



ISSN 0719-9635

# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN



▶ **¡Adiós, cabezas duras!**  
**EL VUELO BRADLEY – ZULOAGA**

▶ **Manuel Francke Mariotti, Subsecretario de Aviación**  
**15 de junio de 1932 – 16 de septiembre de 1932**

▶ **Jorge Chávez Dartnell**  
**Pionero de la Aviación Mundial**

*Ami dilecto amigo, D.  
Juan Carlos Pedemonte, con  
el mayor afecto.  
Ruzel María Zuloaga  
1946.*

Actividades de mayo de 2021 - N°5



TENIENTES ROBERTO HERRERA RAMÍREZ Y ALFREDO GERTNER FERNÁNDEZ

22 DE MAYO DE 1921

PRIMER CRUCE EN AVIÓN DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES CON PASAJERO

*“Ayer se ha agregado a los triunfos de la aviación nacional, una nueva hazaña que en un arranque de entusiasmo realizaron dos de nuestros mejores pilotos militares y que constituye desde luego un nuevo récord en la lucha por la conquista del espacio.*

*Por primera vez las cumbres andinas se ven transmontadas por un aeroplano que, además del piloto, llevaba un pasajero.”*

Así iniciaba la noticia central de la portada del diario chileno La Nación, del lunes 23 de mayo de 1921.



# ▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## Editorial

***“a todos esos héroes alados, que se atrevieron a abrir y conquistar los horizontes de nuestros países, volando siempre más alto en pro del futuro y desarrollo de las naciones”.***

Sin lugar a equivocación, la conquista de la conectividad aérea para una nación, es una de las obras más macizas que alguien puede regalar a su país. Por ello, la oportunidad de realizar siempre un reconocimiento sincero y justo hacia quienes a través de los tiempos han construido caminos de paz, progreso y unión a través de los cielos, se convierte siempre en un deber sagrado que cumplimos con gran orgullo.

Hoy cuando muchos vemos y vivimos con asombro lo que nos acontece en el mundo, valoramos aún más, la importancia de la tarea emprendida por quienes con amor por la Patria, con esfuerzo, persistencia y valor, trazaron una ruta para acercar nuestras vidas y sueños con el mundo que nos rodea, para así juntos, seguir construyendo un mundo mejor.

Este mes de mayo recién pasado, hizo de la investigación y reflexión un eje central, en el cual no sólo recordamos en homenaje perpetuo la figura franca del “Chillanejo” llamado Arturo Merino, sino de hombres que, con entusiasmo y valentía, sortearon obstáculos impensados e infranqueables en pro de un mejor futuro.

Una situación coyuntural, muy triste, algunas veces adversa, nos descubre la triste angustia del aislamiento y la falta de acción concreta, convirtiendo el acostumbrado desplazamiento en una acción virtual. La injusta e inexplorada realidad nos enfrenta y amenaza con la desconexión de un mundo de piel, de sensaciones gratas grupales y sociales que antes no aquilatábamos en su entera dimensión, y que hoy al estar privados, incluso en algunos casos, con la inexplicable muerte nuestros seres más

cercanos, nos entrega esa sensación de soledad, que ni la mejor ni la más perfecta de las conexiones virtuales, nos puede brindar.

Es aquí, cuando el estudio y el conocimiento, nos entregan las bases para la reflexión, esparcimiento y crecimiento, sobre temas como los méritos y logros de aquellos que, con su trabajo diario, perseverante y señero, han conquistado esas fronteras del acercamiento para todos nosotros.

En la historia de la aviación, esa que nos llena de orgullo, accedemos a una constante más que ocasional, que celebra y descubre la huella dejada por aquellos que hicieron mucho por los otros, volcando algunas de sus experiencias y tareas en beneficio del hombre, varios de ellos regalando sus vidas, su patriotismo y un valor desinteresado que hoy los enaltece. Son muchos, los que hoy constituyen ejemplo de objetividad, de creatividad y de dedicación revelada, que nos interpreta y descubre más allá de las tareas u oficios, situándolos en el mundo y dignificando la aviación como profesión, entrega y como espíritu de vida.

Nuestra corporación siempre fiel a difundir las alas y el trabajo de aquellos que las han usado para beneficio de su gente y respectivas naciones, conmemoró este pasado mes de mayo muchos hitos y recordó también, a aquellos hombres que más allá de cumplir con importantes gestas aeronáuticas, nos regalaron confianza y actitud en la unión de nuestros pueblos iberoamericanos, sobre *las altas cumbres*.

En este homenaje a ellos, a la identidad de sus naciones, es que cumplimos una vez más con el sagrado compromiso de recordar, respetar, integrar y difundir este valioso patrimonio que forma parte importante y esencial de nuestra historia.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Presidente  
Instituto de Investigaciones  
[www.historiaaeronauticadechile.cl](http://www.historiaaeronauticadechile.cl)



Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983. La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.



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

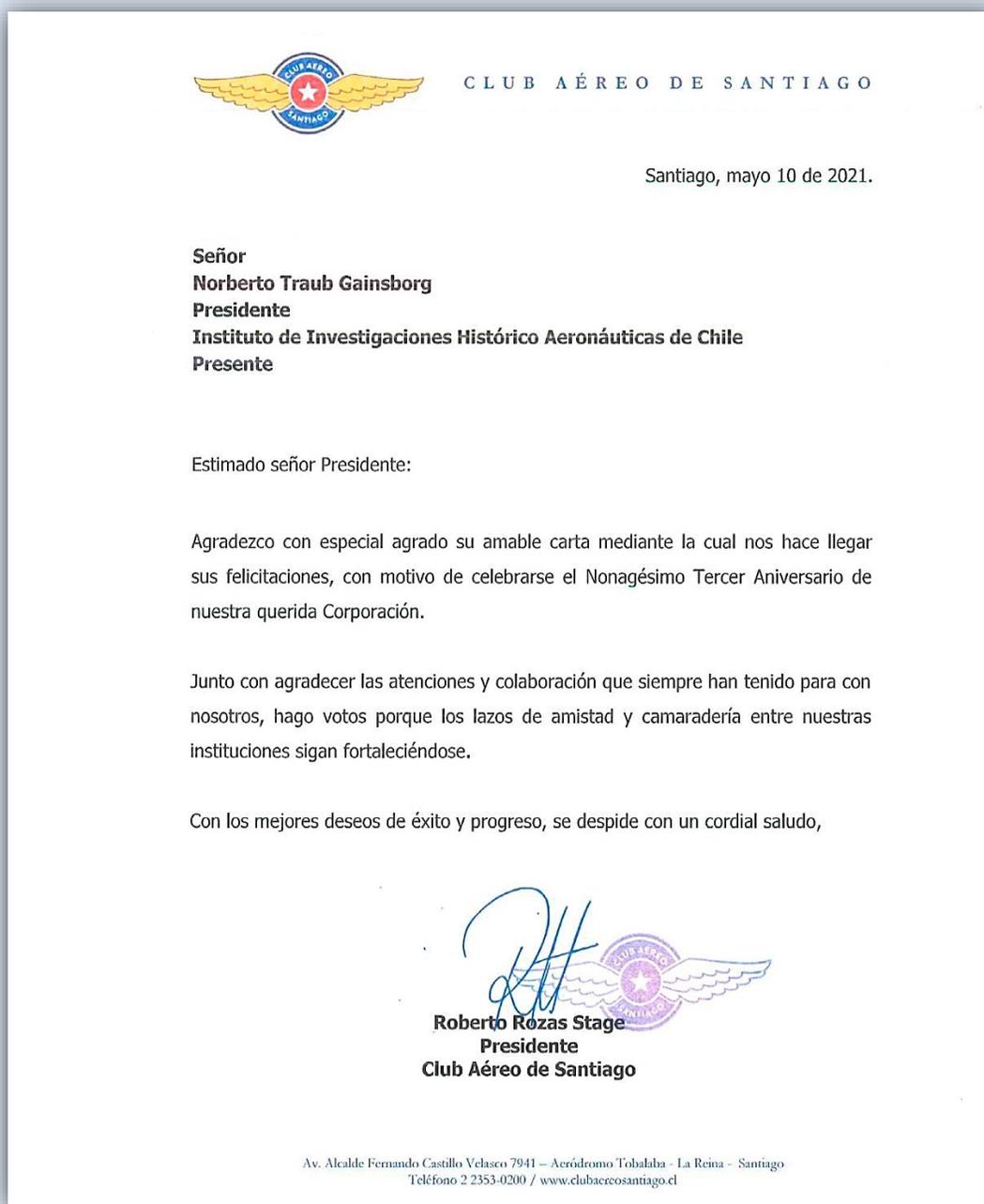
## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>El Nonagésimo tercer Aniversario del Club Aéreo de Santiago</i> .....	6
<i>Recordando al Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en el centésimo trigésimo tercer aniversario de su natalicio</i> .....	8
<i>Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos</i> .....	11
<i>Asistimos a las X Jornadas de Historia Aeronáutica y Espacial Rioplatense</i> .....	12
<i>Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile</i> .....	12
<i>46° Aniversario Creación del Instituto Nacional Newberiano</i> .....	13
OBITUARIO	
<i>Rodolfo Rodríguez Quezada</i> .....	15
<i>Enrique Escobar Rodríguez</i> .....	19
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	21
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS .....	24
EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO .....	30
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>¡Adiós, cabezas duras! EL VUELO BRADLEY – ZULOAGA</i> .....	45
<i>Manuel Francke Mariotti, Subsecretario de Aviación</i> .....	81
<i>Jorge Chávez Dartnell – Pionero de la Aviación Mundial</i> .....	97
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Piper J-4E "Coupé", un joven avión de ochenta años</i> .....	110
<i>Escuadrilla Halcones pone fin a la era de los Extra 300/L y apuesta por el GB1 Gamebird</i> .....	119
SABÍA USTED?	
<i>Fallece don Armando Cortínez Mujica</i> .....	123
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Raúl Mariotti Valverde, un hipódromo, un estadio y un monolito</i> .....	124
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	142

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

### ❖ *El Nonagésimo Tercer Aniversario del Club Aéreo de Santiago siempre presente en la memoria de nuestra corporación*

Al igual que el año recién pasado, el nonagésimo tercer aniversario de esta muy querida institución aérea nacional no pudo ser festejado como ya era tradición, no obstante, les hicimos llegar oportunamente nuestras mayores felicitaciones a través de su presidente, don Roberto Rozas Stage.





**Mensaje de don Roberto Rozas Stage,  
Presidente del Directorio del Club Aéreo de Santiago**

*El 5 de mayo de 1928, el Comodoro Arturo Merino Benítez, en la Base Aérea de El Bosque, funda el Club Aéreo de Chile-Santiago sembrando la primera semilla aeronáutica en nuestro país y que hoy 93 años más tarde ha producido un gran árbol que es la aviación nacional.*

*Es un orgullo para nosotros recordar esta fecha y reconocer que somos los descendientes directos de los próceres de esta actividad, que si bien no pudieron imaginar las nuevas tecnologías que hoy se utilizan, seguro tuvieron la visión de la importancia estratégica que tendría nuestro Club un siglo más tarde como el líder de la aviación general de nuestro país.*

*Pero esta herencia no es solo un orgullo, sino que también una gran responsabilidad. Pesa sobre nuestros hombros el cuidado, la continuación y el desarrollo de las tradiciones y futuro de nuestra corporación. El buen nombre del Club Aéreo de Santiago se ha forjado, a través de muchas generaciones, por mantenerse como una institución responsable, seria, colaborativa, organizada, disciplinada y que siempre ha estado disponible y presente ante las autoridades nacionales, jamás buscando hacer promoción de sí mismo, sino que promoviendo la actividad en general. En ese sentido, el Club Aéreo de Chile-Santiago se ha transformado en una de las instituciones permanentes de la Nación.*

*Hoy el mundo y nuestro país viven tiempos difíciles. Los desafíos que ha debido enfrentar nuestro Club en los últimos años no tienen precedentes, desafíos que se han sorteado con éxito gracias al compromiso de socios, instructores, personal permanente y del equipo directivo y operativo, para los que solo tengo palabras de agradecimiento. Hoy podríamos estar contando una historia muy diferente, con un Club muy dañado, sin embargo, gracias a todos los que han estado trabajando de manera incansable estos años, hoy estamos en el mejor pie para retomar la normalidad tan pronto sea posible, con las finanzas sanas, muchos objetivos logrados y mucho más en el horizonte.*

*A pesar de que en esta ocasión, una vez más, la situación sanitaria impide que celebremos nuestro aniversario de forma presencial, quiero saludar a la distancia en nombre del Directorio a toda nuestra institución; socios, colaboradores y amigos en un abrazo de unidad, respeto y camaradería, valores que siempre serán los que guíen a las mujeres y hombres de bien en las tareas de engrandecimiento de nuestro querido Club y de nuestro país.*

*¡Feliz Aniversario!*

**Roberto Rozas Stage**

*Presidente del Club Aéreo de Santiago*

## ❖ *Recordando al Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en el centésimo trigésimo tercer aniversario de su natalicio*

Arturo Ignacio Merino Benítez nace el 17 de mayo de 1888, en el seno de una ilustre y tradicional familia chillaneja.

Merino vivirá junto a sus diez hermanos en esta bella zona rural, en donde participará de las más arraigadas tradiciones patrias de nuestro campo haciendo suyo el legado independentista y de servicio público que por línea familiar le transmitieran ambos padres.

Sus primeros años de estudios, los cursa en diversos liceos fiscales de la zona y más tarde de Santiago, entre los que figuran el Liceo de Aplicación San Agustín y el Seminario Conciliar.

En abril de 1903, un mes antes de cumplir los 15 años ingresará como cadete a la Escuela Militar<sup>1</sup>, donde no tardó en adaptarse a las actividades militares y hacer grandes amigos entre sus compañeros.



*Arturo Merino Benítez, en su último año de cadete, luce su condición de Brigadier Mayor de la Escuela Militar.*

Fue un cadete distinguido y muy apreciado por los instructores en la Escuela, plantel desde donde egresará con el grado de Teniente 2º del Arma de Artillería, ostentando notas sobresalientes en sus cuatro años de preparación.

En 1917 fue designado como oficial a prueba en el Estado Mayor General, ocasión en la cual podrá interactuar con las experiencias del conflicto europeo, en donde se relevará la actuación de la aviación como una nueva Arma.

Al año siguiente, será cuando realice en el cumplimiento de sus tareas de futuro oficial de Estado Mayor, una muy comentada conferencia titulada *“Sobre futura proporcionalidad de las armas”*, en donde analizará el papel de las armas de la defensa, asignándole gran valor al poder y capacidades que el uso del avión ofrece.

En 1922, se traslada a Brasil para cumplir actividades como *Agregado Militar* a la Embajada chilena en ese país. En esta tierra hermana, participará de las fiestas del Centenario de esa nación y conocerá más de cerca al famoso Padre de la Aviación, Alberto Santos Dumont.

Su paso por tierra brasilera, dejará en él, profundos lazos de amistad y cariño por aquella tierra.

<sup>1</sup> Ver *anexo 1*. Primero como *Cadete Supernumerario* y luego tras cumplir la edad, *Cadete Efectivo*.

A su regreso a Chile, ya con el rango de Mayor de Ejército, fue distinguido como profesor titular de la Cátedra de Historia en la Academia de Guerra junto con integrarse a la Sección Operaciones del Estado Mayor General, donde supo encontrar los espacios para estudiar y hacer suyas las ideas del general Navarrete, llegando a publicar incluso dos artículos en El Mercurio de Santiago, relacionados con la defensa aérea y la aviación comercial en junio de 1926<sup>2</sup>, un mes antes de ser nombrado Director de la Escuela de Aviación, el 19 de julio de 1926.

A partir de ese momento la vigorosa personalidad de Merino comenzaría a sentirse en todos los aspectos de la aviación chilena. Es importante destacar que por aquellos años, la realidad civil y comercial de la aviación nacional, era un cuadro bastante desolador. La otrora emblemática y pujante actividad del Aeroclub de Chile creado en abril de 1913<sup>3</sup> estaba prácticamente paralizada, con no más de seis pilotos en actividad y muy desacreditado ante la comunidad, en tanto que la actividad aerocomercial estaba entregada en concesión a un ciudadano extranjero, que aún no lograba mostrar mayores resultados.

De ahí que una vez que hubo reactivado la aviación militar en las postrimerías de 1927, volcara su atención en la civil.

*"La idea de establecer en Chile la Línea Aero Comercial, fue lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez"<sup>4</sup>, reconocería más tarde su más enconado detractor, el coronel Ramón Vergara Montero, quien se desempeñaba como Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación.*

Es así como el 12 de enero de 1928, el Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, por indicación del coronel Ibáñez, que había llegado a la presidencia del país durante 1927, nombró una comisión compuesta además de los mayores Merino y Vergara, por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona, la que debía informar a la brevedad sobre los beneficios de fundar una aerolínea comercial en el país sobre la base de pilotos y aeroplanos de la aviación militar.

Tras algunas deliberaciones, el 16 de febrero siguiente, la comisión concluyó *"recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada"<sup>5</sup> con el voto disidente del coronel Vergara, quien abogaba por una licitación internacional, ya que a su juicio las aerolíneas extranjeras contaban con la experiencia y capitales necesarios para brindar un buen servicio, posición que era absolutamente irreconciliable con los postulados de Merino y que más adelante se iba a traducir en ácidas polémicas públicas entre ambos oficiales.*

Acto seguido, Merino se abocó a preparar su siguiente paso. De acuerdo a su visión, la aeronavegación comercial debería abastecerse de pilotos civiles formados por el Aero Club de Chile, pero éste *"se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo que su último presidente, el malogrado Raúl*

---

<sup>2</sup> Citados en *"El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino"* por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

<sup>3</sup> El Aero Club de Chile obtiene su personalidad jurídica definitiva, el 4 de julio de 1913.

<sup>4</sup> Vergara Montero, Ramón. *"Por Rutas Extraviadas"*. Imprenta Universitaria, Santiago 1933.

<sup>5</sup> Ibid.

*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" <sup>6</sup>.*

Ante tan dramática realidad, Merino y un reducido grupo de socios decidieron fundar, el 5 de mayo de 1928, el *Club Aéreo de Chile*, una entidad jurídicamente nueva y distinta al antiguo Aeroclub, comprometiéndose desde ya, su irrestricto apoyo con instructores y material de vuelo apropiado.

Fue este definitivamente, un hombre visionario para su época, principal artífice de las políticas públicas aeronáuticas de nuestro país y a la postre, fundador de la actual Fuerza Aérea de Chile.

Desde muy temprano, había vislumbrado que las rutas aéreas permitirían el desarrollo de Chile, lo que concretó al unir el territorio nacional desde Arica a Punta Arenas, logrando vencer con valentía y decisión, las dificultades geográficas propias de nuestro territorio, e impulsando así la conectividad y descentralización del país.

Al conmemorar 132 años de su natalicio, la historia le reconoce su protagonismo como guía y rector de la institucionalidad aérea nacional.

Otras relevantes y concretas obras de su tenacidad y perseverancia, fueron la creación de la Línea Aérea Nacional (LAN); el Gabinete de Fotogrametría Aérea; la Dirección de Aeronáutica; la primera fábrica de aviones nacional Curtiss; la pronta creación de una red e infraestructura aeroportuaria nacional; la red de telecomunicaciones aeronáuticas y el Servicio de Escucha de aeroplanos, servicios considerados antecesores a los de Tránsito Aéreo creados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1944, adelantándose con ello 15 años, y tantas otras que hoy no se recuerdan con claridad, pero forman parte de su gran legado y del ADN de la aeronáutica nacional.

Su visión de futuro, heroísmo, perseverancia, liderazgo, probidad, valor, integridad e incuestionable amor por su Patria, le permite no sólo ser reconocido como un *Prócer de la Aeronáutica Nacional*, sino que como el verdadero "*Arquitecto de la Institucionalidad Aérea Nacional*".

Años más tarde, y tras su muerte -también en este mes de mayo- que en reconocimiento a toda la magna labor civil, comercial y militar desarrollada por la aviación nacional y por esta Nación, que el Supremo Gobierno de Chile denominará al principal aeropuerto del país, para que, en un acto de justicia, recuerde a este gran chileno.



<sup>6</sup> Citado en "*El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino*" por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

## ❖ Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos

Dentro de su ocupada agenda pública y familiar del día lunes 17 de mayo, el señor Alcalde de Chillán, don Sergio Zarzar Andonie, en compañía del general de Brigada Aérea (TI) Hugo Salinas Valderrama, director de Personal y Logística de la Fuerza Aérea de Chile, y de un representante de la DGAC, guardando distancia social y con sus respectivas mascarillas, no quisieron dejar de expresar el cariño por don Arturo Merino Benítez, presentaron ofrendas florales frente al busto del comodoro Arturo Merino Benítez, ubicado en el frontis de la Intendencia de la Región de Ñuble, en el centro cívico de la ciudad.



*El señor alcalde de Chillán, don Sergio Zarzar (Fotografía gentileza del Diario La Discusión de Chillán)*

Por otra parte, la corporación “Escuadrilla Aérea Biobío-Ñuble”, recordó el natalicio, con una muy interesante nota en el diario El Sur de Concepción, y que reproducimos a continuación.

## Natalicio de Arturo Merino Benítez

Hace 133 años nace en la ciudad de Chillán, un 17 de mayo, don Arturo Merino Benítez, el padre de la Aeronáutica Nacional. Don Enrique Campos Menéndez en el libro sobre la vida del fundador de las principales instituciones aeronáuticas de nuestro país señala: “La historia no ha incluido oficialmente, dentro de su solemne ámbito de mármol, a los pioneros de la aviación chilena”.

Recordar a los hombres que con impulso generoso, plenos de heroísmo, con clara visión del porvenir, ofrecieron vida, salud y energías en pro de una causa trascendental y justa, constituye un sagrado deber, señala en su obra “Historia Aeronáutica de Chile” el coronel Sr. Enrique Flores Alvarez.

Arturo Merino Benítez, es uno de los ilustres personajes a quien más debe nuestra aviación.

Militar de carrera, artillero para ser más preciso, tuvo que comandar a los oficiales de Ejército que se dedicaban a esta nueva rama de nuestra defensa nacional. Así, a los cuarenta años, comprendiendo que sólo se puede mandar con autoridad moral y cuando se conoce el quehacer de los subordinados, siguió un curso de piloto aviador, dice la historia.

Al recordar en esta fecha, es necesario señalar la magna tarea de bien público emprendida por este insigne aviador, las cuales marcaron un hito en el desarrollo y crecimiento de la aeronáutica nacional, y por cierto en el desarrollo y crecimiento de nuestro país, la creación del Club Aéreo de Chile el 5 de ma-

yo del año 1928, la Línea Aeropostal Santiago-Arica el 3 de marzo de 1929 y la Fuerza Aérea de Chile, el 21 de marzo de 1930.

En su natalicio cómo no mencionar las palabras del comandante en jefe subrogante, general de Aviación Sr. Joaquín García Suárez, con motivo de su fallecimiento: “No es solo el hombre, auténtico de esta causa que hemos abrazado con orgullo y emoción. No es solo el forjador de pasajes históricos que viviera el país, con otros personeros de importante gravitación política. Es también el realizador de la unión de todo Chile con la formación de la Línea Aérea Nacional y sus modernas proyecciones internacionales.

Es el hombre bondadoso, que tiende su mano generosa a la Zona Austral, amalgamándola personalmente en un vuelo de gran repercusión. Es el hombre idealista, que sueña

con su Chile realizado, libre de la miseria, de la ignorancia del olvido.

Lo recordamos alto, fuerte, recio. Admiramos su inteligencia, su estampa soberbia de caballero del aire y aquellas virtudes que poseen algunos para convertirse indefectiblemente en verdaderos líderes. Porque nacieron por expreso mandato del Supremo Hacedor para dirigir hombres, guiar voluntades y señalar oportunamente con precisión y acierto, el mejor rumbo hacia el progreso, hacia un mejor destino”.

El Comodoro Arturo Merino Benítez marcó una senda con su ejemplo de servicio impersonal, de sacrificio, honestidad, y franqueza.



**MAXIMILIANO DÍAZ SOTO**

Presidente, Corporación “Escuadrilla Aérea Biobío-Ñuble”

## ❖ *Asistimos a las X Jornadas de Historia Aeronáutica y Espacial Rioplatense.*

El pasado 20 de mayo por la tarde, se realizó una muy interesante Jornada de charlas sobre historia aeronáutica rioplatense, donde expusieron distinguidos señores Miembros Correspondientes de nuestra corporación de Argentina y Uruguay.



Este muy especial encuentro, tiene sus raíces en hechos de conectividad y amistad aeronáutica, como lo fueron el temprano doble cruce del Río de la Plata en globo que realizara Jorge Alejandro Newbery el 24 de noviembre de 1912, y meses más tarde, el vuelo en avión entre Buenos Aires y Montevideo que realizara otro precursor y benemérito de la Aeronáutica Argentina, Pablo Teodoro Fels el 23 de mayo de 1913. Fels quien era oriundo de Villa Mercedes como toda su familia, y había obtenido el brevet internacional de Piloto Aviador N°11, expedido entonces por el Aeroclub Argentino.

## ❖ *Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile*



El miércoles 26 de mayo pasado y guardando todos los protocolos de aforo permitido como de distanciamiento social, el Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su trigésimo cuarto aniversario, con un muy agradable y cálido almuerzo privado en el Club de Campo de Oficiales Quinchamalí.

Tras unas muy acertadas y cálidas palabras de bienvenida de su presidente, el CDA Luis Filippi De Solminihac, dio paso a una invocación espiritual oficiada por el Capellán CDG (SR), Presbítero Juan Carlos Fuentes Arenas, en donde se dio gracias a Dios por este nuevo

aniversario, se recordaron a los miembros fallecidos y se rogó por la salud y bienestar de los presentes y sus familias.

A continuación, el Secretario y Past President de la corporación, CDA Edgardo Villalobos Chaparro realizó una muy interesante remembranza histórica que podrán encontrar en el Boletín del “Círculo de Coroneles de Aviación” inserto más adelante, para su descarga en esta revista.



*El CDA Edgardo Villalobos Chaparro durante la exposición*

Por parte del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, su presidente don Norberto Traub, hizo entrega al Círculo de Coroneles de Aviación, a su presidente y dos de sus integrantes más antiguos, de una reseña biográfica de una de sus recordadas y valoradas miembros, la aviadora Margot Duhalde Sotomayor.

¡Les deseamos a todos los integrantes del CÍRCULO DE CORONELES DE AVIACIÓN  
muy feliz aniversario y una larga y fructífera vida!

### **❖ 46° Aniversario Creación del Instituto Nacional Newberiano**

A las 19.00 horas del pasado jueves 27 de mayo, asistimos virtualmente al acto de conmemoración con el que se recordara el cuadragésimo sexto aniversario del Instituto Nacional Newberiano de la Argentina. Nacido el 27 de mayo de 1975, como Instituto de Historia Aeronáutica Argentina “Jorge Alejandro Newbery”, fue nacionalizado el 27 de mayo de 1997, y hoy depende de la Presidencia de la Nación Argentina a través de su Ministerio de Cultura.

Su misión es la investigación, difusión y conocimiento de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina, tanto civil como militar.

Al respecto su Presidente, el Comandante Mayor Profesor Salvador Roberto Martínez comentaría en la ocasión: *“el sentido de pertenencia o sentimiento de pertenencia es la identificación subjetiva que un individuo experimenta respecto a un grupo, una organización o una comunidad, en donde se siente cómodo, bienvenido y/o aceptado, es decir, en donde siente que pertenece.”*

*“El Instituto Nacional Newberiano, es una entidad Decana en el País e Ibero-lusoamérica, dedicada a difundir en todos los ámbitos posibles: la vida, obra e ideario del fundador de la Aeronáutica Argentina, Ingeniero y Aviador don Jorge Alejandro Newbery; como también la de hombres y mujeres que hicieron posible su desarrollo y a divulgar la Historia Aeronáutica y Espacial, por todos los medios a su alcance... “...ser Miembro de este Instituto, implica la obligatoriedad de defender y difundir los ideales y hechos de nuestro “Numen Tutelar”, mantener y acrecentar el nivel académico del mismo y contribuir concretamente a la difusión de la historia aeronáutica y espacial...” Finalmente agregaría: es este “nuestro sentido de pertenencia”...*

A continuación, se realizó una importante conferencia enmarcada en el Centésimo Cuadragésimo Sexto aniversario del nacimiento de Numen Tutelar de esa corporación hermana, don Jorge Alejandro Newbery Malagarie, la que estuvo a cargo del Profesor Doctor Antonio Las Heras, director del Instituto de Estudios e Investigaciones Junguianas de la Sociedad Científica Argentina y Miembro de Número del Instituto Nacional Newberiano.



La excelente oratoria e investigación del Dr. Antonio Las Heras, ayudó a exponer una semblanza más de la noble faceta caritativa y de *“hombre de bien”* tan característica del creador de la aeronáutica argentina, sin nombrar los otros méritos de este prócer; ingeniero, aviador, funcionario público probo, atleta y una larga lista de otros atributos, que ya están volcados en un sinfín de libros dedicados a su figura, sin olvidar el último trabajo *“Jorge Newbery – El Paradigma Argentino”*, del presidente del Instituto, Profesor don Salvador Roberto Martínez y el especial de investigación biográfica que nuestra corporación, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, realizara en marzo de 2014 ([https://12f13497-ef0e-5263-ee21-d455e5cd2640.filesusr.com/ugd/94ade7\\_a2b6a450738a44fa8e177a7e30b670e8.pdf](https://12f13497-ef0e-5263-ee21-d455e5cd2640.filesusr.com/ugd/94ade7_a2b6a450738a44fa8e177a7e30b670e8.pdf)).

¡¡¡Les deseamos un MUY FELIZ ANIVERSARIO, Instituto Nacional Newberiano!!!

## II. OBITUARIO



*Rodolfo Rodríguez Quezada (Q.E.P.D.)*

### **GENERAL DE ALA P.A. D.E.M.A. RODOLFO RODRÍGUEZ QUEZADA** Fuerza Aérea Mexicana

De carácter recio, presencia fuerte y con objetivos definidos, pero a la vez con actitud serena, facilidad de palabra y abierto en su plática, que son el reflejo de una sólida carrera, cimentada en las experiencias vividas a lo largo de 47 años de servicio en la Fuerza Aérea Mexicana, era la forma de poder definir a un soldado del aire que dejó un amplio legado a la aviación mexicana, al General de Ala, Piloto Aviador, Diplomado del Estado Mayor Aéreo, Rodolfo Rodríguez Quezada.

Nació el 1° de agosto de 1958, sus primeros años los vivió en la popular colonia de Zacatenco, al norte de la Ciudad México. Desde niño nace en él su gusto por la aviación, su señor padre lo llevaba al aeropuerto, para ver desde la valla perimetral las operaciones de aeronaves y con ello el anhelo por ser piloto aviador creció en él.

Ingresó a la Escuela Militar de Aviación el 1° de agosto de 1974, graduándose cuatro años después, el 1° de septiembre de 1978 como Subteniente F.A.P.A., iniciando así una brillante carrera militar, iniciando en diferentes Escuadrones Aéreos.

Ya con el grado de Capitán 1/o., obtiene el mando de su primera unidad de vuelo, siendo Comandante del Escuadrón Aéreo de Reconocimiento Fotográfico en la Base Aérea Militar No. 1 (Sta. Lucia, Edo de Méx.), más tarde es asignado Comandante del 5/o. Grupo Aéreo y Comandante de las Estaciones Aéreas Militares Nos. 4 y 1. y enfrentado grandes retos, se convierte en el primer piloto de la FAM, que recibió y aprobó el curso de vuelo del avión Hércules C-130, en la Base Aérea de Eglin, Florida, E.U.A., y solo siendo Capitán 2/o.

Aquel joven oficial de la FAM, que soñaba con volar aeronaves comerciales, y que tenía planeado al terminar los años de servicio obligatorio en la Fuerza Aérea Mexicana y verse a los mandos de los 727 de la Cía. Mexicana de Aviación, ve una carrera militar ascendente, el entonces ya Teniente Coronel Rodríguez Quezada replantea su futuro en las fuerzas armadas mexicanas.

En el ámbito académico, el Gral. Rodríguez Quezada se distinguió por una trayectoria llena de grandes desafíos profesionales, sus más destacados logros académicos: Licenciatura en Administración Militar en la Escuela Superior de Guerra; Maestría en Administración Militar para la Seguridad y Defensa Nacional en el Colegio de Defensa Nacional; Cursos de Mando y Estado Mayor Aéreo, de Instructor Académico y Colegio de Guerra Aérea, en la Base Aérea de Maxwell, Alabama, E.U.A.; Maestría en Estudios Estratégicos Internacionales, en el Colegio de Guerra Aérea, Maxwell, Alabama, E.U.A., entre otros

Su trayectoria profesional va en ascenso, se le asignaron comisiones como Jefe de la Sección Académica de la Escuela Militar de Aviación y en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea (EMFA), entre las que destacan las Subjefaturas de la Sección Primera (Recursos Humanos), Segunda (Inteligencia) y Quinta (Planes Estratégicos), para posteriormente ser designado, en septiembre de 2009 es designado como Jefe de la Sección Segunda (Inteligencia). Estando al mando de la Sección Segunda, tuvo diferentes retos, uno de ellos fue la recuperación de la memoria histórica de la FAM y lograr abrir nuevamente el Museo Militar de Aviación; organizar el 1er. Espectáculo Aéreo de la Gran Fuerza de México en agosto de 2011, en la BAM 1; e incluso en apoyo a los Juegos Panamericanos de Guadalajara 2012, logró coordinar que por primera vez un Boeing 727 de la FAM, portara títulos, insignias y las mascotas en el fuselaje y transportar la Antorcha Panamericana.

Entre los años de 2011 al 2013, siendo Coronel, es asignado como Agregado Militar y Aéreo de México en la República Popular China, siendo esta una muy importante comisión dentro de su carrera. A su regreso a México, en 2014 ocupa la comandancia de la Estación Aérea Militar Núm. 1, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

A lo largo de su carrera, el Gral. Rodríguez Quezada, recibió diversos Premios, Condecoraciones y Reconocimientos por méritos propios, entre los cuales están: Presea "Ing. Juan Guillermo Villasana", otorgada por el Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica; Medalla conmemorativa "Primero de Agosto" otorgada por el Ejército Popular de Liberación de China; Presidente Honorario de la Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial (FEMIA) y Medalla "Mérito Santos-Dumont" otorgada por el Gobierno de la República Federativa de Brasil.

En el año de 2015, es designado como Comandante del Comité de Planeación del Centenario de la Fuerza Aérea Mexicana. Durante esta gestión, organiza un espectacular vuelo entre Pachuca y Ciudad de México con un Stearman PT-17, transportando valijas de correo, para conmemorar el 98 aniversario del primer Correo Aéreo; En coordinación con el Comité de Lucha Contra la Tuberculosis, consigue que se emita una planilla de timbres conmemorativos de los 100 años de la FAM y es el Presidente del Jurado Calificador del actual Himno de la Fuerza Aérea Mexicana.

### **Su legado, Feria Aeroespacial México, FAMEX**

Mientras cumplía sus funciones como Comandante de la Estación Aérea Militar Núm. 1, en el Aeropuerto Internacional de la ciudad de México, en el mes de mayo de 2014, recibe la orden del entonces Secretario de la Defensa Nacional, Sedena, General Salvador Cienfuegos, el llevar a cabo la realización de un magno evento, dentro de las celebraciones del Centenario de la FAM (2015) para apoyar en un escaparate a la industria de México, al desarrollo económico y progreso de nuestro país. Así nace la Feria Aeroespacial México, cuya primera edición se programa para el mes de abril de 2015.

Con el apoyo total e institucional de Sedena, es nombrado Presidente de FAMEX 2015, y en ese momento con su visión de trabajo en equipo, una indiscutible capacidad de negociación y un objetivo trazado de alcance global, logra en abril de 2015 realizar la primera Feria Aeroespacial de México (FAMEX-2015). Alcanzando hacer del evento que, en su primera edición, se convirtiera en la principal plataforma de promoción de la industria aeroespacial mexicana. Con su ratificación como Presidente de FAMEX 2017, dos años más tarde alcanza nuevamente sacar adelante este evento y además lo posesiona como el segundo más importante de su tipo en Latinoamérica; es nuevamente ratificado por el Secretario de la Defensa Nacional en la presidencia del Comité de FAMEX 2019 y en esta ocasión inicia una intensa promoción a nivel internacional de México y su industria aeroespacial, y Canadá fue el primer país invitado por lo cual, en el 2019, la tercera edición de FAMEX obtiene sobresalientes resultados, considerándola como la mejor de las tres ediciones.

Ante estos resultados, ahora el General Luis Crescencio Sandoval González, Secretario de la Defensa Nacional, ratificó al General de Ala P.A. D.E.M.A. Rodolfo Rodríguez Quezada, como Presidente de la FAMEX-2021. Dándole continuidad a este importantísimo evento para la industria aeronáutica mexicana. Esta nueva edición estaba llena de grandes retos, la meta era situar a FAMEX en el TOP 10 de los grandes eventos Aeronáuticos y Espaciales a nivel mundial, Estados Unidos sería ahora el país invitado, pero además, debido a la emergencia médica global que origino la pandemia del Covid-19, era desarrollar un evento con las más altas medidas de bioseguridad, por lo cual por primera vez FAMEX se desarrollaría en el mes de septiembre en lugar del tradicional mes de abril.

Sin embargo, el General Quezada, ve mermada su salud y ante esta situación, tiene que ceder el mando de FAMEX 2021, al General de Grupo César Tapia Jiménez, no sin antes deseándole lo mejor y dándole todo su apoyo para esta gran tarea.



En su carta de despedida, señala lo siguiente: *“Desde que fui nombrado para organizar la primera edición de FAMEX he dedicado todo mi tiempo, profesionalismo y capacidad en desarrollar un evento digno de México, que promoviera ante el mundo, el potencial, talento y capacidad de organización de los mexicanos”*.

La mañana del 4 de mayo de 2021, se da a conocer el fallecimiento en el Hospital Central Militar del General de Ala, Rodolfo Rodríguez Quezada, tras padecer un agresivo cáncer. Su deceso fue anunciado por el Secretario de la Defensa Nacional (Sedena), General Luis Crescencio Sandoval González, quien se dirigió a su persona con el siguiente mensaje *“Despedimos con pesar a un militar ejemplar que deja un legado de valores y virtudes en este Instituto Armado, durante su trayectoria militar, entre otros*

importantes cargos, se desempeñó como Presidente del Comité Organizador de la Feria Aeroespacial México”.

### **Uniando México y Chile**

Cuando el General Rodríguez Quezada recibió en el mes de mayo de 2014, la tarea de organizar una feria aeronáutica en México, partiendo de cero, recurre a observar y tomar la experiencia de las eventos que se desarrollaban exitosamente a nivel mundial como los son el Salón Aeronáutico de Farnborough, en Londres; el Salón Aeronáutico de Le-Bourget en París, Francia; el Dubái Air Show, en los Emiratos Árabes Unidos; el Salón Internacional de la Aviación y el Espacio de MAKS-Moscú, Rusia y en nuestra región la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) en Santiago de Chile.

El General Quezada y su equipo mantienen diversas reuniones de trabajo con el Comité Organizador de FIDAE-2016, estudiando todo lo que conlleva la logística de un evento con gran experiencia en el continente, y se establece una fuerte relación entre FAMEX y FIDAE de intercambio y reciprocidad, FIDAE participa con stands para promoverse en México en las ediciones de 2015, 2017 y 2019 de FAMEX, mientras que el General y su equipo están presentes en las ediciones de 2016 y 2018 de la feria chilena, se tenía prevista participar en FIDAE 2020, pero lamentablemente la contingencia mundial por COVID-19, canceló la edición programada.



