y dos intentos fallidos para sacar al pesado *Laté* de las aguas en Natal.

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

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

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

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

El *Laté* estaba a 900 kilómetros de la costa africana, cuya distancia era técnicamente imposible de superar. Mientras tanto, Dabry, el navegador, alimentó el motor con aceite a través de una tubería especial. Gimié, el radiotelegrafista, pasó a enviar señales S.O.S. al navío, que estaba a 70 kilómetros de distancia para ayudarlos. Mermoz informó al comandante del *Phocée* que iba amerizar próximo al barco para facilitar el rescate. A cada minuto el *Phocée* actualizaba su posición. El avión fue conducido rápidamente al pequeño punto que apareció en el horizonte a su frente.

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

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

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

AVIACION

LOS SERVICIOS AEROPOSTALES EN EL ATLANTICO SUR

DAKAR, 14. — El aviador Jean Mermoz ha declarado que las tentativas de vuelo en el sud del Atlántico, han demostrado en forma concluyente, que será posible establecer en breve un servicio regular.

Dice que serán necesarias ciertas modificaciones en los hidroaviones para vencer las dificultades en la partida con una gran carga.—(U. P.)

LA COPA SCHNEIDER DE 1931

Recorte La Nación, martes 15 de julio 1930

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

Teomar Benito Ceretta
Miembro Correspondiente
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile en Brasil

AMBROSIO GARAGIOLA GHIRINGHELLI
rescatando al Mecánico Precursor

La vida de Ambrosio Garagiola fue corta e intensa. Primer Jefe de Mecánicos de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, obtuvo el brevet de Piloto Aviador el 16 de julio 1913. Tentado por nuevas oportunidades profesionales, a comienzos de 1914 parte al Brasil en dónde se desempeña como Instructor de Vuelo de los primeros Aviadores Militares de ese País. Falleció en una demostración aérea con la primera aeronave de construcción brasileña, de nombre "Alvear" el 7 de febrero de 1915. El país carioca lo considera entre los fundadores de su aviación militar y Argentina lo declara "Precursor de la Aeronáutica". Sus restos mortales yacen en el Panteón de los Aviadores del Cementerio San Juan Bautista de Río de Janeiro, a la espera de su repatriación.

Emigrar para comer…

Corría el año 1882. Italia se encontraba sumida en una epidemia de cólera, sumado a la poca adaptación del italiano a la revolución industrial que generó una crisis económica importante y a la presión demográfica por falta de terreno para el cultivo, todo esto generó que muchos de sus habitantes decidieran abandonar su país en busca de otras tierras que les ofrecieran mejores oportunidades económicas y calidad de vida… "*Hacer la América*".[54]

El matrimonio compuesto por don Luiggi Garagiola y doña María Spezia más sus cinco hijos, no escapaba a ese complejo contexto económico y social. Oriundos de la Comuna de Inveruno, perteneciente a la Provincia de Milán, región de la Lombardía, optaron por gastar sus ahorros en un largo viaje que los llevaría hacia un lejano país del sur del mundo: Argentina. La numerosa familia se embarcó en el puerto de Génova a bordo del vapor transatlántico *"Centro América"*.[55]

Es así que, como miles de paisanos, los Garagiola arribaron al Puerto de Buenos Aires el día 23 de diciembre de 1882, luego de un viaje de un mes de duración no exento de peligros, ya que la vida a bordo de los buques era insalubre. Muchos pasajeros morían en alta mar a causa del hambre o de la falta de higiene, contrayendo diferentes enfermedades.

---

[54] *"Hacer la América"* Crecer material y económicamente gracias a una oportunidad fabulosa. la ilusión *"de hacerse la América"* sedujo a un número extraordinario de inmigrantes, muchos de los cuales, aún sin alcanzar el deseado objetivo, se arraigaron definitivamente en nuestro continente. Visto en:https://sigificadoyorigen.wordpress.com/2010/05/03/hacerse-la-america/

[55] *"Centro América"*. Nombre del vapor trasatlántico en el cuál arribo la familia Garagiola al Puerto de Buenos Aires. Perteneciente a la empresa Soc. Nazionale di Servizi Maritimi. Datos suministrados por la Dirección Nacional de Migraciones de Argentina

La Argentina los recibía en pleno proceso de modernización impulsado por su Presidente, el General Julio A. Roca. Ya en el año 1853, el artículo 25 de la Constitución establecía: *"El Gobierno Federal fomentará la inmigración europea; y no podrá restringir, limitar ni gravar con impuesto alguno la entrada en el territorio argentino de los extranjeros que traigan por objeto labrar la tierra, mejorar las industrias e introducir y enseñar las ciencias y las artes"*.

Establecidos en la ciudad de Buenos Aires, los descendientes de don Luiggi y doña María, fueron creciendo y formando sus propias familias, tal el caso de uno de ellos, Giuseppe Garagiola (Italiano) de profesión cocinero y confitero. Contrajo enlace con María Ghiringhelli (Argentina) y de esa unión nacieron cuatro descendientes: Amalia, José, Adela, y quien nos ocupa en esta historia, Ambrosio, el día 31 de agosto de 1890.

El pequeño fue bautizado en la Iglesia San Nicolás de Bari, ubicada en donde hoy se encuentra emplazado el Obelisco. Los primeros años de su infancia los transcurre junto a sus padres y hermanos en un inquilinato propiedad de su Tía Virginia ubicado en la Sección 18 Manzana 67 de la Ciudad de Buenos Aires, tal como lo confirman los datos del Censo Nacional de 1895, figurando como Ambrosio Ghiringhelli (apellido materno) de 4 años de edad.

Pero la Ciudad crecía tanto edilicia y demográficamente en forma improvisada, con las consecuencias de no contar por ejemplo, con sistema de cloacas y agua potable. El Barrio de La Boca era un ejemplo de ello. Atestado de inmigrantes era un foco infeccioso alarmante, y una epidemia de Cólera se abatía sobre la población. Muchas familias decidieron emigrar al interior, y nuevamente los Garagiola se separan, quedando en la Ciudad de Buenos Aires Ambrosio con sus padres y hermanos y otros tíos emprenden viaje a la Provincia de Córdoba, más precisamente a la localidad de Cruz Alta.

La epidemia hizo que los viajes a la Provincia de Córdoba se hicieran frecuentes y Ambrosio pasó a ser el benjamín de su Tío Domingo, quien ofrecía servicios mecánicos para tareas rurales, destacándose la evolución del ingreso de equipos entre 1890 y 1909, como así también los primeros tractores mecánicos, convirtiendo a la Argentina en *"el granero del mundo".*

La mecánica atrajo inmediatamente la atención del joven porteño, aprendiendo sobre los rudimentarios motores que equipaban a esas máquinas rurales.

Argentino I

Las noticias que llegaban desde el mundo daban cuenta de extraños aparatos que surcaban los cielos: Globos aerostáticos, dirigibles, y el aeroplano, impulsado por motor. En Francia, el brasileño Santos Dumont maravillaba a los parisinos con su *"14 bis"*, convirtiéndose en el primer vuelo de una aeronave pesada sobre Europa, el 23 de octubre de 1906. El ingeniero francés Louis Blériot se convirtió en la primera persona que a bordo de un aeroplano atravesó el Canal de la Mancha. Pilotando su avión Blériot XI, y partiendo desde la localidad francesa de Calais, tras 37 minutos en el aire logró aterrizar cerca de Dover, ya en territorio británico. Hecho ocurrido el 25 de julio de 1909.

Mientras, la República Argentina se preparaba para los majestuosos festejos del Centenario a realizarse en mayo de 1910, Ambrosio Garagiola, con solo 17 años, logró conseguir trabajo en los

talleres del Astillero Ortholan, un importante establecimiento a orillas del río Luján, en la actual ciudad de Tigre.

Con apoyo económico de empresarios, un ciudadano de origen francés y de profesión mecánico, Enrique Artigalá, conformó el *Sindicato Aéreo Argentino,* primer emprendimiento industrial aeronáutico de nuestro país. A los fines de materializar la construcción en serie de un aeroplano de su invención, contrata a personal del Astillero Ortholan, encontrándose entre los operarios el joven Garagiola, junto a otros nombres que integrarían el plantel primitivo de mecánicos de la Escuela Militar de Aviación (EMA) en El Palomar: Pablo Parasovschka y Pedro Rielo.

Taller de carpintería EMA a cargo de Pedro Rielo. *(Archivo del autor)*

La aeronave en construcción bajo la supervisión de Artigalá, llevaría como nombre *"Argentino I"* y sería expuesta como adelanto tecnológico local en los festejos por venir. Mientras el proyecto va tomando forma, Ambrosio comienza a sentir curiosidad por la mecánica de los aeroplanos y por qué no, por la conducción de los mismos.

Construido íntegramente en el País, el extraño aparato contaba con un motor Buchet de 50 HP, importado desde Francia, referencia en materia aeronáutica mundial. Una vez finalizado, el *"Argentino I"* debería ser sometido a las primeras pruebas en tierra y en vuelo. Para tal fin, es trasladado a un campo de pastaje de caballos que poseía el Ejército Nacional: El Palomar. Hasta allí se trasladaron los tres mecánicos, que pese al empeño y esfuerzo puesto de manifiesto no lograron

hacer despegar al extraño aparato, cuya forma semejaba una enorme jaula con múltiples círculos llenos de tensores, siendo el tren de aterrizaje triciclo con dos ruedas delanteras y una posterior.

Con el fracaso del "*Argentino I*", Enrique Artigalá ordenó a los mecánicos poner en servicio (reparar) el monoplano Henriot-Chenu de 60 HP del ciudadano británico Henry L. Bernstein, aeronave esta que se encontraba en un cobertizo del improvisado campo de aviación. Luego de esta experiencia aeronáutica, Ambrosio Garagiola sintió que lo suyo, definitivamente eran los aeroplanos y los campos de El Palomar, serían testigo de ello.

Es preciso dejar constancia de que los primeros vuelos oficiales en aviones realizados en el país fueron a fines de enero y principios de febrero de 1910, por los pilotos Ricardo Ponzelli (Italiano) y Henri Brégi (Francés) en aviones Voisin de 50 HP. Anteriormente, a fines de 1909, Adolfo de Bruyn Mantels había introducido en Buenos Aires, un avión Henry Farman de 50 HP, el cuál permaneció sin ser volado muchos meses y en exhibición en el negocio de su tío Adolfo Mantels.

Mientras tanto, Garagiola junto a dos camaradas, los mecánicos Rielo y Parasovschka, quedan librados a su suerte tras el fracaso de Artigalá, quién había invertido una fuerte suma de dinero para concretar su proyecto. En 1912, las tierras del aeródromo El Palomar fueron transferidas sin cargo a la *Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aérea Militar Argentina*, junto a sus instalaciones y equipamientos, incluso al *"Argentino I"*, que permanecía en un cobertizo.

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN

El 8 de septiembre de 1912 queda inaugurada la Escuela Militar de Aviación en El Palomar, con los elementos que fueran donados para tal fin por el Aero Club Argentino, (cuyo Presidente era el Ingeniero Jorge A. Newbery) a los Ministerios de Guerra y Marina, juntamente a los de particulares y empresas, como la *Compañía Argentina de Tabacos*. Es en este período en el cual Ambrosio Garagiola entabla contactos con el Aero Club Argentino, siendo tenido en consideración nada menos que por su Presidente y demás integrantes de la Comisión Directiva. El impulso patriótico de Jorge Newbery en pos de la creación de una Flotilla Aero Militar Argentina, determinó que la institución que el mismo presidia se hiciera cargo de tan magna empresa, dado que el Ministerio de Guerra y Marina no contaba con los fondos necesarios.

La formación de los futuros Aviadores Militares requería contar con un staff de Profesores acordes a las materias a impartir, que se alternarían con las clases prácticas de mecánica y de vuelo. El Programa de Estudios establecía materias como Construcción y Manejo de Motores; Carburación; Medida del Poder Efectivo; Encendido; Detalles de Construcción; Puesta a Punto; Nociones de Mecánica; Estática y Dinámica. Los Profesores a cargo de dictarlas fueron los Ingenieros Horacio Anasagasti y Carlos Irmscher, quienes en forma honoraria impartieron sus conocimientos técnicos.

La Escuela Militar de Aviación (EMA) nació carente de recursos propios (Presupuesto). Para costear sus gastos contaba con fondos disponibles en una cuenta llamada "*Suscripciones y Donaciones*", cuya duración le permitiría funcionar hasta abril de 1914.

Ambrosio Garagiola se convirtió en el primer mecánico de la Escuela, con un sueldo de 300 pesos mensuales, una suma nada despreciable para la época que era abonada con fondos de la cuenta nombrada anteriormente. Además, recibió el Cargo de *"Jefe de Mecánicos del Aero Club Argentino".*

También fueron contratados Pablo Parasoschcka (Auxiliar Mecánico) con un sueldo de 220 pesos mensuales, Pedro Rielo (Carpintero) con 150 pesos mensuales, José M. Ayarzagueña y Juan A. Costaliat (Ayudantes Mecánicos) con 100 y 80 pesos respectivamente, Antonio del Santo (Ayudante) con 140 pesos y Arnaldo Falet (Calderero) con 100 pesos. A este equipo se le sumaría un joven que se convertiría en un ícono de la industria aeronáutica nacional: Ambrosio Taravella.

Contratado para secundar a Garagiola, Taravella percibía un sueldo de 250 pesos mensuales (todavía no había obtenido el título de Ingeniero). Dejó testimonio escrito en sus memorias (*"Setenta Años de Servicios Aeronáuticos*") como fue su primer encuentro con quien sería su Jefe en los talleres de El Palomar*… dos días después, (relata Taravella) fui a verlo a Paillette (Marcel) y éste me envió al hangar N° 1 para presentarme al Jefe de Mecánicos del Aero Club Argentino, Ambrosio Garagiola; lo encontré encaramado en un monoplano francés Antoinette trabajando en el motor de la misma marca y sin bajar de él me dijo con voz tajante: aquí se trabaja día y noche y con mayor razón los días festivos, de modo que te conviene alojarte en el aeródromo y para esto puedes utilizar el cajón de embalaje en el que vino de Francia el primer biplano H. Farman del aviador francés Alfred Valleton*".[56]

Talleres de El Palomar

Enseguida formaron un binomio excelente de trabajo. Ambos vivían prácticamente en el aeródromo en condiciones muy precarias, siendo la distancia y los escasos medios de transporte a los centros urbanos, suficientes motivos para quedarse. Garagiola residía en la casa de su hermano José, cita en la avenida Corrientes N° 4202, del barrio porteño de Villa Crespo. La Escuela Militar de Aviación contaba, en 1912 con sólo tres hangares y un pequeño taller de carpintería. La dotación de aeronaves estaba compuesta por un *Blériot*; un *Farman;* un *Nieuport* y el *Antoinette*. Dos *Blériot* restantes eran propiedad del Subteniente Manuel F. Origone y del señor Pablo Teodoro Fels respectivamente. Por último, un *Castaibert* de propiedad de su fabricante, don Pablo Castaibert. Todos a cargo del Jefe de Mecánicos, Ambrosio Garagiola.