*Algunos integrantes del IIHACH junto al entonces General de Grupo de la Fuerza Aérea Mexicana, don Rodolfo Rodríguez Quezada, quien nos formulara una invitación para participar en la Feria Aeroespacial México de 2017.*

El General de Ala Rodolfo Rodríguez Quezada, en tan pocos años estableció los lazos de cooperación y trabajo, con las autoridades, fuerzas armadas y empresarios chilenos, que integran a FIDAE, para crear una sinergia entre ambas ferias, para estimular el desarrollo aeronáutico de Latinoamérica ante las grandes potencias internacionales en aviación y el espacio.

### **Víctor Hugo Gutiérrez González**

Academia de Historia Aeronáutica de México

Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en México.



## GENERAL DE AVIACIÓN ENRIQUE ESCOBAR RODRÍGUEZ

*“Creo que también tengo algo que decir”*

Egresado de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" en 1951, a lo largo de su carrera prestó servicios en diversas guarniciones del país desde Iquique en el norte, hasta Punta Arenas, en el austro lejano, llegando a la cúspide de ella al alcanzar el grado de general de aviación.

*GAV. Enrique Escobar Rodríguez (Q.E.P.D.)*

De su paso por la Fuerza Aérea se le recuerda entre otras destinaciones como oficial de escuela, en que en 1958 le tocó recibir en condición de reclutas a un grupo de muchachos entusiastas, a los que primero enseñó a obedecer y luego a mandar, entregándolos cuatro años más tarde a la institución formados como flamantes subtenientes.

Como general le correspondió asumir el mando de una brigada aérea y la intendencia de una provincia en horas críticas para la nación, derivadas de la situación internacional con un país vecino, cuando se estimaba que el enfrentamiento era cuestión de horas.

Momentos en que demostró su recia personalidad, temple y sobre todo mucha prudencia, no siendo entonces extraño, que posteriormente se le asignaran labores de gobierno como ministro de estado, en un ámbito político muy distinto al castrense.

Ya en condición de retiro, por su dilatada trayectoria fue designado embajador en un país lejano, nación muy diferente a la nuestra donde supo representar dignamente a la patria.

Al ver que su actividad laboral llegaba a su fin, lentamente se fue alejando de la escena pública y tal cual lo hacen los viejos artistas, hizo mutis por el foro, recluyéndose en la tranquilidad de la vida en familia.

Fue por entonces que a nuestro instituto llegó a conocimiento lo sucedido durante un vuelo de un avión de la fuerza aérea, en el cual, de noche, con muy mal tiempo y con fallas en los instrumentos de navegación, se habían vivido momentos de real peligro. Y como sucede en estos casos, surgido versiones contrapuestas.

Siendo él uno de los pilotos al mando, decidimos consultar la suya, debiendo reconocer que lo hicimos con aprensión, dada su fama de hombre de carácter adusto y reservado.

Sin embargo, nuestra primera sorpresa fue cuando nos atendió amablemente diciéndonos; *“Yo iba en ese avión, por lo que creo también tengo algo que decir...”* relatándonos como habían acaecido los hechos y de cuan valiosa ayuda recibieran de camaradas de una base aérea cercana, que enfrentando las adversas condiciones meteorológicas, se hicieran al aire en otro avión institucional ayudándolos a descender a tierra cuando el combustible estaba próximo a agotarse.

Esa tarde, en la quietud de su casa, conocimos a otro hombre. Al que sin saberlo, se ocultaba bajo una recia personalidad militar.

Enterándonos de su infancia lejana, un tanto dura. De los sentimientos que lo embargaban para navidad, de las circunstancias que motivaron su ingreso a la Fuerza Aérea, primero a la Escuela de Mecánicos y de su posterior paso por méritos a la Escuela de Aviación.

Así como en los antiguos teatros, la cortina lentamente se iba abriendo dando acceso a la escena, se nos fueron develando otras facetas suyas. La del anciano que amaba la quietud de la música del violín, del que se indignaba al constatar que alguien maltrataba a un animal indefenso y sobre todo, del aprecio que como viejo soldado sentía por quienes habían sido sus camaradas y subordinados.

De su alegría al enterarse de los éxitos de sus cadetes del ayer, los de la Escuadrilla "Tigres Voladores", quienes ya también en situación de retiro, lo habían nombrado "Tigre Mayor".

Pero como la vida tiene muchas variables, fuimos testigos de su sincero pesar ante las dificultades y tragedias que a algunos de ellos el destino había deparado.

A la postre, tal como el árbol viejo lentamente va perdiendo robustez, con el correr de los años su físico se fue deteriorando y nuestros encuentros en el hospital institucional se fueron tornando más frecuentes.

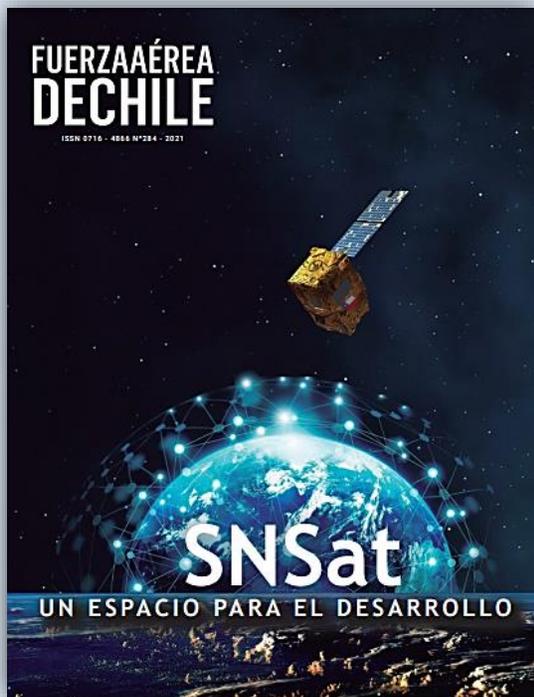
Su mirada lucía desgastada y sus pasos eran lentos y vacilantes, pero en su alma seguía cobijando los mismos sentimientos de antaño, hasta que producto de la pandemia aquellos encuentros llegaron a su fin, cuando una sana prudencia le aconsejó no traspasar las puertas del hogar.

Mismas circunstancias que obligaron a que sus exequias se realizaran bajo un mínimo ceremonial institucional, sin los honores a que su alto rango, en tiempos normales lo había hecho acreedor.

Al sacar del templo la urna que contenía sus restos, lo hicimos con la certeza que con él se alejaba parte importante de la historia de las alas de la patria.

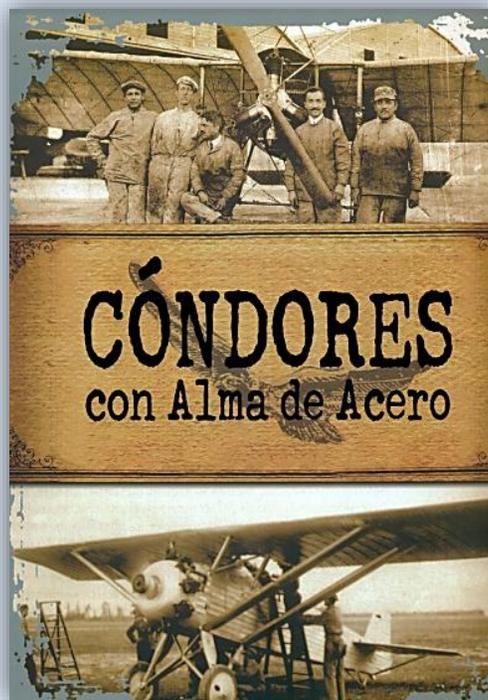
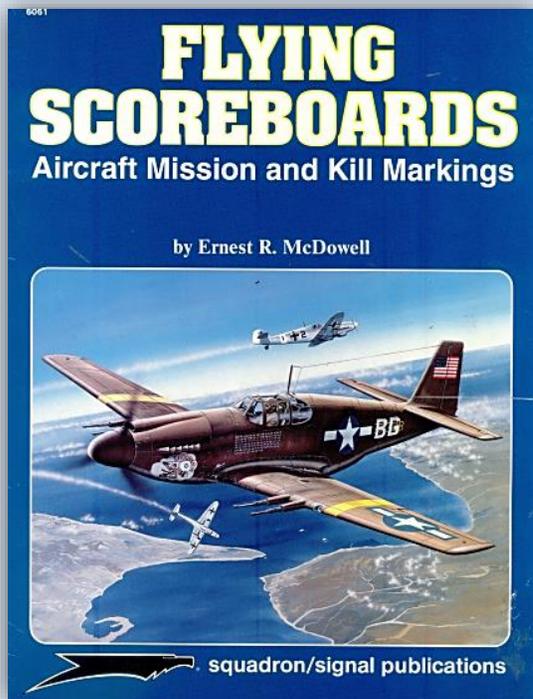
**Sergio Barriga Kreft**

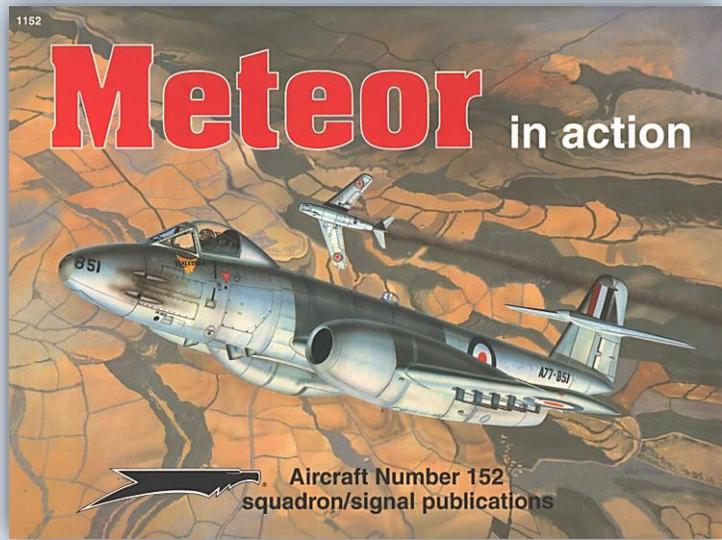
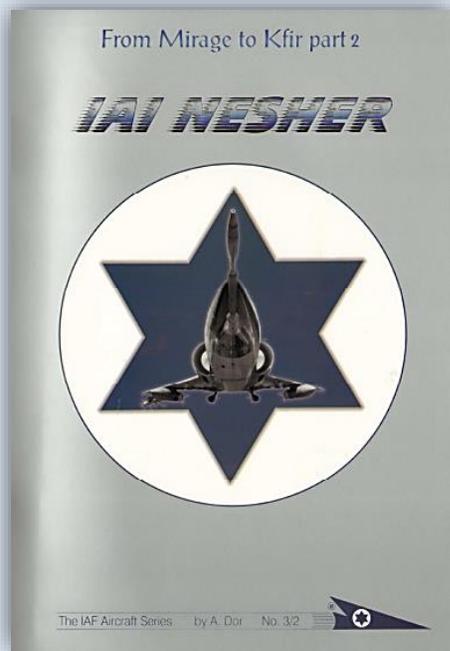
### III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

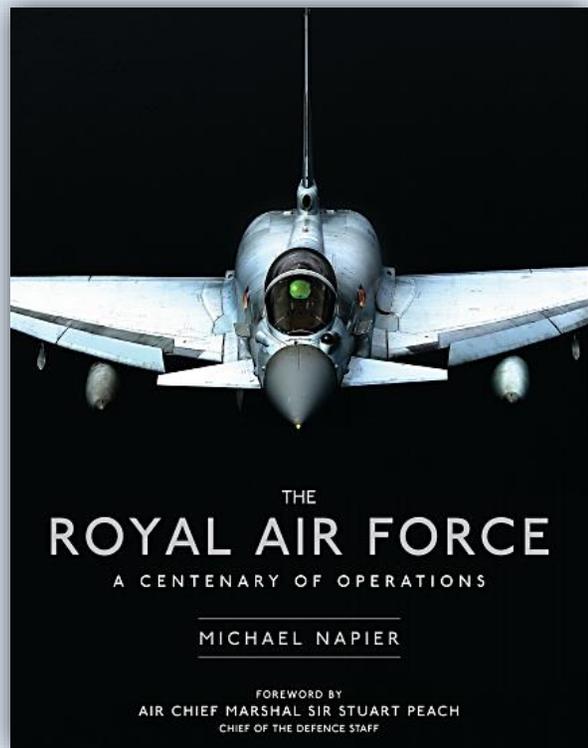
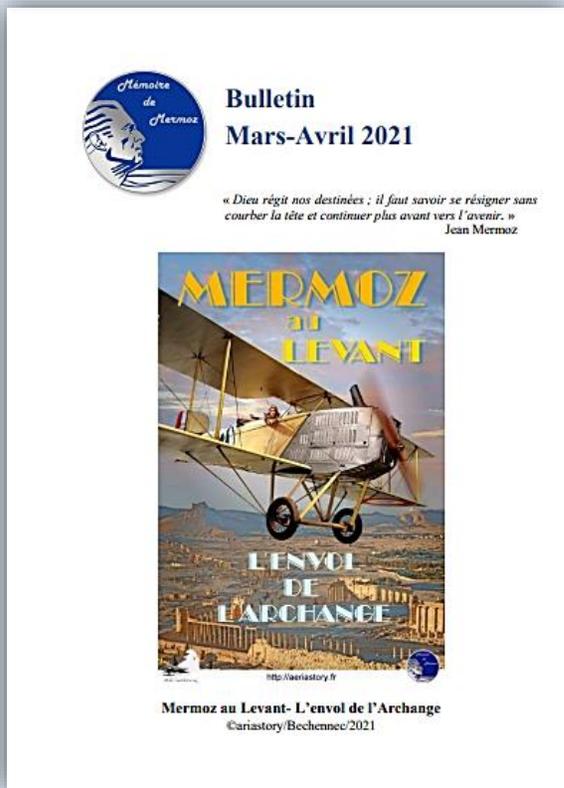
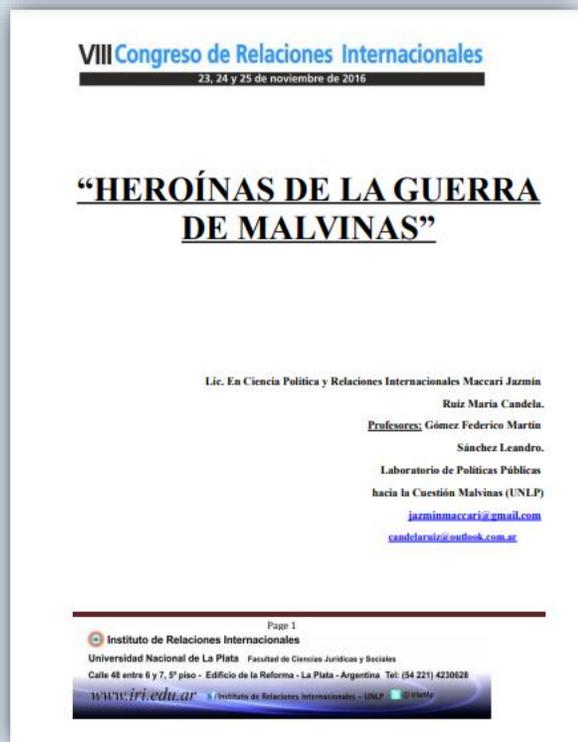


- ❖ *En mayo, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual nuevas e interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga.*

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







## 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.

- ❖ *El Círculo de Coroneles de Aviación, nos envió muy gentilmente su Boletín especial aniversario y que compartimos con ustedes en esta edición descargable*

**ORDEN DEL DÍA DEL CÍRCULO DE CORONELES DE AVIACIÓN**

BASE AÉREA, SEDE DEL C.C.A., DIXVIMMXXI

**INFORMATIVO OFICIAL Nº 04/2021**

**I.- NOTA EDITORIAL**

**TRIGÉSIMO CUARTO ANIVERSARIO DEL CCA.**

El miércoles 26 de mayo en las terrazas del Club de Campo Quinchamalí, con una asistencia de 30 miembros del CCA, se celebró en forma restringida un nuevo aniversario de nuestra Cofradía.

El Gerente General de Clubes, CDA Anselmo Salas, acompañado por el Gerente del Club Quinchamalí, CDA Rubén Fuentesalba, ambos de uniforme, dieron la bienvenida oficial al Club a nuestros más antiguos miembros, los nonagenarios Coroneles Dantón Montalva y Eduardo Lago, quienes se emocionaron con tal recepción, gesto que fue agradecido y reconocido por el Directorio del CCA.

La Asamblea se inició con una remembranza histórica de los orígenes del Círculo, que su expositor el Past-Presidente y actual Secretario, el CDA Edgardo Villalobos, se encargó de describir desde los inicios de la Fuerza Aérea, mostrando una fotografía del Alto Mando integrada exclusivamente por oficiales de cuatro galones en su bocamanga. Presentación que se adjunta como Anexo A.

Fotografía integrada al nuevo Álbum Masala, formado sólo por Comendados, auspiciada el Presidente de la República.

Hizo referencia también a quién, junto a un grupo de coroneles, el CDA René Arriagada, dio vida al CCA, recibiendo elogiosos comentarios por compartir inéditos episodios de nuestros comienzos.

En seguida el Capellán Institucional hizo una invocación espiritual recordando a quienes nos dejaron en los dos últimos años y bendiciendo a los integrantes de Círculo, tanto presentes como ausentes.

En un breve discurso el Presidente del Círculo destacó la felicidad que generaba el reencuentro personal después de más de un año de receso, para luego entregar la palabra a la Asamblea.

El CDA Antonio Monserrat solicitó la colaboración de los presentes para recopilar antecedentes de los helicópteros en la Fuerza Aérea y editar un libro sobre esa versátil aeronave.

1

Orden del Día del Círculo de Coroneles de Aviación, mayo-julio 2021, 34º Aniversario del CCA.

❖ **Importante nota del Señor General Director de Carabineros de Chile y que compartimos con ustedes con ocasión del aniversario de esa gloriosa Institución.**



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

## ❖ Nota del presidente de la International Commission of Military History



**International Commission of Military History  
Commission Internationale d'Histoire Militaire**

**The President  
Le Président**

**18<sup>th</sup> May 2021**

Dear colleagues of ICMH and fellow military historians,

As you are aware, in this period of sanitary emergence, the International Commission of Military History, remained active in all possible fields: compliance with statutory obligations, amelioration of existing initiatives, and launching of new projects. We only missed our Congress in presence in 2020.

I am now happy to announce that, unless unpredictable and unlikely negative events will occur, we shall be able to have our XLVI Congress in Athens in presence from 29<sup>th</sup> August to 3<sup>rd</sup> September 2021 on the general theme: *Independence Wars since the XVIII Century*.

The Hellenic Commission of Military History, chaired by Major General Georgios Rachmanidis, realized a really excellent project, organizing a Congress according to our usual pattern. All conditions will be satisfied: scientific quality, smart cultural events, security conditions from the sanitary point of view, and a beautiful post-Congress tour to discover a part of Greece, the cradle of European civilization.

All information on the Congress can be found at the address: <https://internationalcongress2021.mil.gr/>. I earnestly invite you to visit this Congress's website and seriously consider your participation. Many of you are familiar with our Congresses and will not miss this opportunity to meet again; new participants will discover a kind of event which will remain impressed in their memories and enhance the knowledge of military history.

The community of ICMH and all military historians will once again demonstrate their commitment as a "Band of Brothers" and a "Φιλική Εταιρεία" (Society of Friends), as it appropriate to say in this year which marks the bi-centennial anniversary of the beginning of the Greek war of Independence.

Yours sincerely

Prof. Massimo de Leonardis

Address: Prof. Massimo de Leonardis – Ordinario (a. c.) di Storia delle relazioni internazionali, Dipartimento di Scienze Politiche  
Università Cattolica del Sacro Cuore – Largo A. Gemelli, 1 – I 20123 Milano – Italia  
Tel.: +390272342733 (secretary); +390272342309 (direct); +39027234265 (mobile). E-mail: massimo.deleonardis@unicatt.it

- ❖ *Importante nota del Señor Embajador de la República Argentina y que compartimos con ustedes con ocasión del aniversario Patrio de esa hermana Nación.*

*Embajador de la República Argentina*

Santiago, 27 de mayo de 2021

Al señor Presidente  
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
**D. Norberto Traub Gainsborg**  
Presente

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de agradecerle muy especialmente en nombre de la República Argentina y en el mío propio, el cálido saludo que hiciera llegar el pasado 25 de mayo, con motivo del 211° Aniversario de la Revolución de Mayo.

Hago propicia la ocasión para saludar a usted con las expresiones de mi más alta y distinguida consideración.

  
Rafael Bielsa

❖ **Importante nota de adhesión de la Academia Jorge Chávez de Argentina y que compartimos con ustedes con ocasión del natalicio de este ilustre precursor.**



Buenos Aires, 9 de junio de 2021

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el Honor de saludar a la distinguida Persona de Usted, y por su intermedio al Honorable Consejo Académico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico de la Academia Jorge Chávez Darnell Argentina, con motivo del Acto Patriótico a llevarse a cabo en la Plaza Perú, de Santiago, el próximo día lunes 14 de junio a las 1630 Hora Local de la República de Chile.

Al mismo tiempo, expresarle nuestro completo regocijo y adhesión a tan importante Acto, que une una vez más a nuestros tres Países tan imbricados en la común Historia de la Libertad, ejemplo de hermandad en nuestro Subcontinente Sudamericano.

Sin duda alguna ese prestigioso Instituto Hermano, del cual tengo el privilegio de ser Miembro Correspondiente en la República Argentina, marca un rumbo señero y pristino en la Investigación, Difusión y Enseñanza de la Historia Aeronáutica y Espacial, para bien de los pueblos y la fraternidad los mismos.

Señor Presidente, hago propicia esta más que feliz circunstancia para hacerle llegar las plenas seguridades de nuestra mayor consideración personal y profesional, haciéndola extensiva a la totalidad de los prestigiosos Académicos que lo secundan, y que con su imponderable tarea, hacen posible el sueño Histórico del Arte del Vuelo.

Fieles al Adagio del héroe Peruano Don Jorge Chávez Darnell: "ARRIBA, SIEMPRE ARRIBA", lo estrecho en un más que fuerte abrazo trasandino, a través de la Cordillera de los Andes, que nos une indisolublemente como fieles custodios de las Glorias y Tradiciones Aeronáuticas y Espaciales.

Prof Univ Grad RR II Salvador Roberto Martínez  
Comandante Mayor Aviador del EA ARA GNA PBA  
Presidente de la Academia Jorge Chávez Darnell Argentina

AL SEÑOR  
DIRECTOR del INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE  
Don Norberto Pablo TRAUB GAINSBORG  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942

e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

❖ **Ciclo de Charlas conjuntas desde el 1° de julio. Baje [aquí](#) su programa.**

DEBATES Y PENSAMIENTO | EN LÍNEA

af  
Alliance Française  
Buenos Aires

CHARLA INAUGURAL  
1ro de julio



**ADRIENNE BOLLAND:  
AVIADORA, EJEMPLO Y LEGADO**

CICLO HOMENAJE DE 4 ENCUENTROS

A 100 años de la extraordinaria hazaña del primer cruce de los Andes por una mujer, la Alianza Francesa de Argentina, el Institut Français d'Argentine y la Embajada de Francia rinden homenaje a Adrienne Bolland heroína de la aviación francesa, símbolo de audacia y superación para las futuras generaciones.

En la madrugada del 1 de abril de 1921, una joven e intrépida Adrienne Bolland fue más allá de su imaginación. El cruce de la imponente cordillera de los Andes desde Mendoza hasta aterrizar en Santiago de Chile quedaría registrado en los anales de la historia de la aviación mundial, y la consagraría como una de las mujeres más destacadas del momento.

**Encuentro inaugural | Jueves 1 de julio, 18h | Vía Zoom**

**Adrienne Bolland, vocación y legado.**

*Su historia, el camino recorrido y la mujer hoy en la aviación, logros y perspectivas. Francia, Argentina y Chile unidas por la experiencia.*

Palabras de apertura por S.E. **Sra. Claudia Scherer-Effosse**, Embajadora de Francia en Argentina.

**Dialogan:**

- **Christine Debouzy**, Presidenta de la Asociación Francesa de Mujeres Piloto (AFFP).
- **Vanina Busniuk**, Presidenta de la Asociación de Mujeres en la Aviación Argentina (AMAA).
- **Orietta Rodríguez**, Presidenta de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" (AMPCH).

**Modera:** María Concepción Sudato, AFBA.

» Actividad libre y gratuita  
» Inscripciones a través del google forms disponible en la web.

ANAC | EANA | JIAAC | UNICEN | CERSA | FRACA | RESOPCRP

[www.alianzafrancesa.org.ar](http://www.alianzafrancesa.org.ar)

DEBATES Y PENSAMIENTOS | EN LÍNEA

af  
Alliance Française  
Buenos Aires



**ADRIENNE BOLLAND: AVIADORA,  
EJEMPLO Y LEGADO**

**SU HISTORIA, EL CAMINO RECORRIDO Y LA MUJER HOY EN LA AVIACIÓN, LOGROS Y PERSPECTIVAS.**

CICLO HOMENAJE - 4 ENCUENTROS  
ACTIVIDAD LIBRE Y GRATUITA CON INSCRIPCIÓN PREVIA  
<https://forms.gle/Za2eUcru6wBH8X7>

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO

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

**1/06/2000:** LAN Airlines ingresa oficialmente a la alianza global Oneworld. Esta alianza global reúne a trece de las mejores y mayores compañías aéreas del mundo, todas comprometidas en proporcionar servicios y valor de clase mundial.

**2/06/1927:** Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

**2/06/1927:** Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.



**Rodolfo Marsh Martin**

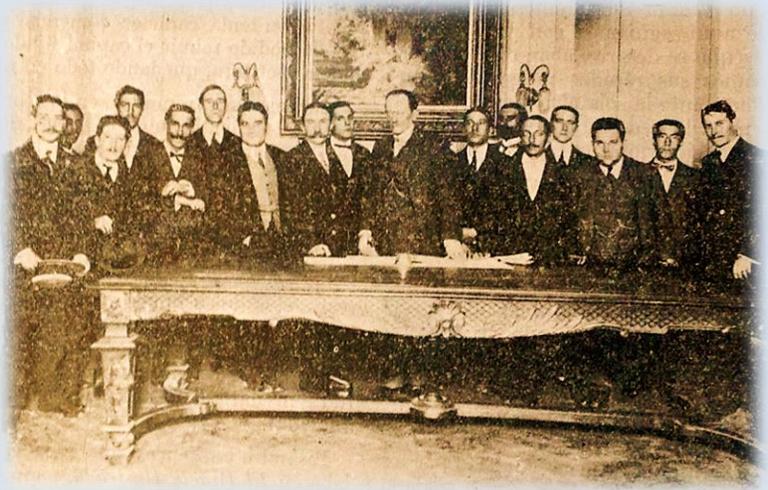
**2/06/1937:** Fallece el joven teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 “Chiloé”.

Junto a Marsh fallecieron el teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña, el Cabo 1º Fernando Hermosilla y los pasajeros Lorenzo Leuschner, Francisco Manuel Núñez, Norman Mac Auliffe, Armando Sanhueza Líbano y su hija Gloria Sanhueza.

Por la encomiable labor y trayectoria que tuvo este oficial, principalmente en el desarrollo de la aviación en estas australes tierras, se bautizó en 1980 con su nombre la Base Aérea Antártica ubicada en la isla Rey Jorge del Territorio Antártico chileno. Denominación que posteriormente se relegó sólo para el aeródromo que esta base posee.

**2/06/1938:** “Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente”.

**3/06/1913:** Con esta fecha se realizó la primera reunión formal del Aero Club de Chile para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La fecha de su publicación oficial en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, será casi un mes más tarde, el 4 de julio de 1913.



**4/06/1919:** Se dan de alta en el servicio de aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra tras el término de la Primera Guerra Mundial al gobierno de Chile. 12 monoplanos Bristol, 8 biplanos Experimental Scout S.E.5 y 2 biplanos Avro.



*Uno de los "nuevos aviones AVRO"*

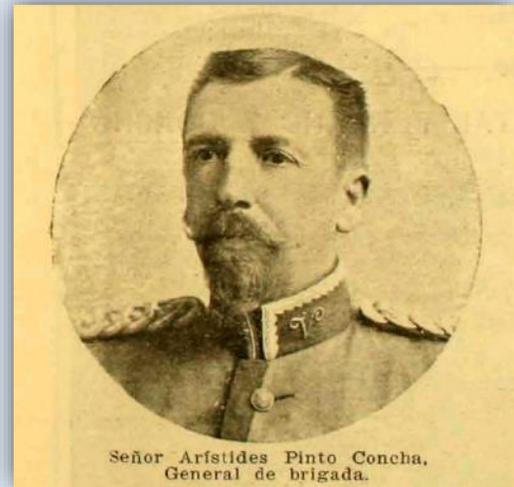
**4/06/1928:** El gobierno peruano autoriza a Faucett a operar en el país, la compañía contaba sólo con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de cinco asientos.

**4/06/1986:** Los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, efectuaron el primer cruce del Estrecho de Magallanes en aparatos de este tipo. Dos días antes habían iniciado el raid "Uniendo el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa hasta Kimiri Aike, donde aterrizaron a eso de las 14 horas, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

**4/06/2005:** La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) otorga el premio internacional "Eagle Award", a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

**5/06/1924:** Dos años luego su retiro del Ejército, fallece el distinguido General de División, don Arístides Pinto Concha.

Quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó el metódico y eficiente desarrollo de la aviación militar e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer piloto militar y Director de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.



**5/06/1938:** Creación del Club Aéreo de Copiapó. Ubicada en la capital de la provincia homónima y de la Región de Atacama, con tradición minera desde sus orígenes.

**5/06/1945:** Fallece el Teniente Piloto Aviador, señor José Espinosa Fuentes, perteneciente al famoso Escuadrón Aéreo 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana, que participa en los frentes de guerra del Teatro Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial.

Sus restos descansan en el Monumento que recuerda a los participantes de este Escuadrón, y que se ubica en Bosque de Chapultepec.



**5/06/1963:** Se constituye la Sociedad PANAMEÑA DE AVIACIÓN INTERNACIONAL, S.A. (PAISA).

**6/06/1921:** El teniente aviador Eduardo Alfredo Olivero se elevó a más de 8000 metros, batiendo el récord sudamericano de altura, dando un nuevo galardón para la aviación argentina y para este continente.

**6/06/1946:** La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile otorgó la primera licencia de paracaidismo deportivo, al señor Jorge Alberto Bonhomme Jélvez, ex paracaidista militar nacido en Valparaíso y que sirviera en el Ejército Francés durante la II Guerra Mundial. Bonhomme acreditó estar en posición del brevet emitido por la Parachute Training School de la RAF, en Ringway, Inglaterra.



**7/06/1936:** Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde.

Recibió por su hazaña un trofeo internacional, el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión inglés Miles Hawk Major "Saturno", que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Franco Bianco realizó una gran proeza al unir por primera vez el trayecto de Punta Arenas - Puerto Montt en vuelo directo sin acompañante, travesía que se logró en 9 horas y 45 minutos, en su avión Saturno. Luego de aterrizar en Chamiza, Puerto Montt, prosiguió a Santiago.

El Saturno había despegado desde la base aérea Bahía Catalina a las 7:30 de esa mañana del 7 junio, donde fue despedido por los jefes de la aviación local y amigos. La aeronave era un avión Miles Hawk Mayor de 130 hp, monoplano de ala baja, que podía desarrollar velocidad crucero de 190 a 210 km por hora y una máxima de 240. Considerando la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, de unos 1.600 kilómetros, el Saturno fue equipado con estanques suplementarios de combustibles en el espacio destinado al copiloto, hasta un total de 340 litros que le permitirían 12 horas de vuelo.

El audaz piloto llevaba como alimento chocolate, galletas y medio litro de agua. Bianco vestía un equipo de cuero forrado para defenderse del intenso frío de las alturas y calefacción eléctrica para los pies y manos. Por si tuviera que aterrizar en la Cordillera confiaba en su avión, que podía maniobrar en menos de 100 metros y, por si hubiese necesidad, llevaba un cuchillo campesino, como lo que se usaban en las estancias, para sacrificar algún animal cordillerano.

Su aterrizaje sin novedad en La Chamiza se produjo a las 17:15 hrs. de ese mismo día y fue transmitido desde Puerto Montt a Punta Arenas para ser comunicado a través de la broadcasting de la época (radioemisoras) y teatros de la comunidad. En los cines de la época, tanto en las funciones de matinée, vermouh y noche, el público aplaudió con indescriptible alegría la noticia.

Al día siguiente emprendió la segunda etapa Puerto Montt-Santiago. Donde nuevamente tuvo problemas meteorológicos, esta vez relacionados a la baja visibilidad. Tal sería que durante aquella jornada le fue imposible llegar a Santiago. Por lo que a la altura de Loncoche tomó la decisión de regresar a La Chamiza.

Al otro día, el 9 de junio, pudo finalmente emprender el viaje hacia Santiago, aterrizando en el aeropuerto Los Cerrillos, a las 16:05hrs, en medio de un festival aéreo que organizó el Club Aéreo de Chile, Santiago. Tal sería la magnitud del viaje que visitó días después, el 15 de junio, al Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, siendo acompañado por el General del Aire, Diego Arcena y el Comandante de Escuadrilla, don José Jara.

**10/06/1933:** Los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, llegan a Camagüey, Cuba tras un vuelo de 4,500 millas procedente de Sevilla, España, en el avión “Cuatro Vientos” quienes venían en misión de buena voluntad. Al día siguiente continúan su viaje llegando a La Habana, donde permanecen 20 días, para luego partir rumbo a México, donde aparentemente fueron ultimados al descender en un campo en poder de bandidos o indígenas.

**11/06/1921:** Se bautiza un avión Avro 504K de instrucción, con el nombre del Educador chileno, don “José Abelardo Núñez”.



**11/06/1928:** En el avión “México Excelsior”, el piloto aviador, capitán Emilio Carranza, inicia su vuelo sin escalas México-Washington.



**12/06/1843:** Vuelo en Popayán del argentino José María Flores, a bordo de un globo inflado con gas de petróleo, quien repitió el vuelo en Bogotá, Colombia el 27 de octubre de 1845 desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente hizo vuelos en Medellín, Barranquilla y Tunja.

**12/06/1899:** Se realiza en el Jardín de las Tullerías de París, Francia, la competencia de Globos libres, en donde participa el famoso pionero aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos-Dumont, pilotando el globo "América", califica en cuarto lugar luego de recorrer unos 325 kilómetros desde el punto de partida y permaneciendo en el aire 22 horas.



**12/06/1912:** La primera institución aérea civil del país, el **Aero Club de Chile**, conquista para su entidad las simpatías del Vicario General Castrense, don Rafael Edwards Salas, quien además de haber tenido el honor de ser el Primer Vicario Castrense del mundo en 1910, sería a partir de esta fecha, el primer *Capellán Aéreo de Chile* e integrante del Directorio de la nueva corporación.



**12/06/1932:** La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizara la proeza de cruzar la Cordillera de los Andes por avión, tras la aviadora francesa Adrienne Bolland, en abril 1921.

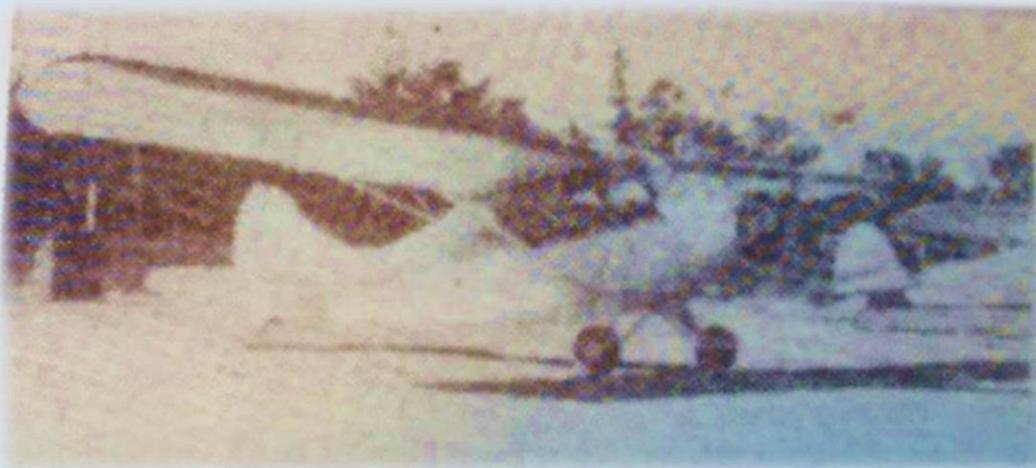
**12/06/1970:** Primer paro de controladores en Chile. 180 de los 548 funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, incluyendo casi todos los controladores de tránsito aéreo iniciaron un paro indefinido de labores. La decisión sorprendió tanto al Gobierno, como a las compañías aéreas nacionales y extranjeras, afectando a cientos de pasajeros. El conflicto se extendió hasta el 3 de julio de ese año, reintegrándose los funcionarios a sus labores el sexto día.

**14/06/1941:** Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile. Si bien la creación del Club Aéreo de Antofagasta data de esta fecha, la realidad histórica o más bien, la vida efectiva de la institución, parte hace 77 años atrás, cuando el 11 de marzo de 1944 llegara su primer avión. Un "Aeronca" de 65 H.P. adquirido con el producto de la colecta "Alas para Chile" y que fuera llevado desde Santiago a Antofagasta por la aviadora civil Dora (Mucki) Koeppen Maisan.



En ese mismo año se inició el primer y segundo curso de vuelo, contando siempre para ello, con la eficaz y valiosa cooperación de la Fuerza Aérea de Chile. Con especial cariño se recuerda el nombre de su fundador y primer presidente, el entonces Capitán de Bandada Alfonso Scheihing Ritter.

**14/06/1959:** Con un cóctel celebrado a las 11.00 horas con las autoridades de la ciudad de Valparaíso y los socios del Club Aéreo Universitario Santa María, se procedió al bautizo del avión "Champion" adquirido para la instrucción de los socios pilotos de esa entidad.



*El avión "Champion" del Club Aéreo Universitario Santa María.*

**15/06/1927:** Fallece trágicamente el distinguido capitán ecuatoriano, señor Santiago Duarte, quien formó parte del grupo de siete alumnos que fueron becados en la Scuola di Aviazione Gabardini, en Italia.

**15/06/1946:** Regresa desde Roma, el Arzobispo de Santiago, Su Eminencia Reverendísima José María Caro, convertido en el primer Cardenal chileno. Su recepción constituye una fiesta nacional. Una escuadrilla de aviones de la Fuerza Aérea vuela sobre la capital formando **una cruz en el cielo**.

**15/06/1961:** El emblemático avión “Manutara” que realizara el primer vuelo entre Chile continental y la Isla de Pascua (Rapa Nui), se estrella en el Lago Peñuelas, destruyéndose totalmente.

**16/06/1887:** Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como “El Rey del aire”. Tuvo una destacada y promisoria trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América.

Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, se le denomina Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).