La actividad en el Palomar era intensa, a pesar de los pocos recursos. Los repuestos para los aeroplanos eran escasos y difíciles de conseguir. La puesta nuevamente en servicio de las máquinas que sufrían accidentes revelaba el ingenio de los mecánicos, quienes no escatimaban esfuerzos para poder armar nuevamente a esas *"pajareras voladoras"* de alambre, tela y madera.

Tal empeño y dedicación puestos de manifiesto por este pequeño equipo de trabajo, permitió que el día 25 de mayo de 1913, la aviación militar argentina participara por primera vez con un desfile aéreo junto a las fuerzas terrestres del Ejército y Marina. Cuatro aeroplanos partieron desde El Palomar sobrevolando el hipódromo argentino de Palermo. El Director de la EMA, Tte. Coronel Arenales Uriburu, hizo público su reconocimiento expresando: *"Como el mayor factor del éxito en la aviación depende del buen funcionamiento de los motores, se ha podido constatar que el personal de*

[56] TARAVELLA, Ambrosio L.V. (1982), "Setenta años de Servicios Aeronáuticos", Buenos Aires; Ediciones Culturales Argentinas. Pág. 7.

mecánicos ha demostrado una vez más su competencia y labor en poner todos los aparatos de forma que ninguno ha fallado, dando motivo también para que sean felicitados, como así mismo el personal que los ha ayudado" (Orden del Día de la Escuela, 26 de Mayo de 1913).[57]

La personalidad del Jefe de Mecánicos lo convertía en un adicto al trabajo, de carácter firme pero dispuesto a escuchar. Su curiosidad lo llevaba a entablar largos diálogos con el Ingeniero Alberto Mascias, con quien lo unía una relación de profundo respeto. Garagiola ansiaba ser Aviador y probar el mismo en vuelo los resultados de su trabajo en tierra.

Según la Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación correspondiente al año 1913, el Mecánico Ambrosio Garagiola realizó un total estimativo aproximado de 165 vuelos, cumpliendo distintas funciones en aeroplanos de dotación:

- Farman (Henri Bregi 50 hp)
- Blériot (motor Gnome 80 hp)
- Nieuport "Eduardo Castex" (motor Gnome 100hp)
- Rumpler Taube (motor Argus 100 hp)
- Farman (motor Renault 70 hp)
- Bréguet (motor 100 hp)
- Marichal (motor Anzani 35 hp).

Clases de Vuelo:

- Ensayo del motor al tiraje (en tierra)
- Entrenamiento con Pasajero
- Escuela
- Ensayo de aparato (en vuelo)
- Vuelo (viaje)
- Ensayo en la pista
- Entrenamiento rodando en pista

PILOTO AVIADOR N° 33

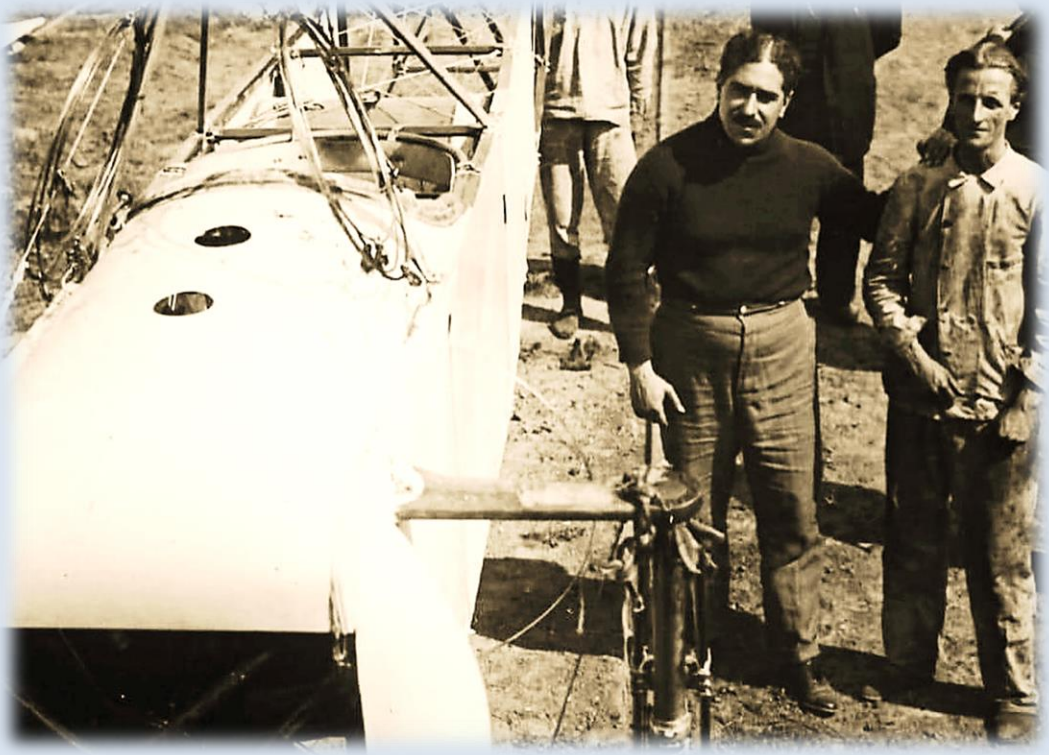
De todos los vuelos realizados en 1913, sin dudas el más importante lo fue el de fecha 16 de julio. Ese día, el incansable mecánico cumplió con su meta de alcanzar el título de Piloto Aviador, aprobando el examen correspondiente y obteniendo el Brevet N° 33 otorgado por el Aero Club Argentino. Dicho evento fue fiscalizado por el Ingeniero Carlos Irmscher.

Con un biplano Farman Gnome 50 hp, despegó a las 09:20 horas y luego de sobrevolar El Palomar por 15 minutos, logra aterrizar sin novedad. Fue su instructor el Ingeniero Alberto Roque Mascias.

37 fueron los vuelos realizados por el nuevo "*Brevetado"* Piloto Aviador y Mecánico Ambrosio Garagiola, compartiendo los mismos en compañía del siguiente personal: Teniente 1° Raúl Goubat; Teniente Pedro Zanni; Tte. Carlos Giménez Kramer; Sr. Benjamín Jiménez Lastra; el malogrado

[57] ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN. Memoria Anual Año 1913. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

Teniente Alfredo Agneta, el Sr. Teodoro Fels, el mismísimo Jorge Newbery, el empresario Francés André de Baillencourt y en especial, el Sargento 1° Francisco Sánchez.



Ing. Alberto Roque Mascias (Instructor) junto a su apreciado alumno Ambrosio Caragiola

Atrás un avión Farman II. De izquierda a derecha: Carlos Irmscher (1), Jorge A. Newbery (3), Alberto Mascias (4) y Ambrosio Caragiola (6)

El Sargento 1° Francisco Sánchez era un hombre de carácter duro, pero a la vez, de buenos modales y excelente formación cultural. Fue designado por la superioridad como *"Encargado de la Mayoría"* de la EMA entablando amistad con Garagiola. A los dos los unía la pasión por la mecánica y por el vuelo.

Sánchez, con pasado en la Caballería (era excelente jinete) obtuvo el brevet de Piloto de Globo, el 17 de marzo de 1913 y el de Piloto Aviador el 14 de Julio de ese mismo año, rindiendo examen dos días antes que Garagiola, convirtiéndose así en el primer Suboficial brevetado Piloto Aviador.

Según relata Ambrosio Taravella en su biografía *"…la palabra vacaciones nos era completamente desconocida y fue así que el Ingeniero Jorge Newbery, que siempre tenía por nosotros una especial simpatía, nos ofreció, como premio a nuestra labor, una ascensión en globo libre, la que se efectuó el 20 de abril de 1913 con el globo Eduardo Newbery, piloteado por el Suboficial Francisco Sánchez. Salimos del Parque Aerostático de Belgrano, perteneciente al Aero Club Argentino, a las 12 horas, y descendimos después de tres horas de viaje, en Florencio Varela, Provincia de Buenos Aires."*[58]

Los pasajeros de dicho globo fueron: Suboficial Francisco Sánchez, Piloto; Ambrosio Garagiola, jefe de mecánicos del Aero Club Argentino; Ambrosio Taravella; jefe de Talleres de la Escuela Militar de Aviación de *"El Palomar"*; Carlos Borcosque, periodista del diario *"La Argentina"* y de la revista *"Caras y Caretas"*; Pablo Parasovchka, mecánico principal de la Escuela Militar de Aviación y José M. Ayerzagüena, mecánico de la Escuela Militar de Aviación.

Al centro, Taravella y Caragiola

58 TARAVELLA, Ambrosio L.V. (1982), "Setenta años de Servicios Aeronáuticos", Buenos Aires; Ediciones Culturales Argentinas. pp. 32-33.

Es de destacar los roles jerárquicos de los dos principales mecánicos, mientras Garagiola era Jefe de Mecánicos del Aero Club Argentino, Taravella lo era de la Escuela Militar de Aviación, aunque en la práctica las dos instituciones, civil y militar, eran una sola cosa.

El tiempo en la Escuela Militar de Aviación iba llegando a su fin. La elevada mensualidad percibida por Garagiola sería imposible de absorber por el menguado presupuesto (a diferencia de Taravella, obtenía su sueldo a través del llamado Fondo Patriótico y no por parte del Ministerio de Guerra y Marina). Previendo esto y cada vez con menos motivación profesional, sintió la necesidad de buscar otros horizontes. La situación era hacia finales de 1913, tan precaria, que se analizaba cerrar la Escuela. Todos estos rumores y la realidad diaria, fueron los factores desencadenantes para tomar una drástica decisión.

Brasil… país tropical

A pesar de las carencias, la Escuela Militar de Aviación formaba Pilotos Aviadores y a la par, mecánicos. En comparación a otros países de Sudamérica, la Argentina estaba muy bien considerada.

Chile era el país más avanzado en materia aeronáutica. Dotada de una cantidad apreciable de aeronaves (catorce en total) adquiridas a Francia y una muy buena infraestructura, (hangares y pabellones adquiridos en Alemania), la Escuela de Aeronáutica Militar chilena era por lejos, la mejor en Sudamérica.

Brasil, el gigante sudamericano, estaba por aquellos días muy atrasado en materia aeronáutica con respecto a la Argentina. En 1912 llega al país, el aviador Italiano Gian Felice Gino, brevetado por la Escuela Caproni de Milán, trayendo consigo su avión monoplano Blériot. Poco tiempo antes, los franceses Roland Garros y Edmond Planchut, junto al italiano Ernesto Darioli, maravillan a la población de Río de Janeiro con sus demostraciones aéreas.

Comenzó pronto una campaña mediática en pos de contar con una aviación militar propia. La Patria de Santos Dumont, no podía quedarse inmóvil a ver el progreso de la nueva arma en otros países.

Encontrando interés en las autoridades militares brasileras, el italiano Gian Felice Gino vio la oportunidad de hacer negocios a través de su escuela de vuelo *(Gino, Buccelli & Cía*.) y formar la nueva *"Escola Brasileira de Aviacao"*. Para ello presenta un plan a cinco años, que incluía la compra de 11 aeroplanos en Europa, más la construcción de hangares y contratación de personal especializado, formando a los Pilotos Aviadores y cobrándole al Ministerio de Guerra Brasileño. Esta medida enseguida encontró detractores, ya que se cuestionaba la injerencia de un extranjero en algo tan sensible como era la defensa nacional.

Con el visto bueno del Ministro de Guerra brasileño, Felice Gino parte a Europa en busca de aviones, y su socio, el Ingeniero Eduino Orione viaja a Buenos Aires. En territorio bonaerense, el italiano visita el aeródromo de Villa Lugano y luego la Escuela Militar de Aviación en El Palomar. Conoce a Ambrosio Garagiola y queda impresionado por la capacidad técnica del Jefe de Taller, quien además es Aviador Piloto. Este último, escucha con atención al visitante (otro paisano) quien lo pone al tanto de las intenciones del Gobierno Brasileño.

La oferta de Orione era muy tentadora. Además de ofrecerle un buen sueldo como mecánico, también podría desempeñarse como instructor. Garagiola, con 21 años de edad y sin compromisos familiares ya que era soltero, no lo dudó.

Comunicó su decisión a sus amigos Taravella y Sánchez, siendo este último quien le informó la novedad al Director de la Escuela. Dentro de los preparativos para la partida al Brasil, y en base al panorama con el cuál se encontraría en su nuevo destino, Garagiola adquiere un biplano *"Farman"* (N°10) construido bajo licencia por un viejo conocido suyo: Edmundo Marichal. De nacionalidad chilena, había pertenecido a los talleres de los hermanos Farman en Francia. En Buenos Aires, se había instalado en un galpón cito en Palermo y también prestaba sus servicios en la carpintería de El Palomar.

En un vapor de la Compañía Transatlántica, Ambrosio Garagiola parte a comienzos del año 1914 desde el Puerto de Buenos Aires junto a su equipaje de ilusiones y a su biplano Farman rumbo a Río de Janeiro. Una vez arribado a la capital carioca, los diarios se hacen eco de la llegada del aviador argentino, anunciando su hospedaje en el Hotel *"Fluminense"*, comuna de Nilópolis.

El periódico *"Jornal do Brasil"* de fecha 29 de enero de 1914 en su suplemento *"Sports"*, dedica un apartado a las noticias sobre aviación. Allí se hace mención a la visita del Senador del Estado de Goyas, Sr. José Reginaldo a las instalaciones del aeródromo de la "*Escola Brasileira de Aviação*" *(EBA)* y del vuelo realizado como pasajero *"En compañia de Garagiola"* en un biplano Farman.

Al finalizar el vuelo, el Senador manifestó *"su encanto con la experiencia"* y se deshizo en elogios hacia el aviador argentino, *"quien con mano firme y habilidad condujo la aeronave"*[59] Recordemos que la Escuela estaba dirigida por el italiano Gian Felice Gino.

Comenzaba así la historia del Aviador argentino en tierras Brasileñas. Al igual que en nuestro País, las noticias sobre aviación eran seguidas con sumo interés. El nombre Garagiola se hizo popular y la prensa le dedicaba sendos espacios.