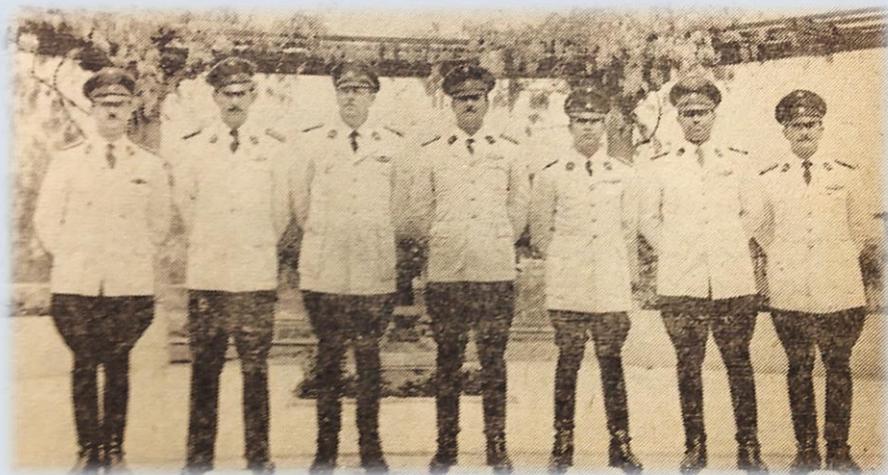


**16/06/1934:** Se crea la Banda de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.



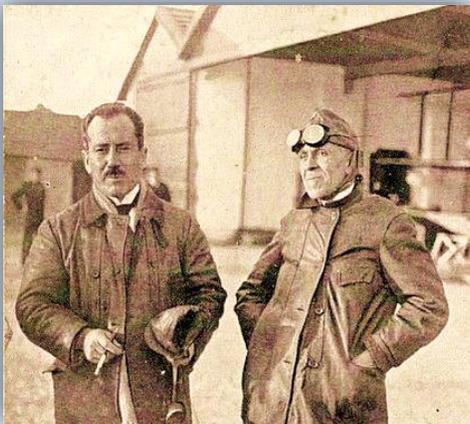
**16/06/1948:** Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de *“fomentar dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y un servicio aéreo-policia.”* Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes B. como Presidente y Mauricio von Teuber S., como Vicepresidente.



*De izquierda a derecha: Tenientes René Barrera Vásquez (Secretario), Garcerán Monje Rosas (Protesorero), Mauricio von Teuber Stevens (Vicepresidente), Capitán Guillermo Fuentes Besoain (Presidente), Tenientes: Raúl Figueroa Escobar, Julio Gallardo Donoso (Director Consejero) y Sergio Márquez Molina (Tesorero)*

**16/06/1968:** La primera lluvia artificial en Santiago de Chile, con asistencia de aviones Vampire DH-115 de la Fuerza Aérea de Chile. El Proyecto “Meta” se realizó en conjunto al Ministerio de Agricultura y la Universidad de Chile.

**16/06/1964:** Es creada la Escuela Técnica Aeronáutica. Contando con la importante cooperación de la Misión Aérea Civil Norteamericana, la Dirección de Aeronáutica pone en marcha este centro formador de especialistas en diversas áreas como meteorología, control de tráfico aéreo, etc., para satisfacer los requerimientos del país en esas áreas. Su primer Director fue el Comandante de Grupo (T) Víctor Robinovitch Castro.



**17/06/1922:** Con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil, amarizan en Rio de Janeiro, los aviadores portugueses, señores Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, luego de llevar a cabo el primer vuelo transatlántico entre Lisboa, Portugal y Brasil.

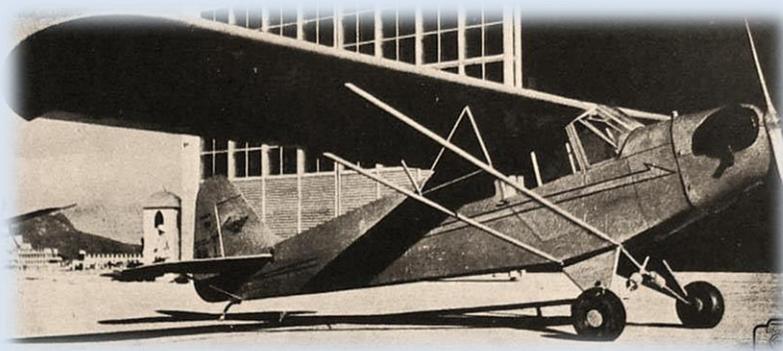
Los aviadores realizaron esta famosa primera travesía aérea del Atlántico Sur de 8.383 kilómetros, considerado uno de los mayores hitos aeronáuticos de época, utilizando instrumentos de navegación astronómica de su propia concepción.

**17/06/1985:** El transbordador Discovery de la NASA, coloca en órbita el primer satélite mexicano, bautizado “Morelos I”.

**18/06/1919:** Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado “Bolívar”, fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

**18/06/1925:** A través del Decreto N° 1849 se crea el primer servicio de vuelo con pasajeros Santiago-Valparaíso, utilizando un avión Junkers A-20 y otro F-13; el primero de dos plazas con el que se transportaría un pasajero y el segundo con 6 plazas de las cuales 4 serían usadas con pasajeros. Los aparatos operaron con pilotos militares desde un aeródromo implementado en la Avenida Antonio Varas con Irarrázaval de esta capital.

**18/06/1940:** Vuela por primera vez un prototipo de avión nacional brasilero, el HL-1 (Henrique Lage-1) construido en las oficinas de la Compañía Nacional de Navegación Aérea, en Isla de Viana ubicada en Bahía de Guanabara, Brasil.



*Avión HL-1, fabricado por la fábrica CNNA, del renombrado industrial Henrique Lage.*

**18/06/1956:** Fallece don Luis Omar Page Rivera. Precursor de la aviación chilena que realizó múltiples hazañas, entre las que podemos citar: Primer suboficial del ejército, en obtener título de piloto; Primer vuelo nocturno con público en Chile, el 27 de febrero de 1914; Primer vuelo en la ciudad chilena de Punta Arenas, Magallanes, en la noche del 23 de agosto de 1914 y el Primer vuelo con aeroplano en Bolivia, el 31 de julio de 1915.



**18/06/2009:** Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile. Tras cuatro años de funcionamiento regular, el 29 de julio de 2013, anuncia el abandono de los vuelos regulares concentrándose en realizar sólo operaciones charter dentro del país.

**19/06/2006:** La aviadora chilena, señora Margot Duhalde (Q.E.P.D) recibió del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial, y como recompensa a su contribución eficaz al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna.



**21/06/1911:** La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) define en múltiples clases y sub divisiones, las reglas para todos los records de Aviación.

**22/06/1927:** Se inician los vuelos comerciales de VARIG en la ruta Porto Alegre – Pelotas – Río Grande, Brasil.

**22/06/1946:** A partir del Decreto Ley N° 349, se crea la Fuerza Aérea Venezolana con igual rango y categoría que el Ejército y la Armada Venezolanas.

**22/06/1979:** Promulgación del Decreto con Fuerza Ley N° 2.564 sobre la Aviación Comercial en Chile que garantizaba la libre operación en el mercado nacional de empresas nacionales o extranjeras, así como una desregulación en materia tarifaria, tomando como base la desregulación del mercado aéreo estadounidense y junto con los principios acordados en la Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en tres principios fundamentales: libertad en el ingreso a los mercados, libertad de precios y la mínima intervención estatal.

**23/06/1978:** Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°23. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) Luis Z. Ruiz Navarro. Denominado originalmente Grupo de Artillería Antiaérea N°4, operó en la Base Aérea “Bahía Catalina”, Punta Arenas - Chile, desde el 1° de abril de 1957.

**23/06/1986:** Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yáñez. Desde 1970 la Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

**24/06/1916:** Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes por su parte alta. Los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y el Capitán de Ejército, Ángel María Zuloaga, despegan de Santiago, Chile en el Globo “Eduardo Newbery” elevándose hasta alcanzar los 8.100 metros de altura sobre el nivel mar. Luego de tres horas y media de travesía bajaban en el valle de Uspallata, Argentina.

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: ***“Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la***

***fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre”***.

La placa fue puesta allí por iniciativa de una Comisión Nacional de Homenaje, presidida por D. Jorge A. Mitre para distinguir, en nombre del pueblo argentino, a los héroes de la primera travesía aérea de los Andes, don Eduardo Bradley y el entonces Teniente 1º, don Ángel María Zuloaga en el lugar donde aterrizaron con un globo libre, luego de la hazaña.

**24/06/1917:** Se hace acreedor al Brevet de Piloto Aeronauta N°4 del Aeroclub de Chile, don Armando Venegas de la Guarda, fundador y primer presidente del Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, entidad fundada el 20 de agosto de 1948.

**24/06/1950:** Alrededor de las diez de la mañana de este día, fueron bautizados los dos primeros aviones del Club Aéreo de Carabineros de Chile. En lo que resultó ser una interesante ceremonia efectuada en el costado oriente del Aeropuerto de Santiago “Los Cerrillos”, tras una misa de campaña a cargo del capellán mayor del Cuerpo de Carabineros, Monseñor Guillermo Canning, se verificó el bautizo de las dos primeras aeronaves: un Cessna 170 y un Aeronca Chief.

**25/06/1953:** Se dispuso el traspaso de la Dirección de Aeronáutica a la Subsecretaría de Aviación, dejando de depender de la Fuerza Aérea de Chile, aunque esta última debía continuar suministrando el personal y los recursos económicos.

**25/06/1953:** Se dicta el Decreto Fuerza de Ley N° 343, el cual introdujo una completa reorganización institucional en materia de transportes. Se crea una nueva institucionalidad aeronáutica que especifica que el tráfico aéreo dentro del país queda reservado exclusivamente para empresas nacionales, medida que se mantendría por 27 años, hasta la promulgación de la Ley 2.564, que establece la libertad de los cielos nacionales. En segundo lugar, se da por terminado el monopolio de LAN, al no quedar establecido ninguna empresa en particular para operar rutas domésticas.

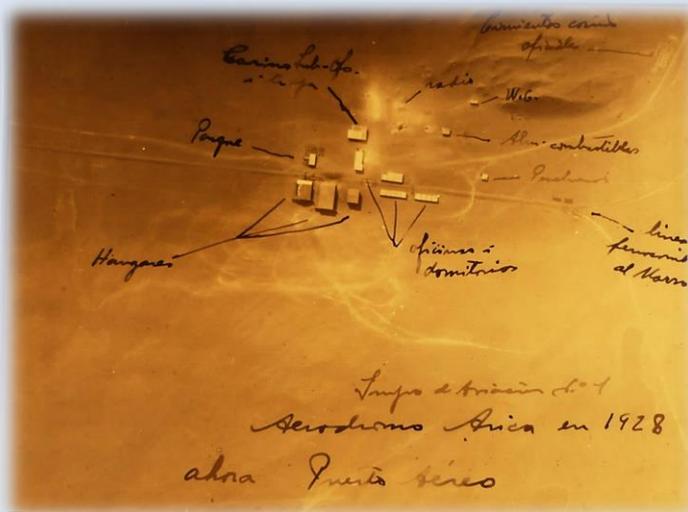
**26/06/1921:** Hace 100 años atrás, la Inspección General de Aviación, ordenó que una escuadrilla de aviones chilenos evolucionaran sobre el monumento al prócer argentino y gran amigo de Chile, General Bartolomé Mitre, inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio. En la actividad, el Intendente de Santiago, señor Alberto Mackenna Subercaseaux se refirió a Mitre: *“...hace más de cincuenta años, residía en el seno de la sociedad chilena, haciendo vida común con ella, un ilustre desterrado, que espiraba en nuestro ambiente el aire puro de la libertad”*. Más adelante puso de relieve, la sobresaliente actuación de don Bartolomé Mitre cuando las relaciones estaban a punto de romperse violentamente, entre Chile y la Argentina, y que gracias a ella, pudo evitarse una de las mayores calamidades para un país: LA GUERRA.

**26/06/1929:** Otro más de los aspectos aeronáuticos que preocupaba a Arturo Merino Benítez, era la pronta creación de una infraestructura aeroportuaria nacional. A través del Decreto Supremo N° 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica,

Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Junto a esto el DS N° 2028, reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares.

Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.



Vista aérea del Aeródromo El Buitre en Arica, 1928

**26/06/1942:** Es creado el Club Aéreo Universitario de Aviación. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke. En esta fecha, se dan cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional, y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio .

**26/06/1971:** Inicia operaciones en Chile Cubana de Aviación, primer reflejo en la aeronáutica nacional de los cambios políticos tras la llegada al poder del Gobierno socialista del Doctor Salvador Allende G.



**27/06/1889:** A poco tiempo de recibir el Batallón de Telégrafos su primer globo, arriba sin previo aviso la Reina Regente en España, doña María Cristina, a la Casa de Campo donde junto al estanque de patinar, la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos hacía prácticas y maniobras de inflación con el recientemente adquirido Globo "Yon" de origen francés.

Sin dudarle un instante, la Reina subió a la barquilla con el Teniente Coronel, señor Licer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión.

Como recuerdo de la misma, se acuñó una medalla y desde ese momento el primer globo recibió el nombre de “María Cristina”. Días después fue S.A.R. la Infanta Isabel, la que ascendió hasta una altura de 500 metros en este mismo globo, que era la longitud máxima del cable de retención.

**27/06/1914:** El aviador civil chileno, señor David Manuel Fuentes Soza, establece el record sudamericano de distancia al unir la ciudad de Concepción y la localidad de Paine (450 Kilómetros de distancia) en un vuelo sin escalas que duró 5 horas y cinco minutos.



**27/06/1959:** Creación del Club Aéreo del Cobre. Uno de sus más entusiastas fundadores, fue nuestro recordado socio, Mauricio von Teuber Stevens, quien tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, “Cadeco”.

**27/06/1977:** Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas. Su primer comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.

**28/06/1941:** Creación del Club Aéreo de Chillán. Ubicada en la Región del Biobío.

**28/06/1958:** Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**.

Esta importante entidad que hoy está a cargo del CDA (DA) Claudio Alcázar Sichel, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

En su origen, estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.



**Roberto Sánchez Celedón**

**28/06/1966:** Se crea el Club Aéreo de Nacimiento, situado en la provincia del Bío-Bío. Se ubica a 550 km al sur de Santiago y a 108 km de la capital de la región.



**29/06/1919:** Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE". El 29 de mayo de 1919 se fijó que Agustín Parlá realizaría el primer vuelo comercial con los Estados Unidos de Norteamérica, y así resultó al transportar un cargamento de jabón en polvo Sapolio en el avión "Sunshine". Un mes más tarde —el 29 de junio— fueron tomadas desde el mismo avión por el reportero gráfico del periódico *El Mundo*, señor Adolfo Regreceni, las primeras fotografías aéreas de la Habana".

**30/06/1921:** Por D.S. del Ministerio de Marina, se dan de alta en la Escuela de Aviación y se nombran nuevos alumnos del curso del Mayor Scott, al Teniente 2° de Marina, Carlos Silva y al Ingeniero 2° José Gómez, este último será dado de baja al mes siguiente y regresará a la Armada.

**30/06/1930:** Por iniciativa del comandante Merino Benítez, se crea el Gabinete de Fotogrametría Aérea de la Fuerza Aérea Nacional, cuya misión principal fue la de fotografiar y levantar una gran carta del territorio nacional.

**30/06/1943:** Siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el Comodoro del Aire don Manuel Tovarías Arroyo, se crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial N° 14, con la responsabilidad de *"regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral..."*



*Bote volador Consolidated PBY-5 "Catalina", exitosamente utilizado para la creación del Comando Costanero*

## V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### *¡Adiós, cabezas duras!* EL VUELO BRADLEY - ZULOAGA

#### La tripulación

Eduardo Bradley nació en la ciudad de La Plata el 9 de abril de 1887. Hijo del reconocido fotógrafo Thomas Bradley (1844-1933) y Mary Hayes O'Callaghan (1847-1924) fue el menor de ocho hermanos<sup>9</sup>. El nacimiento de Eduardo sorprendió a Thomas en la capital de la provincia de Buenos Aires desarrollando un monumental trabajo fotográfico sobre la construcción de esa ciudad para su amigo Juan José Carlos Jacinto Dardo Rocha y Arana (1838-1921)

Thomas y su hermano mayor Walter Scott (1834-1868)<sup>10</sup> habían recorrido como fotógrafos el Uruguay, sur de Brasil y los campos de batalla en la guerra de la Triple Alianza donde Thomas fue dado de alta como Subteniente en la 2da División de Caballería a órdenes del Coronel Emilio Conesa y retirado del servicio como Teniente coronel. Thomas se estableció en Buenos Aires y en julio de 1883 abrió su estudio sobre la calle Florida N° 26611, a escasos metros de la casa donde habían vivido los Newbery<sup>12</sup>.



*Thomas Bradley en 1890 y la publicidad de su Estudio Fotográfico. 1885<sup>13</sup>*

<sup>9</sup> Emma María, Lucía, Tomás Daniel, Leonor, Roberto W., Dolores, Washington y Eduardo. Recuperado de Internet de: <http://www.bradleyfoundation.org/genealogies/sutton/tobg03.htm#210>

<sup>10</sup> Falleció en Río Grande, Brasil el 10 de junio de 1868.

<sup>11</sup> Los Newbery vivían en calle de la Florida N.º 125 (numeración vieja), luego N° 201. Estimamos que el establecimiento fotográfico de la publicidad también se encontraba con la numeración vieja. En consecuencia, estaba sobre el sector comprendido entre las calles Sarmiento y Av. Corrientes.

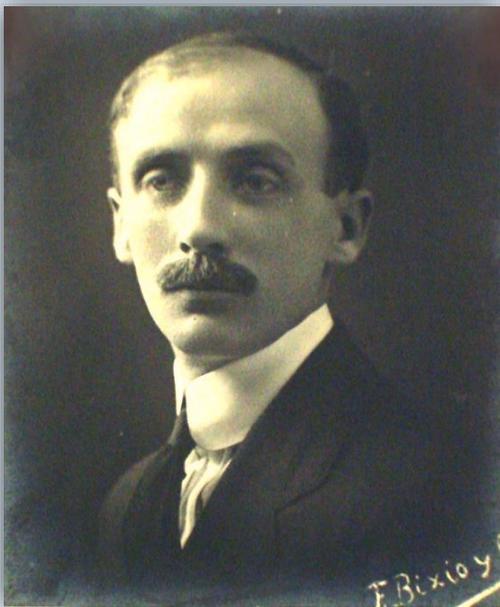
<sup>12</sup> Un elemento poco conocido fue su amistad con la familia Newbery.

<sup>13</sup> MULHALL, Michael George. MULHALL, Edward T. *Handbook of the River Plate*. Trubner & Co. Londres. 1885. Pág. 70.

Eduardo se casó con Águeda Barrera-Nicholson (1890-1942) y tuvo tres hijos: Águeda, Eduardo y Noemí Susana. Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 5 de junio de 1951, sus restos descansan en el cementerio de La Recoleta.

Ángel María Zuloaga nació en la provincia de Mendoza el 21 de mayo de 1885, hijo de Santiago Zuloaga y Primitiva Argumedo. Ingresó al Colegio Militar de la Nación el 15 de marzo de 1904 y egresó como subteniente de Artillería el 28 de diciembre de 1907<sup>14</sup> y fue destinado al Grupo Nº 1 de Artillería de Montaña con asiento en Mendoza. Luego fue destinado en la Escuela de Tiro.

El 8 de julio de 1914 fue dado de alta en el tercer curso de pilotos de la Escuela de Aviación Militar junto a Alberto González Albarracín, Antonio Parodi, Julio García Fernández y Atilio Estaban Cattáneo<sup>15</sup>. El 5 de julio de 1916 el Capitán Zuloaga obtuvo el brevet de Aviador Militar junto con el Subteniente de Reserva Bradley<sup>16</sup>. Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 29 de agosto de 1975 y sus restos como los de Bradley descansan en el Cementerio de la Recoleta.



**Eduardo Bradley**



**Ángel María Zuloaga**

Eduardo tomó contacto con la aerostación en 1909, su primer vuelo lo realizó el 10 de abril como acompañante del Ing. Alejandro R. Amoretti a bordo del *Patriota* y cuarenta después se incorporó como socio del Aero Club Argentino<sup>17</sup>. Zuloaga realizó su primer vuelo aerostático el 22 de octubre de 1910 a bordo del *Eduardo Newbery* como alumno de Bradley<sup>18</sup>, en esa ocasión desarrollaron un vuelo entre el Gasómetro de Bernal y Concordia conquistando un record de duración con 28:10 horas en el aire<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> Promoción Nº 31. Orden de Mérito 35. Alcanzó el grado de General de Brigada y pasó al escalafón de la Aeronáutica el 30 de junio de 1944.

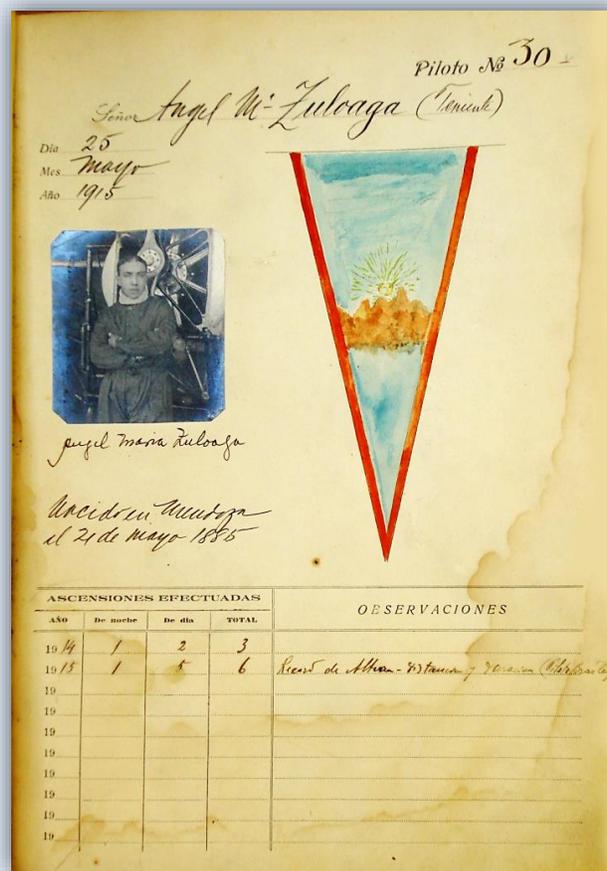
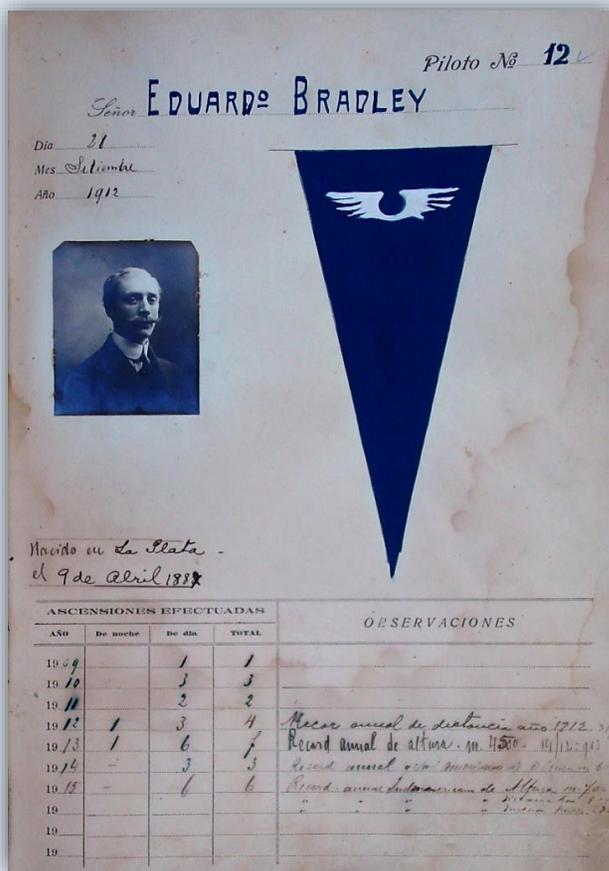
<sup>15</sup> Boletín Militar Nº 3896. 1ª Parte.

<sup>16</sup> Boletín Militar Nº 4490. 5 de julio de 1916.

<sup>17</sup> Asamblea del Aero Club Argentino del 20 de mayo de 1909. Libro Nº 1, Acta Nº 7. Folio Nº 17.

<sup>18</sup> En ese entonces Bradley era profesor de aerostación militar *ad honorem*. LIRONI, Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 278.

<sup>19</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 101.



**Certificados de Piloto Aeronauta de Bradley y Zuloaga expedidos por el Aero Club Argentino**

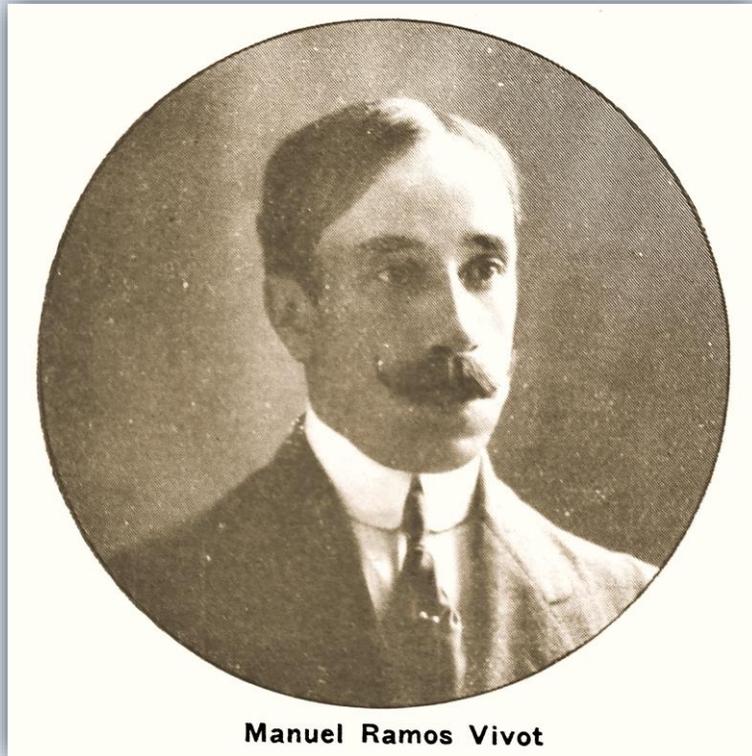
### El proyecto

La primera referencia a la idea Jorge Alejandro Newbery respecto del cruce de los Andes por aire data de 1909 en una conversación con su esposa<sup>20</sup>. La siguiente habría ocurrido dos años más tarde.

No tenemos elementos de juicio fiables para aseverar con precisión la fecha, pero sí cuando se hizo público: fue en 1911 en un artículo suscripto por Manuel Ramos Vivot publicado por el diario *La Argentina*. Poco tiempo después el Aero Club Argentino replicó en su boletín un breve artículo titulado *Proyecto atrevido. La travesía de Los Andes en globo*<sup>21</sup> en el que se expresaba lo siguiente:

<sup>20</sup> CASTELLI Roberto Carlos, BONVISSUTO Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea. Agosto de 1988. Capítulo IV. Pág. 169.

<sup>21</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año I, N<sup>o</sup> 3. 10 de agosto de 1911. Pág. 20 a 21.



**Manuel Ramos Vivot**

### **Proyecto atrevido. La travesía de Los Andes en globo**

*Cuando hace dos años oía de labios del presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery, el proyecto que tenía de efectuar un viaje de noche hasta el Brasil, usando como medio de transporte un globo libre<sup>22</sup>, no pude abstraerme a la tentación de traducir las impresiones que semejante proyecto me sugirió, y las hice públicas en las columnas de "La Argentina". Dejé traslucir en ese artículo el asombro que me produjo la intención manifestada por Newbery, y si bien no cruzó por mi mente la idea de que el distinguido piloto abandonara su proyecto, conociendo como conozco la firmeza de sus propósitos una vez que los ha hecho conocer, dudé en cambio del éxito de su empresa, y mi imaginación, fantástica de por sí, entrevió un nuevo drama, otro globo que soltaba amarras sin tenerse más noticias de su paradero, otra vida que se sacrificaba su holocausto de la navegación aérea...*

*Pasó un tiempo; y cuando casi todos los amigos que tuvieron conocimiento de las intenciones de Newbery, pensaban que éste las había abandonado, una noche, después de varios días de constante estudio de vientos y de escudriñar la atmósfera, el experto y atrevido piloto, sin dar aviso a nadie, ayudado sólo por tres amigos, el doctor Carlos*

---

<sup>22</sup> Jorge Alejandro Newbery llevó a cabo el vuelo en solitario el 27 de diciembre de 1909 a bordo del aeróstato *Huracán*. Despegó del Parque Aerostático de Belgrano a las 23 y, luego de 13 horas de vuelo aterrizó en Bagé. A raíz de este notable récord en 1910 el club de fútbol *Verde esperanza no se pierde...* fundado el 25 de mayo de 1903, hizo las gestiones ante el presidente del Aero Club Argentino para colocarle el nombre del aeróstato a la institución. Luego de un breve intercambio epistolar adoptó el nombre *Huracán* para la entidad que por entonces tenía domicilio legal en la calle Ventana Nº 859, y nombro como socio honorario al aeronauta.

*Delcasse, Gervasio Videla Dorna y el que subscribe- prepara su globo favorito "El Huracán", y a las 11 emprende el viaje en dirección al Brasil, en cuyo territorio descendió en la tarde del siguiente día, viendo así cumplido, ante la admiración pública, el propósito que desde algunos meses antes constituía su preocupación.*

*Los lectores recordarán que a fines del año pasado el ingeniero Newbery se trasladó a Chile con objeto de hacer algunos estudios meteorológicos para, según el resultado de ellos, intentar la travesía de la Cordillera de los Andes también en globo libre. La prensa de esta capital se ocupó en aquella época del resultado obtenido en las observaciones atmosféricas realizadas por Newbery, quien informó a los periodistas que lo entrevistaron respecto de la posibilidad de llevar a cabo la prueba, y su probable buen éxito, sin dejar de señalar los peligros que podrían presentarse en el caso de que el proyecto se intentara en una época del año no propicia, o lanzarse al espacio sin un exacto conocimiento de la dirección de los vientos en aquel país, como igualmente de la fuerza de ellos y de su duración aproximada, pero en resumen su impresión era de que la travesía resultaba factible, piloteado el aeróstato por él o por cualquiera de los pilotos del Aero-Club Argentino, cuya fama de serenidad y conocimientos aeronáuticos son proverbiales.*

*Como últimamente Newbery ha insinuado el pensamiento de llevar a la realización dicha travesía, supongamos ya listo su globo para soltar amarras en Santiago de Chile, y él en la barquilla dando las últimas órdenes para que la ascensión se inicie tan exactamente como la tiene estudiada.*

*Según se desprende de las informaciones que oportunamente dio a la publicidad, deberá aprovechar en Santiago un viento cuya dirección lo lleve a cruzar por entre los dos picos más elevados de la Cordillera, que son los del Aconcagua y Tupungato, de cerca de 7000 metros, siendo necesario, no obstante, alcanzar con su globo una altura de 6000 metros para salvar muchas otras prominencias que hallará a su paso por sobre los Andes. No nos detengamos en los detalles de carácter técnico, producto de sus investigaciones científico-meteorológicas que le han servido de guía para el más completo buen resultado de su empresa, que desde luego se lo deseamos de todo corazón para cuando llegue el momento de la gran prueba. Imaginémonos solamente estar al lado de la barquilla en momentos de emprender el viaje, despidiéndole; é imaginémonos igualmente lo que nos quedaríamos pensando al verlo partir. ¡Acaso en el templado corazón de Newbery las palpitations tocaran a redoble en esos instantes en que desprendiéndose de la corteza de la tierra iba a dar el gran salto ansiando, desafiando en el espacio la amenaza de esos dos colosos del mundo que se llaman Aconcagua y Tupungato!*

*Y el globo elevándose con marcada rapidez, toma suavemente la dirección deseada, quedando reducido un cuarto de hora más tarde, a un pequeño punto que se descubre difícilmente, confundido con el color de las montañas. ¡Qué sublime panorama deberá embargar el espíritu romántico del aeronauta en viaje!*

*La serie interminable de elevadísimos picos que se encadenan allá abajo, y más abajo aún, muy lejos, a 3, 4 y 5000 metros, los valles inexplorados, de vegetación lujuriosa, ofreciéndole*

*el esplendor de su colorido a través de la tenue bruma que apenas los vela. Más adelante, a la izquierda, el pico nevado del soberbio Aconcagua, con sus refracciones solares, semejando un poderoso proyector de luz que hiere la vista del piloto; y al fondo, en lontananza. San Juan y Mendoza, perdidas en las sinuosidades que ofrece su topografía, engalanadas con su ropaje verde claro, que contrasta con el cielo de color azul “foncé” que tiene el cielo de las montañas.*

*Más de pronto la atención del aeronauta, que alternativamente la fija en los aparatos que lleva en su navecilla y en contemplar el indescriptible é interminable paisaje que se desparrama a sus pies, es distraída por el rumor de un aleteo que turba el misterioso silencio que reina en aquellas imponentes soledades, mientras un desconcertante alerta le anuncia la proximidad de un cóndor, que en seguida descubre venir en rápido y recto vuelo hacia el globo.*

*La lucha entre el hombre audaz que se aventura a cruzar el país de los cóndores y de las águilas, y el ave que con espantados ojos ve tan extraño huésped invadir sus dominios es inevitable, y el choque fatalmente ha de producirse.*

*El globo, ajeno al ataque que le llevarán, sigue avanzando en perfecto equilibrio, serena y majestuosamente, entre tanto el piloto, ante la inminencia de un peligro nuevo para él, toma sus precauciones y se apresta a la defensa personal y a la de su aeróstato, no sin esa complacencia que al entrar en lucha experimenta todo hombre avezado al combate.*

*Con el revólver en una mano, dejando la otra libre para ejecutar cualquier maniobra del globo que las circunstancias pudieran obligarle, espera. El cóndor se aproxima; sus alas amplias y poderosas ya no abanicán el aire, y veloz, como impulsado por una fuerza mecánica, llega hasta muy cerca de la barquilla: el prolongado eco de un estampido se pierde en las faldas de los gigantes de la Cordillera, y el globo, sin tropiezos, sigue avanzando, siempre con la misma majestad, con la misma gallardía. El cóndor en un rápido giro le ha dejado libre el paso, y al buscarlo con la vista el piloto, ve al rey de las montañas huyendo en un maravilloso vuelo planeado que lo lleva muy lejos, al nido quizá, a un nido como lo soñara Olegario Andrade.*

*La tarde cae, pero antes que la noche cierre del todo, Newbery, soportando la glacial temperatura que ha llegado en muchos momentos hasta hacerle pensar en una muerte próxima y demasiado fría, alcanza triunfante la meta de su viaje, descendiendo en las pampas argentinas; y sentado a1 borde de la barquilla de su globo que yace sobre los tréboles y margaritas, mira al cielo que, ya salpicado de estrellas, le ofrece la magnificencia de su inmensidad para coronar de gloria su victoriosa cruzada.*

En 1912 Newbery, consecuente con su profesión de ingeniero, comenzó los estudios de factibilidad para concretar el proyecto; restaba seleccionar el medio aéreo: aeróstato o avión<sup>23</sup>. No podemos dejar de considerar las noticias de Europa donde hasta ese año los pilotos más avezados habían alcanzado

---

<sup>23</sup> En esas instancias y gracias a los fondos recaudados por el Círculo de Armas de la Nación, inició los trámites relacionados con la adquisición de un monoplano Morane Saulnier modelo G preparado en origen para vuelos de altura.

una cota muy cercana a los 6000 m en sus vuelos y el Aconcagua, pico más alto del macizo andino tenía 6.962 m.

Conociendo la personalidad de Newbery, este era un reto para conquistar y superar, qué mejor que hacerlo con el cruce de los Andes. Sin embargo, en 1912 a sus funciones laborales particulares se sumaron nada menos que su actividad como Presidente del Aero Club en las gestiones de creación de la Escuela de Aviación Militar junto al Barón Antonio Oscar de Marchi Croharé (1874-1934) concretada en agosto; y luego, su desempeño como instructor en el instituto. Este conjunto de compromisos sin duda, retrasaron la iniciativa.

En febrero de 1913 el Morane Saulnier G estaba disponible en fábrica y el Aero Club Argentino contaba con un parque aerostático de seis unidades para seleccionar<sup>24</sup>, de los cuales sin dudas el *Eduardo Newbery* se avizoraba como el más apropiado.

El 22 de septiembre de 1910 Newbery cruzó a Santiago de Chile con el propósito de realizar los estudios meteorológicos y topográficos necesarios para concretar el cruce aerostático hacia Argentina<sup>25</sup>. A su regreso resolvió desechar la iniciativa y reorientar el proyecto con *un más pesado que el aire* debido a sus apreciaciones sobre el riesgo que involucraba tal cometido resolvió centrarse en el cruce por avión.



**De izquierda a derecha: Manuel Ramos Vivot, Alberto Roque Mascías, Jorge Alejandro Newbery e Ítalo Eduardo Perotti. Diciembre de 1912<sup>26</sup>**

<sup>24</sup> *Eduardo Newbery* (envoltura de seda con 2200 m<sup>3</sup> de capacidad), *Centenario* (envoltura de seda con 1600 m<sup>3</sup> de capacidad), *Buenos Aires* (envoltura de seda con 1200 m<sup>3</sup> de capacidad), *Pampero II* (envoltura de tela cauchutada con 1200 m<sup>3</sup> de capacidad), *Argentina* (envoltura de seda con 900 m<sup>3</sup> de capacidad), *Huracán* (envoltura de seda con 800m<sup>3</sup> de capacidad), y *Los Andes* envoltura de tela cauchutada con 600 m<sup>3</sup> de capacidad).

<sup>25</sup> MONTES-BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire. Eduardo Bradley. Historia con globos*. Xlibris Corporation. United States of América. Pág. 133 a 135.

<sup>26</sup> Foto Archivo General de la Nación.

## La muerte de Newbery y los intentos de cruce

El fallecimiento de Newbery en marzo de 1914 canceló esa iniciativa personal pero no ocurrió lo mismo con otros pilotos cercanos al ingeniero que seguían de cerca el proyecto cruce en esa zona. Le cupo la iniciativa fue su amigo el Ing. Alberto Roque Mascías con el Morane Saulnier G, pero quedó trunco el 22 de marzo de 1914 cuando, afectado por una fuerte turbulencia, debió realizar un aterrizaje de emergencia en un potrero de Uspallata y capotó.

El siguiente intento fue proyectado en sentido inverso por Bradley que retomó la iniciativa de Newbery para llevar a cabo el cruce aerostático. Convocó a Crespo Vivot con quién el 8 de marzo de 1914 había logrado un record de altura al alcanzar los 6050 m en 5:35 horas de vuelo a bordo del Centenario<sup>27</sup> y al declinar este la invitación convocó a su alumno el Teniente 1º Zuloaga.

## La aeronave

De acuerdo con las apreciaciones y características técnicas del material disponible en el Aero Club Argentino se eligió el *Eduardo Newbery*. La aeronave había sido construida en París por *Ateliers de Constructions Aéronautiques Maurice Mallet* y se compró por 3.460,30 francos. Fue transportado bordo del vapor *Plata* y llegó al puerto de Buenos Aires el 10 de diciembre de 1909 (exento de impuestos)<sup>28</sup> y tres días más tarde se encontraba disponible en el Parque Aerostático del Aero Club Argentino en Belgrano.

HORS CONCOURS ET MEMBRE DU JURY  
Exposition de Milan 1906

**Maurice MALLET**  
INGÉNIEUR-AÉRONAUTE, I. Q. ✕  
10, Route du Havre, PUTEAUX (Seine)

Près LA DÉPENSE DE COURSE  
Téléphone : 136-puteaux

CONSTRUCTEUR  
**des ballons vainqueurs**  
DE LA PREMIÈRE

**COUPE GORDON-BENNETT**  
CONSTRUCTEUR  
du Ballon dirigeable de LA VAULX

AÉROSTATION - AVIATION  
Construction de ballons de toutes formes et d'aéroplanes de tous systèmes  
Ch. LEVÉE et A. TRIÇA, agents exclusifs pour les États-Unis et le Canada

AÉROSTATION - AVIATION  
BALLONS DIRIGEABLES  
TÉLÉPHONE 136 PUTEAUX  
Maison Télégraphique  
TELLAM-PUTEAUX  
MILAN  
MEMBRE DU JURY  
HORS CONCOURS  
POSTION FRANCO-BRITANNIQUE  
MEMBRE DU JURY  
HORS CONCOURS

*Maurice Mallet*  
Aéronaute-Constructeur  
10, Route du Havre, Puteaux (Seine)  
PRÈS PARIS

puteaux, le 18 Janvier 1910 19

Monsieur NEWBERY,  
Président de l'Aéro-Club Argentino,  
San-Martín, 561, BUENOS-AIRES.