El sábado 31 de enero de 1914 el portal fluminense anuncia el inicio de funcionamiento de la *Escola Brasileira de Aviação (EBA)* destacando: *"Por su lado, los aviadores Gino Felice y Ambrosio Garagiola, auxiliados por sus fieles mecánicos, parten en vuelos por los alrededores, tres veces sucesivas".*[60]

Inaugura-se a Escola
de Aviação do Ae. C. B.
Tocante homenagem á memoria do tenente Hirk
UM VOO DE BARIOLI

Sendas fotografías acompañan la nota, en las cuales se observa al aviador argentino antes de emprender vuelo con su Farman y también junto a un Blériot XI de 50 hp. Finalmente, el 2 de febrero de 1914 es inaugurada la *Escola Brasileira de Aviação (EBA).* La comitiva del Gobierno brasileño destinada a los actos de inauguración, partió a las cinco y media de la mañana en un tren especial desde la estación Central de Brasil.

59 "Jornal do Brasil" Suplemento "Sports" Edición del 29 de enero de 1914. Traducción a cargo del autor.

60 "Jornal do Brasil" Suplemento "Sports" Edición del 31 de enero de 1914. Traducción a cargo del autor.

Estaba compuesta por el Ministro de Guerra General Vespasiano de Alburquerque y demás altas autoridades. Al llegar el tren a la estación Deodoro, se desvió ingresando en un ramal especial que lo llevaba directamente a Campo dos Afonsos. Próximos a su destino final, los asombrados visitantes vieron pasar sobre el convoy a dos aeroplanos, que en arriesgadas maniobras saludaban al pasaje. Eran conducidos por Gino Felice y Ambrosio Garagiola.

Sin embargo, el hecho de que la instrucción de los noveles Aviadores Brasileños dependa de extranjeros, generaba desconfianza. Los primeros alumnos Brasileños del Instructor argentino que fueran presentados a las autoridades y realizaran vuelos ese día:
1º Tenente Raul Bandeira (quién realizó un vuelo en biplano "*Farman*", dando dos vueltas al aeródromo con un aterrizaje magnifico, y al descender del aparato fue efusivamente saludado por sus compañeros).

2º Tenente Vieira de Mello, quién realizó un vuelo regular en monoplano "*Blériot*".

Volaron doble comando con Garagiola, los alumnos Guardas-Marinha Victor de Carvalho e Godinho, y los Sargentos Madureira Freire, Augusto Barbosa e Azevedo Falcão.

Realizó vuelos a baja altura el 2º Tenente Anor Teixeira dos Santos.

En tierra, realizaron "taxi" (carreteo) los alumnos Tenentes Niemeyer, Andrade Neves, Ouro-Preto y Sargento Rozeiro. En cambio, el Comandante Moller brindó un aula práctica de motores.[61]

El parque aéreo de la EBA estaba compuesto por:

- 2 (Dos) biplanos "Farman", motor Gnome de 50 hp.
- 1 (Un) biplano "Farman", motor Gnome de 80 hp.
- 1 (Un) monoplano "Aerotorpedo", motor Suet de 80 hp.
- 4 (Cuatro) monoplanos "Blériot", motor Anzani de 25 hp.
- 1 (Un) monoplano "Blériot", motor Anzani de 35 hp.

El buen y prometedor comienzo en tierras cariocas se vio opacado por una noticia que llegaba desde Buenos Aires: El 1° de Marzo había fallecido el Ingeniero Jorge Newbery a causa de un accidente de aviación en Mendoza, mientras realizaba un vuelo de cortesía junto a su amigo el Señor Benjamín Jiménez Lastra. Las intenciones de Newbery eran las de cruzar la Cordillera de los Andes con su monoplano Morane Saulnier equipado con un motor le Rhône de 80 hp (adquirido en Francia mediante colecta de sus amigos) siendo el mismo con el que batió el record mundial de altura (6.110 metros) el día 10 de febrero sobre los campos de El Palomar. La noticia destrozó a Garagiola, pues lo unía a Newbery, una relación de afecto y respeto.

El 25 de marzo de 1914 los aviadores Luiz Bergmann, Gian F. Gino y Ambrosio Garagiola evolucionaban con sus aeroplanos sobre los jardines de la *"Praca da República"*. El *"Gran e intrépido Aviador Argentino"* (según lo describía la nota del Jornal do Brasil) empleó para tal fin su *"bellísimo"*

[61] Correio da Manhã, 30 abr. 1914, p. 7

Farman, finalizado el *"meeting de Aviación",* los tres aterrizaron sin novedad en el Campo de S. Christovam.

Ambrosio Garagiola, atrás a mano izquierda

No todas eran buenas noticias. El calificativo de *"intrépido"* a veces puede jugar en contra, tal como sucedió el 1 de abril de 1914. Ese día, Ambrosio Garagiola sufre un accidente al aterrizar con su Farman en el campo de la *Escola*. Según las crónicas periodísticas, el aeroplano hizo una corrida de aproximadamente 1.500 metros para detenerse en forma violenta al chocar su patín de cola con un montículo de tierra, debajo del cual se encontraba una estaca de madera.

El Aviador argentino, que era venerado y considerado por los brasileños como *"una persona simpática, excelente mecánico y mejor aviador"*, resultó con heridas que derivaron su internación en el Hospital Central del Ejército. El mismo Ministro de Guerra se apersonó a los fines de constatar la atención a Garagiola. Por otro lado, la prensa inició toda una labor investigativa sobre el accidente, sus causas y poniendo en duda las condiciones de pilotaje.

El 20 de abril, los diarios anuncian el alta del accidentado aviador. El 3 de mayo, el Presidente del Brasil Hermes Rodrigues da Fonseca realiza una visita a la *Escola Brasileira de Aviação* (EBA), y constata in situ la instrucción recibida por los militares brasileños. Garagiola y Gino San Felice realizan vuelos con los alumnos *"biplanistas"* (Farman) y *"monoplanistas"* (Blériot).

Monoplano "Alvear"

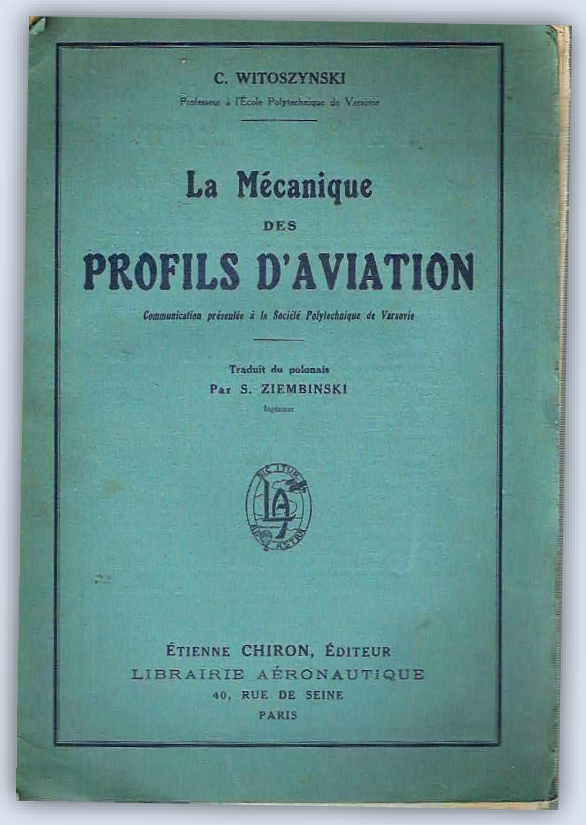
6 de Noviembre de 1914. En una pequeña nota perdida en la sección *"Sports"* del Jornal do Brasil se puede leer: *"Después de cinco horas y media de vuelo, el monoplano "Alvear", del cual más de una vez se refirió Jornal do Brasil, esta listo…*

Será exhibido a la prensa en Río. Dadas las experiencias preliminares y viendo el arrojo y competencia del aviador que lo va a pilotear. Sr. Ambrosio Garagiola, la exhibición tendrá el mejor éxito." Y lo tuvo.

José d' Alvear era un empresario descendiente de españoles y nacido en Río de Janeiro el 25 de abril de 1884. Desde pequeño sintió simpatía por las matemáticas, y aunque nunca logró obtener el título de Ingeniero, gozaba de gran prestigio entre su círculo de relaciones, incluso en el *Clube de Engenharia do Brasil.*

En agosto de 1914, comenzó la construcción de un aeroplano que sería bautizado con su nombre: *"Alvear".*

La aeronave enteramente construida con recursos propios, fue finalizada en octubre de ese mismo año proyectada según el libro "*Théorie et Pratique d´Aviation"*, de Víctor Tatin. Su presentación oficial se realizó en el Derby Club de Río de Janeiro. José d´ Alvear utilizó un motor de 60 hp (algunas publicaciones nombran un Gnome de 50 hp) y hélice de origen francés, para el resto elementos nacionales, como ser madera de pino de Paraná. Externamente, estaba cubierto con tela de lino.



El monoplano voló por primera vez el 14 de noviembre de 1914 a los mandos de Garagiola, hecho ocurrido en Campo dos Afonsos, con la presencia de su creador, su bella esposa y demás autoridades militares y civiles.

El 15 de enero de 1915, Jornal do Brasil anuncia una *"Gran fiesta deportiva de domingo"* a realizarse en el Campo S. Christovan, a beneficio de la Cruz Roja de las naciones europeas involucradas en la Primera Guerra Mundial. El evento incluía un *"meeting de aviación"*, además de football, basketball, corridas a pie, lanzamiento de disco y saltos.

El *"meeting de aviación"* incluía la presencia del Aviador Garagiola, que evolucionará con el monoplano *"Alvear"*, primero construido en el Brasil, y a la vez el argentino recibirá como obsequio del gobierno y pueblo brasileño, un avión *"Farman"* biplano modificado, en reemplazo del suyo (destruido en un accidente) y *"así poder realizar las más arriesgadas maniobras".*

Mientras se aproximaba la fecha para el evento, la prensa escrita ilustraba las notas con sendas fotos que mostraban al *"bravo aviador Garagiola"* y a don José de Alvear. También se anunciaba la presencia en el *"meeting"* del aviador local Luiz Bergmann, con un monoplano Blériot de 50 hp.

Ambrosio Caragiola en la Escuela días antes de subir al avión que sería su fatal destino

Desastre en el Derby Club

El domingo 7 de febrero de 1915 amaneció con buen tiempo. El Derby Club de Río de Janeiro se fue poblando de ávidos espectadores ansiosos de pasar una jornada de entretenimientos varios. Las pintorescas gradas de madera se iban colmando de a poco mientras en un galpón utilizado como hangar improvisado, los mecánicos preparaban los aeroplanos que volarían en el meeting. Toda la atención estaba puesta en la presentación del "Alvear" que daría lugar a las 16:30 horas, y luego de este vuelo, Garagiola tendría la oportunidad de utilizar el biplano Farman que le fuera obsequiado.

Lo más granado de la sociedad fluminense se encontraba en el Derby Club, habitualmente utilizado para carreras hípicas. Pasado el mediodía, un viento constante por momentos arrachado, comenzó a soplar cada vez más. Luiz Bergmann decidió no despegar en esas condiciones, justificando su decisión ante los organizadores. Compartió su juicio con el aviador argentino, pero este decidió llevarse por su instinto, (quizás también presionado por José D´ Alvear y el entorno), esperó hasta las 17:30 horas. Las tribunas vivaron al escuchar por los parlantes los preparativos para el vuelo.

El pequeño aeroplano fue colocado en posición sobre la pista del Derby. El aviador saludó al público, y envalentonado, le alcanzó su inconfundible boina a uno de los mecánicos. Subió al habitáculo con cuidado, acomodándose en el pequeño espacio. Se colocó el casco de cuero y acero, las antiparras y unos viejos guantes. ¡Contacto! El motor comenzó a girar con cierta dificultad. No obstante, el aviador dio plena potencia contra el fuerte viento, elevándose en pocos metros. Una vez en el aire, el "*Alvear*" alcanzó una altura de 200 metros, y "*Garagiolino*" (apodo diminutivo con el que se lo conocía a Garagiola) consideró prudente mantenerse a ese nivel. Inmediatamente sintió que las cosas no funcionaban bien.

Foto correspondiente a momentos antes del despegue y del accidente que terminaría con su vida.

Con potencia a pleno, el aparato parecía detenido en el aire. Las casi cinco mil personas presentes observaban como el aviador argentino realizaba una vuelta sobre el circuito. Al iniciar una segunda, se escucharon unas explosiones, situación que puso en alerta a Garagiola, decidiendo apagar el motor y dirigirse al aterrizaje.

"*Algunos minutos después que el bravo piloto decidiera emprender el vuelo, el esbelto "Alvear", aparato de magníficas líneas estéticas fue conducido a la pista, en dónde después de probar el motor, se erguía hacia el cielo...bello, admirable…describiendo círculos para ascender a las alturas…*

"*Recibiendo vibrantes palmas cuándo completó la primera vuelta, antes de completar la segunda y a una altura de 200 metros, describía un "virage" sobre el ala izquierda, quizás emulando al aviador paraguayo Pettirossi por la sangre fría, con maniobras firmes, exactas, precisas…pero no.*

"…después de una tercera tentativa para estabilizar el aparato, el bravo Garagiola experimenta un ligero "piqué", apelando a la velocidad de pérdida. La distancia al suelo era mínima…

"…el tren de aterrizaje del monoplano fue alcanzado por la rama de un arbusto, siendo suficiente para que este capotara, despedazándose en una chacra vecina al Derby.

"…El aviador en ansias de procurar una velocidad de estabilidad, afectó al dispositivo, no desconectó el contacto y este hecho hará que el motor explote y se dispare, provocando el incendio que carbonizó al aeroplano y mató al infeliz piloto…

"Fuimos los primeros en llegar al lugar del desastre. El incendio ya había sido extinguido a fuerza de baldes de agua y también produjo el más duro resultado: Garagiola era cadáver…

"Retirado de la posición de comando que conservaba, los tirantes (cinturones) aún estaban colocados sobre el cuerpo horriblemente quemado. Los restos del malogrado piloto fueron trasladados a la Oficina Central de Policía, para luego continuar a la morgue. Las pertenencias de Garagiola fueron entregadas al Señor José D´ Alvear…

"La Aviación de Argentina precisa conocer las causas reales del desastre antes que el público lector…
"Se dice que desde la Argentina, a través del Aero Club Argentino, han solicitado que el cuerpo de Garagiola sea embalsamado y remitido a Buenos Aires. También se dice que el Sr. José D´Alvear se haría cargo de los gastos que demande dicha tarea como gratitud hacia el bravo piloto".