Monsieur,  
Je suis très ennuyé du malentendu qui s'est produit au sujet de l'expédition du ballon d'occasion 2.000 que vous avez bien voulu m'acheter.  
Au moment où j'ai reçu la réponse des commandes, je me suis empressé d'en faire l'envoi. Entre temps, une banque Autrichienne de la rue du quatre-Septembre me téléphona qu'elle avait à ma disposition 2.000 francs, mais sans m'en indiquer la provenance, et d'autre part, le téléphone fonctionnant mal, je n'avais même pas compris l'adresse exacte de cette banque. Ce n'est que quinze jours après qu'elle a fait verser cette somme, ne me voyant pas venir, à la Société générale de Puteaux, qui me l'a fait remettre sans m'en expliquer la provenance.

Izquierda: Publicidad de Maurice Mallet (1861-1926) en la revista *L'Aérophile*. Derecha: Nota de la casa Mallet fechada el 18 de enero de 1910 relacionada con la entrega del globo<sup>29</sup>

<sup>27</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N° 2*, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 57.

<sup>28</sup> Sesión del Aero Club Argentino del 11 de diciembre de 1909. Acta N° 20. Folio 55.

<sup>29</sup> Biblioteca del Aero Club Argentino.

El nombre de la aeronave había sido escogido en la Sesión del Aero Club Argentino del 22 de octubre de 1909<sup>30</sup> en memoria del odontólogo Eduardo Federico Newbery desaparecido con el *Pampero*. Tuvo una extensa actividad, realizó su primer vuelo en el país el 13 de febrero de 1910<sup>31</sup> y se mantuvo en servicio hasta el 24 de junio de 1916, totalizando 46 operaciones.



**AEROSTACION**

**PRIMERA ASCENSION DEL EDUARDO NEWBERY**

Aprovechando la apacible mañana de ayer y la persistencia del viento Norte, el ingeniero Jorge Newbery resolvió efectuar la primera ascension en el nuevo globo del Aero Club Argentino, bautizado con el nombre del infortunado aeronauta Eduardo Newbery.

El volumen del nuevo globo, que permite almacenar una cantidad suficiente de gas para darle una fuerza ascensional capaz de elevar a varias personas, dió ocasion al ingeniero Newbery para iniciar con las ascensiones del nuevo aerostato a varios novicios que esperaban con impaciencia la ocasion de experimentar las sensaciones de un viaje aéreo.

En el campo aerostático que el Aero Club posee en Belgrano, fué inflado el globo; presenciaban los preparativos pocas personas, y terminados éstos tomaron ubicacion en la barquilla los señores Tomás Llambí, Mariano de la Riestra y Florencio Parravicini, piloteando el ingeniero Jorge Newbery.

A las 9 a m. el piloto dió orden de largar las amarras y el globo se elevó de un pluce hasta 800 metros de altura, donde, impulsado por el viento Norte, fué alejándose hacia el Sur, perdiéndose poco después de vista.

Según noticias recibidas, parece que el globo llegó hasta cerca de La Plata, donde encontró una corriente de aire que soplando en direccion Nordeste, lo llevó hacia el interior, descendiendo entre 12,30 y 1 p. m., en Coronel Brandsen, con toda felicidad.

*Izquierda: El Eduardo Newbery en el Parque Aerostático en su primera operación donde no voló por problemas de viento. 30 de enero de 1910.<sup>32</sup>*

*Derecha: Noticia del primer vuelo realizado el 13 de febrero, desde dichas instalaciones.<sup>33</sup>*

## Preparativos

La fecha considerada como más oportuna para el vuelo se realizaría en el marco de la Primera Conferencia Panamericana de Aeronáutica auspiciada por iniciativa del Aero Club de Chile y desarrollada entre el 9 y 17 de marzo de 1916, en la Casa Central de la Universidad de Chile en Santiago.

En 1915, durante el marco previo Bradley y Zuloaga realizaron una serie de ascensiones destinadas a entrenarse y establecer parámetros que le dieran una base de conocimientos acorde con el cometido.

<sup>30</sup> Sesión del Aero Club Argentino del 22 de octubre de 1909. Acta N° 16. Folio N° 44.

<sup>31</sup> De Belgrano a Ferrari al mando de Jorge Alejandro Newbery con Mariano de la Riestra, Florencio Bartolomé Parravicini y Ricardo Jost Llambí en 5:20 horas de vuelo.

<sup>32</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>33</sup> Diario *La Prensa*. 14 de febrero de 1910.

Dos de los vuelos más significativos fueron el récord de altura alcanzado entre el Gasómetro de Bernal y la localidad uruguaya de Piedras de Afilar (13 de abril), donde además se utilizó el sistema de paracaídas ecuatorial para el descenso. El segundo fue el vuelo entre el gasómetro de Bernal y Concordia en el cual lograron un record de permanencia en el aire con 28:10 horas (22 de octubre). El tercero fue la marca de distancia lograda en el vuelo desde el Parque Aerostático de Belgrano a São Leopoldo (29 de octubre).

### Actividad aerostática de los tripulantes desde 1915 hasta el vuelo Santiago de Chile-Uspallata

Fecha	Globo	Tripulación	Salida	Descenso	Observaciones
13ABR15	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	Gasómetro de Bernal	Piedras de Afilar <sup>34</sup>	3:02 hs. Uruguay (récord de 6920 m) Descenso asistido con uso de paracaídas ecuatorial. Voló con el canasto del <i>Huracán</i> <sup>35</sup>
01MAY15	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley	Sociedad Sportiva	Bosques	1:30 hs. Altitud 6920 m
24MAY15	<i>Pampero II</i>	Ángel María Zuloaga	Parque Aerostático	Isla Pajarito	6:30 hs. Vuelo de graduación como aeronauta
20SEP15	<i>Pampero II</i>	Eduardo Bradley Enrique Adrián Roger Alferez Francisco Renta Alferez Arturo Saiz	Sociedad Sportiva	Estación Carlos Beguerie <sup>36</sup>	4:20 hs a 5:00 hs. Salida 15:00. Llegada 20:00 <sup>37</sup> (160 km). Festejos de la colectividad italiana en la sportiva (Estadio de Palermo).
22OCT15	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	Bernal	Concordia	28:10 hs. Récord de duración.
29OCT15	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga)	Parque Aerostático	Bagé (Sao Leopoldo)	11:05 hs. Brasil. Récord
19MAR16	<i>Eduardo Newbery</i>	Ángel María Zuloaga Carlos Dose Obligado Armando Venegas	Club Hípico de Santiago	Cajón del Maipo	Llegaron a los 5000 m <sup>38</sup> .
16ABR16	<i>Eduardo Newbery</i>	Ángel María Zuloaga	San Borja (Chile)	Maipo	2:00 hs
26MAY16	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	San Borja (Chile)	Santiago	2:20
01JUN16	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	San Borja (Chile)	Pan de Azúcar	3:00 hs
16JUN16	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	San Borja (Chile)	La Florida	5:00 hs

<sup>34</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 88.

<sup>35</sup> MONTES-BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire. Eduardo Bradley. Historia con globos*. Xlibris Corporation. United States of América. Pág. 188.

<sup>36</sup> Distante 160 km de la Capital.

<sup>37</sup> Boletín del ACA Año V Nº 36 y 37 10NOV15.

<sup>38</sup> Diario *El Mercurio*. 24 de marzo de 1916. TRAUB GRAINBORG. 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](https://www.dti.usach.cl/sites/dti/files/documentos/resena_historica_aeroestatos_en_chile_hors-serie_noviembre_20171.pdf)

17JUN16	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	San Borja (Chile)	Putendo	1:30 hs
24JUN16	<i>Eduardo Newbery</i>	Eduardo Bradley Ángel María Zuloaga	Santiago de Chile	Uspallata	3:30 hs. Travesía de los Andes <sup>39</sup> .

La recolección de información necesaria para poder establecer pautas de previsibilidad razonables para un vuelo libre estuvo en manos de varios científicos colaboradores entre los que podemos citar:

**Instituto Meteorológico de Chile:** Gualterio Knoche.

**Instituto Meteorológico Argentino:** Jorge Wiggins y Henry Helm Clayton.

**Instituto Geográfico Militar:** Dr. Guillermo Schulz.

**Aviación Militar:** Dr. Agesilao Milano.

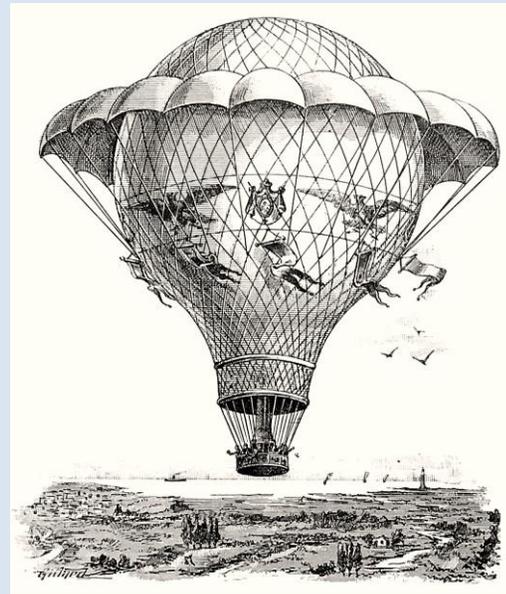
### **Vuelo desde el Gasómetro de Bernal a Piedras de Afilar con récord de altura<sup>40</sup>**



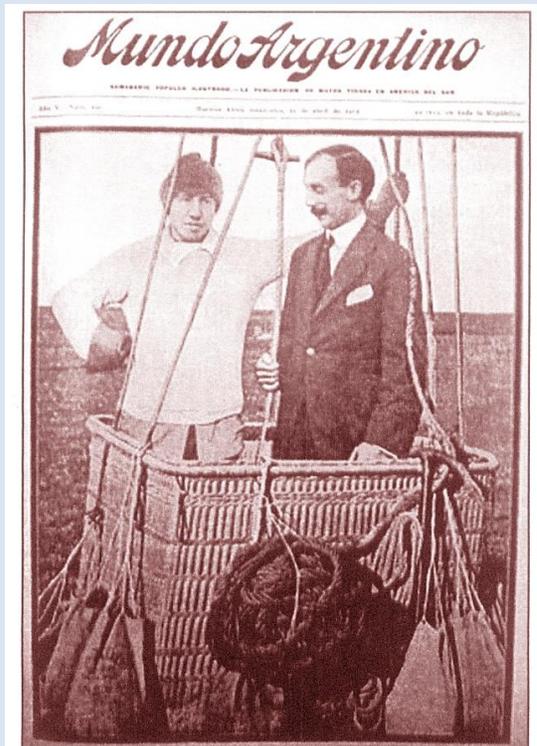
***El Eduardo Newbery antes de despegar desde el Gasómetro de Bernal, en la fotografía se puede apreciar la envoltura con sistema de paracaídas ecuatorial. 13 de abril de 1915***

<sup>39</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 153.

<sup>40</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 88.



**Sistema de paracaídas ecuatorial, a la derecha se observa el aeróstato L'Aigle de Eugène Godard<sup>41</sup>**



Eduardo Bradley y Angel María Zuloaga en la barquilla del "Eduardo Newbery" el 13 de abril de 1915, poco antes de iniciar el vuelo con el que alcanzarían el récord sudamericano de altura, con 6.920 metros. La gondola utilizada pertenecía al "Huracán". Este sería, por otro lado, el último vuelo reglamentario del teniente Zuloaga para alcanzar su *brevet* de aeronauta, obtenido el 25 de mayo siguiente. (HBN)



EL MOMENTO DE LA PARTIDA DE DON E. BRADLEY Y EL TTE. ZULOAGA PARA EL RECORD AMERICANO DE ALTURA EN GLOBO: 7.000 METROS

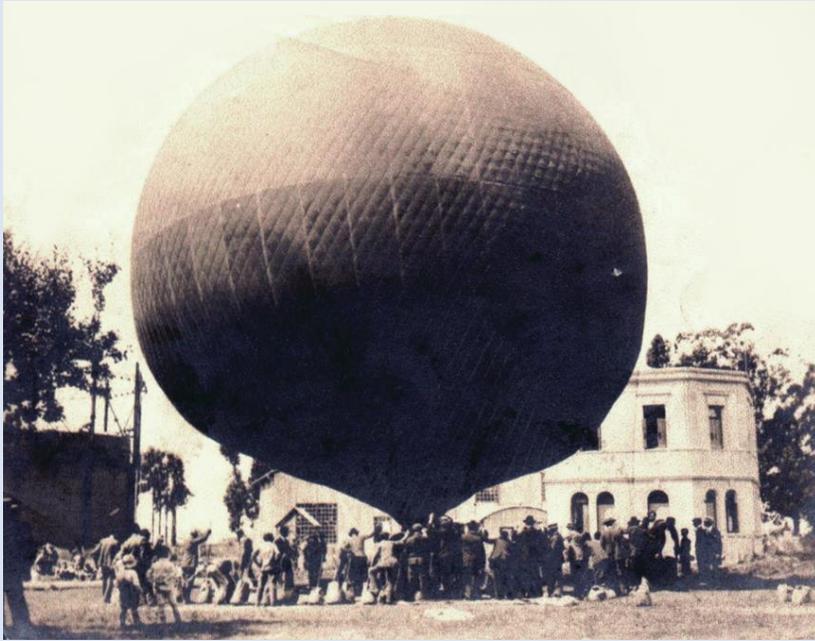
**Izquierda: Barquilla del globo Huracán empleada por el Ing. Bradley y el Teniente 1º Zuloaga durante el récord de altura (6.920 m)<sup>42</sup>. Derecha: Bradley y Zuloaga para el récord de altura<sup>43</sup>. 13 de abril de 1915**

<sup>41</sup> BESANÇON, Georges. Globos y Aeroplanos. Versión castellana de Miguel Zerolo. Casa Editorial Garnier Hermanos. París.

LECORNU J. (1903) *La Navigation Aérienne. Histoire documentaire et anecdotique*. Librairie Nony y Cía. París.

<sup>42</sup> Revista *Mundo Argentino*. Año V, Nº 224. 21 de abril de 1915.

<sup>43</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 31. Abril de 1915.



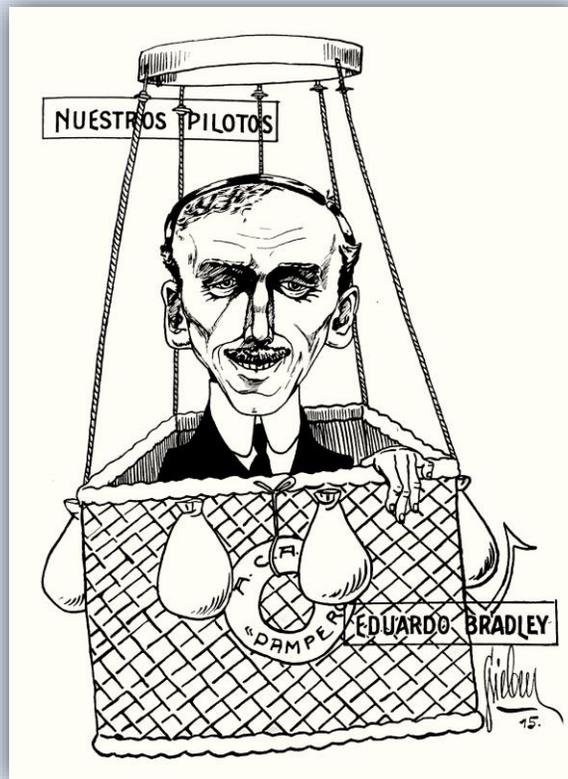
**Izquierda: Inflado del Eduardo Newbery en el Gasómetro de Bernal. 13 de abril de 1915.**

**Derecha: Eduardo Bradley con el Teniente 1º Ángel María Zuloaga<sup>44</sup>.**

### El "Eduardo Newbery"



Los aviadores teniente Angel M. Zuloaga y señor Eduardo Bradley, en el momento de partir en el estérico «Eduardo Newbery», con el que han alcanzado el record de distancia en un recorrido de 900 kilómetros, descendiendo en Porto Alegre (Brasil).



**Caricatura de Bradley publicada en el Boletín del Aero Club Argentino<sup>45</sup>**

<sup>44</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 892. 6 de abril de 1915.

<sup>45</sup> Boletín del Aero Club Argentino Año V, Nº 38 10 de diciembre de 1915. Pág. 13.

## Vuelo del *Eduardo Newbery* desde el Parque Aerostático de Belgrano a São Leopoldo<sup>46</sup>



### Viaje a Santiago de Chile

El 19 de noviembre de 1915 se trató la designación de representantes para concurrir a la Conferencia Panamericana organizada por el Aero Club de Chile<sup>47</sup>. El 3 de marzo se llevó a cabo una nueva asamblea donde se trató el apoyo económico necesario para solventar las tareas para concretar el cruce de los Andes a cargo de Bradley y Zuloaga. En ese entonces las condiciones económicas revestían un enorme desafío para la institución, sin embargo, la moción de apoyo del Sr. Severo Vaccaro favoreció el desembolso de \$ 1000 m/n dejando constancia de que el Aero Club Argentino no patrocinaba formalmente el proyecto<sup>48</sup>. Aún así, se les facilitó dos globos (*Eduardo Newbery* y Teniente *Origone*) solicitados por la tripulación para transportar a Santiago con el material y personal necesario<sup>49</sup>.

Entre el 9 y 17 de marzo de 1916 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

<sup>46</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, N° 38. 10 de diciembre de 1915.

<sup>47</sup> Asamblea del 19 de noviembre de 1915. Acta N° 111. Folio 70.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Asamblea del 3 de marzo de 1916. Acta N° 118. Folio 92.

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)<sup>50</sup>, 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 Ernani Mazzoleni con el referido aeróstato y el *Teniente Origone* con la finalidad cederlo 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.



***Santos Dumont con Bradley y Zuloaga en Chile. 1916<sup>51</sup>***

<sup>50</sup> Boletín Militar N.º 4382, 1ª Parte. 26 de febrero de 1916.

<sup>51</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año VI. N.º 41. 10 de junio de 1916.



De izquierda a derecha: Zuloaga (1), Ing. Domingo Amunátegui (2), Bradley (3) y Dose Obligado (4) en la planta de gas de San Borja. Marzo de 1916<sup>52</sup>

La idea inicial era llevar a cabo el cruce en este marco, pero las demoras en los trabajos preliminares al cruce postergaron el vuelo. La delegación argentina regresó mientras que los tripulantes del Eduardo Newbery continuaron con su labor con una serie de vicisitudes que fueron aumentando preocupantemente en la medida que transcurrían los días.

La producción de gas necesario fue seguramente el tema técnicamente más complejo. Las experiencias históricas y las recomendaciones técnicas de especialistas como Santos Dumont y Knoche indicaban que el gas de hidrógeno era sin dudas el más adecuado para la operación. Pero la austeridad económica y los problemas burocráticos para importarlo hacían necesario resolver el problema mediante la producción con uso de ácido sulfúrico como catalizador. La solución alternativa la proporcionó el químico mendocino Rafael Anzorena que propuso multiplicar las baterías de generadores de gas para realizar el inflado más rápidamente<sup>53</sup>.

Esta situación generó nuevos pedidos de dinero por parte de Bradley que fueron tratados con el 27 de marzo, la escasez de fondos generó cierto malestar en los asistentes a la reunión que fueron

<sup>52</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>53</sup> MONTES-BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire. Eduardo Bradley. Historia con globos*. Xlibris Corporation. United States of América. Pág. 161 a 164.

parcialmente zanjados con la moción del Teniente Coronel Mosconi de facilitarle la suma solicitada en carácter de adelanto en préstamo reembolsable una vez regresado al país<sup>54</sup>, resolución que fue comunicada por telegrama a Bradley.



### El récord Nacional de Altura.



Los récordmen de altura en globo: Capitán Zuloaga, Armando Venegas y Dose Obligado.

Como preliminar de la tentativa de cruzar la cordillera de los Andes en globo, proyecto que realizarán en pocos días más los aeronautas argentinos, señores Eduardo Bradley y capitán Angel M. Zuloaga, el domingo se llevó a cabo una ascensión de estudio en el esférico «Eduardo Newbery», de 2,300 metros cúbicos de capacidad. El globo fué tripulado por los señores capitán Zuloaga, como piloto; Armando Venegas y Carlos Dose Obligado, como observadores.

La ascensión fué interesantísima, tanto por haberse establecido el récord nacional de altura en globo con 5,000 metros, como por las observaciones científicas que se hicieron para comprobar las teorías establecidas para la prueba que se proyecta, siendo todas favorables a los aeronautas.

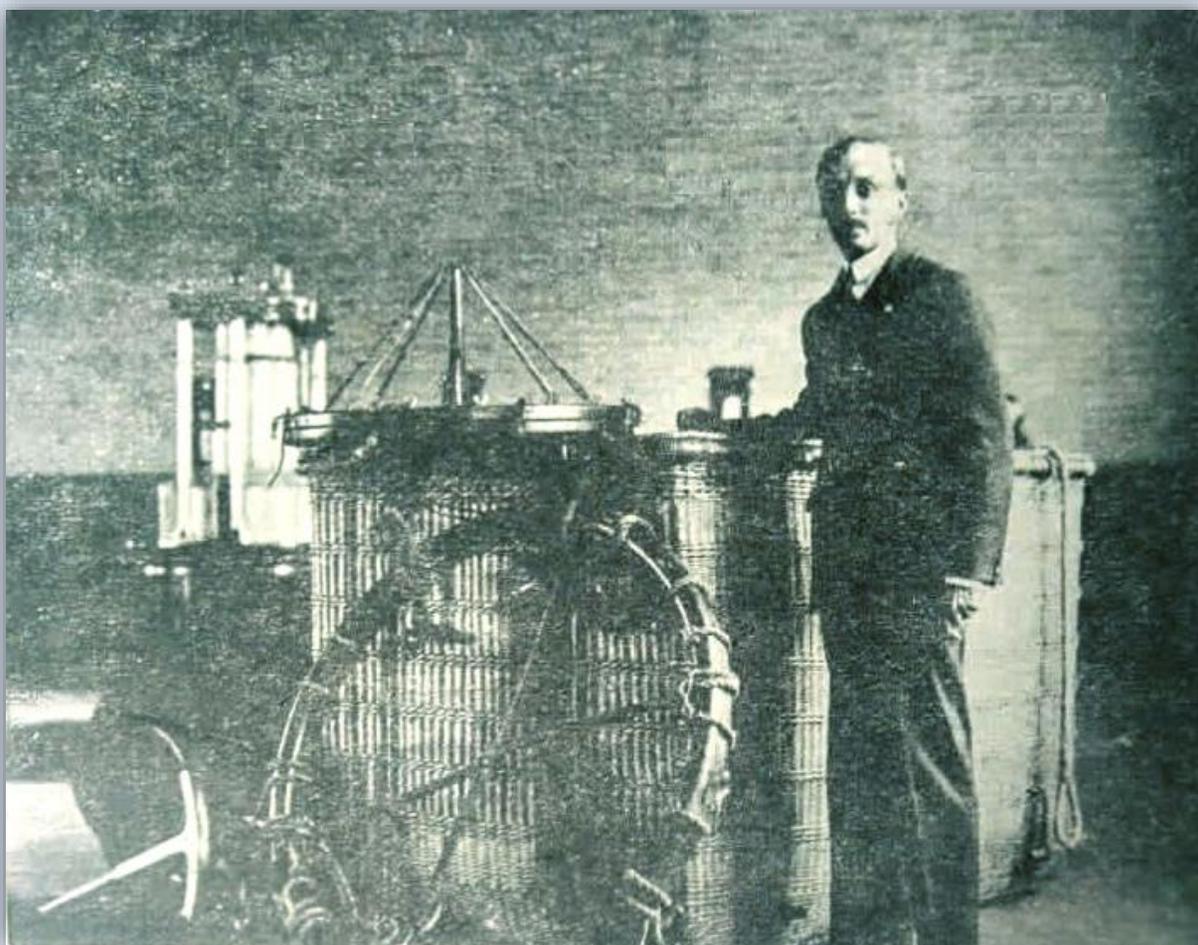
La ascensión duró en total 2 horas 20 minutos, partiendo desde el parque aerostático de la usina de Gas y descendiendo en los primeros contrafuertes del Cajón del Maipo. Publicamos una instantánea tomada a los tripulantes del «Newbery» antes de su partida.

**Eduardo Newbery en Santiago de Chile con Bradley, el Teniente 1º Zuloaga y Carlos Dose Obligado. Abril de 1916<sup>55</sup>. Derecha artículo publicado por el Semanario Sucesos el 4 de mayo de 1916<sup>56</sup>**

<sup>54</sup> Asamblea del Aero Club Argentino del 27 de marzo de 1916. Acta 119. Folio 98.

<sup>55</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>56</sup> Archivo Norberto Pablo Traub Gainsborg.



*Bradley con la barquilla del Eduardo Newbery<sup>57</sup>*

El 6 de abril<sup>58</sup> se trató en asamblea nuevos requerimientos de la tripulación en Santiago. Solicitaron globos sonda que fueron gestionados en la oficina meteorológica que además colocó a disposición como colaboradores a los señores Jorge Wiggins y Henry Helm Clayton. Y además pidieron la remisión de \$ 600 m/n de los cuales, y de acuerdo con la propuesta de Mosconi, solo fueron remitidos \$ 300 en concepto de préstamo por última vez.

Pero la cuestión no terminaba ahí, las demoras, los permisos de los tripulantes prácticamente expirados<sup>59</sup>, los costos y el retraso de la operación provocaron un creciente malestar en parte de la comisión directiva del Aero Club que fue tratado en asamblea en varias oportunidades, proponiéndose incluso cancelar la operación y regresar inmediatamente a la Argentina. Este conjunto de alternativas determinó que Bradley fijara la fecha del vuelo para las primeras horas del 26 de mayo, pero no pudo realizarse.

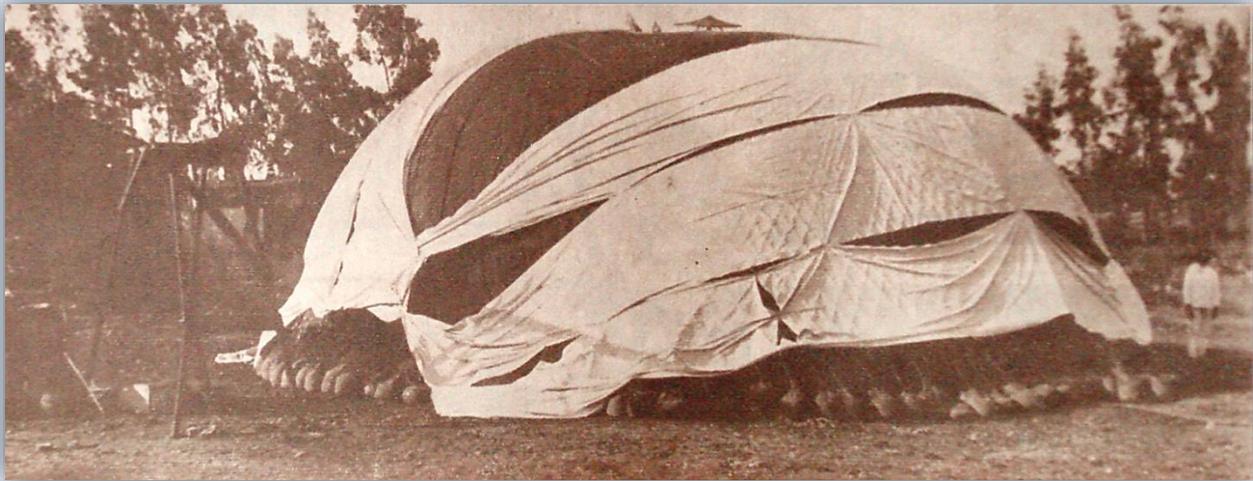
---

<sup>57</sup> Archivo Norberto Pablo Traub Gainsborg.

<sup>58</sup> Asamblea del Aero Club Argentino del 6 de abril de 1916. Acta N° 120. Folio 100 a 101.

<sup>59</sup> Bradley tenía acordada una licencia especial en la Oficina de Encomiendas Internacionales de la Administración General de Aduanas y Zuloaga se encontraba en una situación similar que expiraría definitivamente el 19 de junio.

En enojo por la excesiva demora del personal en Santiago para realizar el cruce iba en franco aumento. En la asamblea del 19 de junio se resolvió enviar un telegrama a Bradley y a Mazzoleni para que este último regrese inmediatamente al país con el *Eduardo Newbery*, dos canastos y el material llevado para el proyecto<sup>60</sup>. Mientras Bradley ignoró el mensaje el encargado respondió que no se le entregaba el material para regresar a Buenos Aires; motivo por el cual el 23 Bradley fue exonerado como socio de la institución y se le reiteró la orden de entregar el material bajo intimación de iniciarle acciones judiciales. Este punto extremadamente álgido de la situación seguramente precipitó la salida del vuelo el 24.



*Eduardo Newbery en proceso de inflado. Santiago de Chile 23 de junio de 1916*<sup>61</sup>

### **Desarrollo del Vuelo**

Las operaciones de inflado fueron monitoreadas por el administrador del gasómetro Alberto Spiken y a las 8:30 todo estaba dispuesto en el gasómetro de San Borja para iniciar el ascenso. El ascenso comenzó lentamente mientras alguno de los espectadores le gritaban... *¡Adiós, cabezas duras!*



*Bradley y Zuloaga probando el sistema de oxígeno*

<sup>60</sup> Acta Nº 124. Folio 115.

<sup>61</sup> Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.



*Planta de gas de San Borja. Barriles de ácido sulfúrico para la producción de hidrógeno. 1916<sup>62</sup>*



*Manipulación de los barriles de ácido sulfúrico para la producción de gas en la planta de gas de San Borja. 1916<sup>63</sup>*

<sup>62</sup> Archivo documental de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Gentileza Juan Eduardo Amores Oliver.

<sup>63</sup> Ibid.



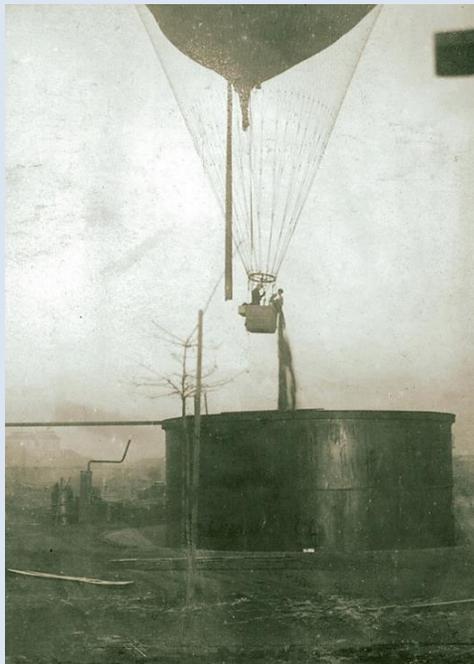
*Eduardo Bradley y Ángel María Zuloaga delante del aeróstato Eduardo Newbery en Santiago de Chile, previo al vuelo a Uspallata. 24 de junio de 1916<sup>64</sup>*

---

<sup>64</sup> Foto Archivo General de la Nación.



*Fábrica de gas de San Borja donde se pueden apreciar los dos tanques cercanos al lugar desde donde despegó el aeróstato. 1910<sup>65</sup>*

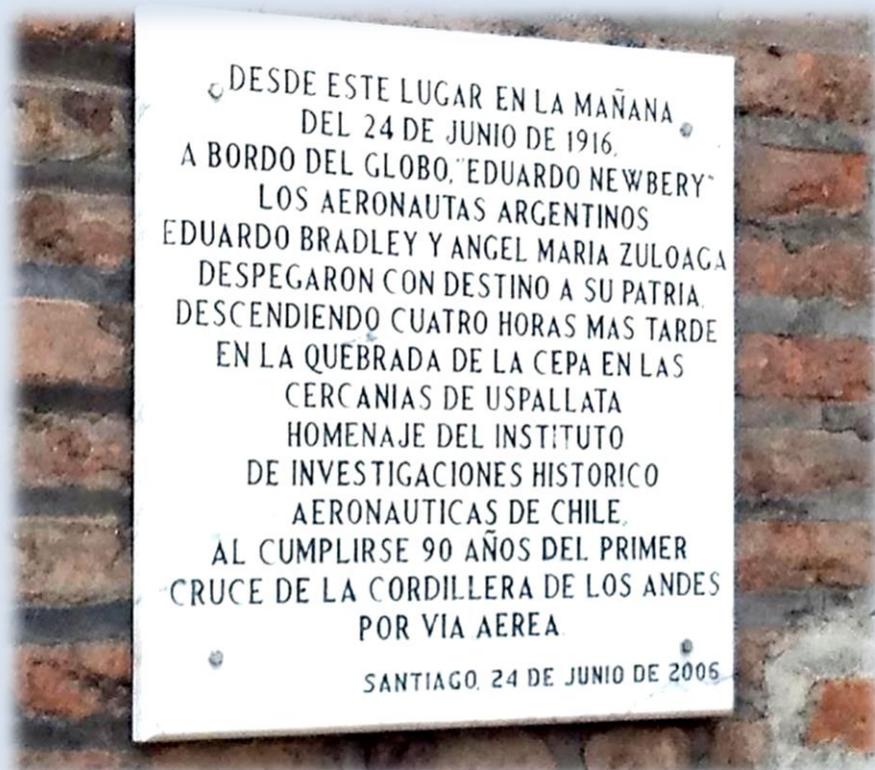


*Partida de Santiago de Chile 24 de junio de 1916<sup>66</sup>*

<sup>65</sup> Recuperado de internet de: <http://lugaresdeciencia.cl/wp-content/uploads/2013/06/FC-096-296x160.jpg>

<sup>66</sup> Fotos Archivo General de la Nación.

**Placa recordatoria colocado en el acceso al gasómetro de San Borja.  
24 de junio de 2006<sup>67</sup>**

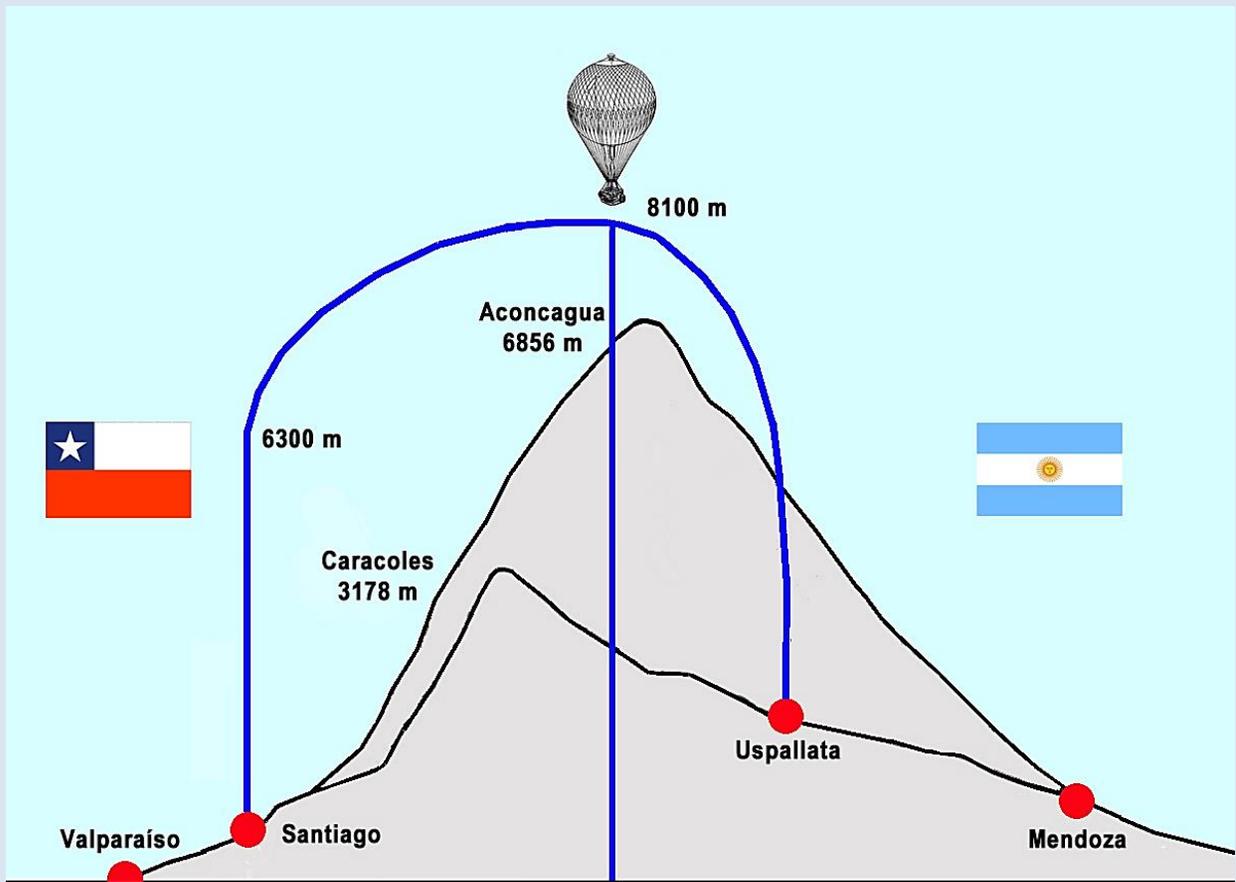


### Itinerario del vuelo<sup>68</sup>

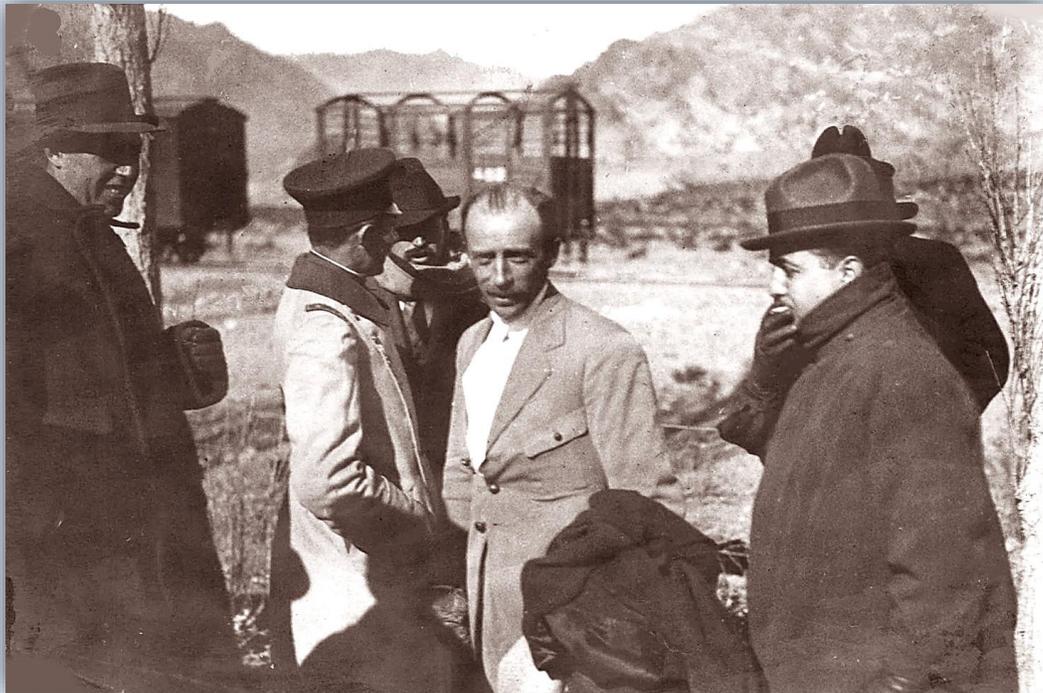
Horario (Chile)	Lugar	Altura (m)	Comentarios
08:30	Gasómetro de San Borja	4000	Rumbo sudeste en dirección al Cajón del Maipo
08:45		6000	
09:25		6500	Dirección Este-Noreste
	Cerro <i>El plomo</i> (5430 m)	7000	Ingresaron en una corriente de chorro Comenzaron con el uso de oxígeno
11:00	Cerro <i>Juncal</i> (6060 m)		
		8100	-32° C. Ruta paralela a la línea férrea
	Norte del Cerro Jaula	5100	
	Valle de Uspallata	4000	
12:00	Monte <i>Minero</i>		El aterrizaje se produjo en el borde de una importante quebrada. Fueron asistidos en mula por el Ing. Sorkin del Ministerio de Obras Públicas

<sup>67</sup> Archivo Norberto Pablo Traub Gainsborg.

<sup>68</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo I. Pág. 110.  
MONTES-BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire. Eduardo Bradley. Historia con globos*. Xlibris Corporation. United States of América. Pág. 195 a 204.



*Foto publicada por una revista de la época luego de la llegada a Uspallata. 24 de junio de 1916*



Bradley con el Dr. Carlos Gallegos Moreno en la estación de Uspallata. 25 de junio de 1916<sup>69</sup>

N.º Correlativo

**Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico - Despacho Telegráfico**

Tamaño 16 x 23 cm. - 1904. H. A. C. 11  
591  
5000-1-19

Categoría <i>37D</i>	N.º <i>3945/NP 2.6</i>	F.C.B.A.P. \$ <i>100</i>
Hora <i>7.30 Am</i>	Día <i>25</i> de <i>6</i> 191 <i>6</i>	Otras líneas \$ <i>0</i>
Observaciones <i>Pl. no. en B Aires 1815 an</i>		Total \$ <i>100</i>
Expedidor <i>Zuloaga</i>	Destinatario <i>Antonio Portina</i>	
Domicilio <i>Uspallata (Mendoza)</i>	Domicilio <i>Aereo</i>	

*Travesía feliz en tres horas  
desembarco valle Uspallata*

*saludos a toda familia*

Trasmitido a \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ M. Recibido de *B. Giblin* a las \_\_\_\_\_  
 por Empleado \_\_\_\_\_ Aparato N.º \_\_\_\_\_ por Empleado *NS* Aparato N.º \_\_\_\_\_

La Administración no es responsable por equivocaciones, demoras o faltas de entregas.

Fotografía del primer telegrama que hiciera el capitán Zuloaga luego de realizada la estupenda hazaña y que nuestro Director conserva conjuntamente con el casco que empleara durante la travesía.

Vuelo. Telegrama de arribo del Eduardo Newbery a Uspallata<sup>70</sup>

<sup>69</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>70</sup> Revista Aviación.

La bandera argentina empleada en el vuelo fue enmarcada en un cuadro y conservada por Zuloaga en su escritorio. Años después de su fallecimiento, la bandera fue cedida por su hija Esther, a la sala *Ángel María Zuloaga*, de la Academia Nacional de la Historia.



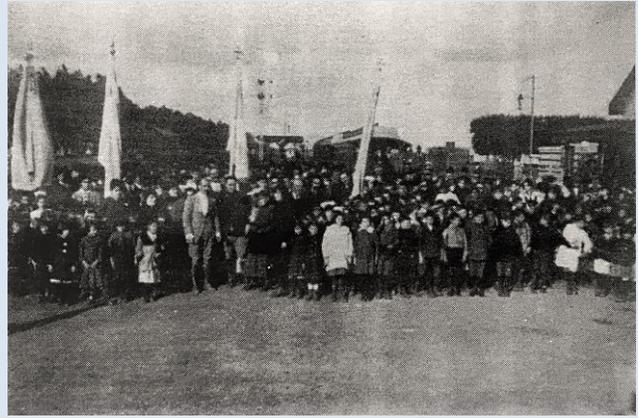
*Fotografía tomada en la casa del Brigadier Zuloaga donde se aprecia la bandera utilizada en el vuelo de Bradley y Zuloaga. De izquierda a derecha se pueden apreciar a: Alberto Schwarz, Esther Zuloaga, Horacio Avedis Ketchian, Dolores Zuloaga de Delfino, Oscar Luis Rodríguez y Víctor Augusto Bousquet. 15 de octubre de 1998*<sup>71</sup>

### **Regreso y alcances**

En el momento del cruce Bradley estaba exonerado como socio, Zuloaga con las autorizaciones vencidas y Mazzoleni regresando con el equipo auxiliar. Dos días más tarde en medio de un profundo malestar se resolvió en asamblea revocar la exoneración de Bradley y nombrar a los pilotos socios honorarios del Aero Club<sup>72</sup>.

<sup>71</sup> Boletín Aeropostal. Año X, Nº 19. Noviembre de 1998.

<sup>72</sup> Asamblea del 26 de junio de 1916. Acta 126. Folio 120.



*Recepción de la tripulación en la estación de José Clemente Paz. Julio de 1916 <sup>73</sup>*



*Eduardo Bradley es llevado en andas al llegar a la estación Retiro. Julio de 1916 <sup>74</sup>*

---

<sup>73</sup> Archivo Museo José C. Paz.

<sup>74</sup> Foto Archivo General de la Nación.



**Recepción en el Club Militar. Se ve a Eduardo Bradley junto a Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile; además de los señores Dose Obligado y Zuloaga. Julio 1916<sup>75</sup>**

Como parte de los reconocimientos y agasajos de que fueron objetos sus tripulantes, el 21 de septiembre de 1922<sup>76</sup> se establecieron algunas pautas reglamentarias respecto de los colores, equipos y emblemas o atributos especiales en uso para la Aviación de Ejército. Uno de estos fue el *Especial para actos de mérito*. La norma establecía que el mismo:

*...sería de oro compuesto por un volante de 38 mm de diámetro sobre el cual descansan en forma de cruz un par de alas desplegadas de 50 mm de largo y una hélice de las mismas dimensiones. Sobre el centro del núcleo un disco de 22 mm de diámetro que servirá para hacer un relieve alusivo al acto por el cual se otorga. Llevará el nombre en la mitad inferior inscriptas ambos sobre relieve. Tendrá cinta de seda con los colores patrios y pasador de oro. Este emblema se otorgará por actos de mérito y por Decreto especial del Poder Ejecutivo y se usará en el costado derecho del pecho.*

<sup>75</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>76</sup> Boletín Militar N° 1645. Pág. 106 a 110.



**Reconocimientos recibidos. Izquierda: Medalla al mérito<sup>77</sup>. Centro: Medalla de la Cámara de Diputados de la Nación. Derecha: Medalla Al Mérito de Primera Clase otorgada por el Gobierno de Chile<sup>78</sup>**



<sup>77</sup> Acordada de acuerdo a lo establecido en Decreto del Poder Ejecutivo Nacional de fecha 5 de julio de 1916: *Recomendar a la consideración del Ejército al Capitán Ángel María Zuloaga y al Subteniente de Reserva Don Eduardo Bradley, por el arrojo, tenacidad y perseverancia demostrados y acordarles el título de Aviadores Militares y el uso de un emblema de Piloto Aviador Militar de oro, en vez del reglamentario.* Publicado en el Boletín Militar N° 4490, 1ª Parte.17 de julio de 1916.

<sup>78</sup> MONTES-BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire. Eduardo Bradley. Historia con globos.* Xlibris Corporation. United States of América. Pág. 241.

## Homenajes en la filatelia

En 1946, con motivo de la Primera Exposición Aeronáutica desarrollada entre el 22 y 26 de septiembre, el Círculo Filatélico de Liniers en Buenos Aires confeccionó una tarjeta conmemorativa del vuelo que fue circulada por el Correo Argentino.



*Tarjeta conmemorativa del Círculo Filatélico de Liniers circulada el día de emisión. 22 de septiembre de 1946*



*Tarjeta conmemorativa del Círculo Filatélico de Liniers circulada el día de emisión. 22 de septiembre de 1946*

Al conmemorarse el 85 aniversario la Sociedad Argentina de Aerofilatelia, se organizaron una serie de actos recordatorios. Por la mañana se colocó una placa en la bóveda donde descansan sus restos en el cementerio de la Recoleta. Por la tarde se llevó a cabo una conferencia en el Círculo de la Fuerza Aérea donde disertó el Brigadier Mayor Carlos Enrique Corino<sup>79</sup>.



*Placa colocada por la Sociedad Argentina de Aerofilatelia en el cementerio de la Recoleta<sup>80</sup>*

<sup>79</sup> Boletín Aeropostal. Año XIII, Nº 26 de noviembre de 2001.

<sup>80</sup> Boletín Aeropostal. Año XIII, Nº 26. Noviembre de 2001.

# EVOCACION DE UNA HAZAÑA

El cruce de los Andes por los aeronautas  
Bradley y Zuloaga

*Entero postal  
argentino  
emitido en 1991,  
en conmemoración  
del 75° aniversario  
del vuelo*



*Sello postal argentino emitido en 1991, en conmemoración del 75° aniversario del vuelo*

Otra actividad conmemorativa, tuvo lugar en Chile el viernes 23 de junio de 2006, donde se llevó a cabo un acto académico organizado por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y que contó con la participación de la Fuerza Aérea de Chile, Empresa de Gas GASCO S.A. y la Empresa de CorreosChile. Con motivo de este acto, el distinguido Ingeniero Manuel Mariño Reimann de la Sociedad

Filatélica de Chile, publicó un interesante trabajo de investigación con una semblanza de los hechos que signaron la hazaña<sup>81</sup>.



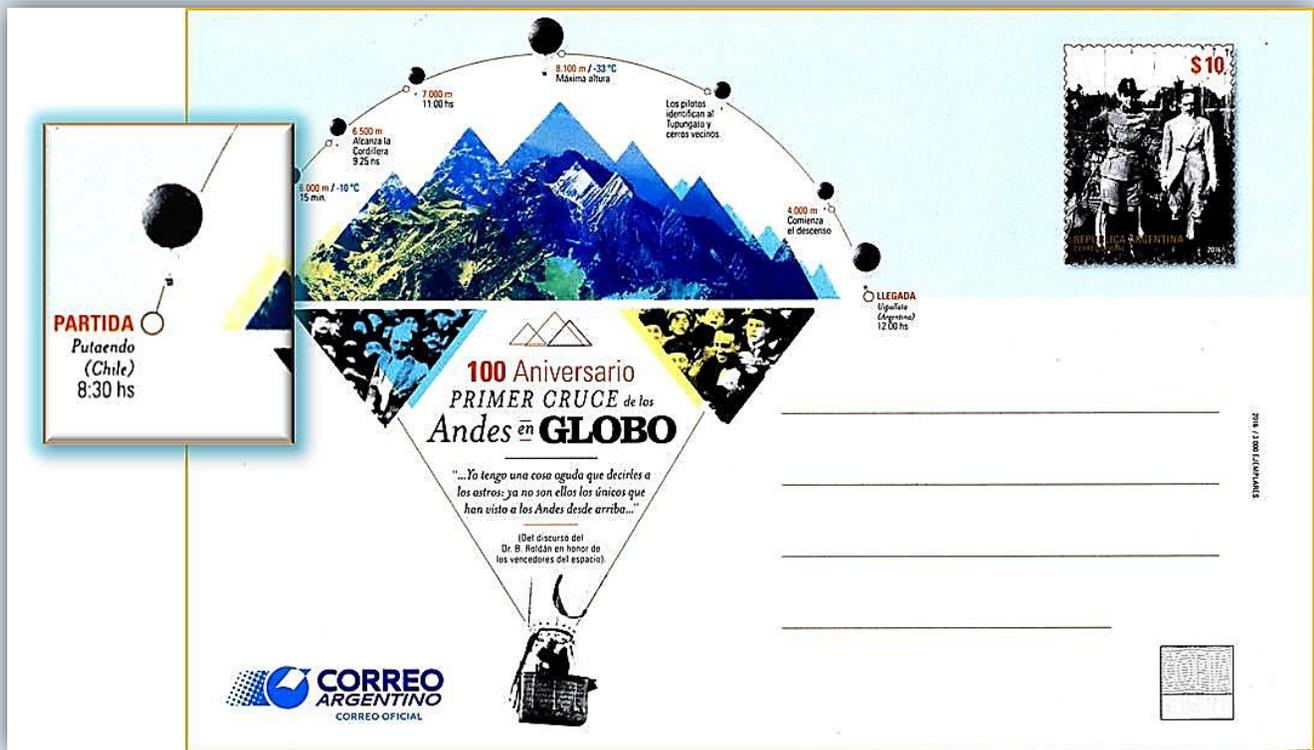
*Sobre conmemorativo realizada por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Gasco S.A. y CorreosChile con motivo del 90º aniversario del cruce circulado entre Chile y Argentina<sup>82</sup>*



*Matasellos alusivo usado en la ocasión*

<sup>81</sup> Boletín Aeropostal. Año XVII, Nº 36. Junio de 2006.

<sup>82</sup> Colección del autor.



**Tarjeta Postal conmemorativa de edición limitada y que circulara gratuitamente el día de emisión, con ocasión del centenario. Mendoza, viernes 24 de junio del 2016**

### La canasta del Eduardo Newbery y la historia dentro de la historia...

La última operación documentada en el Parque Aerostático de Belgrano fue el 21 de enero de 1916. Mientras en Santiago se desarrollaban los preparativos la mayoría de las operaciones aerostáticas migraron al Gasómetro de Bernal. En septiembre Mazzoleni finalizó sus extensos servicios en el Aero Club Argentino y se cerraron las instalaciones de Belgrano.

Por otro lado, el 6 de septiembre de 1912 se había organizado el Parque Aerostático Militar<sup>83</sup> que inicialmente estuvo a cargo del Cabo 1º de Infantería Tomás Toribio Pino. Este suboficial tenía como tarea mantener el material aerostático de la Aviación de Ejército integrado por dos globos: el *Bols* y el *Quo Vadis?*; subsidiariamente debía asistir con soldados para colaborar con el servicio de inflado y operaciones aerostáticas. A Pino lo reemplazó en el cargo Sargento 1º de infantería Conductor de Aeroplano Segundo Gómez (1885-1920)<sup>84</sup>.

En la asamblea del 30 de enero de 1918 la Comisión Directiva del Aero Club acordó con el Director de la Escuela de Aviación Militar, solicitar al Regimiento Nº 1 de Infantería *Patricios* la sesión de un galpón para almacenar el material aerostático, maquinarias y equipos del Aero Club<sup>85</sup>. Concluida

<sup>83</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides Nº 3, 2ª Parte. Pág. 58.

<sup>84</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 1. Pág. 89.

LIRONI, Julio Víctor. (1958) *La aerostación argentina y sus precursores*. Talleres gráficos Fanetti. 1 de julio de 1958. Buenos Aires. Pág. 46 y 58.

<sup>85</sup> Máquinas de coser especiales, prensas para el engomado de envolturas, elementos para el barnizado y pintura de las telas, Laboratorio (depósito de barógrafos, estatoscopios, teodolitos, anemómetros, higrómetros, manómetros, termómetros, etc.) y un Palomar bautizado *Sargento Romero*.

favorablemente la gestión, resolvió ceder el material al Ejército y se ordenó al Sargento 1º Gómez el traslado de todo el material del Parque Aerostático. En la vieja instalación de Belgrano solo quedó el Palomar *Sargento Romero*, cuyos pichones fueron distribuidos en la Escuela de Aviación Militar y Naval<sup>86</sup>.

Transcurrido un tiempo el material del Aero Club<sup>87</sup> fue retransferido a la Armada para reforzar el material de la Escuela de Aerostación Naval creado en Fuerte Barragán el 16 de febrero de 1916 bajo la dirección del Capitán de Fragata Melchor Zacarías Escola. Allí también colaboró como profesor el Ing. Bradley. Con el tiempo se desactivó el instituto y la barquilla terminó en el Aero Club La Plata donde fue individualizada sus socios y entregada a la Fuerza Aérea que lo depositó en El Palomar. En la década del '70 la barquilla fue puesta en valor y transferida al Museo Nacional de Aeronáutica.



**Barquilla del Eduardo Newbery. Izquierda: Entregado por los socios de del Aero Club La Plata. Esta barquilla habría integrado el parque aerostático de la Armada. Derecha: Museo Nacional de Aeronáutica. 7 de diciembre de 2007**

El tributo a través de la música no fue la excepción, en esos días representaba una forma que tenía el arte de reconocer hazañas o hechos de repercusión pública; y lógicamente ocupó un lugar de privilegio que se vio reflejado en numerosas piezas en varios géneros musicales. De esta manera aparecieron los tangos: *Paso de los Andes* de José F. Gómez, *El descenso* de Luis Segundo del Curto; y los valeses *La travesía de los Andes* de Pedro Datta y *Alas Argentinas* de Ariosto del Degan.

### **Una anécdota particular**

Para finalizar la semblanza de este histórico acontecimiento consideramos oportuno recordar que entre las repercusiones que tuvo el vuelo generó un importante asombro popular. Entre estos admiradores se encontraba nada menos que uno de los tripulantes de la misión espacial Apolo XI, el astronauta Neil Alden Armstrong (1930-2012). Él y Michael Collins (1930-2021) arribaron a Buenos Aires el 1 de octubre de 1969<sup>88</sup>, acompañados de sus esposas y se alojaron en el *Plaza Hotel* (Florida N° 1005).

<sup>86</sup> Libro N° 2. Acta N° 148. Folio 164.

<sup>87</sup> Los aerostatos del Ejército *Bols* y *Quo Vadis?*, permanecieron almacenados en el cuartel de Palermo.

<sup>88</sup> Edwin Eugene Aldrin (*Buzz*) no los pudo acompañar ya que se encontraba en Bogotá y debió regresar a los Estados Unidos de Norteamérica.

Superadas las agendas y compromisos protocolares los astronautas manifestaron su especial interés en conocer a uno de los sobrevivientes de semejante hazaña<sup>89</sup>, el entonces Brigadier Retirado Zuloaga de 86 años, que vivía en la sobre un piso de la calle Florida N° 981 a escasos metros del hotel. La entrevista fue cordial y amistosa y al finalizar el encuentro el brigadier les obsequió a cada uno un ejemplar de uno de sus libros más famosos: *La victoria de las alas*, y los pocillos de café con los que habían sido agasajados por el anfitrión que tenían la peculiaridad de estar ornamentados con el Escudo Nacional y una imagen del *Eduardo Newbery*.

## Conclusión

La aviación latinoamericana en general estuvo sembrada de numerosos hechos resonantes, algunos descabellados y otros además heroicos. Los intentos de cruce de Los Andes no fueron la excepción, hubo una gran cantidad de proyectos de cruce de la cordillera muchos de los cuales fueron recordados por esta revista en muchos artículos.

El caso particular del vuelo del *Eduardo Newbery* estuvo signado por una meticulosa serie de ensayos previos pero que en su etapa final en Santiago se vieron seriamente dificultados por la dificultad en obtener gas hidrógeno de calidad para el vuelo.

Estas circunstancias generaron demoras y un enorme malestar en las autoridades del Aero Club Argentino por los costos que generaron hasta el punto de determinar drásticas sanciones para sus integrantes: Bradley y Mazzoleni. La situación del Teniente 1º Zuloaga no fue muy diferente ya que excedido en los permisos dados por el Ejército se encontraba a las puertas de severos problemas disciplinarios y profesionales en el futuro inmediato.

En cierta oportunidad el escritor finlandés Mika Toimi Waltari (1908-1979) dijo: *De todos los caminos que conducen a la fortuna, los más seguros son la concentración, la constancia y el trabajo*. La despedida de Santiago con esa frase famosa: *¡Adiós, cabezas duras!* tal vez fue la síntesis autóctona más apropiada para describir la tenacidad del equipo que integró el proyecto encabezado por Bradley; pero también sería injusto no ponderar el apoyo prestado por las autoridades locales en Chile para lograr esa epopeya ocurrida hace apenas ciento cinco años. Son precisamente esos ejemplos los que forjaron grandes historias de las cuales aún hoy afortunadamente se nutre la aviación.

## Mg. Eloy Martín

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

---

<sup>89</sup> Eduardo Bradley había fallecido en Buenos Aires el 4 de mayo de 1951.

**MANUEL FRANCKE MARIOTTI**  
**Subsecretario de Aviación**  
 15 de junio de 1932 – 16 de septiembre de 1932



Manuel Antonio “Segundo”<sup>112</sup> FRANCKE Mariotti, nació en Santiago el 30 de agosto de 1895, sus padres fueron Manuel Antonio Francke Varas (Mayor (R) de Ejército) y Esther Mariotti Bellini.

Desde muy pequeño sintió una gran vocación por la carrera de las Armas, razón por la cual ingresó a la Escuela Naval “Arturo Prat” cuando aún no cumplía los trece años de edad (febrero de 1908). Tras cinco años de estudios en ese glorioso plantel, y en una época inmediata al inicio del primer conflicto mundial del siglo XX, Francke se graduará el 16 de enero de 1914 junto a otros veinte jóvenes<sup>113</sup>, con el grado de Guardiamarina de 2ª Clase y tan sólo 18 años de edad.

Al año siguiente, se le confiere el grado de Guardiamarina de 1ª Clase. Posteriormente, en abril de 1918 obtendrá su ascenso a Teniente 2º de la Armada de Chile.

ARMADA DE CHILE						
EL Sr. Manuel A. Francke Mariotti nació el 30 de Agosto de 1895.						
su país Chile sus servicios i circunstancias que se espresan:						
TIEMPO EN QUE EMPEZÓ A SERVIR LOS EMPLEOS			TIEMPO QUE SIRVIÓ EN CADA EMPLEO			
DIAS	MESES	AÑOS	EMPLEOS	AÑOS	MESES	DIAS
6	Febrero	1908	Cadete de la Escuela Naval	5	11	10
16	Enero	1914	Guardia Marina de 2ª Clase	-	11	15
1º	Enero	1915	" " " 1ª "	3	3	7
8	Abril	1918	Teniente 2º	3	0	13
21	Abril	1921	Teniente 1º	4	5	14
5	Diciembre	1925	Capitán de Corbeta	4	8	2
7	Junio	1930	Capitán de Fragata	0	0	23
30	Junio	1930	Pasó a disposición de la Subsecretaría de Aviación (D. S. 1466)			

<sup>112</sup> No obstante que en muchos registros militares figura esta fecha, se encontró durante esta investigación una inscripción oficial (N°461) en el registro Civil para la circunscripción de El Almendral en Valparaíso, página 231 de 1894, donde está registrado su nacimiento con fecha 2 de marzo de 1894, pero esta inscripción finalmente correspondió a un hermano inmediatamente fallecido tras algunas horas de vida, y que llevó sus mismos dos primeros nombres, agregándosele a éste, el tercer nombre de “Segundo”.

<sup>113</sup> Sería su compañero de promoción, don Enrique de la Maza Riquelme, quien más temprano que Francke también optaría por la especialidad de Aviador (1916).

En esta época, la vocación aérea ya era una realidad, la cual iba a definir en forma definitiva su destino, ligándolo en forma insoslayable a la actividad aérea nacional. Es así que, el 9 de enero de 1919, Francke será comisionado para efectuar un Curso de Aviación, ingresando como alumno del segundo grupo de marinos enviados a la Escuela Militar de Aeronáutica, desde donde egresa el 21 de octubre del mismo año como Oficial especialista en Aviación, título que fue oficializado por el Decreto Sec.2ª N° 2489 del 10 de diciembre de 1919.

## AERO CLUB DE CHILE

### BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 55

Nombre <i>Manuel Francke</i> Nacionalidad <i>chileno</i> Nacido en _____ Mes _____ Año _____ Profesion <i>marino</i> Fecha del Brevet <i>21-10-1919</i> Aeródromo <i>de Borgo</i> Hora <i>7 a.m.</i> Aparato <i>Avro</i> Motor <i>de Rhone</i> Potencia <i>110HP</i> Instructor _____ Comisarios <i>A. Urrutia - J. Balboa</i> Aprobado en sesion de Directorio de _____															
SECRETARIO <i>[Signature]</i> PRESIDENTE <i>[Signature]</i>	FIRMA														
<b>DETALLES DEL BREVET:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">1.a Serie de ochos</td> <td style="width: 5%;">2.º</td> <td style="width: 5%;">3.º</td> <td style="width: 5%;">4.º</td> <td style="width: 5%;">5.º</td> <td style="width: 10%;">Total</td> <td style="width: 15%;">Altura 300 m.</td> </tr> <tr> <td>2.a " " "</td> <td>1.º</td> <td>2.º</td> <td>3.º</td> <td>4.º</td> <td>5.º</td> <td>Total Altura 300 m.</td> </tr> </table> Aterrizajes: 1.a serie _____ m. del centro; 2.a _____ m. del centro. Altura alcanzada <i>400</i> m. Velocidad del viento, m/s _____ ; Estado Atmosférico _____ Observaciones _____ COMISARIO <i>[Signature]</i> COMISARIO <i>[Signature]</i>		1.a Serie de ochos	2.º	3.º	4.º	5.º	Total	Altura 300 m.	2.a " " "	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	Total Altura 300 m.
1.a Serie de ochos	2.º	3.º	4.º	5.º	Total	Altura 300 m.									
2.a " " "	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	Total Altura 300 m.									
<b>PERFORMANCES:</b>															

*Copia del registro en el libro del Aero Club de Chile*

Se hace importante señalar que este mismo año, a poco menos de un año de creada en Inglaterra la Real Fuerza Aérea (1º abril de 1918) como arma independiente y ya terminada la Primera Guerra, tendrá gran influencia e implicancia en la carrera de aviador para Francke, pues además de contar Chile con material de vuelo moderno, se había contratado para la Escuela de Aeronáutica Militar, un experimentado piloto instructor británico, el Mayor Víctor Enrique Huston, quien llegaba a Chile no sólo para aplicar renovados métodos de enseñanza en las artes del vuelo y sus beneficios, sino sería pieza clave para motivar a los jóvenes pilotos chilenos a cumplir una serie de exitosos y trascendentales logros.

El segundo curso de aviadores navales<sup>114</sup> fue realizado en el año 1919 en la Escuela Aeronáutica del Ejército, estaba constituido por el siguiente personal:

Teniente 2°	Manuel FRANCKE Mariotti #
Guardiamarina 1ª Clase	Leónidas MACUADA Jiménez *
Ingeniero 3°	Ángel GANTES Jiménez*
Ingeniero 3°	Aristóteles ESPINOZA Navarro
Ingeniero 3°	Alfonso LIZASOÁIN Henríquez
Guardiamarina 1ª Clase	Julio VILLAGRAN Cádiz
Guardiamarina 1ª Clase	Guillermo ZAÑARTU Irigoyen

(#) Oficial de la Armada que en 1930 ingresó a la Fuerza Aérea Nacional

(\*) Alumno que por diversas razones no terminó el curso.

Serán el teniente naval Francke junto al Guardiamarina Zañartu y dos oficiales del Ejército, los primeros con los cuales el Mayor Víctor Houston ensayará el sistema de instrucción de doble comando en Chile. Como término medio, cada alumno cumplía cuatro horas con instructor antes del primer vuelo solo y diez horas solo sobre el campo de aviación, dando luego sin problemas los exámenes para piloto militar.

Aún antes de su graduación como piloto, el destino lo había elegido para incorporarse a los anales de la naciente Aviación Naval, aunque de una manera poco afortunada, como él mismo solía bromear al respecto. Fue el primer oficial de la Armada Nacional en volar el primer hidroavión dado de alta para esta Institución, al que le ocasionó algunos daños. Esta experiencia fue relatada así por su protagonista:



**Mayor Victor Henry Houston M.C.**

*“Aún hoy, recuerdo las emociones de aquel día jueves 3 de julio de 1919. La prensa hablaba de arriesgadas evoluciones, ignorando por completo las dificultades que todos enfrentamos. Houston, que voló primero, nunca había piloteado un hidroavión y su despegue y amarizaje fueron, por decirlo educadamente, erráticos. Mi Capitán Aracena que lo siguió, estuvo a punto de estrellarse en un lanchón”.*

*“Entonces llegó mi hora. Desde luego, toda mi experiencia de vuelo en aviones modernos se limitaba a poco de más de dos horas en AVRO 504K terrestre. Por ello mi nominación debe entenderse mucho más como una deferencia hacia la Armada Nacional, que como el producto de una decisión racional. Mi Capitán Aracena me instruyó sobre todo en la necesidad de cuidarme de los stalls en el aterrizaje, ya que los flotadores gemelos de madera creaban un “drag” (resistencia al avance) adicional respecto a los trenes de aterrizaje terrestre”.*

<sup>114</sup> El primer grupo fue a la Escuela de Aeronáutica Militar en 1916 y estuvo compuesto por cuatro oficiales y cuatro suboficiales

*“Tras un despegue “en diagonal” respecto de la pista que me había trazado imaginariamente en medio de la bahía (Talcahuano), tomé altura y el Baby se comportó maravillosamente. Era una delicia de aparato, pero el amarizaje se me complicó notoriamente. Para evitar una pérdida de velocidad, amaricé a una velocidad superior a la debida y en el impacto con el agua y los botes subsiguientes, un flotador se averió de consideración y la hélice rayó el mar astillándose. El hidro, el Sopwith Baby matrícula N° 2104, comenzó a escorar sobre la banda de babor al llenarse de agua el flotador, por lo que tras cerrar contacto me apronté al chapuzón en las frías aguas de la bahía de Talcahuano. Mi amigo, el Ingeniero Naval y futuro piloto “Don Liza” (Alfonso Lizasoain) llegó a tiempo para evitarme la mojada, remolcamos al Baby, ahora totalmente invertido en el agua, hasta el costado del malecón, y lo alzamos con una pluma. Los daños no eran excesivos, pero como ignorábamos por entonces los potenciales efectos de la corrosión marina, nunca más volvió a volar”.*

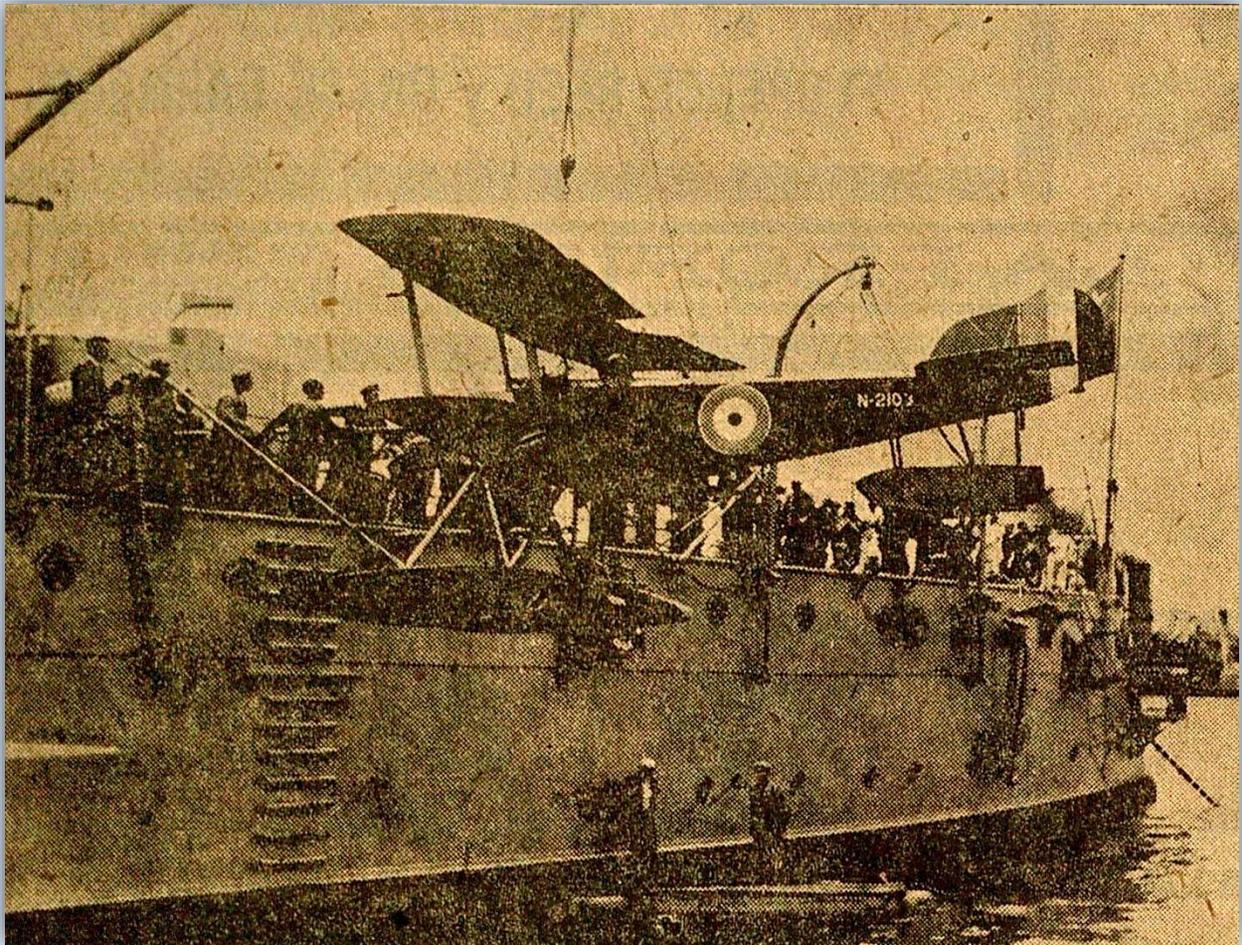


**Parte posterior del fuselaje del avión Sopwith Baby N° 2104 siniestrado. Fuente Revista Zig-Zag**

Después de ser el primer alumno en graduarse del segundo curso efectuado por siete oficiales de la Armada, el Teniente 2° Francke, fue transbordado al Crucero “O’Higgins”, a cargo del Sopwith Baby N° 2103, gemelo del accidentado avión en Talcahuano, y que en ese entonces era arriado con una grúa al mar, para operar desde esta superficie.

Durante este año, Francke cumplió una destacada actuación en la naciente aviación, culminando 1919 con demostraciones en la bahía de Valparaíso que incluían una marca de altura en hidroplano<sup>115</sup>.

<sup>115</sup> Francke conquista una altura de 11.000 pies, ante una comisión dispuesta en Valparaíso el 12 de diciembre de 1919.



Estando en el “O’ Higgins” en Valparaíso, el teniente Francke, realizó el primer vuelo de una aeronave naval en este puerto el 30 de octubre de 1919. A partir de este hecho, la prensa de Valparaíso, la cual era extraordinariamente receptiva en todo lo relacionado en la Aviación Naval, convirtió al entonces teniente Francke en uno de los personajes “regalones” del puerto, particularmente después del 12 de diciembre de 1919, fecha en que estableció la marca sudamericana de altura de 11.000 pies, rendida en un hidroavión.

El 21 de abril de 1921, fue ascendido al grado de Teniente 1°. Durante este tiempo, sirvió como ayudante del comandante von Schroeders, a quien le correspondió acompañarlo en muchas de las actividades que desarrolló tras el arribo del comandante británico James L. Travers<sup>116</sup> y con quien trabaría una muy buena amistad.

---

<sup>116</sup> James Lindsay Travers. O.B.E, F.R.Ae.S., A.M.I.C.E. 1883-1924. Oficial Instructor británico asimilado a la Armada de Chile con el grado de Capitán de Navío quien inició sus servicios oficiales el 21 de mayo de 1921, cuando el entonces incipiente servicio aeronaval, dejara caer una corona de flores sobre el monumento A LOS HÉROES en la plaza Sotomayor de Valparaíso, desde un hidroavión Avro 504 K, piloteado por Travers y acompañado por el Ingeniero 3° Aristóteles Espinoza Navarro.

El 8 de agosto de 1921, se efectuó la primera incursión fuera del área local de la improvisada Base Aeronaval “Las Torpederas”, tres hidroaviones Short 184, al mando del comandante Travers<sup>117</sup>, Teniente 1° Manuel Francke e Ingeniero 3° Alfonso Lizasoain, respectivamente, llevando como observadores al Guardiamarina Alfredo Caces, al Piloto 3° Agustín Alcayaga y a los mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda, alcanzaron hasta Quintero. Esta bahía estaba siendo observada como futura base para la Aviación Naval.



*El Teniente 1° Manuel Francke junto al Capitán de Navío James L. Travers en Zapallar (1921)*

Su nombre volvía a figurar el 30 agosto de 1921, esta vez en toda la prensa nacional, al integrar una bandada de tres aviones Short 184 al mando del comandante Travers, Teniente 1° Francke y Teniente 2° Marín, llevando como observadores al comandante Edgardo von Schroeders, Piloto 3° Alcayaga y al Ingeniero 2° Lizasoain, que se había dispuesto que volasen hasta desde Valparaíso a Coquimbo con el objeto de incorporarse a las maniobras de la Escuadra que estaba al mando del Contraalmirante Luis Gómez Carreño, con base en Puerto Aldea, siendo la primera vez que aviones navales realizaban un vuelo de esa magnitud.

En atención que los Aviadores Navales debían cumplir con requisitos de embarque, el 5 de febrero de 1923, el teniente Francke fue designado Comandante del Minador “Elicura”, permitiéndosele mantener su entrenamiento de vuelo y a la vez cumplir con sus requisitos de embarque en forma paralela. Este buque servía de apoyo en las actividades del Servicio de Aviación Naval.

---

<sup>117</sup> Travers E. **Cross Country**. Primera edición 1990. Hothersall&Travers, P.O. Box 149, Sittingbourne, Kent, ME9 8AW. Inglaterra



El 5 de octubre de 1925 es ascendido al grado de Capitán de Corbeta, convirtiéndose en la segunda antigüedad de la Aviación Naval, mientras se encontraba comisionado en Marina de Pisa, Italia, lugar en que se construyeron los legendarios botes voladores de duraluminio Dornier Wal.

En agosto de 1926, los primeros contenedores correspondientes a cuatro aviones Wal, llegaron a Valparaíso, siendo inmediatamente armados en Quintero y numerados con el 10, 11, 12 y 14 respectivamente. Luego arribarían el N°15 y 16. Para noviembre, ya estaría armado el primero de ellos, el que sería probado en vuelo el día 22 de ese mes, por los oficiales Francke y Marín, en un vuelo entre Quintero y Valparaíso.

A su regreso a Chile, el 8 de octubre de 1926, fue reintegrado de inmediato al Servicio de Aviación Naval, y nombrado más tarde, el 6 de julio de 1927, como Jefe de Servicios y Comandante de la Base Aeronaval en reemplazo del Capitán de Fragata, Luis A. Dávila.

Era el primer especialista en Aviación que ocupaba este importante mando, con una lista de notables méritos y una experiencia aeronaval difícilmente superada en la América latina de esos días. Es durante este mando, que, durante ese año se realizaron varios exitosos raids de larga distancia. A fines de ese año de 1927, siendo Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez del Campo, viajó hasta Quintero para pasar revista a la escuadra nacional fondeada en ese puerto, ocasión en la cual, la aviación naval presentaba ejercicios de cooperación con cinco hidroaviones Avro 504 Lynx.

En su visita, el mandatario anunció a la alta jefatura, la nueva organización que, a partir desde el nuevo año, tendría la Armada como resultado de un minucioso estudio emprendido por el entonces Ministro de Guerra y Marina, Capitán de Fragata Carlos Frödden Lorenzen<sup>118</sup>.

Entre estas medidas estaban el suprimir la Dirección General de la Armada, creándose una Inspección General, que tendría sede en Santiago y tendría como función principal, atender las necesidades de los servicios internos de la Institución, mientras que la Escuadra y demás unidades operativas, quedaban bajo el mando directo del ministro, incluidos los aviones navales que eran considerados, elementos integrantes de los buques, pero no así las instalaciones en Quintero, las que pasaron de acuerdo a la nueva orgánica, a depender del Apostadero Naval de Valparaíso.