(Traducción del artículo "As Víctimas da Aviacao-Ambrosio Garagiola, o joven piloto argentino morreu na experiencia de hontem"- Jornal do Brasil, 8 de Fevereiro de 1915)

Los diarios brasileños siguieron informando sobre la muerte de Garagiola durante mucho tiempo más después de ocurrido lo que llamaban "el desastre de Aviación", organizando investigaciones propias y hasta poniendo en duda la continuidad de la actividad aérea en el país. Se informaba de una "animosidad reinante" en la Escola Brasileira de Aviação (EBA) en contra del Señor José D' Alvear, dejando abierta la hipótesis de una "macabra venganza" que culminó con la tragedia del Derby, incluso hasta se deslizó una versión sobre un supuesto affaire entre el aviador argentino y la bella esposa del empresario. El 11 de Febrero de 1915, el Aero Club Brasileño cursa un telegrama de condolencias a su par argentino: "Aero Club. Rio.- Aero Club y pueblo Argentino al lamentar profundamente la muerte de uno de sus hijos que se esforzaba para hacer culminar la intrepidez y el ideal de la raza americana se asocian al justo duelo provocado en el pueblo hermano que lo contaba como su hijo adoptivo".[62]

Una misa en memoria de Ambrosio Garagiola fue oficiada en la Iglesia de San Francisco de Paula y su cuerpo enterrado en el Cementerio São João Baptista de Río de Janeiro, sepultura 4667. A la

62 "Jornal do Brasil" nota publicada el 12 de febrero de 1915. Traducción a cargo del autor.

ceremonia fúnebre asistieron entre otros, el General Bormann (Presidente del Aero Club Brasileño), el Señor Paravicini (Secretario de la legación Argentina) y los Señores Mamith, Comendador G. Scabra y los Doctores Berna y Alvear.

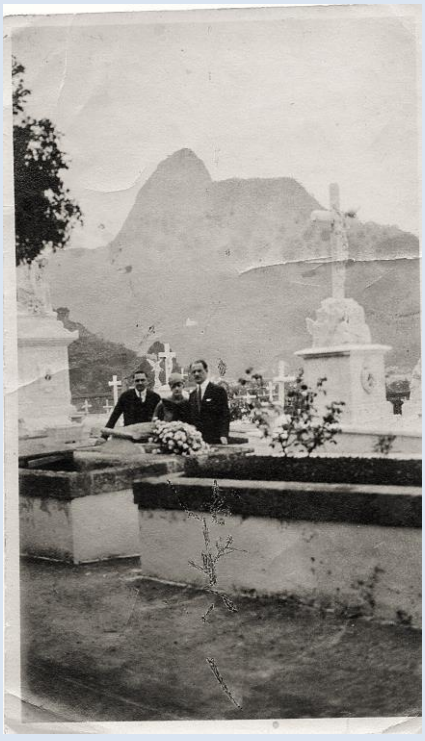
Homenajes póstumos

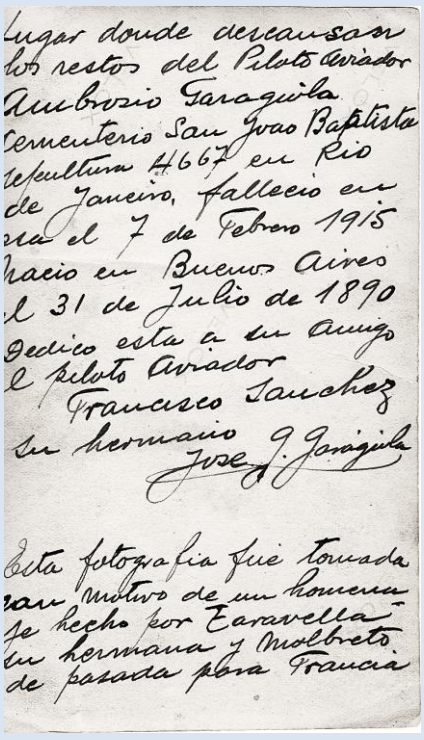
Cómo ya se dijo, la muerte de Garagiola de tan solo 24 años de edad, fue muy sentida en el Brasil, tanto que se lo consideraba un hijo propio. La comisión directiva del Aero Club Brasileño reunida en asamblea, dictaminó nombrarlo Socio Honorario Póstumo.

El 2 de junio de 1915, la institución aérea organiza una carrera hípica en Homenaje al inventor y aviador Sr. Santos Dumont, llevándose a cabo en el mismo Derby Club, lugar de la tragedia aérea. Uno de los caballos participantes llevaba el nombre de "Garagiola". Los diarios locales anunciaban la presencia en Río de Janeiro del Señor José Garagiola, a fines de hacerse con los elementos personales de su querido hermano, regresando a Buenos Aires a bordo del vapor "Pampa" el día 11 de octubre de 1915.

Mientras tanto, en Buenos Aires la trágica noticia conmovió al pequeño círculo aéreo, que de por sí venia golpeado por la muerte del Ingeniero Jorge Newbery. El Aero Club Argentino le dedicó una página entera en su Boletín mensual al igual que la revista "Caras y Caretas", con una nota ilustrada de fotografías relacionadas al accidente. En El Palomar se realizó una formación militar con sentidas palabras a cargo de su Director el Teniente Coronel D. Antonio Arenales Uriburu.

La tumba de Garagiola fue visitada por familiares y amigos. Uno de ellos, Ambrosio Taravella, hizo escala en Río de Janeiro durante un viaje a Francia, acercándose hasta el cementerio de São João Batista rindiendo homenaje a quién fuera su primer Jefe en los talleres de El Palomar.





Aun en 1933, la memoria del mecánico/aviador seguía presente entre sus camaradas de la aviación militar argentina, como lo demuestra el gesto que tuvo la delegación que visitó el Brasil en octubre de ese año.

Con fines de acrecentar las relaciones entre ambas naciones, el Presidente Argentino General Agustín Pedro Justo realizó una visita protocolar al país vecino, acompañado de sus ministros y una vasta comitiva de civiles y militares. La aviación militar acompañó al primer magistrado con una escuadrilla compuesta por diez aviones (nueve de construcción nacional, modelos Ae M 1 y Ae T 1) y uno solo de procedencia extranjera (Junkers F 13, de origen alemán).

La citada escuadrilla estaba bajo el comando del Coronel Ángel María Zuloaga, quién propuso el patriótico nombre de "Sol de Mayo" para identificarla.

Entre las múltiples actividades realizadas en tierras brasileñas, un emotivo acto tuvo lugar en la sede de la Escuela de Aeronáutica en Campos dos Afonsos. Allí, la delegación de la aviación militar argentina rindió tributo a su mecánico precursor mediante la colocación de una placa de bronce:

En mayo de 1935, el Presidente de Brasil Dr. Getulio Vargas devolvió la visita. El 21 de ese mes, llega a El Palomar la Escuadrilla Aero Militar Brasileña compuesta por once aviones, al mando del Coronel Gervasio Duncan da Lima Rodríguez. El 27 realizan una notable demostración con aviones biplanos Boeing y rinden sentido homenaje a quien fuera uno de sus primeros instructores.

Pasados 37 años de este hecho, en 1970, mediante la Ley 18.559/70 Artículo 1° - Inciso 3°, se otorgó el título a las personas que con su iniciativa, generosidad y acción, crearon o constituyeron en sus inicios el Aero Club Argentino y la Escuela de Aviación Militar, instituciones madres de lo que es hoy la Aeronáutica Militar Argentina.

d) Primer Personal Técnico de la Escuela de Aviación Militar

D. AYARZAGUEÑA, José María
D. BLANCO, Bautista
D. DEL SANTO, Enrique Antonio
D. FALLET, Arnaldo
D. GARAGIOLA, Ambrosio- Mecánico Jefe-
D. PARASOCKA, Pablo
D. RIELO, Pedro – Carpintero-
D. TARAVELLA, Ambrosio Luis – Ingeniero Aeronáutico –

El tiempo es un enemigo implacable de la memoria, cubriendo con un manto de olvido a personajes que han contribuido con su esfuerzo y hasta con su vida al engrandecimiento de las alas argentinas. Ambrosio Garagiola fue uno de ellos.

Mientras, su cuerpo yace inexplicablemente, lejos de su patria…lejos de los campos de El Palomar.

Walter Marcelo Bentancor
Miembro Correspondiente en Argentina
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

El autor

Walter Marcelo Bentancor es Suboficial Mayor en situación de Retiro de la Fuerza Aérea Argentina. Actualmente cumple funciones como Personal Docente Universitario en el Museo Nacional de Aeronáutica en Morón, Provincia de Buenos Aires. Es Miembro del Instituto Nacional Newberiano, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; del Instituto Nacional Browniano; del Instituto de Historia Militar Argentina y de la Asociación Española de Historia Militar – ASEHISMI-.

Autor del libro “El General de los Cazas” -Adolf Galland en Argentina 1948-1955- (tres ediciones) y diversos artículos sobre historia aeronáutica en publicaciones nacionales y extranjeras.

Agradecimientos:

El autor desea agradecer a las siguientes personas, sin cuyo aporte este trabajo no hubiera sido posible:
Señores Claudio MEUNIER REUS (Historiador Aeronáutico); Eduardo AMORES OLIVER (D.E.H. – FAA); Ezequiel MARTEL (FAA); Fernando BENEDETTO (Historiador Aeronáutico); Francisco HALBRITTER (Historiador Aeronáutico); Horacio GARAGIOLA (Descendiente de Ambrosio); Leo MELO (Historiador Museo Aeroespacial Brasil); Leticia D´ ORAZIO (Esposa del Sr. Horacio Garagiola) y Héctor RAVINA (Biblioteca Nacional de Aeronáutica)

Fuentes consultadas:

- BIEDMA RECALDE, Antonio, "ANTAÑO Y SUS MECÁNICOS" en Revista Nacional de Aeronáutica, Abril 1958.
- "CONTRUCAO AERONAUTICA NO BRASIL" N° 42, Rio do Janeiro, 2016.
- CONTRERAS GUZMAN, Víctor, "HISTORIA DE LA AERONAUTICA MILITAR DE CHILE", Imprenta Universitaria-Santiago de Chile-1916.
- HALBRITTER, Francisco, HISTORIA DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ARGENTINA- Tomo I- Biblioteca Nacional de Aeronáutica-Colección Aeroespacial- Buenos Aires, 2004.
- INSTITUTO HISTORICO CULTURAL DA AERONAUTICA- "ESCOLA BRASILEIRA DE AVIACAO" A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)- Río do Janeiro, 2014
- "CONTRUCAO AERONAUTICA NO BRASIL" N° 42, Rio do Janeiro, 2016.
- LIRONI, Julio Víctor "GÉNESIS DE LA AVIACIÓN ARGENTINA" 1910 – 1915 inclusive su historia y sus hombres-Primera Edición-Buenos Aires, 1971.
- SALE, Atilio, "CRÓNICA DE LAS CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS PRIVADAS", en Aviación y Astronáutica, Julio 1962. Pág. 52.
- TARAVELLA, Ambrosio L.V., "SETENTA AÑOS DE SERVICIOS AERONÁUTICOS" –Historia Ilustrada- Presidencia de la Nación-Secretaria de Cultura-Ediciones Culturales Argentinas-Buenos Aires, 1982.
- WANDERLEY LAVENERE, Nelson, "HISTORIA DA FORCA AÉREA BRASILEIRA"- 2ª Edicao- 1975- págs. 35; 36.
- ZULOAGA, Ángel María (Brigadier), "TRES EPISODIOS DE LA AVIACIÓN ARGENTINA" – Buenos Aires, 2003.- Págs. 50; 51; 52; 53 y 54.

Archivos:

- Del Autor
- Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina
- Familia GARAGIOLA
- Sr. Claudio MEUNIER REUS
- Sr. Fernando BENEDETTO
- Sr. Francisco HALBRITTER
- https://bndigital.bn.gov.br/
- Jornal do Brasil
- Biblioteca Nacional de España Colección digital revista "Caras y Caretas".
- Traducción a cargo del autor.

UN SPITFIRE EN CIELOS CHILENOS

Hermosa imagen del Spitfire PR Mk XI matrícula LV-NMZ en la fábrica Vickers Armstrong en Inglaterra. Fotografía: Vickers Armstrong.

Nombrar Spitfire en aviación, es decir un fina sangre del aire. Uno de los más hermosos aviones jamás construidos y con un pasado histórico en la defensa de Inglaterra durante la Segunda Guerra mundial. Su génesis es tan conocida, que no abordaremos esta vez, la tradicional reseña de su creación que acompaña a cada aeronave en esta sección.

La historia del avión Spitfire PR Mk XI, número de serie 6S/504726 construido por Vickers-Armstrong en septiembre del año 1944, equipado con un motor Merlin 70, comienza el 9 de octubre de ese mismo año, cuando es entregado al servicio en la Novena Unidad de Mantención (9 MU) con matrícula RAF PL 972, realizando sus primeras operaciones en la Primera Unidad de Reconocimiento Fotográfico (P.R.U.).

Traspasado el 7 de febrero del año 1945 al 106 Group y en Mount Farm, regresando al P.R.U. el 13 de abril del mismo año 1945.

Destinado a continuación, a la Sexta Unidad de Mantención (6 MU) de la Royal Air Force, en el año 1946.

Rumbo a Sudamérica.

Al empezar y durante la Segunda Guerra Mundial, muchos sudamericanos de orígenes europeos, se alistaron en las fuerzas armadas de los países de sus ancestros, tal es el caso del capitán James (Jaime) Elwin Storey Macintosh, nacido de padres británicos[63] el 30 de junio de 1915 en la ciudad de Rosario, Argentina.

Se enroló como voluntario en la Defensa de Costa de la Royal Air Force (RAF), y voló durante la guerra aviones Spitfire de reconocimiento fotográfico.

Al término de la contienda, presenta una solicitud ante el Ministry of Supplies Aircraft Disposal Sections (MoS), a fin de adquirir un avión Spitfire de iguales características a los que había piloteado, ya que tenía en mente instalar en Argentina una empresa de servicios de aerofotografía y aerofotogrametría.

La entidad inglesa vende el Spitfire matriculado PL972[64] a la Vickers Armstrong, a fin de ser reacondicionada y comercializada. Se le instalaron estanques de combustible suplementarios y tres cámaras fotográficas Williamson F.24 f.8 (2 verticales y 1 oblicua).

Storey recibió la autorización correspondiente y adquirió el Spitfire, el 21 de marzo del año 1947, en un valor muy modesto en relación con su valor real. Recibió matrícula argentina LV-NMZ, la que fue pintada en el avión, y comenzó la planificación del vuelo transatlántico hacia Argentina.

El Spitfire en la fábrica Vickers Armstrong pintado de color azul (F.S. 35189) y los colores de la bandera argentina en el timón. Se puede observar el estanque adicional de combustible bajo el fuselaje. Fotografía: Vickers Armstrong.

63 Sus padres fueron Harley Payne Storey y Agnes Bryce Macintosh

64 PL972 tenía solo 20 horas de vuelo cuando fue vendido al Captain Storey. https://allspitfirepilots.org/aircraft/PL972

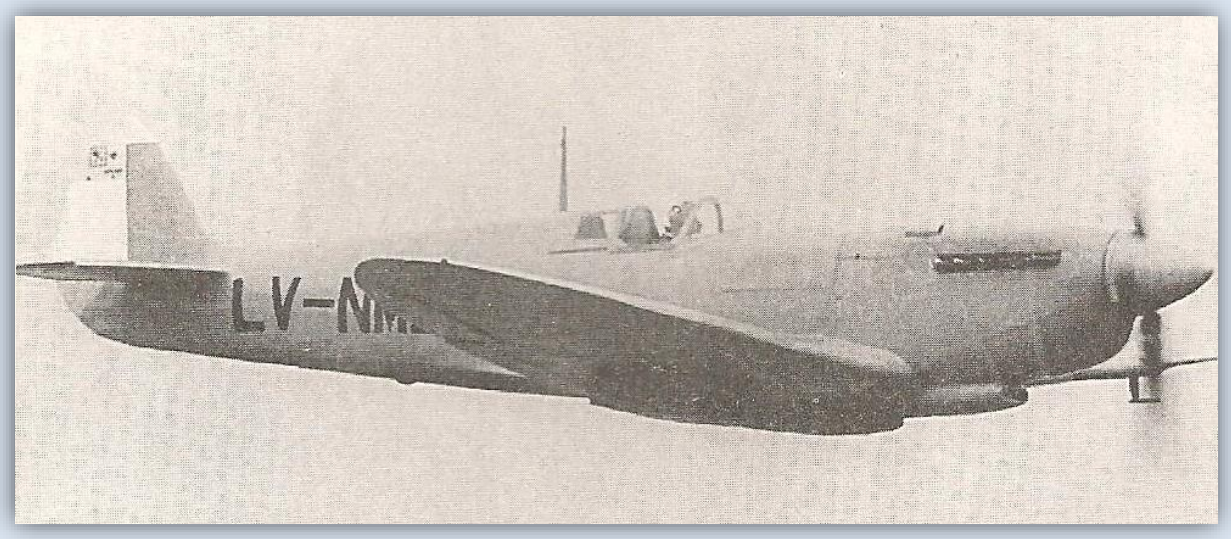
Conjuntamente con la preparación del avión, Storey selló un acuerdo con la Shell Mex Argentina Ltd. la que se comprometía a proveer todo el combustible, lubricantes, líquidos hidráulicos y el apoyo técnico durante el vuelo. Además de las operaciones en Argentina, a cambio de la publicidad que generaría el avión y su travesía.

Publicidad de Shell con el Spitfire LV-NMZ ya en Argentina.
http://www.spitfiresite.com/photos/historic/uploaded_images/argentina-shell-01-768980.jpg

El vuelo fue programado para el día 29 de abril, partiendo del aeródromo del HURN, Bournemouth, U.K., siguiendo posteriormente la ruta de Gibraltar, España, Dakar, Senegal, Natal y Rio de Janeiro en Brasil, Montevideo, Uruguay y finalmente Buenos Aires en Argentina.

Para esta larga travesía, requirió 1.694,88 litros de combustible, lo que le dio una autonomía de once horas de vuelo. El Spitfire modificado, tenía una capacidad de 315 galones, más dos estanques suplementarios de veinte galones en las alas y otro estanque de ciento setenta galones en el fuselaje, eso le daba una autonomía de diez horas a una velocidad de crucero de 400 kms/h.

Al carecer de instrumentos para la navegación aérea, fue dotado de un aparato de VHF. Durante la travesía del Atlántico fue acompañado del Avro York "Star Glitter" matrícula G-AHFH (c/n° 1311) de la línea aérea British South American Airways (B.S.A.A.)[65], que realizaba el vuelo regular entre Londres y Buenos Aires.



Fotografía tomada desde el "Star Glitter" del LV-NMZ, en vuelo sobre el Atlántico, sin tanque ventral para suprimir peso.

En la travesía solo sufrió un inconveniente mientras volaba hacia Dakar, una fuerte tormenta lo obligó a realizar un aterrizaje en el Golfo de Cintra, situado en el sur del Sáhara Occidental, posteriormente arribaría a destino sin novedad.

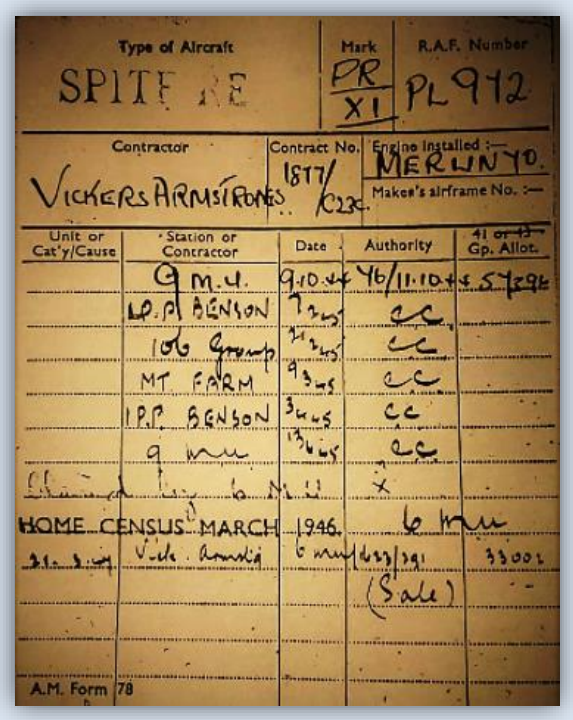
Tras ocho horas y cuarenta minutos de vuelo a una velocidad de crucero de 370 kms/h, llega el 7 de mayo de 1947 al aeropuerto de Morón en la provincia de Buenos Aires, Argentina.

Entre mayo y agosto de 1947, Storey realiza distintos vuelos demostrativos en Argentina, mientras realiza los trámites para la aprobación oficial ante las autoridades aeronáuticas de Argentina, para poder empezar a operar su empresa de fotografía aérea.

El permiso no fue otorgado y el piloto decidió realizar operaciones con el avión en forma particular.

---

[65] British South American Airways (BSAA) era una aerolínea estatal en el Reino Unido a fines de la década de 1940 responsable de los servicios al Caribe y América del Sur. Originalmente llamado *British Latin American Air Lines*, fue renombrado antes de que los servicios comenzaran en 1946. BSAA operaba principalmente aviones Avro: York, Lancaster y Tudor y voló a Bermudas, las Indias Occidentales, México y la costa occidental de América del Sur. Después de dos desapariciones de aviones de alto perfil, se fusionó con *British Overseas Airways Corporation* a fines de 1949.



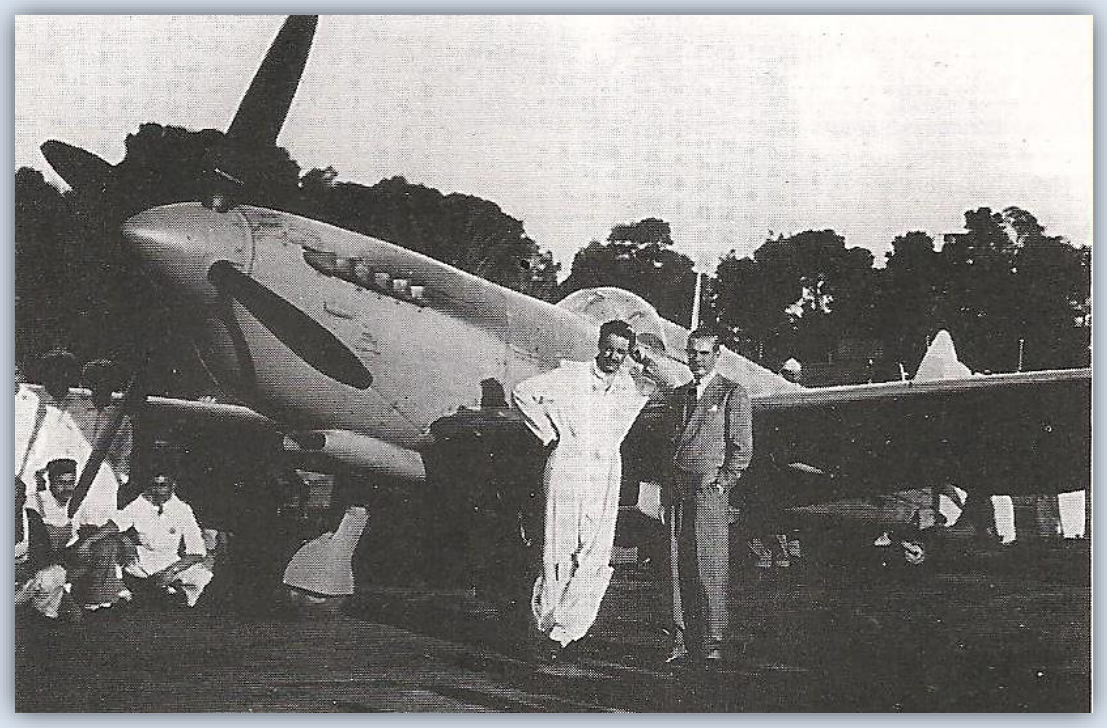
Type of Aircraft	Mark	R.A.F. Number
SPITFIRE	PR XI	PL 972

Contractor	Contract No.	Engine Installed :—
VICKERS ARMSTRONGS	1877/C23C	MERLIN 70. Maker's airframe No. :—

Unit or Cat'y/Cause	Station or Contractor	Date	Authority	41 or 43 Gp. Allot.
	9 M.U.	9.10.44	46/11.10.44	57394
	I.P.P. BENSON	7 2 45	CC	
	106 Group	21 2 45	CC	
	MT FARM	9 3 45	CC	
	I.P.P. BENSON	3 4 45	CC	
	9 MU	13 6 45	CC	
[illegible]	6 M.U.		X	
HOME CENSUS MARCH 1946.			6 MU	
21. 3. 49	Vick. Armstrong	6 MU	1623/291	33002
			(Sale)	

A.M. Form 78

Detalle de la bitácora del avión adquirido, en donde se testimonia las pocas horas voladas que tenía.



Arribado a Morón, el Spitfire, James Storey, un piloto de pruebas de la fábrica Vickers-Armstrong y el personal encargado del mantenimiento del avión.

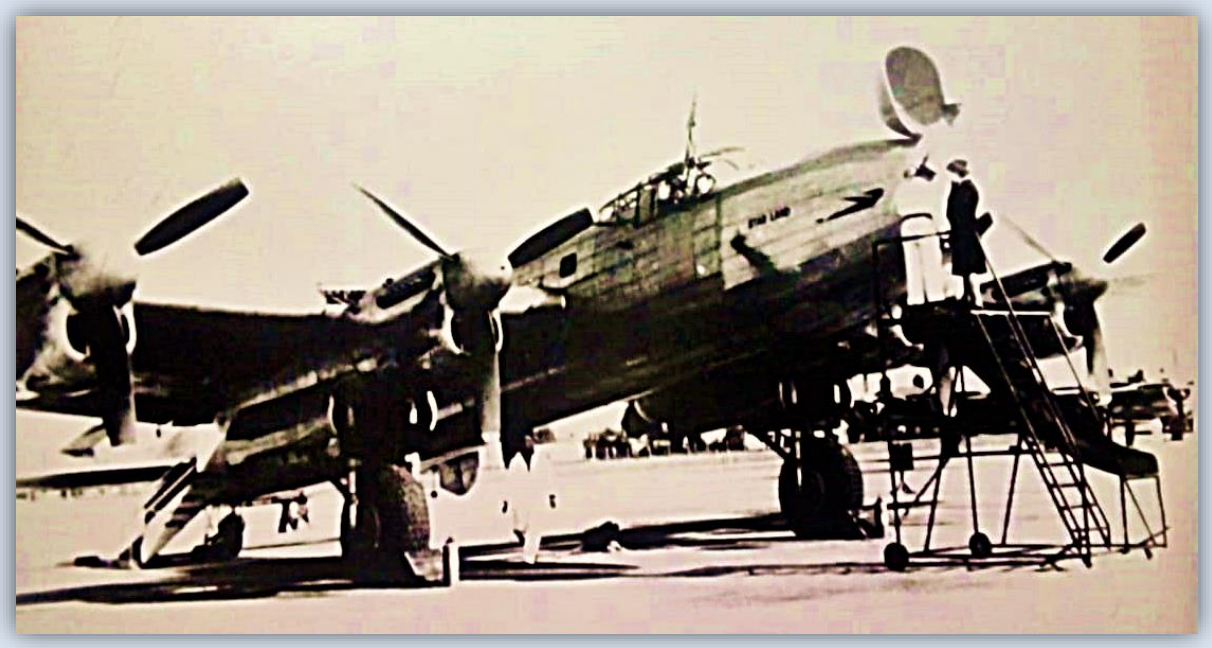
Volando en Chile:

En la tarde del día 2 de agosto del año 1947, el Lancastrian "Star Dust[66]" matrícula G-AGWH de la British South American Airways (BSAA) al mando del condecorado ex piloto de la RAF, Flight Lieutenant Reginald James Cook D.S.O. D.F.C. D.F.M., cuatro tripulantes y seis pasajeros a bordo, se extravía en la Cordillera de los Andes, en la ruta de Buenos Aires a Santiago.

Experiencia de vuelo en B.S.A.A. (Ingresa en mayo de 1946.)
Total de horas voladas en Lancastrian.
Día: 308 hrs. 10 min.
Noche: 129 hrs. 37 min.
Total: 473 hrs. 47 min.

Total de horas voladas como Captain del Lancastrian.
Día: 27 hrs. 5 min.
Noche: 12 hrs. 17 min.
Total: 39 hrs. 22 min.

Flt. Lt. Reginald James Cook



Avión Lancastrian "Star Dust" del BSAAA en el aeropuerto de Los Cerrillos.
Fotografía: Colección Sr. Rino Poletti Barrios.

[66] La mayoría de los aviones de BSAA recibieron nombres de aviones individuales que comienzan con "Star", recordando los cuerpos celestes utilizados en la navegación estelar de largo alcance.

El día anterior 1 de agosto el cuadrimotor Lancastrian de la B.S.A.A., había aterrizado en el aeropuerto de Morón, Buenos Aires, desde donde despegó rumbo a Los Cerrillos en Santiago. Debió realizar un aterrizaje en el aeropuerto de Mendoza, por mal tiempo reinante en la cordillera, retomando el vuelo a las 14.30 hrs.