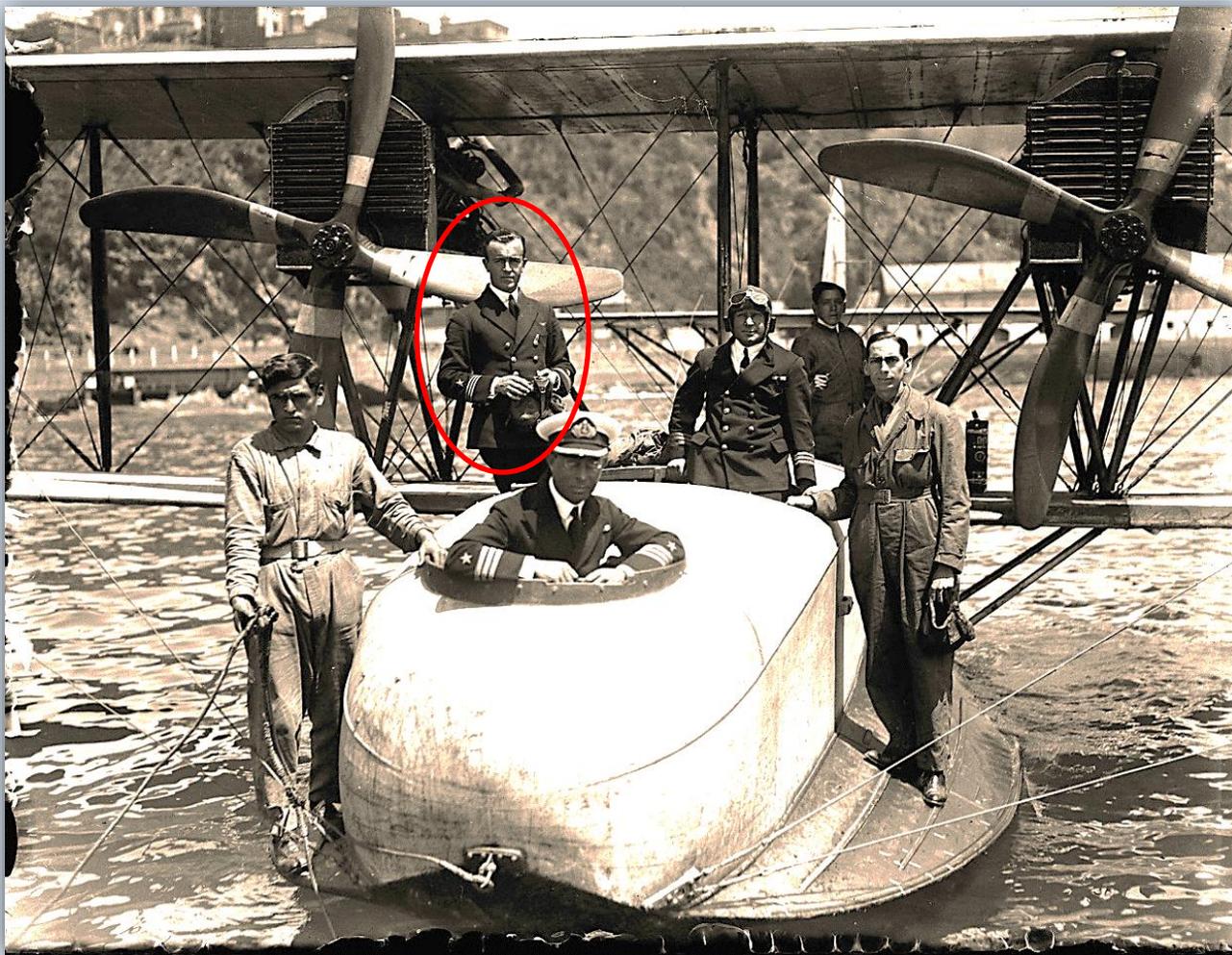
Otros hechos particularmente relevantes para Francke sucederían por aquellos primeros días de 1928. El primero de ellos, correspondería a la misión encomendada a Francke de explorar con el Wal N°12, a unas 100 millas de la costa. Al atardecer, cuando quiso regresar, se encontró con la costa absolutamente cerrada, no pudiendo asegurar su recalada a Quintero, por lo que, tras observar las opciones, resolvió amarizar en altamar, confiando en la probada resistencia del casco del Wal, lo que a la larga resultó exitoso y una muy buena experiencia a transmitir. Anecdótico resultó conocer al día siguiente tras su arribo al alba, que ya se preparaban para ir tras sus huellas, pues como estas naves carecían de radio estación, no habían podido comunicar su situación.

Otra memorable situación, donde le cupo especial participación al entonces jefe de la base de Quintero, Capitán de Corbeta Manuel Francke, fue el remozamiento del bote volador Felixtowe F.2 A

---

<sup>118</sup> Flores Álvarez, Enrique. Historia Aeronáutica de Chile. Capítulos varios en la Revista Fuerza Aérea.

“Guardiamarina Zañartu” N°20 que, después de casi un año de permanecer abandonado<sup>119</sup> en su otrora habitual cobertizo en la playa Las Torpederas, pasó a reunirse por algún tiempo con el renovado material de Quintero.



**Fotografía del Felixtowe F.2 A “Guardiamarina Zañartu” N°20 entre 1921 y 1923.**

**Aquí aparece destacado el Teniente 1° Manuel Francke Mariotti.** (Gentileza de Erwin Cubillos S.)

*Durante ocho años esta aeronave prestó fieles servicios a la aviación chilena. Su peso era de casi cinco toneladas y como se muestra en la foto, tenía capacidad para transportar al piloto, copiloto y cuatro tripulantes. Tenía una envergadura de casi treinta metros, desarrollaba 95 m.p.h y tenía una autonomía de seis horas de vuelo. Completamente remozado voló desde Valparaíso a Quintero, el miércoles 15 de febrero de 1928, pero a pesar de todo, sus días estuvieron contados.*

Como Jefe de Servicios y Comandante de la Base Aeronaval, le cupo instar a la superioridad naval para que dispusiera en 1927 que el funcionamiento de un nuevo curso independiente de vuelo en El Bosque, con instructores, personal de mecánicos y aviones propios, trasladados desde Quintero. Este sistema de formar pilotos además de dar excelentes resultados, pues contribuyó a plasmar el amor por la

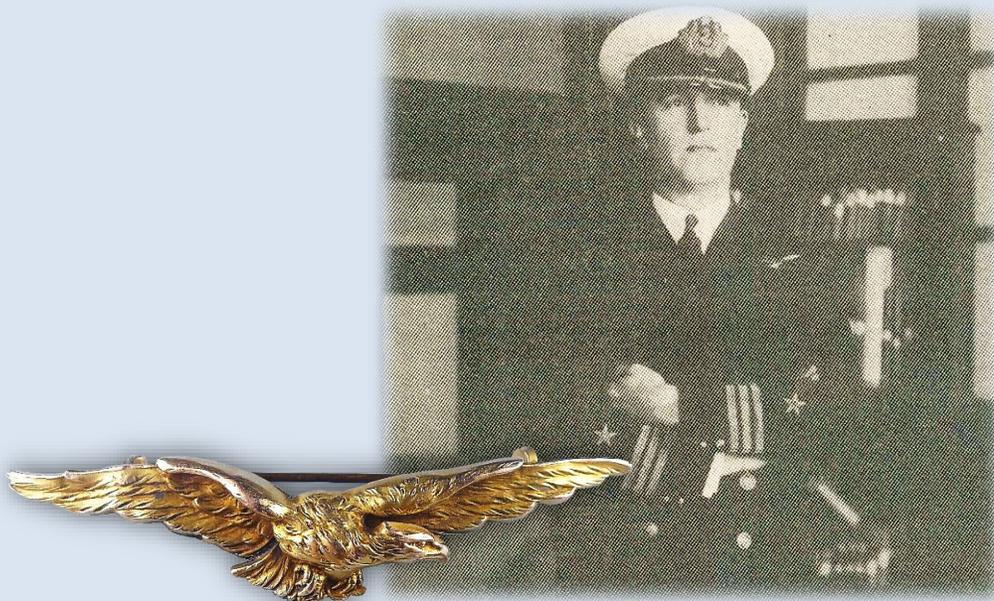
<sup>119</sup> Esta emblemática aeronave construida en 1918 había entrado al servicio de la aviación a fines de 1921, y tras largos períodos de permanencia a la intemperie, su estructura de fina medra de caoba, al igual que los motores, habían comenzado a fallar. Finalmente, a pesar de los esfuerzos y solícitos cuidados del personal de mantenimiento, el histórico bote, no pudo volar más y terminó sus días, al costado de un hangar.

aviación, animando el espíritu que animó a los aviadores del Ejército y de la Marina, el día de su unificación.

El 28 de abril de 1928 fue designado Comandante del escampavía “Águila”, a objeto de dar cumplimiento con nuevos requisitos de embarque, siendo destinado el 20 de diciembre de ese mismo año como Ayudante de la Sección Técnica del Estado Mayor de la Armada<sup>120</sup>, cargo que desempeñó hasta que por Decreto Supremo N° 753, fue puesto a disposición del Ministro del Interior, para incorporarse a la Fuerza Aérea Nacional creada el 21 de marzo de 1930.

El 28 de marzo de 1930, se creó el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Nacional, como el órgano de Mando sobre las Unidades de la Aviación de Guerra, las que quedaron de inmediato bajo su dependencia. Actualmente el piso 14 del edificio institucional “Comodoro Arturo Merino Benítez” en los Cerrillos, lleva su nombre en recuerdo a quien fuera su primer comandante, el entonces Capitán de Corbeta Manuel Francke Mariotti.

Con fecha 7 de junio de 1930 fue ascendido al grado de Capitán de Fragata, siendo transferido definitivamente a la Subsecretaría de Aviación por Decreto Supremo N° 1466 del 30 de junio de 1930, dejando de pertenecer a la Armada Nacional.



*Capitán de Fragata Manuel Francke Mariotti*

### **Incorporación a la Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.).**

Tan pronto se produjo la unificación, el entonces primer Subsecretario de Aviación, Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, se preocupó en forma especial de intercambiar destinaciones de oficiales que servían en la Base Naval de Quintero por otros provenientes del Ejército y viceversa. Entre los de más alto rango, correspondió a los comandantes Adirio Jessen y Manuel Antonio Francke asumir las jefaturas de la Dirección del Material y del Estado Mayor; y a los capitanes Edison Díaz y Darío Mujica al Estado Mayor y a la Subsecretaría de Aviación, respectivamente.

<sup>120</sup> Durante este período, confeccionó el proyecto del Reglamento para el Servicio de la Aviación en la Armada.

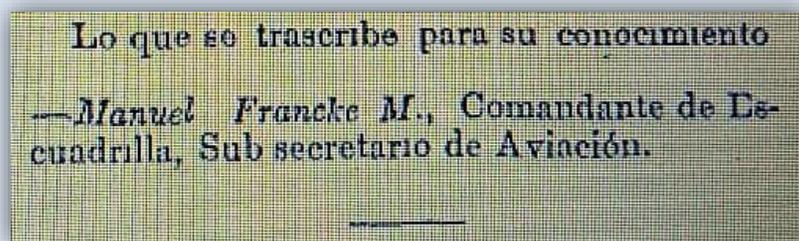
Meses más tarde, el 11 de julio de 1930, se le reconoció el grado de Capitán de Fragata en la Armada por el nuevo de Comandante de Escuadrilla en la Fuerza Aérea Nacional, siendo además nombrado Director de la Escuela de Aviación con fecha 30 de noviembre de 1930, en reemplazo del comandante Diego Aracena Aguilar, quien había estado dos años en ese cargo. Desde ese mismo año, también ejerció como profesor titular de la cátedra de Táctica Naval en la Escuela.

A la edad de 36 años, la carrera profesional del comandante Francke se encontraba en su apogeo. Al comandante Francke le correspondería la tarea de actuar en una época difícil que culminó con el alejamiento prematuro del Presidente Carlos Ibáñez y del comandante Arturo Merino en 1931, hecho que prácticamente le estancó la marcha ascendente del arma aérea.

Como consecuencia de la Sublevación del Personal de Marinería de la Escuadra, el 1 de septiembre de 1931, el comandante Francke, como Director de la Escuela de Aviación, se manifestó contrario a la idea de usar aviones y personal de dicha Escuela para someter a los insurrectos que se concentraban principalmente en unidades de la Escuadra en el puerto de Coquimbo. Aunque de todos modos se usaron estos medios, para el Gobierno no pasó por alto esta actitud del Director, más aún, considerando que la Escuela concentraba la mayor cantidad de oficiales, alumnos, personal del Cuadro Permanente y aviones.

Además de la Escuela, había otras Unidades en el mismo Cantón “El Bosque”, que en su conjunto conformaban una agrupación importante de fuerzas, por lo que el Gobierno tenía que contar con un Jefe de su total confianza en dicho Cantón, que pudiera ejercer su autoridad y respaldar las decisiones de la autoridad política en algún momento crítico, como había sido el de Coquimbo. Por estas razones, se dispuso que el comandante Francke entregara su cargo al Comandante de Escuadrilla Diego Aracena Aguilar, el 12 de septiembre de 1931.

El comandante Francke, posteriormente asumió el cargo de Edecán Aéreo de S.E. el Presidente de la República hasta el 15 de junio de 1932, fecha en que fue nombrado Subsecretario de Aviación<sup>121</sup> hasta el 16 de septiembre del mismo año, volviendo a la Dirección de la Escuela de Aviación.



*Recorte del Boletín Oficial de la Fuerza Aérea Nacional (1932)*

El 5 de octubre de 1932 es ascendido al grado de Comandante de Grupo<sup>122</sup>, a la edad de 37 años.

<sup>121</sup> D.S. N°272. 15 de junio de 1932. B.O. N°25. 25 de junio de 1932. Pág.288. En el mismo Boletín Oficial, pág. siguiente, es nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, el Comandante de Grupo, don Arturo Merino Benítez.

<sup>122</sup> B.O. N°40. Sept. 1932. Pág.443-444

La carrera profesional aún tenía para este brillante oficial nuevas responsabilidades, es así que el 24 de marzo de 1933 es nombrado Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Nacional.



*De Izquierda a derecha: Los entonces Comandantes de Grupo de la Fuerza Aérea Nacional, Manuel Francke Mariotti, Diego Aracena Aguilar y Armando Castro López en la Escuela de Aviación lucen el primer uniforme color azul pizarra de la FAN y que estuviera activo desde mediados de 1931 hasta fines de 1932, año en que cambió el particular diseño de la graduación en sus mangas, por uno muy similar al actual, además del color azul de la corbata a una de color negro, como luto permanente en memoria de todos los aviadores fallecidos.*

El 13 de diciembre de 1934, por Decreto D.P.1 N° 469, es ascendido al grado de Comodoro del Aire, que era en aquel tiempo el más alto grado en la Fuerza Aérea Nacional. Con este nombramiento, la Institución Aérea pasaba a contar con dos Oficiales Generales en servicio activo<sup>123</sup>, como un comienzo para ir dándole una mayor representatividad y peso específico al Alto Mando Aéreo frente a sus congéneres y al país.

En octubre de 1935, viajará a Europa, específicamente a Alemania, atendiendo a una invitación que este Gobierno, le hiciera para conocer más de la orgánica e instrucción de sus componentes en la recientemente refundada Luftwaffe<sup>124</sup>.



***El Comodoro del Aire Manuel Francke, junto a CDE Luis Basaure y al CDB Raúl González, son recibidos por Alfred Krupp von Bohlen und Halbach, algunas autoridades edilicias del Municipio de Augsburg y altos directivos de la fábrica Krupp. (Alemania, noviembre de 1935)***

Tras su retorno, intervendrá en varias nuevas comisiones y actividades, entre ellas, Integrante de la Comisión de estudios de acuerdos y recomendaciones por la primera Conferencia de Meteorología a celebrarse en Río de Janeiro (Febrero de 1936), Interventor en la Revista Económica de la Escuela de Aviación (23. Marzo.936), Integrante de la Junta Calificadora de la Fuerza Aérea Nacional (07. Julio. 936), Miembro de la Corte Aeronáutica<sup>125</sup> y Presidente Efectivo del Club Aéreo de Chile.

<sup>123</sup> Cabe señalar que para antes de 1933, ningún otro oficial de la Fuerza Aérea Nacional, después de Arturo Merino Benítez (Grado obtenido en septiembre de 1932), había alcanzado el grado de Comodoro o de General del Aire como lo establecía el Reglamento Orgánico de la Institución. El primer oficial ascendido al grado de Comodoro será Diego Aracena Aguilar el 22 de enero de 1934.

<sup>124</sup> D.S. DP1. N°499, del 2 de octubre de 1935. B.O. 39 del 15 de octubre de 1935. Pág. 326.

<sup>125</sup> D.S.488. B.O. N°35 del 11 de agosto de 1936, pág.335.

Otra particular actuación de Francke y que define su personalidad y profesionalidad, la encontramos entre el 20 y 26 de julio de 1936, período en el cual el Ejército de Chile realizará unos Juegos de Guerra, de carácter estratégico y destinados a verificar su alistamiento, que además armonizarán su acción propia con las otras ramas de la defensa nacional. En esta importante ocasión, el ahora Comodoro del Aire Manuel Francke, intervendrá por parte de la Fuerza Aérea como Observador, y como tal, emitirá al término de dicha actividad, su respectivo informe, documento del cual rescato algunos párrafos y que transcriben en esta reseña.

Estos reflejan su sinceridad de palabra y mente en una rigurosidad doctrinaria destacable, además de revelar algunas de las precarias condiciones de operatividad de la Institución por aquellos días, en ausencia de un Estado Mayor Conjunto.

*“Ha quedado de manifiesto en éste, como en anteriores Juegos de Guerra, la necesidad de tener ya desde tiempo de paz, un organismo central que prepare al país y a sus Fuerzas Armadas para la guerra, que dirija las operaciones armónicamente en tierra, mar y aire, y que con una visión de conjunto, propenda a una distribución e inversión lógica y racional de los recursos que la Nación puede destinar a su defensa nacional.*

*El Estado Mayor de Aviación patrocina la creación de una Dirección Suprema de la Guerra, o como quiera llamársele, a fin de afrontar un casus belli con la cohesión y doctrina unitaria indispensables para el triunfo.”*

Luego, agregaría más adelante otros interesantes conceptos sobre la guerra aérea, algunos de ellos en términos muy didácticos.

*“El objetivo fundamental de la aviación en los comienzos de la guerra, es obtener el dominio del aire total o parcialmente, temporal o definitivo, tratando de destruir su congénere enemiga. Subsidiariamente se preocupará de atacar vías de comunicaciones, almacenamientos, fuentes de producción o concentraciones militares o navales.*

*La aviación no puede sustraerse al ataque y destrucción que obstinadamente busca el enemigo. Los factores tiempo y espacio, de gran valor para una Escuadra y aún mayor para el Ejército, no lo tienen para la Aviación. Una Fuerza Aérea no está en condiciones de evitar la decisión, si las circunstancias no le son favorables, como pueden hacerlo la Armada y el Ejército. Si la aviación pretende sustraerse a la destrucción, evitando el combate aéreo por inferioridad cuantitativa y cualitativa, será buscada, perseguida y aniquilada en tierra.*

*Es esta característica, la que obliga a mantener a la Fuerza Aérea en un estado de alistamiento más o menos equivalente, si no superior, a la probable aviación enemiga.”* Más adelante agrega otros magníficos, francos y modernos conceptos: *“Cabe aquí plantear otro problema de la defensa nacional: la protección antiaérea de nuestro territorio. La extrema vulnerabilidad a ataques aéreos y la red de aeródromos situados a lo largo de toda la frontera por nuestro vecino oriental, colocan en primer plano de urgencia el problema de la defensa aérea territorial<sup>126</sup>.*

*Creo que la organización y responsabilidad de esta defensa corresponden a la Fuerza Aérea, al igual que incumbe a la Marina la defensa de costas y al Ejército la defensa territorial. Además esta defensa antiaérea territorial debe contar, entre sus medios activos, con aviación de caza, cuya organización, instrucción y dependencia, corresponden a la Fuerza Aérea.”*

---

<sup>126</sup> Que interesante su enfoque, cuando hemos podido ver y palpar por televisión hace pocos días atrás, la importancia de la defensa del Estado de Israel ante el ataque aéreo de fuerzas enemigas.

*Deseo finalizar estas observaciones, representando lealmente a las Instituciones hermanas, la absoluta incapacidad material en que se encuentra la Fuerza Aérea para cooperar a la victoria en un caso de guerra. La Superioridad reiteradamente lo ha manifestado al Supremo Gobierno.*

*El Estado Mayor de Aviación solo pide a sus camaradas del Ejército y Armada que, despojándose de inclinaciones profesionales unilaterales, cooperen en la obtención de recursos económicos para dotar de aviones de guerra a la Fuerza Aérea, ya que con su cooperación va envuelta su defensa ante la aviación enemiga, la seguridad de sus acciones y el posible éxito de sus respectivas operaciones.*

*LA GUERRA, SEÑORES, ES UNA E INDIVISIBLE. COMO CHILENOS, NOS AFECTA POR IGUAL UN FRACASO EN TIERRA, EN EL MAR O EN EL AIRE.”*

*(Fdo.)*

*Manuel A. Francke M.*

*Comodoro*

*Jefe del Estado Mayor de Aviación*

Quizás ésta, al igual que otras adecuadas intervenciones, hayan tenido buena acogida entre las autoridades, dado que, a partir de enero de 1937, la ahora recientemente denominada Fuerza Aérea de Chile, inició la búsqueda y adquisición de renovado material aéreo y de defensa<sup>127</sup>. Demás está indicar, que todo este proceso de definición, estuvo basado en acuciosos del Estado Mayor, dirigido por los Comodoros Manuel Francke Mariotti y Armando Castro López y apoyado por su Comandante en Jefe, General del Aire, don Diego Arcena Aguilar.

El 16 de septiembre de 1936, le fue concedida la condecoración Estrella de Oro por 25 años de servicio<sup>128</sup>.

El 15 de febrero de 1937, será nombrado Comandante en Jefe accidental<sup>129</sup>, mientras dure la ausencia del titular, General del Aire don Diego Arcena A. quien viajará en Comisión de Servicio a Italia y Alemania.



**Comodoro del Aire, señor Manuel Francke Mariotti**  
(Fuente Revista Chile Aéreo N°94. Santiago, febrero de 1937)

<sup>127</sup> Oficio Confidencial N°81/1 del 12 de enero de 1937, donde el Gobierno comunica oficialmente a la Fuerza Aérea Nacional, que el Congreso aprobó la Ley que permitía la inversión de hasta \$100.000.000 chilenos en la renovación de su material, indicando además que las compras debía hacerse en Alemania e Italia, para aprovechar la buena disposición de estas naciones para vender equipamiento bélico moderno y por sobre todo, los favorables excedentes que existían en la respectiva balanza de pagos producto de la venta de Salitre.

<sup>128</sup> Decreto Supremo N°554. B/O N°40, página 370.

<sup>129</sup> Decreto Supremo N°122. B/O N°8, página 92-93.

Con igual fecha<sup>130</sup>, el Comodoro del Aire será nombrado Director de los Servicios, dejando de ser el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Chile. Desde esta nueva e importante asignación, le cupo celebrar la firma del contrato de la planificación completa en la Maestranza Central de Aviación que construirá en El Bosque.

El 11 de enero de 1939, se acogerá a retiro, tras una brillante carrera profesional que mereció el respeto y la más alta consideración de la ciudadanía y sus camaradas de armas.

### **Actividades Aeronáuticas Posteriores a su Retiro**

Sus actividades en relación a la aeronáutica nacional no concluyeron con su retiro de las filas de la Fuerza Aérea de Chile, ya que a partir del mes de junio de 1941 se incorporó a la Dirección de Aeronáutica y será nombrado Jefe de Aeródromo de Primera Clase con fecha 27 de junio de ese año, y designado con fecha 4 de agosto del mismo año, como Jefe del Aeropuerto de Santiago, cargo que desempeñará hasta el 5 de mayo de 1944.

### **Otros antecedentes personales**

Don Manuel Francke Mariotti se casó en Santiago, el 22 de abril de 1922 con Adriana de Jesús Correa Ávila. Fueron sus hijos, Silvia Francke Correa, Edgardo Francke Correa, Alberto Silvia Francke Correa y Adriana Francke Correa.

El Comodoro del Aire (General de Brigada Aérea) Sr. Manuel Francke Mariotti falleció en la ciudad de Santiago en 1974.

### **Carlos Saldivia Rojas**

#### **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

Enrique Flores Álvarez *"Historia de la Aviación en Chile"*, Tomo II, 1934

Revista *"Sucesos"*, mayo 1921

Revista *"El Gráfico"* N°101 de mayo de 1921.

Diario *El Mercurio*, ejemplares varios.

Diario *La Nación*. Ejemplares varios.

Contraloría General de la República. Subdepartamento de Coordinación e Informática Jurídica. *"Recopilación de leyes por orden numérico con índices numérico, temático, onomástico y de notas."*

Boletines Oficiales de Aviación. Años 1930-1945

Archivo Histórico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Archivo Histórico del Personal de la Fuerza Aérea de Chile.

Archivo personal de los autores.

---

<sup>130</sup> Decreto Supremo D.P.1 N°121. B/O N°9, página 103.

## JORGE CHÁVEZ DARTNELL PIONERO DE LA AVIACIÓN MUNDIAL



**Jorge Antonio Chávez Dartnell**

*(Imagen del archivo del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú)*

Jorge Antonio Chávez Dartnell nació el 13 de junio de 1887 en la ciudad de París (Francia), hijo del banquero peruano Manuel Gaspar Chávez Moreyra y de la distinguida dama limeña María Rosa Dartnell y Guisse quienes desde 1884 vivían en Francia y lo inscribieron en el Consulado del Perú en aquella ciudad; tenía cinco hermanos llamados Felipe, Manuel, Juan, María y Gerardo, siendo Jorge el número cuatro. Eran descendientes de una antigua familia peruana, sus abuelos maternos fueron Juan Dartnell y Mercedes Guisse Valle Riestra y sus bisabuelos el Almirante Martín Guisse y Juana Valle Riestra. Cabe mencionar que el Almirante Guisse fue un prócer de nuestra independencia que llegó al Perú con la expedición Libertadora del General José de San Martín, el cual lo ascendió al grado de Vicealmirante y le encargó el mando de nuestra naciente Armada peruana.

La juventud de Jorge Chávez como la de cualquier joven acomodado de su época, se alternaba entre los estudios, el arte y los deportes, destacando en el ciclismo y automovilismo. Se graduó a los 21 años como ingeniero en la Escuela Violet de Electricidad y Mecánica Industrial de París<sup>154</sup>.

<sup>154</sup> Se refiere a la "Ecole d'Electricité et de Mécanique Industrielles de Paris" (así también referida como 'Ecole Violet' debido a su ubicación en la calle Violet).

Así conoció al distinguido aviador de ese entonces Louis Paulhan, quien vio en él cualidades ideales para ser aviador alentándolo a incursionar en el mundo de la aviación. Desde entonces se dedicó a armar y desarmar motores, revisión de estructuras de aviones, mecanismos de control del avión, entre otros.

Con este gran bagaje de conocimientos técnicos recién se sintió capaz de iniciar su instrucción de vuelo e ingresó a la Escuela Farman de Mourmelon, a comienzos de febrero de 1910, donde recibiría su formación como piloto. Jorge Chávez sorprenderá a sus monitores con la seguridad de sus reflejos. Y después de solo diez días de aprendizaje, obtiene su brevet internacional de piloto, el 15 de febrero de 1910, llevando el N° 32.

Pocos días más tarde, el 28 de ese mes, ya realizaba en un biplano Farman el primer vuelo de larga duración, manteniéndose en el aire una hora y 42 segundos. Posteriormente, realiza otro vuelo de 1 hora con 47 minutos para completar el circuito: Mourmelon-Louvely-Bouy-Mourmelon, en la región de la Champagne, al noreste de Francia.

El 2 de marzo de 1910 se eleva hasta alcanzar los 510 metros de altura, emulando a dos de los grandes pilotos del momento: Hubert Latham y su amigo Louis Paulhan. Con estos logros públicos, daría inicio a su participación en los diversos eventos aéreos realizados en Europa, convirtiéndose rápidamente por sus éxitos, en otro destacado piloto de la época. De esta manera nuestro joven aviador se encontraba listo para inscribir su nombre en las páginas de historia de la aviación mundial.



En su biplano, Chávez participará en todas las grandes reuniones aeronáuticas de la primavera de 1910 donde la aviación marcó un desarrollo decisivo. En Niza será aclamado por la osadía de sus vuelos sobre el mar, pero aquí llega la segunda Gran Semana de Reims. Seducido por la elegancia de las líneas del monoplano, pasó en un avión Blériot, alcanzando en su primer vuelo una altitud, notable para la época, de 1.150 metros.

### **La pasión por la audacia**

Luigi Barzini, periodista italiano que conoció a Jorge Chávez lo describe de esta manera en su libro *“Il volo che valico le Alpi”* publicado en 1911, *“Era un joven que tenía la pasión por la audacia. Muy rara vez aceptaba nuevas amistades, pero una vez que adquiría un nuevo amigo, se abandonaba a él con toda el alma, dispuesto a cualquier sacrificio. Los amigos lo han conocido solo de una manera, inalterablemente bueno, lleno de delicadeza, contento siempre. Se le conocía como un gentlemen-flyer. Amaba las bromas, tenía mucho esprit pero de buen tono. Poseía la jovialidad serena e inocente de quien tiene un alma y un cuerpo fuerte. En las decisiones era rápido e irrevocable”.*



*“Chávez observando el barómetro indicador de alturas, que marcó en Blackpool el record mundial”, reza una fotografía publicada en la revista Ilustración Peruana N°58. Publicada en Lima, octubre 3 de 1910.*

La identidad de Jorge Chávez con su patria la puso de manifiesto inscribiéndose siempre como peruano en las competencias aéreas realizadas en los cielos de Francia, Inglaterra e Italia. Tras conquistar en el mes de agosto de 1910 el récord mundial de altura en Blackpool (Inglaterra), declaró con mucho orgullo ante las personas que acudían a felicitarlo: “¡Yo soy peruano!”



Comrades in flight at Blackpool Aviation Meeting, waiting for the wind to drop. From left to right: Messrs. Champel, McArdle, Grahame-White, Cattaneo, and Drexel. Behind, Messrs. Duray and Chavez.

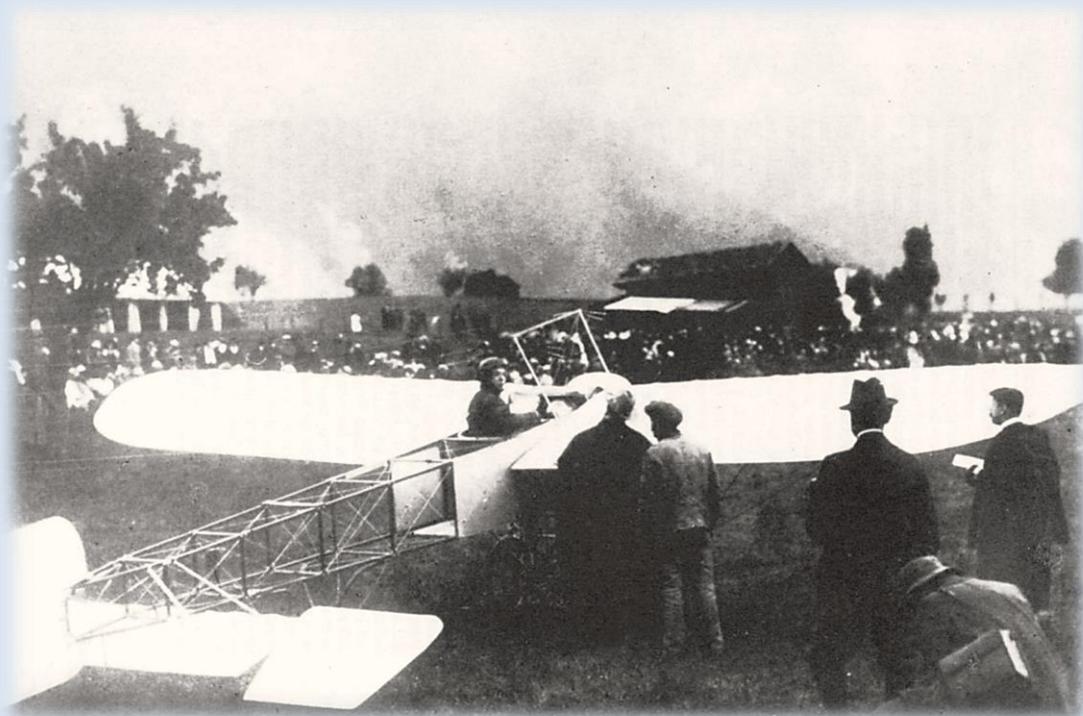
*Camaradas pilotos en el Meeting de Aviación en Blackpool.  
Revista Flight, 1910*

### **La Hazaña del Cruce de los Alpes**

En abril de 1910, Arturo Mercanti propuso la organización de la travesía de los Alpes como prueba principal en el meeting "Circuito Aéreo de Milán", el más importante concurso aeronáutico hasta ese momento. El objetivo del desafío aéreo era poner punto final al debate sobre la superioridad entre los más y los menos pesados que el aire, batalla librada entre el aeroplano y el aerostato, y serviría para afianzar el desarrollo de la aviación hacia otras perspectivas. El punto de partida fue la ciudad suiza de Briga, haciendo escala en Domodossola (Italia), para finalmente llegar a Milán, con un recorrido total aproximado de 150 kilómetros.

A modo de entrenamiento en vuelos de altura, Chávez, realizó un vuelo el 8 de septiembre de 1910, donde batió el récord mundial de altura que ostentaba Léon Morane en Issy, llevándolo a los 2.582 metros. Con ello, estaba seguro de que su nueva máquina, podría dominar los Alpes.

Para esta travesía se habían inscrito solo nueve pilotos, de diversas nacionalidades. La fecha para la prueba se fijó entre el 18 y el 24 de setiembre. Chávez llegó a Briga en la segunda semana de setiembre y se convirtió en uno de los participantes de esta travesía que mostró un gran interés en llevar a cabo el reconocimiento de la ruta. Realizó varias excursiones en automóvil sobre el sector montañoso y las llanuras. Las pruebas se iniciaron el lunes 19 de setiembre, pero lamentablemente las condiciones meteorológicas y la altura fueron haciendo desistir a casi todos los pilotos, quedando solo el norteamericano Charles Weymann, el suizo italiano Émile Taddeoli y Jorge Chávez.



*Chávez en su avión Blériot XI momentos antes de iniciar su vuelo del cruce de los Alpes  
(Imagen del libro Primer Trasvolador de los Alpes - Banco Gibson)*

En la mañana del viernes 23, Chávez realizó a bordo de un automóvil un último reconocimiento del sector de la montaña, constatando que las condiciones de vuelo habían mejorado. Fiel a su espíritu audaz y competitivo, Chávez regresa a Briga decidido a enfrentar el reto y siendo las 13:29 horas despegó a bordo de su Blériot XI. Ascendió gradualmente y se internó entre los picos nevados con dirección a Domodossola sobrevolando el valle del Simplón.



*Decolando del campo de vuelo en Briga-Suiza (Archivo Ciudad de Domodossola-Italia).*



*Ilustración de la portada publicada el 25 de setiembre por el Corriere de Milán dedicada a Jorge Chávez, el vencedor de los Alpes.*



La prensa peruana así como otros medios mundiales, habían seguido el martirio sufrido, Chávez había seguido empeorando, la noche del día 26 fue muy mala, y en la mañana, los médicos habían perdido toda esperanza de salvarlo. *“Al medio día llegó su hermano procedente de París, el encuentro fue de lo más conmovedor. Más tarde, Chávez entró en una atroz agonía; con las ansias de la muerte luchaba por la vida gritando, ¡yo no quiero morir!. Después de un larguísimo extertor, pasó a mejor vida”*. No obstante las esperanzas y los múltiples cuidados recibidos, el joven y valiente Chávez, había fallecido en la tarde del 27 de septiembre, tras cuatro días de agonía en el hospital de Domodossola.

Luigi Barzini, escribió en el Corriere de Milan *“Se ha destruido al hombre y a la máquina, pero el hecho prodigioso queda como recuerdo que no se destruirá nunca. Su nombre quedará para siempre entre los grandes triunfadores. Hasta en el más lejano futuro nadie que mire hacia la cumbre del monte León dejará de decir: ¡Por ahí pasó Chávez volando!”*.

### **Funerales y algunos homenajes póstumos**

Una profunda consternación había causado la inesperada muerte de Chávez. Varios de los aviadores que estaban en Milán habían ido al hospital, y muchos de ellos oraron ante los restos del que era su intrépido compañero. Toda la ciudad estaba de duelo, por lo que los establecimientos se clausuraron. Tras haberlo puesto en un noble ataúd, el cadáver del valiente y apreciado aviador quedó expuesto en el palacio municipal y descubierto como era la costumbre por aquellos días, mientras una inmensa cantidad de personas desfilaba conmovida delante su inerte cuerpo. Elegantes bomberos municipales hacían la guardia de honor, mientras se esperaba del traslado del féretro y la realización de los funerales en París, para el jueves 29 de septiembre.

Una multitud, vestida de negro, llenaría las calles y ventanas de la pequeña ciudad en todo el trayecto hasta la estación del ferrocarril. Detrás del féretro, avanzaban su anciana tía y su hermano Juan. El tren cruzó el Simplón y llegó a París el 1 de octubre.

Después de las honras fúnebres realizadas en la iglesia de Saint-François-de-Sales, en la calle Brèmontier de París, a cargo del sacerdote Martinet y del Abate Pagas, el cortejo pasó por los boulevares de Malesherbes y Haussmann y luego la avenida de La República, llegando finalmente al elegante cementerio Père Lachaise, donde sus restos fueron depositados en el mausoleo de la familia Chávez. Sentidos discursos fueron pronunciados por el entonces Secretario de la Embajada del Perú en Francia, Francisco García Calderón y León Barthou, a nombre del Aero Club de Francia.



***Monumento a GEO CHÁVEZ en el lugar de la caída.  
(Archivo Ciudad de Domodossola-Italia).***



*Detalle de los funerales de Jorge Chávez en París.*

Al mismo tiempo muchos medios internacionales, llenaban sus portadas y páginas con la trágica noticia: *“París, septiembre 27. Ha causado profunda pena en los círculos sociales y de aviación la noticia de la muerte del aviador peruano Chávez, después de su gran triunfo del paso de los Alpes. El Aero Club se prepara a honrar dignamente la memoria del valeroso aviador peruano.”*

*“Roma, septiembre 27. Los diarios traen extensas informaciones sobre la muerte del aviador peruano Chávez, lamentando profundamente que no haya podido gozar en vida de la gloria que le reportaba su espléndido triunfo del paso de los Alpes.”*

*“Londres, septiembre 27. Todos los diarios traen sentidos artículos, lamentando la muerte del joven aviador peruano Jorge Chávez, el héroe de los Alpes, recordando que en Blackpool, había batido el record mundial de altura.”*

El Concejo Municipal de la ciudad italiana de Domodossola había comunicado que se colocaría una gran placa de bronce en el monumento que se iba a erigir en honor a la hazaña cumplida por Chávez.