A las 17.40 hrs, se reporta volando a 6.600 metros al norte de Mendoza, solicitando tiempo en Santiago, fue informado que estaba despejado y todos los pasos cerrados. El avión sobrevoló Santiago por espacio de diez minutos, sin poder ubicar el aeropuerto de Los Cerrillos, por encontrarse a esa hora cubierto, luego se perdería el contacto con la aeronave.

El piloto del Lancastrian "Star Dust", capitán Reginald James Cook, fue compañero de James Storey en la RAF, razón por la cual, Storey no dudó en volar a Chile al día siguiente para ayudar en la búsqueda del avión.

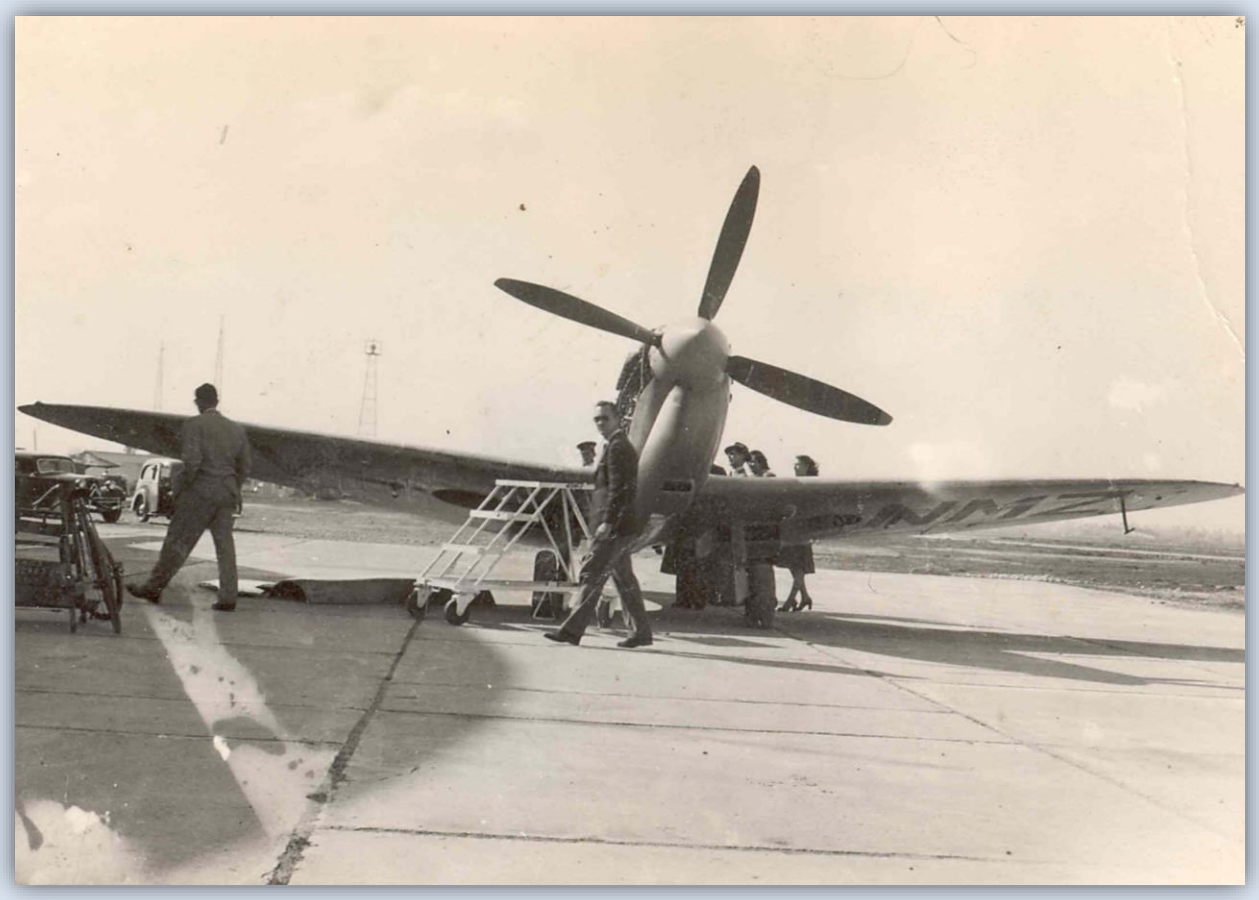
El Spitfire Mk-XI del capitán James Storey, en el Aeropuerto de Los Cerrillos.
Fotografía: Sr. Rodrigo Santa-María Izquierdo.

El diario El Mercurio de Santiago, informaba en su edición del martes 5 de agosto: *"En la mañana de ayer partió desde Buenos Aires en un avión Spitfire el capitán James Storey, veterano anglo – argentino de la Real Fuerza Aérea, con el fin de unirse a la búsqueda del Lancastrian.*

El capitán Storey voló todo el día sobre la región cordillerana en que se supone pueda haber caído el Lancastrian, también sin resultados. Continuará hoy la búsqueda, pudiendo realizarla con mayores

posibilidades de éxito que otros pilotos por ser su avión de gran capacidad de combustible y capaz de desarrollar una velocidad superior a la de cualquier otro aparato"

Los días siguientes se intensifica la búsqueda que comprendería aviones de la Fuerza Aérea de Chile, la Fuerza Aérea Argentina, aviones comerciales que transitan por la ruta, clubes aéreos y un destacamento de Regimiento de Alta Montaña "Guarda Vieja" del Ejército de Chile, todos sin resultados positivos.



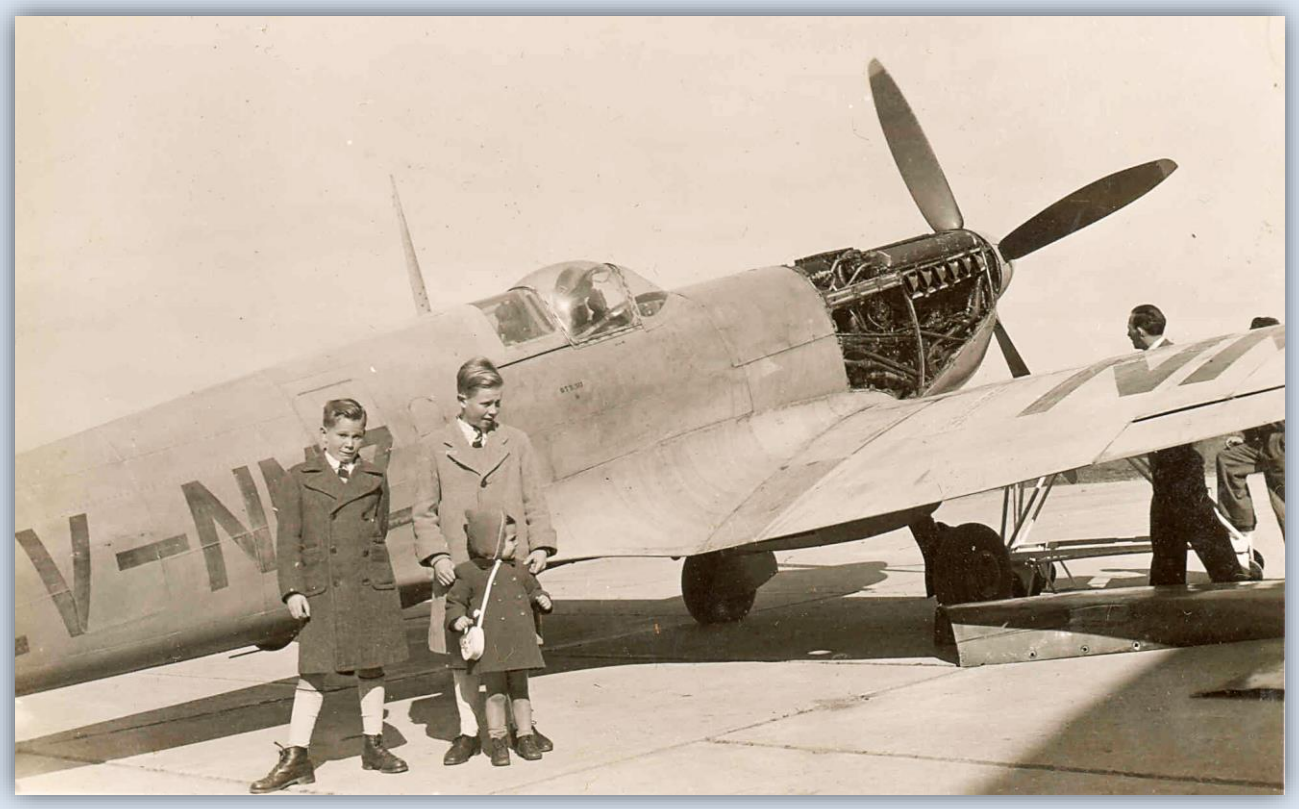
Diferentes personas visitaron con curiosidad el avión mientras era preparado para sus vuelos. Fotografía: Sr. Rodrigo Santa-María Izquierdo.

Al día siguiente el capitán Storey levantó el vuelo a las 9 horas y prosiguió con la búsqueda del avión siniestrado, regresando al mediodía, señalando que había divisado reflejos metálicos que podrían formar parte de las alas y fuselaje del Lancastrian en las quebradas situadas detrás del Cerro San Ramón.

Debido a ello, cerca de las 13 horas., volvió a despegar, en otro avión de menor velocidad que el Spitfire, fracasando en la búsqueda, pues a esa hora, ya las quebradas estaban cubiertas por espesas nubes.

Por otra parte, Storey informó que creía haber divisado una débil columna de humo que se elevaba en medio de dichas quebradas por lo que, efectúa el último vuelo del día, aproximadamente a las 16 horas, desde Los Cerrillos, prolongándolo hasta poco después de las 19 horas, con el fin de confirmar la visión del humo que divisó durante sus vuelos anteriores, no logrando su ubicación.

La búsqueda se prolongó durante varios días con todos los medios aéreos y terrestres sin resultado positivo, razón por lo cual, la búsqueda llegaría lamentablemente a su fin, el día 21 de agosto.



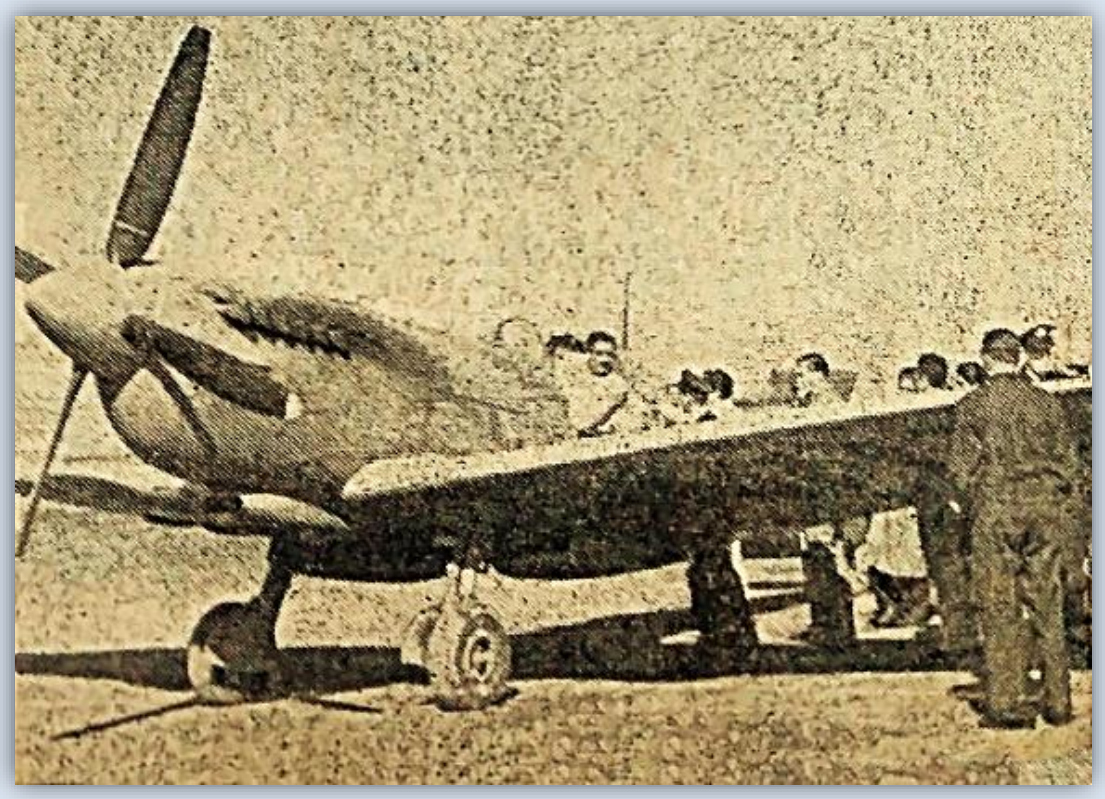
La imagen muestra el motor Merlin 70 que equipaba este notable avión.
Fotografía Sr. Rodrigo Santa-María Izquierdo.

Durante la estadía del capitán James Storey en Chile, el Departamento Británico de Informaciones con el auspicio de la British Airways, organizaron para el día 12 de agosto de 1947, una demostración del avión Spitfire que se efectuaría en las instalaciones de la Base Aérea de El Bosque.

Esta fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, General de División, Sr, Guillermo Barrios Tirado, contando con la presencia del Embajador de Gran Bretaña y del Canadá, Sir John Hurleston Leche, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire (A) Oscar Herreros Walker y otros invitados oficiales.

Llegada del Ministro de Defensa, acompañado del Comandante en Jefe de la Fach, del Embajador de Gran Bretaña y autoridades a la Base Aérea de El Bosque. (Imagen: Revista Chile Aéreo N° 188. Julio de 1947.)

En esa oportunidad, Storey ofreció a los asistentes una exposición de las cualidades y performances del avión y una exhibición aérea, realizando tres pasadas a baja altura con montadas sobre la vertical y luego cuatro roles lentos y vuelos filo de cuchillo, finalizando la demostración con un aterrizaje impecable y se reunió con los asistentes en un cóctel en dependencias del casino de oficiales de la Escuela de Aviación.



Storey rodeado de oficiales e invitados al finalizar su demostración en el Bosque. (Imagen: Revista Chile Aéreo N° 188. Julio de 1947.)

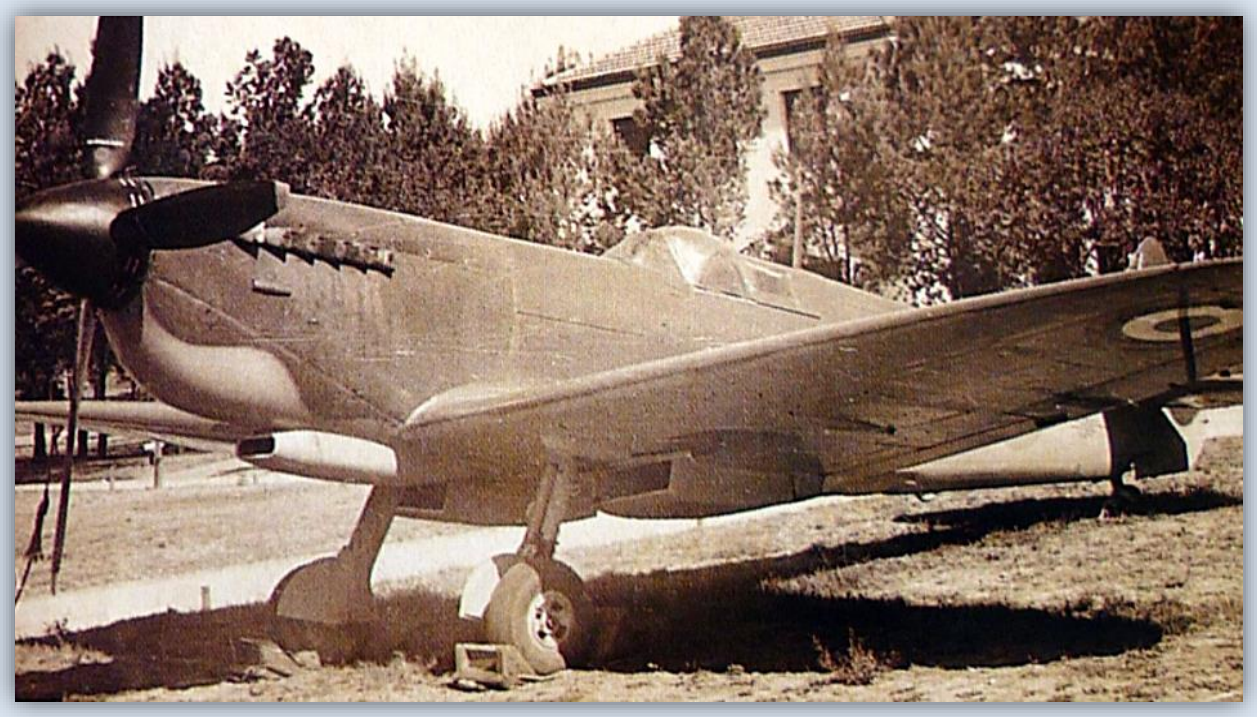
El Spitfire y el capitán James Storey vuelven a Chile a fines del año 1947 en un vuelo realizado desde Buenos Aires a Santiago en tiempo record. Este record, fue roto recién en el año 1962, por un Sudaviation SE 210 Caravelle de Aerolíneas Argentinas.

En febrero del año 1949, la Fuerza Aérea Argentina expropia el Spitfire al piloto James Storey, enviando el avión en marzo a la Escuela de Aviación Militar en Córdoba, y luego al Instituto Aerotécnico para evaluaciones comparativas en vuelo.

El motivo dado para esta expropiación, fue que se necesitaba evaluar comparativamente el Fiat G-55 y también el G-59, para lo cual se había dispuesto otro Spitfire, que no pudo volar por problemas técnicos. En la evaluación resultó ser superior al Fiat G-55, en tanto contra el Fiat G-59 fue inferior.

Modificaciones en su parabrisas fueron realizadas a mediados de agosto para instalar una cámara cinematográfica.

En 1950, el LV-NMZ fue seleccionado para apoyar uno de los proyectos especiales del Instituto Aerotécnico la "bomba aeromóvil" AM-1 "TÁBANO", que impulsada por un motor cohete AN-1 de combustible líquido desarrollaría casi 900 km/h. Su misión fue la de seguir y filmar el proyectil.

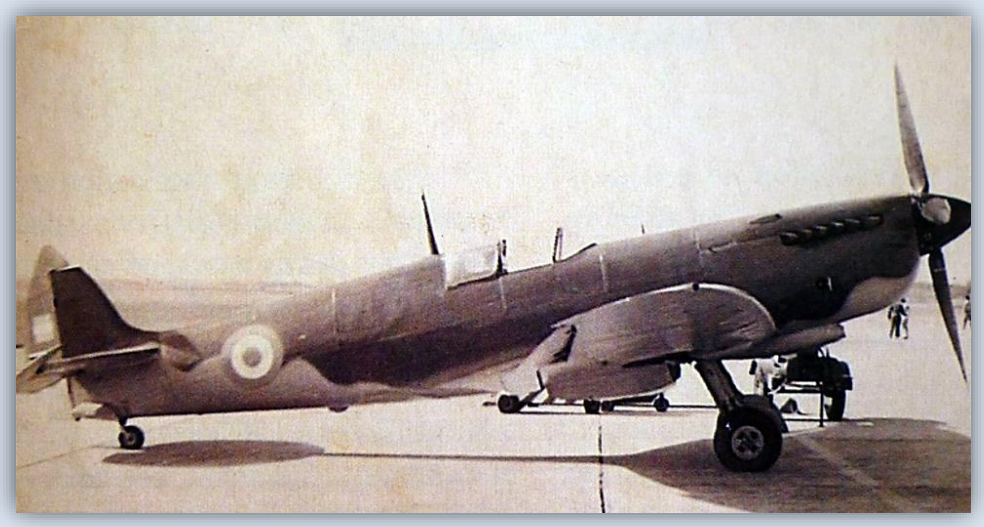


En Córdoba el LV-NMZ ya luce su nuevo esquema verde y gris pintado por la Fuerza Aérea Argentina. Imagen: D.E.H. Fuerza Aérea Argentina. (https://allspitfirepilots.org/aircraft/PL972)

Imagen: D.E.H. Fuerza Aérea Argentina. (https://allspitfirepilots.org/aircraft/PL972)

En uno de esos vuelos de prueba, el avión sufre una plantada de motor, a los mandos del piloto de prueba, teniente Luis Valloni, quien debió realizar un aterrizaje de emergencia con tren replegado, en un campo cercano a Alta Gracia, sufriendo el avión daños de consideración en la estructura, hélice, motor y radiador por lo que se guardó un tiempo en un hangar de la Fábrica Militar de Aviación, para realizar su reparación apenas se encontraran las refacciones.

Desafortunadamente, no había stock en existencia en el área de esta clase de repuestos, por lo que el tiempo y la falta de voluntad para ser reparado, crearon la impensada situación que sellaría su futuro. Posteriormente será desguazado, siendo enviado a fundición en el año 1952.



Una de las últimas imágenes del Spitfire Mk XI argentino.

Tal vez como epílogo de la historia de la participación del Spitfire en la búsqueda del Lancastrian de la B.S.A.A. accidentado en 1947, años más tarde, en 1998, un guía de montaña argentino durante un ascenso al glaciar del volcán Tupungato, divisa restos metálicos y encuentra entre otras cosas un block de motor de aviación con la inscripción Rolls Royce.

(Fuente: https://www.pbs.org/wgbh/nova/vanished/sten_report2_01.html)

A su regreso y con fotos obtenidas con su cámara, da cuenta a las autoridades del Regimiento de Montaña Argentino y se organiza una expedición que se concreta el 15 de enero del año 2000. El equipo llega hasta el lugar y el día 19 y encuentra restos del "Star Dust" en una zona correspondiente a un deshielo de parte del glaciar.

Luego en varios ascensos se recogen restos de cuerpos de nueve personas y partes del avión, efectuando el sumario correspondiente, que arroja como conclusión, colisión con el Volcán Tupungato a velocidad de crucero.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Revista Chile Aéreo N° 188. Julio de 1947.
Revista "Pista 18" - nota de nuestro Miembro Correspondiente en la Argentina, Francisco Halbritter
El Mercurio de Santiago, martes 5 de agosto de 1947.
Martín, Juan José. Los Spitfire argentinos. https://xdoc.mx/documents/los-spitfire-argentinos-5ebc63e30e562
https://www.3040100.com.ar/spitfire-en-la-aviacion-argentina/
http://aeroclubdolores.22web.org/spitfire.htm?i=1
https://elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos3/segunda-guerra-mu/1363-spitfires-en-argentina
https://allspitfirepilots.org/aircraft/PL972
https://loudandclearisnotenought.blogspot.com/2013/05/lv-nmz-supermarine-spitfire-pr-mk-xi-cn.html?m=0
https://es.wikipedia.org/wiki/Vuelo_59_de_BSAA
https://www.pbs.org/wgbh/nova/vanished/sten_report2.html#n02

Colaboración:

Señores Rino Poletti Barrios, Alberto Fernández Donoso, Rodrigo Santa-María Izquierdo, Sergio O. Bellomo y Norberto Traub Gainsborg

VIII. SABÍA USTED?

…que hace noventa y un años atrás el entonces Ministro del Interior David Hermosilla Guerra junto a una comitiva que visitara las instalaciones de la Escuela de Aviación, realizaron un vuelo sobre Santiago y los alrededores en un trimotor Ford, cuyo piloto era el primer "*piloto de transporte*" extranjero, licenciado en los Estados Unidos de Norteamérica?

1 hora voló en trimotor Ford, piloteado por el Capitán del Villar, el **Ministro del Interior**

MAGNIFICA IMPRESION DEL SEÑOR HERMOSILLA Y SUS ACOMPAÑANTES

El Capitán del Villar, único "TRANSPORT PILOT" extranjero. — Sus pruebas en Estados Unidos

A las 7 de la mañana de ayer llegó a la Escuela de Aviación el Ministro del Interior, señor David Hermosilla, a visitar las diversas dependencias de ese plantel de educación militar.

Desde hace pocos días, los servicios unificados de la aviación nacional dependen del Ministerio del Interior, de manera que la de ayer fué la primera visita oficial del señor Hermosilla a la nueva dependencia de su cargo. En la Escuela fué atendido por el sub-secretario de Aviación, comandante señor Merino Benítez, y por los jefes de la fuerza aérea nacional.

VISITA A LAS DEPENDENCIAS

Minuciosamente, el señor Hermosilla recorrió las diversas dependencias de que se compone la Escuela de Aviación de El Bosque, y oyó con atención las explicaciones que le fueron dadas en cada departamento técnico por el sub-secretario señor Merino Benítez, y los jefes presentes. Excelente fué la impresión que recibió el señor Hermosilla durante toda su visita, y tuvo frases de franco elogio al calificar el nivel de eficiencia y organización en que se encuentra nuestra Escuela de Aviación.

UN VUELO DE UNA HORA

Después de visitar las distintas secciones, el Ministro señor Hermosilla fué invitado a la cancha de vuelos, donde esperaba, listo para partir, un trimotor Ford, de los recientemente adquiridos para los servicios de transportes aéreos.

Llevando como pasajeros al Ministro señor Hermosilla, al sub-secretario de aviación, al comandante señor Aracena, y a los demás jefes de la aviación militar, se elevó el avión, piloteado por el capitán señor Juan del Villar.

El Ministro señor Hermosilla manifestó especial interés en contemplar el puerto aéreo de Los Cerrillos, y, en efecto, el avión descendió hasta permitir apreciar las condiciones de esa cancha. En seguida, el trimotor Ford puso proa a la cordillera, llegando hasta el Tupungato, a 3.500 metros de altura. El vuelo duró una hora.

Capitán don Juan del Villar

EL CAPITAN DEL VILLAR

Como dijimos más arriba, piloteó el avión el capitán Juan del Villar, recientemente llegado de Estados Unidos, donde estuvo en comisión, recibiendo el nuevo material de transporte en las usinas Ford, en Dearborn, Michigan.

Juzgamos de interés anotar en esta información, algunos detalles de la estada del capitán del Villar en Estados Unidos, pues constituyan una demostración de la excelente calidad de la instrucción que reciben los pilotos chilenos en nuestra Escuela de Aviación. El capitán del Villar fué comisionado para estudiar y perfec-

y el VIAJERO originaron la más trascendente

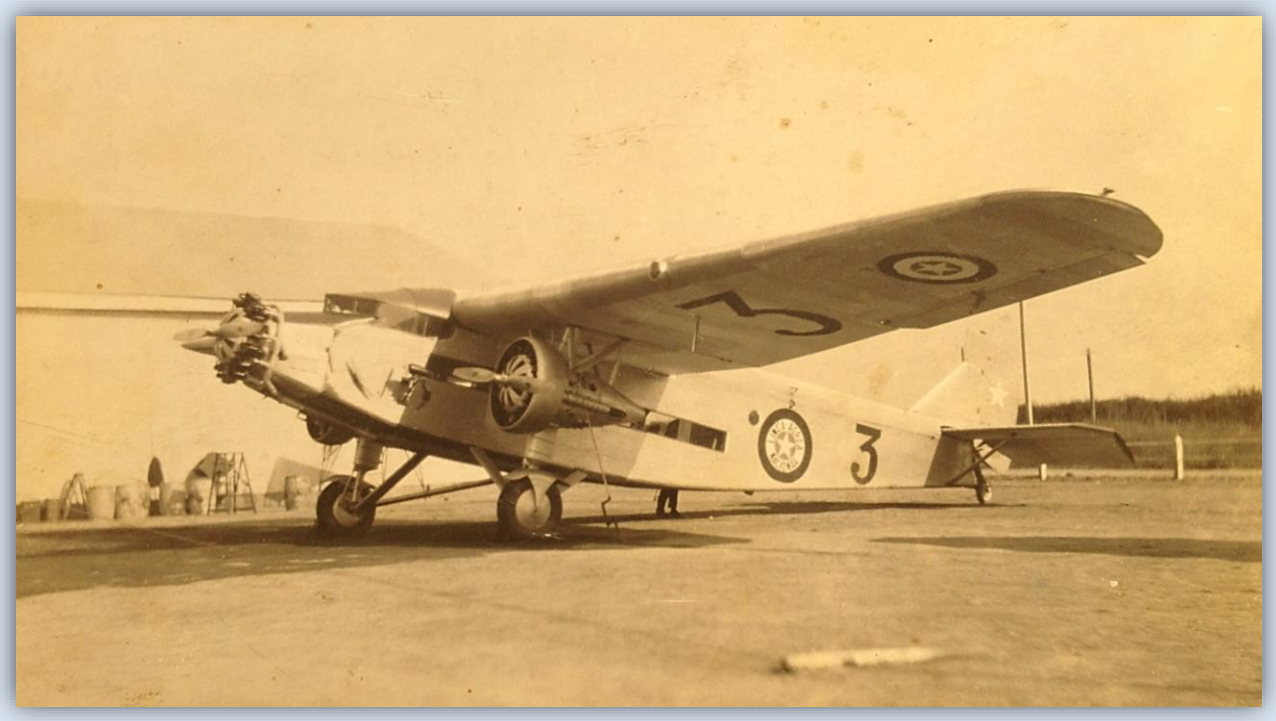
Diario La Nación, martes 8 de abril de 1930

A las 7 de la mañana, del día lunes 7 de abril, había llegado a la Escuela de Aviación, el Ministro del Interior, señor David Hermosilla Guerra, a visitar las diversas dependencias de ese plantel de educación militar. A partir del 21 de marzo pasado, los servicios unificados de la aviación nacional dependían ahora del Ministerio del Interior, de manera que esta, fue la primera visita oficial del señor Hermosilla a la nueva dependencia de su cargo.