**Monumento a Jorge Chávez que lleva la placa acordada en 1910 por el Concejo Municipal. (Domodossola, Italia)**



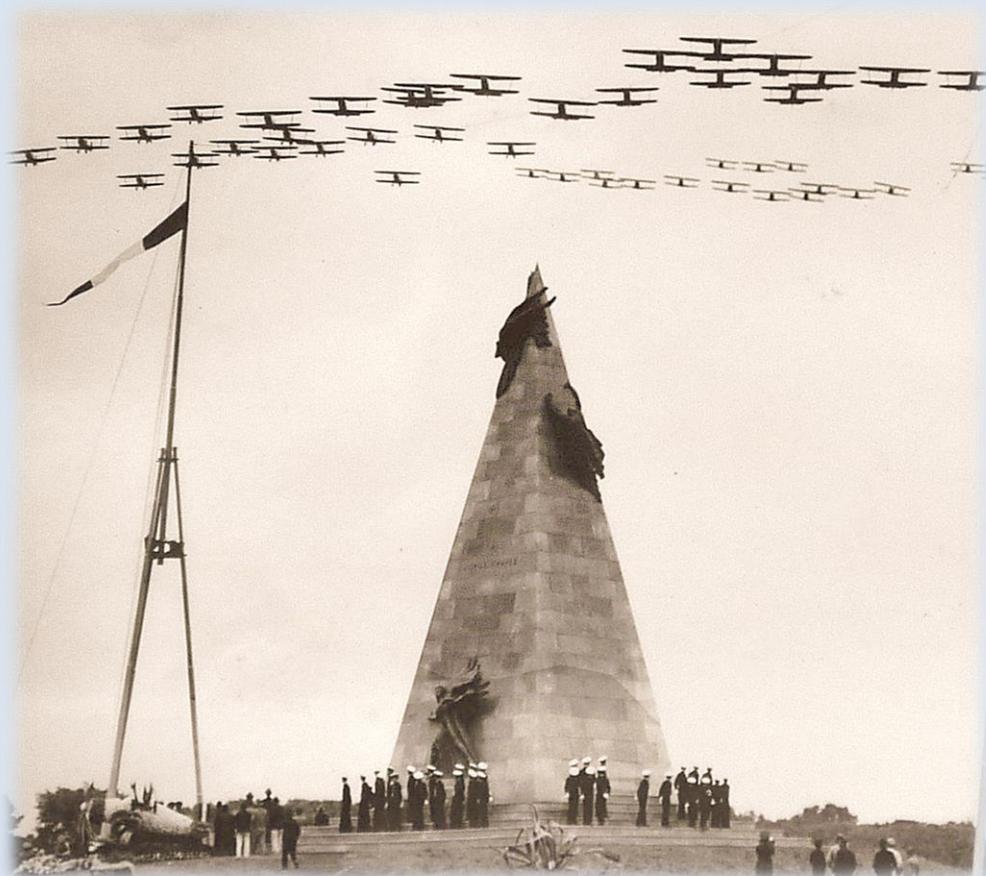
**Columna con la figura de Ícaro y placa dedicada a Jorge Chávez en 1920. (Sebastiansplatz de la ciudad suiza de Brigia)**

Mientras en el Perú, la muerte del joven aviador, acaecida como triste epílogo de su épica hazaña al transmontar los Alpes, causaba intensa y general consternación en toda la República y a la triste noticia, el alma nacional palpitó intensa y generosamente.

Un claro ejemplo de esto en El Callao, era una propuesta que hacía popular a través del diario El Comercio, siendo su proclama, la siguiente: *“Muy señor mío: En este momento y con el más profundo sentimiento, acabo de leer la triste noticia del fallecimiento de nuestro distinguido y glorioso*

*compatriota Jorge Chávez, el que, desafiando las iras de la naturaleza, trasmontó, cual águila majestuosa, las famosas montañas alpinas. Es una verdadera pérdida nacional y por esto me hago intérprete del sentir general, de la manera siguiente: hacer un llamamiento a la juventud de Lima y Callao y, en general, a la de la república, para que, durante una semana, llevamos un pequeño crespón en el brazo (dos centímetros de diámetro), para de esa manera hacer más efectivo nuestro sentimiento, a la vez que sea un lenitivo para su digna familia”.*

Otro acto de homenaje popular fue el que desarrolló el Club de Regatas “Unión” que indicaba su máximo reconocimiento y eterna gratitud, era: *“El club, bautizará con el nombre de “Jorge Chávez”, a la última de sus embarcaciones de regatas recién recibidas de Italia, e iniciará, en este puerto, la suscripción que ha de servir para erigir un monumento que conmemore tan extraordinario acontecimiento internacional.”*



***Aviones norteamericanos sobrevolando el monumento a Chávez el día de su inauguración el 23 de setiembre de 1937  
(Foto archivo Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú).***

La hazaña aérea de nuestro compatriota fue de tal importancia, que se erigieron algunos monumentos en su honor en varios países del mundo. Veintisiete años después de esta tragedia sobre todo para la aviación iberoamericana, la ciudad de Lima, concretó un gigantesco monumento conmemorativo<sup>155</sup>, el

<sup>155</sup> En el Perú, el 23 de septiembre de 1937, habiendo transcurrido 27 años de la hazaña del cruce de los Alpes por el ingeniero y aviador peruano Jorge Antonio Chávez Dartnell y con ocasión de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación realizada ese año en Lima y como una ofrenda de la colectividad italiana residente en el Perú, al cuarto centenario de la fundación de Lima, celebrado en 1935, tuvo lugar la inauguración del monumento a Jorge Chávez Dartnell, diseñado por el escultor Eugenio Beroni.

cual puede ser apreciado por todos cada vez que se pasa por en las proximidades del entonces Hipódromo de Santa Beatriz, hoy conocido como Campo de Marte, en el distrito de Jesús María.



*Placas de la Fuerza Aérea de Chile colocada en 1937 y 1957 respectivamente en el monumento a Jorge Chávez Dartnell en la ciudad de Lima.*



*Monumento a Jorge Chávez en Lima. (Detalle que exhibe las dos placas de homenaje chilenas).*



*Homenaje de la Fuerza Aérea de Chile a Jorge Chávez en Lima con ocasión de la repatriación de sus restos. (1957)*

## **Día de la Aviación Peruana**

El cruce de los Alpes marcó un importante hito en la historia la aviación mundial, debido a que se demostró que la aviación podría tener múltiples aplicaciones y grandes perspectivas de desarrollo para los pueblos. Razón por la cual a Jorge Chávez se le considera un Pionero de la Aviación Mundial<sup>156</sup>. Así en conmemoración de esta gran hazaña en el Perú, el 23 de septiembre se celebra el Día de la Aviación Peruana y de la frase que exclamó casi moribundo “Arriba, más arriba todavía”, nació el lema de la Aviación Peruana “Arriba, Siempre Arriba” la cual se convirtió en su legado y testamento en la que nos señala un camino: el de la altura; una ruta: la del espacio; y que definen un ideal: el de la superación constante.



*Monumento a Jorge Chávez Dartnell en la Plaza Perú de la comuna de Las Condes, Santiago de Chile.  
(Gentileza del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile)*

## **Ing. Aeronáutico Hernán Rivas Vargas-Machuca**

Miembro Correspondiente del Instituto de  
Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en Perú  
Miembro de Número del Instituto de  
Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú

Fuente: Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú.

---

<sup>156</sup> Perú reconoce también a Jorge Chávez Dartnell en su principal aeropuerto nacional, al igual que muchas otras naciones lo hacen con sus respectivos máximos próceres aeronáuticos.

## VI. AVIONES CON HISTORIA

### PIPER J-4E "COUPE", UN JOVEN AVIÓN DE OCHENTA AÑOS



*Hermosa imagen en vuelo del Piper J4E CC-POP.  
Fotografía: Sr. Patrick Wenborne Lehmann.*

El monomotor Piper J-4E "Coupe", es una derivación del exitoso modelo anterior de Piper Aircraft Inc.<sup>157</sup>, el J-3 "Cub".

Su primer vuelo se efectuó en el año 1939 y fue aprobado en abril del año 1941, bajo la ATC N° 740.

Fue utilizado para el entrenamiento de los futuros pilotos de la Armada norteamericana y la USAAF. De este modelo J-4E, se fabricaron 1.251 unidades, comenzando con el número de serie 4-1378

Las características principales del avión son: modelo básico, monomotor, monoplano de ala alta, biplaza, con asiento lado a lado. Tren de aterrizaje convencional, construcción mixta de tubos y lona.

---

<sup>157</sup> Durante gran parte del siglo XX, se consideró a Piper como una de los "Tres Grandes" en el campo de la fabricación de aviación general, junto con Beechcraft y Cessna.



*Un ejemplar de Piper J-4E, en este caso con matrícula de Alemania.  
Fotografía: Sr. Karsten Palt. Flugzeuginfo.net.*

Capotas metálicas que cubren hasta el cortafuego. Estaba dotado con un motor original Continental de 75 HP, posteriormente reemplazado por un motor Continental de 85 HP.

Su hélice era una Sensenich, de madera de 74 pulgadas de diámetro. Su peso máximo de despegue era de 1.301 libras, el peso vacío de 750 libras. Su velocidad máxima 105 mph, la velocidad a nivel del mar 85 mph. En tanto su autonomía de vuelo alcanzaba a las 300 millas, mientras que la velocidad de stall, era tan solo de 39 mph.



*Imagen del Piper J-4E argentino, fotografiado al interior del hangar del Aeroclub de Córdoba.  
Fotografía: Sr. Alberto Domínguez.*

### **Operación en Chile:**

Este avión monomotor, fue construido por la Piper Aircraft en el año 1941, con el número de serie (s/n°) 4-1455, y matriculado NC35971. Su valor de venta en fábrica fue de U\$ 1.995.

En el año 1946 llega a Chile en vuelo desde Estados Unidos, siendo su piloto, el misionero de la Iglesia Metodista señor Randall L. Crawford, quien venía acompañado de su esposa, señora Aileen B. de Crawford, fijando su residencia en la Iglesia de Nueva Imperial.

El avión fue inscrito en la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el libro 1 del Registro Nacional de Aeronaves con el folio 364 del 26 de junio del año 1947, recibiendo la matrícula chilena CC-PRC.

Cinco años después, el 5 de septiembre del año 1952, el avión fue vendido mediante un contrato de compra venta a don Pedro Loyer Cavez, en la suma de \$ 110.000. Tras solo diecinueve días, el avión es enajenado en favor del agricultor, señor Raúl Vial Marambio, en la suma de \$ 190.000, quien lo utiliza por espacio de un año y medio para luego proceder una vez más a su venta, el día 2 de marzo del año 1954 a don Clemente Felis Rand, quien actuó en representación del Club Aéreo de Villarrica.

Al pasar a esa entidad aérea, será reinscrito en el Registro Nacional de Aeronaves recibiendo la nueva matrícula CC-SBC. En el Club Aéreo de Villarrica formó varias generaciones de pilotos, hasta el año 1982. Ese año queda fuera de vuelo y es estacionado bajo techo, en el hangar ícono de dicho Club Aéreo, que data del año 1947. Permanecerá en esa condición por espacio de cinco años, tapado por el polvo, suciedad de aves y murciélagos y el inexorable deterioro al pasar el tiempo.



*Guardado en el hangar antiguo del Club Aéreo de Villarrica.  
Fotografía: Revista Chile Aéreo.*

El 12 de diciembre del año 1987, el avión es vendido al piloto del Club Aéreo de Valdivia, señor Carlos Gómez Mora, quien lo adquiere como regalo a su hija Claudia de tan solo quince años de edad y próxima a licenciarse de Cuarto Medio. Este no fue un regalo simbólico, sino un traspaso de bienes. El avión quedó a nombre de Claudia, que fue la encargada de la apropiada restauración, certificación y registro de la matrícula. Esto debido al interés que tenía por dedicarse a la aviación comercial.

Le correspondió al supervisor de aeronaves, señor Oscar Hernández y al mecánico del Club Aéreo de Valdivia, señor Heriberto Osses, la preparación del avión para el traslado en vuelo a Valdivia. Esta labor, que se desarrolló en poco tiempo, demandó un gran trabajo, ya que la cabina se encontraba en mal estado, el plexit deteriorado, se procedió a parchar de manera momentánea, un agujero en la parte baja del fuselaje y reparar otras pequeñas anomalías.

El día 23 de enero del año 1988, y luego del correspondiente asado de despedida ofrecido por el Club Aéreo de Villarrica, se realizó el vuelo ferry entre Villarrica y Valdivia.

Los mecánicos se encargaron de que el motor se mantuviera en funcionamiento para el trayecto. El piloto a cargo del traslado, don Carlos Gómez a los mandos del avión, voló sentado en un cajón de madera, sin la puerta del piloto, para mantener la visibilidad. El vuelo se efectuó sobre la carretera, a baja altura y sin perder de vista la furgoneta combi de don Oscar Hernández, para apoyar cualquier aterrizaje de emergencia o incidente. El trayecto demoró una hora y seis minutos.

Una vez en el aeródromo “Las Marías” sede del Club Aéreo de Valdivia, se comenzó la tarea de recuperación de la aeronave, para lo cual, se contó con la participación de distintas personas e instituciones que aportaron con su granito de arena. Don Agustín Espinoza, bibliotecario de la D.G.A.C. proporcionó los manuales del avión, mientras que la hélice de madera y los pernos, fueron tarea de don Luis Urzua en Santiago.

Al no existir en plaza un plexit, don Juan Martínez, viajó a Valdivia en mayo del año 1989, y fabricó uno nuevo durante un fin de semana. La tapicería valdiviana, “Noches Lorena” reconstruyó la cabina de la forma más fidedigna posible. Los instrumentos de vuelo fueron tarea de don Carlos Fuentes y don Helio Ríos realizó la donación de un variómetro original.

Luego de largos meses, el trabajo dio como resultado, una completa renovación del avión, recibiendo el certificado de aeronavegabilidad correspondiente y su inscripción, que dio paso a la nueva matrícula CC-POP.

Durante el proceso de restauración, constataron que no existían los repuestos originales, por lo tanto, recurrieron a piezas alternativas de motores de la línea Volkswagen.

La aeronave se mantuvo con el color original que salió de fábrica, crema con rojo, cien por ciento de tela y sin sistema eléctrico. La partida era del tipo manual, sin llave, solo a pala. El sistema de radio era portátil.



*La imagen original del Piper CC-POP enfrentando al Cessna 206 CC-PJE, propiedad de don Carlos Gómez Mora.  
Fotografía: Sra. Claudia Gómez Sch.*

En mayo del año 1991, la flamante dueña del avión visitó la fábrica Piper Aircraft Inc. en la ciudad de Vero Beach, en Florida, Estados Unidos, donde tuvo la oportunidad de compartir detalles de la restauración. En la fábrica le señalaron que solo había ocho aviones Piper J-4E volando en el mundo.

En esa misma ocasión le obsequiaron para la aeronave, entre otras cosas, el adhesivo distintivo del CUB, que exhibe en la cola. También le regalaron un oso de peluche, símbolo de los Piper Cub, para que le sirviera de “copiloto” honorario.



*Retrato familiar posando con el “POP” (foto tomada por don Sergio Barriga Kreft).  
De izquierda a derecha: Carlos Schananier Ponce, Claudia Gómez Sch, Carlos Schananier Cornui, Faride Schananier,  
Carolina Gómez Schananier y Carlos Gómez Mora.*



*El "copiloto" con sus 30 años recién cumplidos. Fotografía: Sra. Claudia Gómez Sch.*



*El Piper restaurado posa frente a un jet trireactor Falcón, en la losa del Aeródromo "Las Marías" de Valdivia. Fotografía: Revista Chile Aéreo.*

De esta forma, el Piper J-4E "Coupe" realizó durante varios años, múltiples vuelos, por los parajes idílicos de Valdivia y sus alrededores. Llegó hasta San Fernando por el norte y a Puerto Montt por el Sur. Fue campeón de los aviones Clásicos y Antiguos, los años 1989, 1990 y 1991, coronándose el año 1992, como "Champion de Champions". Este registro consta en la Federación Aérea de Chile, ya que estos encuentros, se organizaron en paralelo a los Simposios anuales de Temuco, Rancagua, Valdivia.

Los vuelos de su dueña, eran más que frecuentes y en modo cross country, porque era una manera económica que tenía para reunir la cantidad de horas de vuelo requeridas para obtener la licencia comercial de vuelo.

Finalmente, su joven dueña Claudia Gómez, decide vender su restaurado Piper J-4E, debido a la adquisición de un helicóptero Bell modelo 47, resultando demasiado oneroso la mantención de ambas aeronaves.

El cambio de propietario se realizó mediante una venta efectuada a fines del año 1993 o inicios de 1994 a don Ronald Klingenberg Frey, socio del Club Aéreo de Valdivia.

Una nueva transacción se realizará unos meses después, el 26 de diciembre del año 1994. El avión será adquirido por el socio del Club Aéreo de Santiago, señor Patrick Wenborne Lehmann.

Al mes siguiente, en enero de 1995, durante un vuelo en la zona sur, el señor Wenborne sufre un accidente en las cercanías del Salto del Laja, felizmente sin consecuencias que lamentar, excepto los considerables daños sufridos por el Piper J-4E.

El motivo del accidente, fue la detención del motor en vuelo, debido a la irresponsabilidad de la CMA que lo overhauled con repuestos contraindicados, de acuerdo con lo señalado por su dueño.



*Estado en que quedo el CC-POP en el accidente. Fotografía: Sr. Patrick Wenborne L.*

El avión fue sometido a una extensa y completa reparación y restauración exhaustiva, saliendo una vez más a vuelo, ahora con un nuevo esquema de pintura, acorde con el modelo de aeronave.



*Vista inferior del Piper J-4E, durante un despegue en el Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.  
Fotografía: Sr. Antonio Beghella de la Sotta.*

Finalmente, en el mes de mayo del año 2005, el avión es transferido mediante una compraventa a don Esteban Luis Ivovic Schirrer, su actual dueño quien mantiene su base de operaciones en el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.



*El avión de nuestra historia, taxeando rumbo a su hangar en SCTB una tarde del mes de mayo del año en curso.  
Fotografía: Sr. Daniel Silva Pinto.*

**Nota de la Redacción:**

Este artículo nació de lo publicado en revista Chile Aéreo N° 287 y 288 de la Federación Aérea de Chile, donde Claudia Gómez Schanani, novel piloto chilena, realizó un breve relato de la adquisición del avión. En contacto con Claudia, nos relató lo siguiente sobre su vida aeronáutica: *“Lo publicado en revista Chile Aéreo, lo escribí aconsejada por Margot Duhalde, con motivo del Simposio Aeronáutico al momento de recibir el premio a los Clásicos y Antiguos, en el primer encuentro que fue organizado por el queridísimo Agustín "Cucho" Rivera.*

*Tenía dos objetivos, por un lado agradecer a todos aquellos que me ayudaron en la restauración del "POP" y dejar planteada ante las autoridades de la DGAC, el anhelo de contar con una excepcionalidad a la licencia de alumno piloto para así regularizar mi situación, ya que pilotaba desde los doce años.*

*El año 1989 obtuve la Licencia de Alumno piloto, me tomaron el examen para piloto privado, el que pasé con éxito, tanto en lo teórico como en lo práctico. Pero por instrucciones del Director General de Aeronáutica Civil, General Jaime Lavín Fariña, se me retuvo la licencia a la espera de cumplir al menos 17 años y 9 meses.*

*A fines de ese año 1989, con 250 hrs de vuelo "piratas" me enrolé en una escuela de vuelo en Estados Unidos y obtuve allí, mi Licencia Comercial de Multimotores IFR. Luego, trabajé como piloto de seguridad al tiempo que realicé el curso de Piloto de Helicópteros comerciales IFR.*

*Regresé a Chile y volé hasta el año 2001, siempre bajo el amparo de la F.A.A. que reconocía la mayoría de edad con 18 años, no como en Chile, que era a los 21 años. En el año 1993 convalidé mi licencia, por consejo de Margot Duhalde, con el único objetivo de que me reconocieran como la primera mujer piloto comercial de helicópteros de Sudamérica.*

*Situación que no se dio y que terminó con un premio al Mérito Aeronáutico, entregado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Ramón Vega Hidalgo, y un reconocimiento de las Mujeres Pilotos por mi espíritu de superación aeronáutica”.*

**Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Bibliografía:**

<https://bibliotecametodista.cl/iglesia-metodista-nueva-imperial/>  
[http://www.aviastar.org/air/usa/piper\\_j-4.php](http://www.aviastar.org/air/usa/piper_j-4.php)  
Revista Chile Aéreo N° 287 y 288, octubre 1988.  
[https://www.john2031.com/piper\\_j4\\_cub\\_coupe/airplane\\_photos\\_and\\_information.html](https://www.john2031.com/piper_j4_cub_coupe/airplane_photos_and_information.html)

**Colaboración:**

Sra. Claudia Gómez Schanani, Erwin Cubillos Salazar, Patrick Wenborne Lehmann, Daniel Silva Pinto y Antonio Beghella de la Sotta.

## Escuadrilla Halcones pone fin a la era de los Extra 300/L y apuesta por el GB1 Gamebird



Este 31 de mayo de 2021, la Escuadrilla Halcones se despidió del material aéreo que los acompañó por diecinueve años (2002-2021), siendo una de las aeronaves que más recuerdos trae a las actuales generaciones, en cada una de sus presentaciones.

La Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones, quienes son parte del Grupo de Presentaciones de la Fuerza Aérea de Chile, utilizan el material alemán desde 1990, siendo el reemplazo de los biplanos Pitts Special, aeronaves de madera y tela de procedencia norteamericana, que los acompañaron desde sus inicios en 1981, siendo reemplazados por los EA-300 en 1990, para luego, en el año 2003 fueran modernizados por la evolución del fabricante, el modelo EA-300L, el cual fue parte de la Escuadrilla hasta este 2021, específicamente, ... *la tarde del 31 de mayo*.

En sus redes sociales se dio a conocer que su despedida incluía vuelos entre Santiago y Talca, pasando por varias localidades en la mañana del 31 de mayo, siendo este su penúltimo vuelo, para continuar en la tarde con el último que fue entre Santiago y Viña del Mar, para retornar a la Base Aérea de El bosque.



*Fotografías de la ceremonia de despedida al material Extra 300L en El Bosque. Depcom.*



### FIN A LA ERA EXTRA 300/L

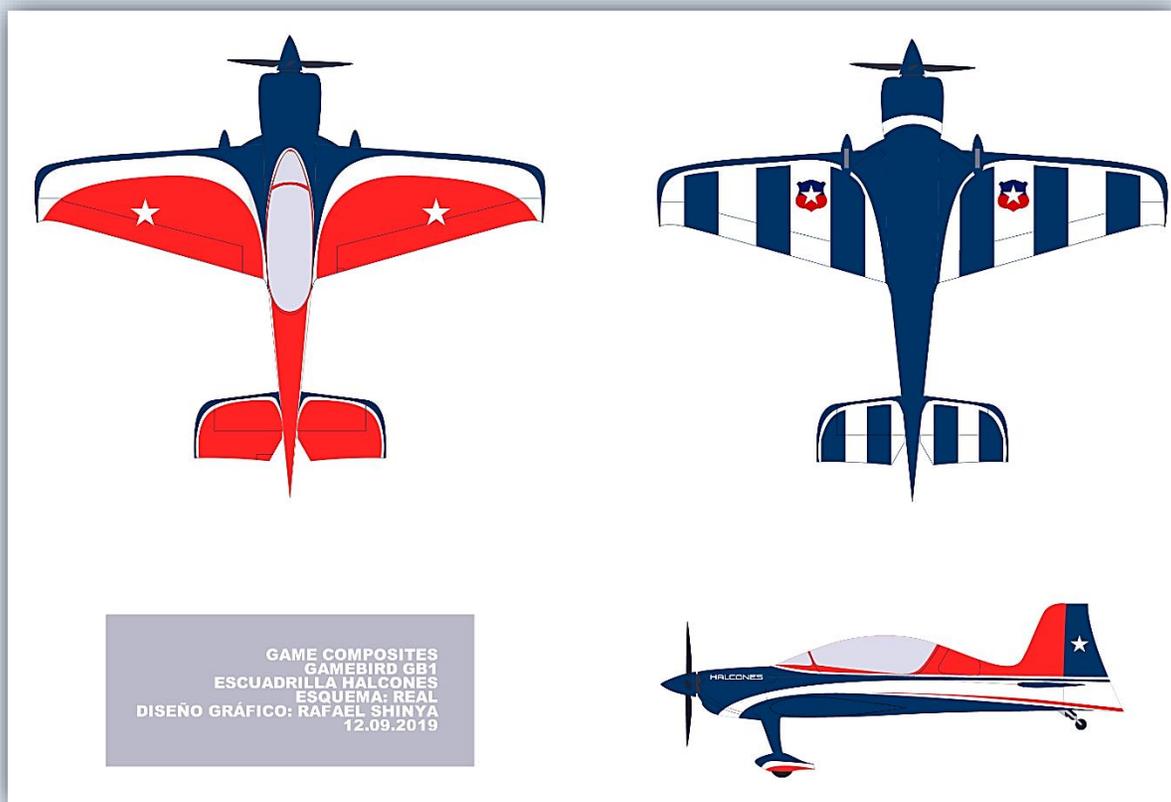
El Extra EA-300L de procedencia alemana, es una aeronave fabricada para desarrollar un excelente rendimiento en maniobras acrobáticas, gran parte de esta es de materiales compuestos y metales en su estructura, esto hace la aeronave versátil, liviana y muy rápida para su uso en esta disciplina, con buen soporte de fuerza G +10 y -10, siendo una de las aeronaves más populares del mundo acrobático.

La transición de las aeronaves EA-300L comienza en 2019, ya que se adquieren las primeras aeronaves

Gamecomposite GB1 Gamebird, las cuales realizaron vuelos de prueba en la Base Aérea de El Bosque a mediados de ese año.

Actualmente el ganador del concurso para el reemplazo de los extras, en el cual estaba XtremeAir, Extra Aircraft y la aeronave que en ese momento era experimental, ya ha encumbrado el vuelo por parte de los pilotos del team, quienes cuentan con siete aeronaves armadas en el hangar del grupo de presentaciones, esto permitió que tuviéramos de vuelta a nuestro embajador de la disciplina, hablamos del piloto chileno Cristián Bolton (Actual miembro del equipo Gamecomposite, piloto de pruebas), como instructor de la Escuadrilla, impresionando a los Spotters con sus maniobras días antes de la despedida del material aéreo. Recordemos además que Cristián formó parte del Team Halcones y fue líder de la misma.

### EL GB1 (Steinbach) Gamebird de Gamecomposite



*La empresa fabricante del Gamebird GB1 es Gamecomposite, ubicados en Bentonville, Estados Unidos, se dedican al desarrollo de la aeronave GB1, pero aunque es nueva, es un diseño del renombrado campeón de acrobacia aérea, Philipp Steinbach, el cual puso en este avión una visión que debe ser la sólida base de su elección por el Team Halcones, "ser el mejor avión acrobático y de turismo del mundo".*

Gamecomposite ha puesto mucho cuidado en los detalles, información de vuelo, en su aviónica y tecnologías que hoy la computación nos entrega ya que a diferencia del Extra 300L, este posee pantallas digitales con información en tiempo real gracias a un computador a bordo acompañado de instrumentos analógicos.

**COMPARATIVA DE CABINAS:**



Ilustraciones: Rafael Shinya

**FICHA TÉCNICA:**

<b>EXTRA 300L</b>	<b>GB1 GAMEBIRD</b>
<p>Fabricante: EXTRA Flugzeugbau GMBH                      Modelo: EA 300/L                      Origen: Alemania                      Motor: Lycoming AEIO-540-L de 300 HP.                      Velocidad: 220 nudos kts                      Factor de carga: + 10 G y – 10 G                      Razón de roll: 420° por seg.                      Primera presentación: 29 de febrero del 2003.                      Última presentación: 31 de mayo 2021</p>	<p>Fabricante: Gamecomposite                      Modelo: GB1 Gamebird                      Origen: Estados Unidos                      Motor: Lycoming AEIO-580-B1A.                      Velocidad máxima: 235 nudos kts                      Factor de carga: + 10 G y – 10 G                      Razón de roll: 400° por seg.</p>

## ¿No conoces a Philipp Steinbach?



Philipp Steinbach nacido el 25 de diciembre de 1973 en Alemania tiene experiencia en más de 60 tipos de aeronaves, dentro de ellos planeadores en competencias del FAI World Grand Prix.

Al final de su servicio civil, Steinbach fue contratado por Walter Extra, fabricante de aviones Extra, donde trabajó como mecánico y para el trabajo de prototipos en los prototipos Extra 400 y Extra 200. Después de 2 años con esta empresa, comenzó a trabajar para una nueva de aviones ultraligeros. Pero después de sólo unas pocas semanas, esto lo llevó a la idea de diseñar su propio avión y tratar de ganarse la vida con eso. Así es que, desde finales de 1997, trabaja de manera independiente y funda "Impulse Aircraft".

Durante los siguientes 8 años, Philipp y su equipo construyeron y vendieron 49 copias del Impulse, incluida una versión con un motor de turbina Allison de 475 hp.

Afortunadamente, en el momento adecuado, conoció al Sr. Harro Moewes, quien estaba dispuesto a invertir en el nuevo proyecto que ahora se llama "Xtreme 3000" en la nueva empresa XtremeAir GmbH. Fue el diseñador de la aeronave, así mismo es entrenado en un Extra 300S, para participar en el Campeonato Nacional Alemán de Acrobacia Aérea 2005, quedando en tercer lugar en la categoría Avanzado. Seis semanas antes del Campeonato Nacional Alemán de 2006, Philipp pasó por un intenso programa de entrenamiento y ganó el 1er lugar en Acrobacias clásicas y el 2do lugar en Acrobacia libre en la categoría ilimitada, lo que le valió el derecho a representar a Alemania en el Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea 2007.

Desde entonces, Steinbach comenzó a probar todas las figuras de estilo libre conocidas y las técnicas requeridas para el avión Xtreme 3000, proyecto que hoy le permitió crear el avión GB1 que es el resultado de toda su dedicación y experiencia en la acrobacia aérea, cómo diseñador, piloto y constructor de estos.

**Nota personal:** Philipp Steinbach es una referente en la disciplina, así mismo en el diseño de marcas que tienen una línea de diseño similar y esto se debe a que ha estado presente en los proyectos más exitosos de Extra, Xtreme Air y ahora GameComposite.

### Rafael Shinya Olivares

Director FGMEDIA.cl

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## VII. SABÍA USTED?

...que el 16 de junio de 1968, falleció en la ciudad de Santiago, el General de Brigada Aérea (R) don Armando Cortínez Mujica, primer piloto que cruzara en avión de ida y vuelta la Cordillera de los Andes entre el 5 y el 14 de abril de 1919?



† **Círculo de Generales y Almirantes en Retiro**  
Ha fallecido el señor general (R) de la Fuerza Aérea Nacional, don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA (Q.E.P.D.)**  
Sus funerales se efectuarán hoy, a las 11.30 horas, en el Cementerio General, por Avenida La Paz.  
**El Directorio.**

† **Instituto Sanmartiniano**  
Tenemos el sentimiento de comunicar el fallecimiento de nuestro presidente y socio fundador, general de Aviación (R), don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA (Q.E.P.D.)**  
y rogamus concurrir a sus funerales que se efectuarán hoy en el Cementerio General, Avda. La Paz, después de una misa que se oficiará en la capilla de la Vicaría Castrense, Lira 137, a las 11 horas.  
**El Directorio del Instituto Sanmartiniano de Chile.**

**Grupo Simbólico de Aviación "Aguilas Blancas"**  
† Tenemos el sentimiento de comunicar el fallecimiento de nuestro camarada aviador, General de Brigada Aérea (R.), don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA (Q.E.P.D.)**  
Sus funerales se efectuarán hoy en el Cementerio General (por Avda. La Paz), a las 11.30 horas, después de una misa que se oficiará a las 11 horas en la Vicaría Castrense, Lira 137.  
**El Directorio**

† Ha dejado de existir nuestro querido deudo, General de Brigada Aérea, don **ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA (Q.E.P.D.)**  
Sus funerales se efectuarán en el Cementerio General (por Avda. La Paz), después de una misa a las once de la mañana en la Iglesia de la Vicaría Castrense, Lira 137.  
**La familia**

*Recorte del diario El Mercurio,  
lunes 17 de junio de 1968.*

### Fallece una leyenda

El 16 de junio de 1968, el entonces General de Brigada Aérea (R) don Armando Cortínez Mujica, fallecía en la ciudad de Santiago. El Mercurio de esta capital, consignaba un día antes que, "el destacado aviador nacido en Valparaíso llevaba días internado en el Hospital Militar debido a una antigua dolencia renal". Su deceso ese día domingo, causó profundo pesar en círculos de las Fuerzas Armadas, diplomáticos y judiciales a los que estuvo vinculado durante su fructífera trayectoria. Con 72 años de edad, dejaba de existir ese pionero de las alas nacionales que tantos festejos y honores recibió en vida. Había formado una linda familia que orgullosa de sus logros, acompañaba ahora sus restos que, tras una solemne misa realizada al día siguiente en la hermosa Iglesia "San Miguel Arcángel", Templo Vicarial Castrense ubicado en calle Lira, serían sepultados en el Mausoleo N°2 de la Fuerza Aérea de Chile del Cementerio General de Santiago.

**RAÚL MARIOTTI VALVERDE**  
**Un hipódromo, un estadio y un monolito**



*“Este monolito siempre tendrá que estar en el recuerdo de los iquiqueños.  
No debe desaparecer jamás pues el acto de Raúl Mariotti nunca debe ser olvidado.  
Su ejemplo debe mantenerse siempre vivo”.*

*La Estrella de Iquique, 29 de junio de 1995<sup>160</sup>*

El Club de Sport de Iquique creado en 1901 por la colonia británica residente, fue el tercer hipódromo para “carreras a la inglesa” del país siguiendo al Club Hípico de Santiago (1869) y al Valparaíso Sporting Club (1882).

<sup>160</sup> <https://crear.cl/raul-mariotti-2/>



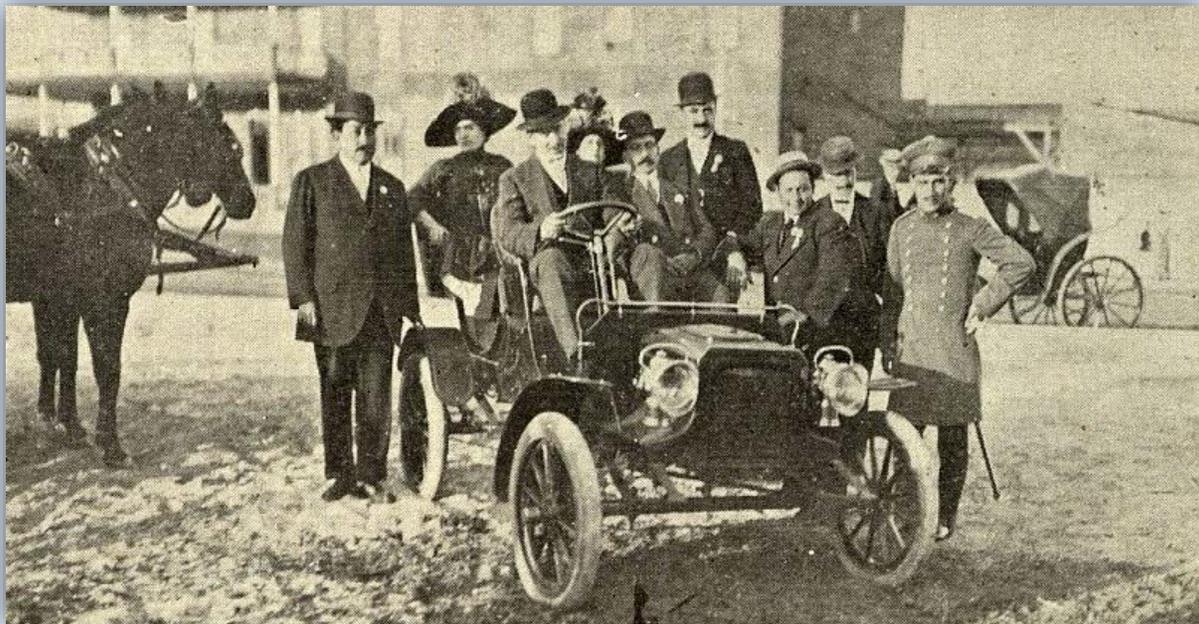
Su pista de 1.500 metros de longitud no sólo albergó la actividad hípica en caballos fina sangre, sino que también serviría para las primeras exhibiciones aéreas practicadas sobre el histórico puerto por el aviador Luis Alberto Acevedo quien realizó dos volaciones promediando agosto de 1912.

En la primera, toda la ciudad concurrió al hipódromo que, desbordado, rebalsó una multitud a la playa de Cavanca. Para la segunda se repitió el gentío incrementado por *“no menos de veinticinco trenes que vinieron desde la pampa, vaciando sobre la ciudad la ola inmensa, que con sus trajes mejores, lo invadió todo, como si fuera un Ejército infinito de hormigas en confusión”*<sup>161</sup>.

En esta oportunidad el audaz aviador incluyó un sobrevuelo de la Escuadra Nacional, para llamar la atención de la importancia de crear el arma aérea en Chile.

---

<sup>161</sup> Crónica por Raúl A. Ceballos en Caras y Caretas, citado por Claudio de Alas en “La primera Víctima”, Santiago, 1913.



*Llegada de Acevedo al hipódromo de Iquique*

Después de Acevedo vendrían otros precursores, pero sin duda que el segundo hito más trascendental habría de ocurrir a las 16.30 horas del 20 de febrero de 1924 con el aterrizaje en la pista carreras de una escuadrilla del Servicio Aéreo del Ejército compuesta por los biplanos Avro 504 N°81 "España" y los D.H.-9 N°92 "Ferroviario", N°89 "Coquimbo"; N°91 "Tacna" y N°87 "Tarapacá", procedentes de Santiago con escalas intermedias y destino final la ciudad de Tacna, a lo largo de 1.800 kilómetros de montañas y desiertos jamás volados anteriormente, regresando a los pocos días a la capital.

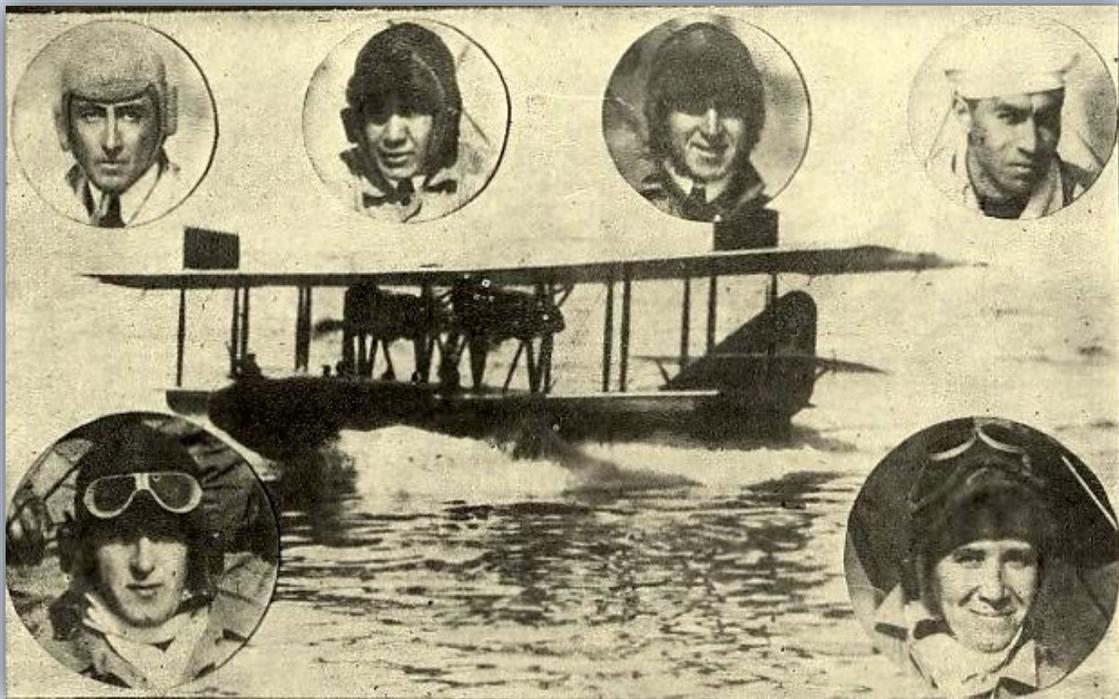


*Los D.H.-9 N°92 "Ferroviario", N°89 "Coquimbo"; N°91 "Tacna" y N°87 "Tarapacá" aterrizados frente a las tribunas del hipódromo iquiqueño, rodeados por parte del público asistente.*

La Aviación Naval por su parte envió su propio mensajero alado, el bote volador Felixstowe F.2A "Guardiamarina Zañartu" que despegó de Las Torpederas el 1 de agosto de 1924, con destino a Arica y escalas intermedias, amarizando en el puerto de Iquique el domingo 3, piloteado por el teniente 1° Manuel Francke Mariotti, de quien volveremos a hablar más adelante.