En la Escuela fue atendido por el Subsecretario de Aviación, comandante señor Arturo Merino Benítez y por los Jefes de la entonces recientemente denominada Fuerza Aérea Nacional.

Minuciosamente, el señor Hermosilla recorrió las diversas dependencias de la Escuela de Aviación de El Bosque, escuchando con atención las explicaciones que le fueron dadas en cada departamento técnico tanto por el Subsecretario señor Merino Benítez como por los Jefes presentes. Excelente fue la impresión que recibió el señor Hermosilla durante toda su visita, por lo cual tuvo frases de franco elogio al calificar el nivel de eficiencia y organización en que se encuentra esa Unidad.

Después de visitar las distintas secciones, el Ministro señor Hermosilla fue invitado a la pista, donde le esperaba listo para partir, un avión trimotor Ford, recientemente adquiridos para los servicios de transportes aéreos.



Avión de transporte trimotor "Ford", de dotación de la Línea Aérea Nacional (1930)
(Archivo fotográfico IIHACH)

Llevando como pasajeros al ministro señor Hermosilla, al Subsecretario de Aviación, al comandante señor Aracena y a otros oficiales jefes de la aviación militar, se elevó el avión a los mandos del capitán, señor Juan del Villar. El ministro señor Hermosilla manifestó especial Interés en contemplar el puerto aéreo de Los Cerrillos, y en efecto, el avión descendió hasta permitir apreciar las condiciones de esa cancha de aterrizaje.

En seguida, el trimotor Ford puso proa a la cordillera, llegando hasta el Tupungato, a 3,500 metros de altura. El vuelo duró una hora.

El capitán Juan E. del Villar Araya, era un oficial que recientemente había llegado de los Estados Unidos, donde estuvo en comisión de servicio, recibiendo el nuevo material de transporte adquirido en las fábricas Ford, en Dearborn, Michigan.

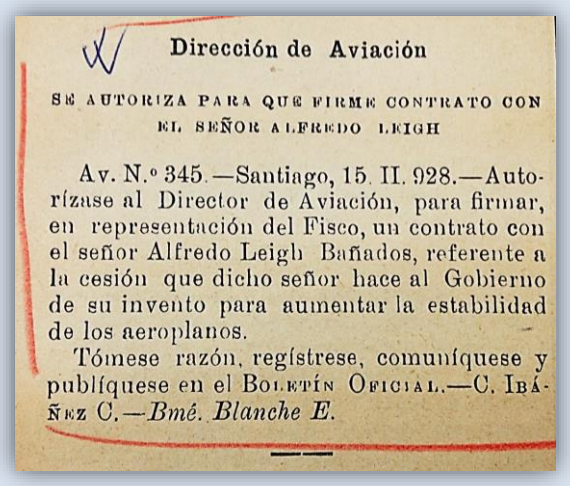
El capitán del Villar fue comisionado para estudiar y perfeccionarse en material aéreo en la Curtiss Airplane, y además, para recibir las adquisiciones hechas por nuestro país, según los contratos de compra de material realizados en las fábricas de Estados Unidos y Canadá.

De acuerdo a lo señalado en la prensa, durante su estadía tuvo ocasión de volar en los diferentes tipos de marcas que se confeccionaban en las fábricas norteamericanas, además de optar al título de "*Transport Pilot*", que no sólo significaba un especial reconocimiento a los méritos del piloto, sino que constituía un motivo de legítima satisfacción para las fuerzas aéreas nacionales.

Doscientas horas de vuelo en un plazo inferior a seis meses y controladas oficialmente, tuvo que hacer el capitán del Villar en los Estados Unidos, para estar en situación de optar al título de "*Transport Pilot*". El Departamento de Comercio controló especialmente los exámenes tanto médicos como teóricos, de mecánica y vuelo a que fue sometido el capitán del Villar, hasta que le fue entregado su brevet o licencia de "Piloto de Transporte"—que encierra, al mismo tiempo, el título de maestro de aviación—otorgado hasta entonces únicamente a ciudadanos norteamericanos.

Esta era la primera vez que un extranjero obtenía este título *más alto y honorífico* que puede alcanzar un piloto en los Estados Unidos de Norteamérica. Y para conseguirlo, fue necesario que el Departamento de Estado concediera una autorización especial al Departamento de Comercio para que fuera otorgado el brevet.

El capitán señor del Villar participó en los Estados Unidos en la *Guggenheim "safe airplane" contest*[67], por un premio de cien mil dólares al aparato que ofreciera mejores condiciones de estabilidad. El aviador chileno piloteó durante esa particular prueba, un aeroplano equipado con el "deslizador Leigh", patentado en los Estados Unidos por el inventor chileno señor Alfredo Leigh Bañados[68], y aunque no conquistó el premio, ocupó el tercer lugar de entre 30 competidores de todo el mundo, contribuyendo de esta forma a aumentar en el extranjero el prestigio de que goza mundialmente nuestra aviación nacional.

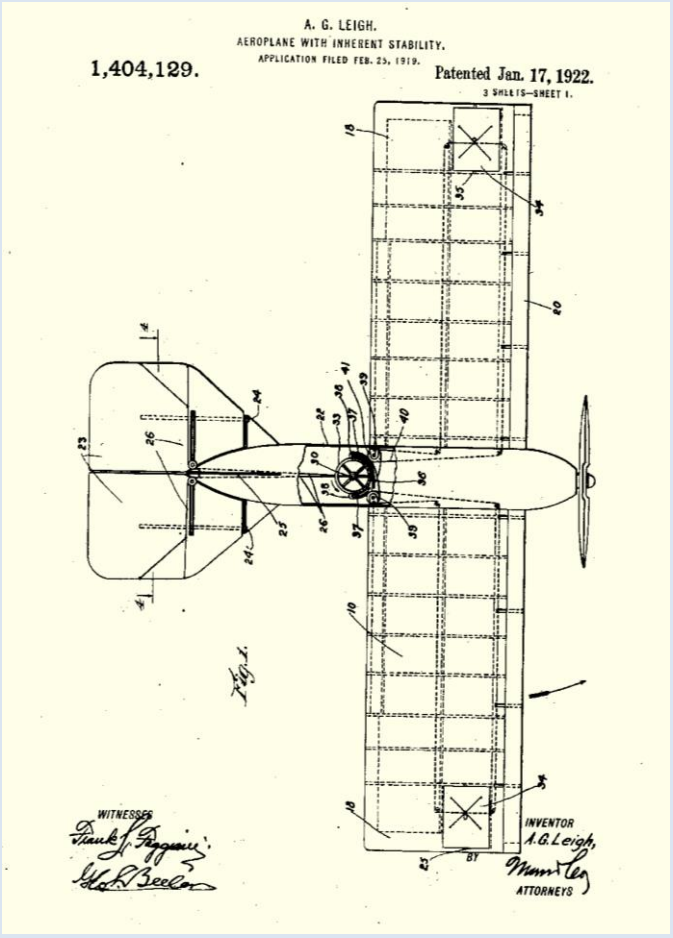


Dirección de Aviación

SE AUTORIZA PARA QUE FIRME CONTRATO CON EL SEÑOR ALFREDO LEIGH

Av. N.º 345.—Santiago, 15. II. 928.—Autorízase al Director de Aviación, para firmar, en representación del Fisco, un contrato con el señor Alfredo Leigh Bañados, referente a la cesión que dicho señor hace al Gobierno de su invento para aumentar la estabilidad de los aeroplanos.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.—C. Ibáñez C.—*Bmé. Blanche E.*



Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile
en colaboración con el Instituto de
Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

67 The Evening Star, Washington, D.C. Sábado 30 de agosto de 1929.

68 Traub Gainsborg, Norberto. ***Camino al cielo, constructores de alas para Chile.*** XV Congreso de Historia Aeronáutica en México, 2015.

IX. Recortes y notas con Historia

Falleció el primer

Cdte. en Jefe de Fach

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

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

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

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

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

GENERAL ARTURO MERINO BENITEZ

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

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

ASOCIACION CRISTIANA

El Mercurio de Valparaíso, domingo 3 de mayo de 1970

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

SERVICIO DE REGISTRO CIVIL E IDENTIFICACIÓN

FOLIO : 50232692

Código Verificación: 4657fec3a85f

REPUBLICA DE CHILE

50232692

CERTIFICADO DE DEFUNCION

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

R.U.N. : --- 000 ---
Fecha nacimiento : 17 Marzo 1888
Sexo : Masculino
Fecha defunción : 2 Mayo 1970 a las 02:20 horas.
Lugar defunción : HOSPITAL MILITAR
Causa de muerte : COMA/ / /
REFERENCIA INSCRIPCION ANTERIOR
INSCRIPCION ANTERIOR NUMERO 366 DEL AÑO 1.970.
FECHA SUBINSCRIPCION: 01 Abril 1977

FECHA EMISIÓN: 28 Mayo 2018, 12:04.
IMPUESTO PAGADO - VALOR : $ 710
Impreso en:
REGION :

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

Timbre electrónico SRCel

SERVICIO DE REGISTRO CIVIL E IDENTIFICACION ARCHIVO GENERAL CHILE

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

1815488 RUN : ----000--- Z1=9M=

www.registrocivil.gob.cl

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

CORREO RECIBIDO

Sr. Presidente y Directorio

Estimados amigos, esperando se encuentren bien junto a sus familias; les reitero mi gratitud por vuestro gesto de amigo y camarada, haciéndome compartir la Revista del Instituto; contenido que he disfrutado en esta larga espera, para volver a la ansiada normalidad, en nuestras vidas; que fue alterada no solo por el Covid.....

Un gran abrazo y a seguir cuidándose

Eduardo Gordon

Estimado Sr. Presidente del Instituto Histórico Aeronáutico de Chile y gran amigo:
en primer lugar, me permito saludarlo y desearle se encuentre muy bien de salud junto a su familia y colegas.

Quiero a la vez felicitarlo y agradecerle el envío de la Revista AEROHISTORIA, que es un relato de la evolución de la Aviación de Chile, completísimo y maravilloso y que ha demandado a sus autores muchas horas de profunda investigación profesional.

Gracias por haber tenido la gentileza de enviármelo y yo me he permitido reenviarlo a profesionales de alto nivel, segura que lo valoraran en su real dimensión.

Le deseo que se cuide mucho y que tengamos el honor de verlo pronto.

Cordialmente.

María Isabel Vermehren Rodríguez
Past Presidente y Fundadora
CÍRCULO DE PROFESIONALES UNIVERSITARIOS (R) DE
CARABINEROS DE CHILE.

Estimado Norberto,
Gracias por el envío de este nuevo ejemplar de la revista Aerohistoria....es una tremenda recopilación gráfica e histórica de la aviación...recorrer sus páginas es siempre un agrado.

FELICITACIONES NUEVAMENTE!!

Saluda atentamente,

OSCAR MEDINA ROJAS
Administrador de Aeropuertos

Estimado Norberto,

Me dejó asombrado la cantidad y calidad de las publicaciones que el Instituto ha producido en estos últimos meses, a pesar de todas las restricciones sanitarias.

No dudo que mucho se debe a la excelencia de tu presidencia, Directorio y a cada uno de los entusiastas socios y colaboradores. ¡Mis felicitaciones!

Fuerte abrazo

Gustavo NECCO
ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

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

Raúl Romero Goenaga

Estimado Norberto.

Acuso recibo de la Revista Aerohistoria y Boletín Informativo de Marzo de 2021. Como siempre es un nostálgico y gran agrado leer los excelentes artículos de la Revista. Muy agradecido.

Saludos cordiales,

Fernando Rojas Vender
General del Aire

Estimado Norberto,

Excelente y completa revista, te felicito especialmente por el Editorial tan acertado en estos momentos.

Ana María Ried Undurraga

Señores
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Acuso recibo de la muy interesante publicación "Revista AEROHISTORIA", la que siempre tiene un importante contenido y nuevas vivencias van apareciendo de la historia como país, es un gran trabajo que realizan.

Los saluda muy Atte.

Oscar Silva Abarca
SOM Ejército 1960
"Veterano de Valdivia 1960 - Beagle 1978"

Distinguido y apreciado Norberto,

acuso recibo de ejemplar de Revista Aerohistoria de Marzo 2021 y al recorrer los pasajes de ella, con gran sorpresa descubro lo poco y nada que sé de la Historia Aeronáutica de mi país.

Un verdadero agrado leer parte de lo que nos antecedió en el desarrollo aeronáutico de antaño y por qué no decirlo contemporáneo también y haber coexistido, lejos de participar siquiera, en algunos ámbitos de este maravilloso quehacer.

Mis mejores saludos para ti y a todos quienes colaboran para hacer de esta revista una fuente inagotable de información para quienes queremos saber siempre un poco más de lo que nos une, la pasión aeronáutica.

Saludos cordiales,

Lionel Zepeda Lamiothe

Gracias por esta excelente revista, como siempre felicitarlos por esta edición.
Lamento mucho el fallecimiento de sus colaboradores.

Saluda atentamente,

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

★★★★

Santiago de Chile, mayo 03 de 2021.-

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

Estimado Sr. Traub, acuso recibo de su atenta nota, a través de la cual nos hace llegar un afectuoso saludo, con motivo de conmemorarse el 94° aniversario de Carabineros de Chile.

Sobre el particular, deseo exteriorizar mi más profundo y sincero agradecimiento por las cálidas expresiones que tuviera la gentileza de hacerme llegar en esta fecha de particular significación para cada uno de los Carabineros que forman parte de esta institución que me honro en comandar y que día a día reafirman con trabajo su vocación al servicio de la comunidad.

Finalmente deseo reiterar mi agradecimiento y a la vez manifestarle las expresiones de especial consideración, saludo muy atentamente a Usted.

RICARDO A. YAÑEZ REVECO
General Director de Carabineros

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Vicepresidente**
Alberto Fernández Donoso	**Director - Secretario**
Aníbal Jiménez Lazón	**Director - Tesorero**
José Guzmán Moreno	**Director**
Mario Magliocchetti Oleaga	**Director**
Sandrino Vergara Paredes	**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial
Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín Rivelli
Michel Anciaux Ponet
Teomar Benito Ceretta
Walter Marcelo Bentancor

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

50 AÑOS

Grisolia
G & C
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchali
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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