*La Nación, 4 de agosto de 1924*



*Tripulación del Felixstowe F.2A, de izq. a der: Mecánico 1° Guillermo Gómez; Maquinista 1°, Juan Constanzo; Telegrafista 1° Emilio Cifuentes y Marinero 1° Hipólito Zambrano. Abajo, Teniente 1° Debajo de izq. a derecha: Manuel Francke, piloto y Capitán de Fragata Abel Campos, copiloto.*

Poco tiempo después, el Ejército decidió instalar una base aérea en el extremo norte, lo que se habría de concretar promediando 1927, con la instalación provisoria del Grupo Mixto de Aviación N°1 en el aeródromo El Buitre de Arica, a la espera que se habilitara la pista y las instalaciones que se construían en Alto Hospicio.



***Base aérea Los Cóndores en Alto Hospicio en la que destaca su hangar metálico de 100 metros de largo por treinta de ancho construido por la Curtiss Airplane Export Corp.***

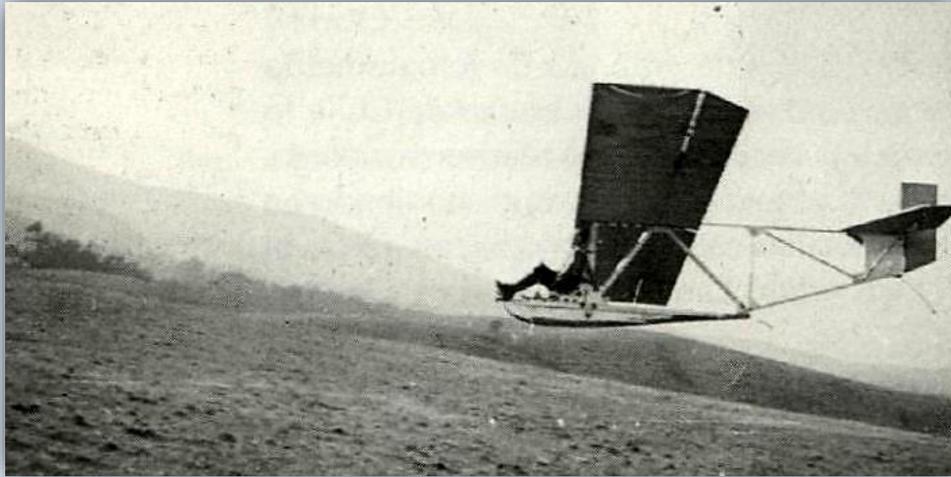
Tan pronto estuvo en condiciones mínimas de operación, el 30 de agosto de 1928 el Grupo N°1 inició su traslado a su nueva y definitiva base, la que por un Decreto en octubre de ese año pasó a denominarse “Base Aérea Los Cóndores”.

Mientras tanto en la ciudad el alcalde Carlos Galss Ávalos impulsaba la construcción del Estadio Municipal con graderías de concreto para tres mil quinientas personas; con una cancha de fútbol y una pista de atletismo de 500 metros, con una recta de 200 metros frente a las tribunas oficiales, ubicado contiguo del Club de Sport, hacia el sur, el que sería inaugurado el 18 de septiembre de 1930.



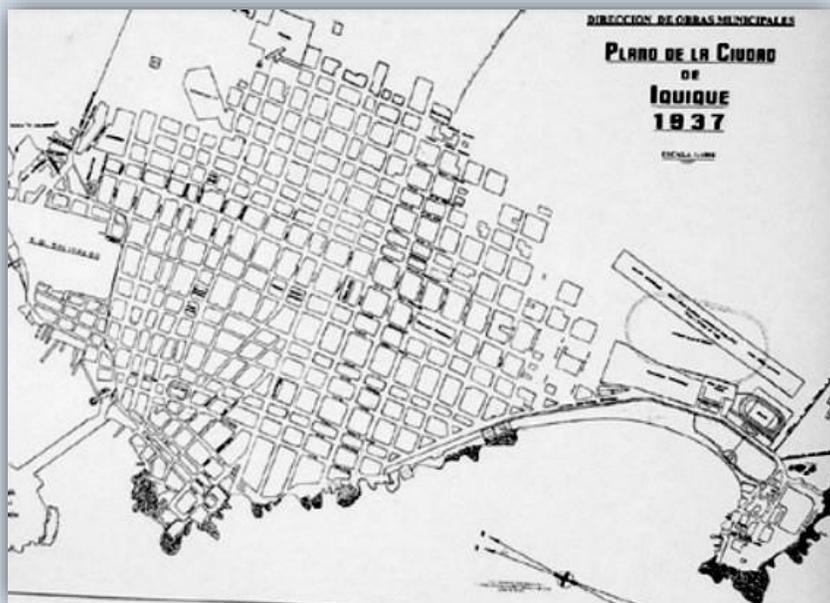
***Graderías del Estadio Municipal de Iquique construido entre 1929 y 1932, de concreto armado, con capacidad para tres mil quinientas personas, contaba con una cancha de fútbol y una pista de atletismo de 500 metros, con una recta de 200 metros frente a las tribunas oficiales.***

Hacia 1933 y tras una lenta agonía la actividad hípica cesó por completo quedando las instalaciones y el terreno del Club de Sport abandonadas circunstancia que fue aprovechada por el Senador por Tarapacá, Miguel Cruchaga Tocornal en 1934, para crear el Instituto Aeronáutico, con el propósito de formar pilotos y constructores de aviones y planeadores, logrando fabricar ocho veleros primarios Zögling de acuerdo con planos originales adquiridos en Alemania, empleando para su construcción el pino Oregón extraído de las barandas del viejo hipódromo y lona nacional barnizada con un dope que ellos mismos fabricaban en base a películas usadas y acetona.



*Planeador primario Zögling "Hol's der Teufel" volando en Batuco, similar a los iquiqueños*

De este modo la pista de carreras continuó sirviendo para la práctica del volovelismo y para el aterrizaje esporádico de aviones del Grupo 1, antes de ser destinado para la construcción del aeródromo de Cavanca, inaugurado el 2 de junio de 1937.



*Plano de Iquique en 1937 que muestra el hipódromo, el estadio y la pista del aeródromo Cavanca*

En medio de ese entorno cargado de historia aeronáutica, se erigió un monolito, hoy desaparecido, en recuerdo de un joven oficial de la Fuerza Aérea, que entregó su vida en una noble causa humanitaria.

Raúl Mariotti Valverde nació en Valparaíso el 8 de mayo de 1908, en el hogar formado por sus padres Arturo y Blanca y sus hermanas Beatriz y Victoria. A la temprana edad de trece años ingresó a la Escuela Naval Arturo Prat, de la que egresó el 20 de diciembre de 1925, con el grado de Guardiamarina 1ª Clase.

Por entonces su primo hermano, Manuel Francke Mariotti era un destacado aviador naval quien llegaría a ser el primero de su especialidad en alcanzar la jefatura del Servicio de Aviación Naval en 1927 y más tarde sería director de la Escuela de Aviación en 1930 y Subsecretario de Aviación entre el 15 de junio y el 20 de octubre de 1932.

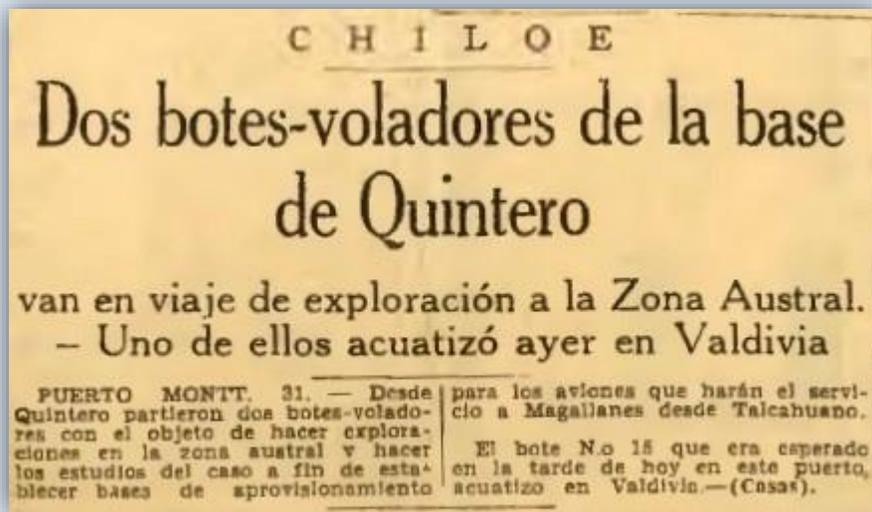


*El comandante de escuadrilla Manuel Francke Mariotti, aun lucía el uniforme de capitán de fragata, cuando fue nombrado director de la Escuela de Aviación en noviembre de 1930.*

No tardaría el joven guardiamarina en seguir los pasos de su primo integrando el último curso de pilotos navales iniciado en El Bosque en marzo de 1929, a cargo del instructor naval Tte. 1º Av. Alfredo Puga, con clases teóricas sobre motores, meteorología, fotografía, radiocomunicaciones y otros ramos. Para la instrucción de vuelo llevaron tres biplanos Avro 504 O de doble comando con tren de aterrizaje terrestre, culminando la instrucción práctica en Quintero en estos biplanos dotados con flotadores.

La última fase del curso se verificó entre noviembre y enero de 1930 en El Bosque, a cargo del capitán de corbeta Edison Díaz y del teniente Francisco Tovarias, egresando los guardiamarinas Enrique Byers, Raúl Mariotti y Rodolfo Marsh, quienes, junto al ingeniero Hernán Tapia y al contador 4º Hernán López Angulo, habrían de integrar la veintena de oficiales navales que decidió incorporarse al escalafón de la naciente Fuerza Aérea Nacional, en la que el capitán de corbeta Manuel Francke habría de recibir el grado de Comandante de Escuadrilla y Raúl Mariotti y sus compañeros, el de Teniente 2º de Aviación.

Entre las múltiples tareas iniciales de la FAN figuró el envío de una segunda misión de reconocimiento al archipiélago de Chiloé y los canales de Aysén hasta Puerto Edén - la primera fue realizada por la Aviación Naval el año anterior había llegado hasta Quellón - , para la que fueron asignados el Dornier Wal N° 15 al mando del Capitán de Bandada Herbert Youlton Boulet y el teniente Tomás Gatica de copiloto, los radiotelegrafistas Mauricio Cepeda y Tomás Cortés y suboficial mecánico Guillermo Gómez y el Dornier Wal N° 17 a cargo del teniente Horacio Barrientos Cofre llevando al teniente Raúl Mariotti de copiloto, al sargento mecánico Alejo Cepeda y al radiooperador Gaspar Zúñiga.



**La Nación, 2 de agosto de 1930**

La exploración llevada a cabo entre el 1 de agosto y el 29 de septiembre de 1930 totalizó 42 vuelos de reconocimiento, en condiciones meteorológicas adversas, que sometieron a hombres y máquinas a toda clase de esfuerzos y penurias, durante los que se levantaron las primeras cartas aeronáuticas de los canales patagónicos y señalaron sitios apropiados para la futura instalación de radioestaciones, en Puerto Palena (actual Puerto Raúl Marín Balmaceda) y Ayacara.

El coronel Horacio Barrientos recordaría años más tarde que *“el 17 de agosto despegó el Dornier Wal N°17 de Quintero a Puerto Montt, iniciando sus vuelos de exploración el 19 y regresando el mismo día a Puerto Montt. Efectuó reconocimientos y amarizó en Palena y Ayacara. Voló nuevamente a Palena llevando al técnico de la Casa Marconi y al oficial de radio, teniente Jaime Busquet, Jefe de Comunicaciones de la Escuadrilla de Anfibios N°1 para inspeccionar la radioestación. El día 28 este mismo avión cumplió otra misión para reparar la radio de la Posta de Aysén. El regreso lo efectuó a pesar de no contar con informes precisos del tiempo por las malas comunicaciones entre La Chamiza y Aysén. Al sobrevolar el estuario de Aysén, tuvo que soportar bruscos golpes debido a la lluvia y violencia del viento. A consecuencias de la difícil situación en que se encontraba el teniente Barrientos con toda la tripulación del Wal 17n, se amarizó en Ayacara y una vez repuesta la tripulación del estado nervioso, se continuó viaje a Puerto Montt. Todo iba bien, cuando al amarizar en el Canal Tenglo, apareció una lancha a vela precisamente en la zona elegida. Se tuvieron que poner los motores a full potencia para salir de esta emergencia, cooperando en este trance el copiloto teniente Mariotti”*. Continuando con el relato del coronel, *“el 5 de septiembre la bandada voló desde Puerto Montt a Aysén para efectuar*

exploraciones a Angostura Inglesa y Puerto Edén. En el estuario Aysén encontraron fuertes rachas de viento y turbulencias debido a lo cual y sin previo aviso, amarizó el Wal 15. Lo mismo hizo posteriormente el Wal 17. Después de un breve lapso, continuaron hacia Aysén"... Barrientos finaliza su relato agregando que "Durante el tiempo que duró la expedición, la bandada efectuó reconocimientos con amarizajes y despegues en los puntos que el plan lo requería. Se intentó llegar a Magallanes a pesar de no contar con información de tiempo. El vuelo no se efectuó por cuanto la directiva fijaba como límite sur Angostura Inglesa y además, cuando se solicitó expresamente autorización desde Puerto Edén para volar al extremo austral, la respuesta fue negativa<sup>162</sup>".



**De izq. a der. Teniente Emilio Larraín, Comandante de la Escuadrilla de Anfibios N°1 de La Chamiza; teniente Tomás Gatica I., copiloto del WAL 15; Capitán de Corbeta Herbert Youlton, comandante de la expedición; teniente Raúl Mariotti V., copiloto del WAL 17; Ciro Arredondo jefe de la Posta de Aisén; teniente Horacio Barrientos C., piloto del WAL 17 y los mecánicos Guillermo Gómez y Alejo Cepeda.**

Por la experiencia adquirida en dicha exploración, Mariotti fue destinado a la Escuadrilla de Anfibios N°1 con base en La Chamiza, Puerto Montt, que estaba dotada con anfibios Canadian Vickers Vedette y mantenía un servicio de correo aéreo a Puerto Aysén. En uno de aquellos vuelos debió buscar refugio en Ayacara, permaneciendo en ella con un hidroavión descompuesto hasta ser encontrado sano y salvo días más tarde. Es necesario recordar que no se contaba con medios de comunicación por lo que la noticia de un amarizaje en tan aislados parajes tardaba días de navegación a vela en llegar a un centro poblado y terminar con la incertidumbre.

<sup>162</sup> Barrientos C., Horacio. *Primeras exploraciones de la ruta a Magallanes*. Revista Fuerza Aérea N°138



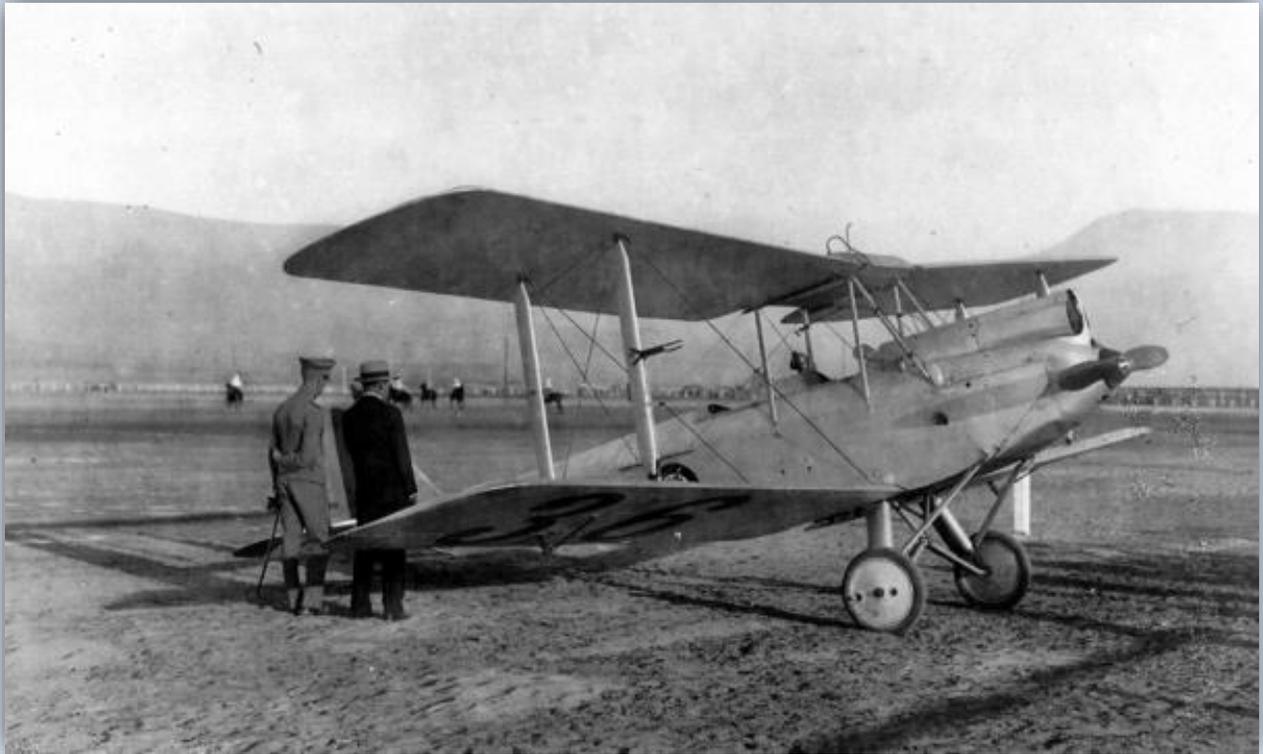
***Puerto Palena, agosto de 1930. Sentados: tenientes Horacio Barrientos y Tomás Gatica.  
De pie: Tte. Raúl Mariotti, arquitecto Ramón Varas y Tte. Jaime Busquet.***

Recordemos que el presidente Ibáñez estaba empeñado en colonizar Aysén y que el Comodoro Merino Benítez lo apoyaba manteniendo la Línea Aérea al Aysén dependiente de la Escuadrilla de Anfibios portomontina y buscaba su prolongación a Magallanes con una selecta partida de pioneros de la aviación austral, el teniente Mariotti entre ellos.



***Tenientes Raúl Mariotti, Washington Silva, Gregorio Bisquert y Víctor Pérez junto al anfibio  
Loening C-4C de la Escuadrilla de Anfibios N°1 en 1931.***

En junio de 1931, el joven teniente pasó a continuar sus servicios en el Grupo de Aviación N° 3 de Temuco, en mayo de 1932 pasó a la Línea Aérea Nacional<sup>163</sup> y de allí al Grupo de Aviación N°1<sup>164</sup> instalado en la Base Aérea Los Cóndores de Iquique.



***El De Havilland DH 60G N°36, adquirido en 1929 por el Servicio Aéreo del Ejército para su empleo por la Línea Aérea Postal Santiago – Arica aterrizado en la pista del Club Sport de Iquique. Al fondo se divisan binomios hípicos (Máximo Karl) Circa 1930***

El 18 de noviembre de 1929 en un trágico accidente ocurrido en El Bosque, falleció el subteniente Carlos Schell Gubert, a raíz del cual, su compañero de curso subteniente Diego Barros Ortiz, escribió el poema "Camaradas" que alguien llevó al comodoro Arturo Merino B. Tras leer los versos, el comodoro le dijo "*busquemos teniente, un músico para ellos. Será el himno de la nueva Fuerza aérea*"<sup>165</sup>.

<sup>163</sup> D. P. 1 N° 85 -Santiago, 28 de Mayo de 1932. "3) El Teniente 2° de Aviación Sr. Raúl Mariotti Valverde, pasará a continuar sus servicios a la Línea Aérea Nacional, dejando de pertenecer al Grupo de Aviación N° 3."

<sup>164</sup> D. P. 1. N° 133.-Santiago, 8 de Julio de 1932. 3) El Teniente 2° de Aviación, señor Raúl Mariotti Valverde, pasará a continuar sus servicios al Grupo de Aviación N° 1, dejando de pertenecer a la Línea Aérea Nacional

<sup>165</sup> APRUEBA HIMNO OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA NACIONAL

Núm. 36 Santiago, 4 de Febrero de 1933.

Apruébase como Himno Oficial de la Fuerza Aérea Nacional, al "Himno de los Aviadores", de que es autor el Teniente 2° de Aviación señor Diego Barros Ortiz, musicado por el señor Ángel Cerutti.

Anótese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial. -D. Aracena A., Comandante de Grupo, Comandante en Jefe.



*Teniente Diego Barros Ortiz, 1930*

Ya consagrado como el poeta de la Fuerza aérea, el 28 de marzo de 1932 Diego Barros llegó destinado al Grupo de Aviación N°1 por unos pocos meses<sup>166</sup>, donde seguramente compartió con Mariotti, a quien conocía ya que ambos habían hecho sus estudios en la Escuela de Aviación durante 1929.

Como quiera que haya sido, el hecho es que en la soledad del desierto el teniente Mariotti había encontrado la inspiración para escribir un brindis Grupo Uno.

*Sobre la pampa del Tamarugal  
Sobre las alas del ancho mar  
siempre volando, siempre  
volando los Cóndores van*

*Águilas Blancas de la pampa,  
Bandada azul de juventud,  
jinetes que cabalgan el relámpago  
Grupo Uno, Salud.*

Poco tiempo después Diego Barros escribiría el Himno del Grupo de Aviación N°1 en el que usó parte del brindis de Mariotti para el coro.

Al respecto el historiador Enrique Flores A. al referirse a este tema arroja una luz algo confusa. Afirma que el autor del brindis es Raúl Mariotti, pero más adelante en la misma crónica, señala que el autor del himno es Diego Barros *“con coro musicado por el teniente Raúl Mariotti”*<sup>167</sup>

<sup>166</sup> D P. 1, Núm. 197-Santiago, 1° de Septiembre de 1932

3) El Teniente 2° de Aviación, señor Diego Barros Ortiz, pasará a continuar sus servicios al Grupo de Aviación N°2, dejando de pertenecer al Grupo de Aviación N°1.

<sup>167</sup> CDA Flores A. Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Revista Fuerza Aérea N°154

Como quiera que haya sido, el hecho es que cada vez que se entona el himno del Grupo Uno, revive el juvenil sueño aéreo del teniente Raúl Mariotti.

Para 1933 la crisis económica internacional había golpeado con particular fuerza a la economía nacional dejando tras de sí una secuela de inestabilidad política y pobreza que, en el caso de Tarapacá, se tradujo en el cierre de numerosas salitreras y la migración a Iquique de miles de cesantes con sus familias, para quienes se implementaron albergues y ranchos de emergencia en los que se llegaría a albergar a cerca de 30.000 personas, muchas de ellas enfermas de tuberculosis y malaria. Como es de suponer, las condiciones sanitarias de la población estaban en grave riesgo más aún si se considera que la crisis económica y la sucesión de gobernantes en La Moneda hacía virtualmente imposible esperar algún auxilio del gobierno central. Por el contrario, los aportes al “Hospital de Beneficencia”, el único del puerto, se redujeron a la mitad.

En este estado de cosas el comandante Fermín González del Regimiento Carampangue, hizo llegar a la dirección del hospital la suma de a \$ 322.50, producto de una erogación voluntaria realizada entre el personal del regimiento, suma que alcanzó para adquirir 66,5 metros de tocuyo, para la confección de vendas.

La feliz iniciativa del Carampangue detonó otra, esta vez encabezada por el Comandante de la Guarnición, coronel Waldo Lira, para el próximo 29 de junio, aprovechando el feriado de San Pedro y San Pablo. Esa mañana el diario El Tarapacá informaba de la “Hermosa Fiesta Militar de esta tarde en el Club de Sport a beneficio del Hospital de Beneficencia”, consistente en un programa de carreras de amazonas y automovilísticas y un espectáculo de acrobacias aéreas.

Por la tarde una multitud calculada en 15 mil asistentes repletó el recinto hípico, respondiendo generosamente en la noble causa de ayudar al hospital. Todo era alegría y nada hacía presagiar la tragedia que estaba por desencadenarse.

Eran las 16:30 horas. El público miraba las piruetas que efectuaban los pilotos del Grupo 1. Uno de ellos, perdió el control de su avión. Algunos testigos afirmaron que el teniente Raúl Mariotti Valverde hizo todo lo posible por no caer sobre el público que atestaba el hipódromo, cayendo con su avión en el codo norte del Estadio Municipal, destrozándose totalmente.

Como era de esperarse, el festival hípico-militar fue inmediatamente suspendido. La alegría del público asistente se trocó en tristeza y pena. Sabían que habían sido testigos de la inmolación de un joven aviador por darle un hospital a la ciudad, un sentimiento que recogió el diario El Tarapacá con grandes titulares en su primera plana “*El teniente Mariotti rindió su vida en holocausto a los que sufren en el hospital de Iquique*”. Difícilmente se podría encontrar una causa más noble que aquella.



*Portada del diario "El Tarapacá" del 30 de junio de 1933*

A las cuatro de la tarde, del viernes 30 se organizó un imponente cortejo para trasladar los restos del malogrado aviador desde las oficinas del Comando de la Guarnición hasta el cementerio. El pueblo de Iquique acudió silente a rendir su postrer homenaje al mártir acompañando al cortejo que iba encabezado por delegaciones del Ejército, Armada y Carabineros, los veteranos del 79 y autoridades locales.

Sus restos iban en una cureña enlutada del Grupo Salvo, cubiertos por la bandera de Chile y escoltados por la tropa y oficiales de la Base Aérea Los Cóndores, al tiempo que una escuadrilla del Grupo 1 acompañaba al cortejo desde el aire. En la plazoleta del cementerio, se le rindieron los honores del caso para luego ser inhumados provisoriamente, en un nicho de los veteranos del 79 a la espera de ser trasladados a Santiago.

En el momento de los discursos el comandante Darío Mújica y el teniente Juan Andurandeguy, expresaron los sentimientos que embargaban a sus camaradas; el popular aviador Eleodoro Rojas, lo despidió a nombre del personal de la Base; un oficial del Regimiento Granaderos lo hizo a nombre de la Guarnición militar; y el segundo comandante de la Baquedano, Enrique Lagreze, lo hizo a nombre de la Armada Nacional.

Fue posiblemente el sepelio más imponente que recordara Iquique.

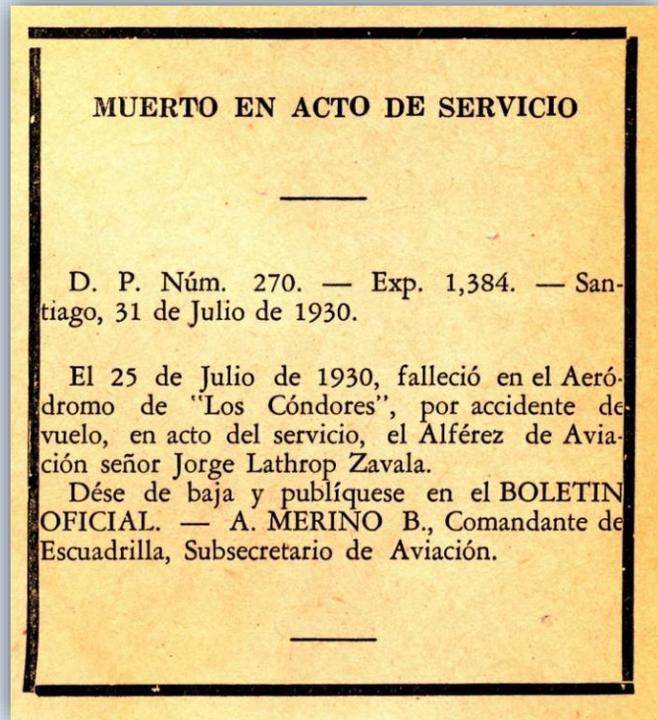
Finalmente, los restos del teniente Mariotti fueron trasladados a Santiago, en el Longitudinal que partió al día siguiente a La Calera, acompañado por el teniente Andurandeguy.

La escena no era del todo desconocida para la población iquiqueña. El 25 de julio de 1930 poco después de las 11 am. un accidente en la pista de Los Cóndores le había costado la vida al alférez Jorge Lathrop Zavala mientras intentaba despegar en el Curtiss Hawk 9 contra un manto de tupida camanchaca.

Fue el primer mártir del Grupo de Aviación N° 1 y de la naciente Fuerza Aérea Nacional. Su padre Carlos A. Lathrop, que vivía en Santiago, les escribió a los camaradas de su hijo una carta en la que les expresaba sus sentimientos que seguramente ahora compartía con los padres de Raúl Mariotti cuyas partes medulares señalaban:

*"Dentro de mí dolor en las pasadas noches de insomnio, alternado con pesadillas y pequeños ensueños, creo haber visto el espectro de mi hijo sonriendo..."*

*Cada uno de ustedes, jóvenes oficiales, nunca trepidará en llevar adelante el emblema del deber cumplido. Al acometer cualquier empresa, por difícil que ella sea, deseo ardientemente que jamás los padres de alguno tengan que beber el cáliz de la amargura que me ha deparado el desventurado sino. En nombre de una madre atribulada, de los hermanos y del que esto escribe, reitero mis agradecimientos especialmente por haber traído los despojos queridos a reposar cerca, donde el cariño de los suyos pueda irlos a visitar"*



***Alférez Jorge Lathrop Zavala, caído a sus 21 años de edad en acto de servicio, el 25 de julio de 1930, al despegar en Los Cóndores, Iquique. (Archivo IIHACH)***

En el Estadio Municipal, inaugurado el 18 de septiembre de 1930, existió un monolito erigido en el sitio donde cayó el teniente Mariotti con una placa que decía "Los oficiales del Grupo de Aviación Nº 1 Los Cóndores a su camarada Raúl Mariotti Valverde, caído en este sitio el 29 de junio de 1933". Hasta su desaparición cuando los jugadores de Deportes Iquique salían a enfrentar a sus rivales, le hacían una reverencia en recuerdo al mártir.

En diciembre de 1993 el estadio se ocuparía por última vez. El nuevo estadio Tierra de Campeones lo relegó al olvido y abandono por más de un par de decenios, del que afortunadamente fue recuperado, restaurado y declarado Monumento Histórico. Pero en el proceso, el monolito fue destruido y la placa extraviada, pese a que uno de los argumentos expuestos para la preservación del recinto deportivo fue que "el estadio fue escenario de grandes acontecimientos como fueron en 1933, la muerte, durante una exhibición aeronáutica, del Teniente Raúl Mariotti"<sup>168</sup>.

<sup>168</sup> Acta Sesión Ordinaria del Consejo de Monumentos Nacionales. Miércoles 28 de marzo de 2018



*El estadio y su particular arquitectura fueron declarados Monumento Histórico en 2018*

En su defecto una humilde calle se esconde casi con vergüenza detrás de los que fueran el hipódromo, el estadio y el aeródromo, evitando que la historia no lo termine de olvidar.



Lo descrito, dio pie para que el viernes 5 de mayo de 2017, en dependencias del Casino de Oficiales Cavanha, el Presidente del Círculo Amigos de la FACH don José Olivera San Martín, en representación de la agrupación, hiciera entrega al Comandante en Jefe de la 1ª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Albert Widmer Thomas, de una réplica de la desaparecida placa.



*En la ceremonia de entrega de la placa, en abril de 2018 aparecen de izq. a der.: Dr. Aldo Cañete, Director del Hospital Regional de Iquique; General de Brigada Aérea (A) Albert Widmer; José Olivera, Presidente del Círculo de Amigos de la Fuerza Aérea y el entonces Comandante del Grupo de Aviación N°1, CDG (A) Carlos Céspedes.*

Por otra parte, con el cese de la actividad hípica el hipódromo dio paso a la construcción por la Línea Aérea Nacional, del aeródromo Cavanca inaugurado el 2 de junio de 1937. Pero ese día otra tragedia aérea acaparará la atención de Chile. En horas de la mañana ha despegado de Puerto Montt el anfibio Sikorsky S-43 "Chiloé" cumpliendo el itinerario de la Línea Aérea Experimental a Magallanes y no se ha tenido noticias. La tripulación al mando del teniente Rodolfo Marsh Martin, la integran el teniente Darío Aguilera; el mecánico, sargento Arturo Peña; el radiotelegrafista, cabo 1° Fernando Hermosilla y cinco pasajeros.



*Calle en Quintero*

Rodolfo Marsh Martin ha nacido en el histórico puerto de Iquique el 9 de mayo de 1908, esto es al día siguiente que Raúl Mariotti. Los dos ingresarán al mismo curso en la Escuela Naval, continuarán juntos en la Escuela de Aviación y en el escalafón de la naciente Fuerza Aérea Nacional en puestos consecutivos, con el grado de Teniente 2°. Como su camarada, cabalgaría las nubadas australes y ambos habrían de caer cumpliendo la noble misión de servir a la Patria.

### **Alberto Fernández Donoso**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

Con mi especial agradecimiento al CDA (A) Claudio Ibara Rabinet, Comandante del Grupo de Aviación N°1 y don José Olivera, Presidente del Círculo de Amigos de la Fuerza Aérea de Chile.

Calcagno Z., Sergio. *Historia de la Medicina en Iquique y Tarapacá*. Iquique 2018

Acta Sesión Ordinaria del Consejo De Monumentos Nacionales. Miércoles 28 de marzo de 2018

de Alas, Claudio. *La primera Víctima*. Santiago, 1913.

Barrientos C., Horacio. *Primeras exploraciones de la ruta a Magallanes*. Revista Fuerza Aérea N°138

Flores A., Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Revista Fuerza Aérea, diferentes números

Castro S., Carlos. *Diego Barros Ortiz, aviador y poeta*. Fundación Arturo Merino Benítez

*Generales de la Fuerza Aérea 1930-1959*. Museo Nacional Aeronáutico de Chile

Tromben C., Carlos. *La Aviación Naval de Chile*. Comandancia de la Aviación Naval de Chile, 1987

Cubillos S., y otros. *Hidroaviones y botes voladores en la Armada de Chile 1916-1930*. Comandancia de la Aviación Naval de Chile, 2018

Merlet S., Enrique. *La Escuela Naval de Chile. Historia, Tradición y Promociones Escuela Naval "Arturo Prat"*, 2013.

Boletín Oficial de la Fuerza Aérea 1930 – 1933

Carlos Martinez. <https://www.facebook.com/Fotos.Ochenteras.Iquique/photos>

El estadio de Cavancha: Ayer imprescindible... Hoy amenazado. <https://urbatorium.blogspot.com/2013/02/el-estadio-de-cavancha-ayer.html>

La Estrella de Iquique, jueves 12 de mayo de 2011. Municipio ganó juicio por ex estadio Cavancha [https://www.estrellaiquique.cl/prontus4\\_not/site/artic/20110512/pags/20110512001019.html](https://www.estrellaiquique.cl/prontus4_not/site/artic/20110512/pags/20110512001019.html)

# Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



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

## ***CORREO RECIBIDO***

*Estimados amigos.*

*Tengo el honor y el placer de recibir oportunamente las ediciones de su revista, las que me transportan a mis añorados años de piloto.*

*Al mismo tiempo me conectan con mi querida FACH, la que, no por haber sido parte de ella por muy corto tiempo, está menos arraigada en mi ser.*

*Gracias por su atención.*

***Jorge Hermanns Hevia***

---

*Dear Norberto Traub Gainsborg,*

*On behalf of ANAC, I would like to thank you the sharing of this interesting magazine.  
Wish you all the best of luck and success in your work.*

*Best regards,*

***Anabela Paixão***

*Chefe de Gabinete de Recursos Patrimoniais*



**Autoridade Nacional da Aviação Civil**  
*Portuguese Civil Aviation Authority*

---

*Estimado señor Norberto Traub Gainsborg:*

*Junto con saludarlo y esperando se encuentre muy bien de salud junto a su familia, agradezco su permanente gentileza de enviarme la Revista Aerohistoria, cuyo importante e interesante documento cada vez lo hago llegar al Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo" -en mi calidad de Secretario-, además a pilotos de mi Promoción de Carabineros de Chile y otros contactos interesados en la aeronáutica.*

*Atentos saludos:*

***Julio Nanjari Valenzuela***

*Sr. Director:*

*Muy agradecido por el envío de tan valioso documento histórico que es vuestra revista.*

*Un cordial saludo*

**Luis Villagra Reveco**

---

*Estimados Sres Revista Aerohistoria*

*Muchísimas gracias por vuestra gentileza y como todos los meses la leeré con mucha atención*

*Atentos saludos*

**Exequiel Sanhueza**

*Córdoba, Argentina*

---

*Muy buenas noches don Norberto:*

*Reciba usted mis sinceros agradecimientos por tener la gentileza de enviarme la Revista Aerohistoria de abril de 1921.*

*Ojalá se termine pronto la pandemia para tener la oportunidad de volver a verlo para ponernos al día.*

*Saludos cordiales.*

**María Isabel Vermehren Rodriguez**

---

*Acuso recibo y agradezco el envío de la Revista Aerohistoria.*

*La misma será difundida entre nuestros Asociados.*

*Atentamente,*

*Noelia.*

**Secretaria Academia Uruguaya Historia Marítima y Fluvial. -**

---

*Estimado Sr. Presidente y Directorio*

*Instituto Histórico Aeronáutico de Chile*

*Presente:*

*Una vez más y gracias a su gentileza recibo nuevamente el último ejemplar de la Revista Aerohistoria que mensualmente nos deleita y nos sorprende con la información y reportajes que contiene.*

*Extraordinario la fuerza para que a pesar de todos los inconvenientes del tiempo actual logran esta valiosa publicación.*

*Agradecido de esta participación de Uds. les saluda atentamente*

**Miguel Pérez de Castro V.**



**Señor**

**Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

**Norberto TRAUB Gainsborg**

**Presente.**

ESTIMADO PAPA,

*Cristian TAGLE Sepúlveda, Comandante del Grupo de Defensa Antiaérea N° 24, saluda muy atentamente al Sr. Norberto TRAUB Gainsborg y en nombre de los Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y en el suyo propio, se complace en hacerle llegar las más sinceras felicitaciones con motivo de celebrar su Cumpleaños; y a través de su intermedio a toda su familia.*

*El Comandante Tagle, hace propicia esta oportunidad para manifestar sus más sinceras felicitaciones en este año más de vida, y los sentimientos de consideración y estima.*

**"Los Cóndores", 12 de Mayo de 2021.**

¡MUCHAS FELICIDADES EN ESTE DÍA Y UN FELIZ ASESERO!  
CON TODOS LOS MEJORES RECURSOS DEL GRUPO

**¡IMPACTO!**

**CRISTIAN TAGLE SEPÚLVEDA**

**Comandante de Grupo (DA)**

**CDTE. DEL GRUPO DEF A A N°24**

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

**El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**

**Norberto Traub Gainsborg**

**Oscar Avendaño Godoy**

**Alberto Fernández Donoso**

**Aníbal Jiménez Lazón**

**José Guzmán Moreno**

**Mario Magliocchetti Oleaga**

**Sandrino Vergara Paredes**

**Presidente**

**Vicepresidente**

**Director - Secretario**

**Director - Tesorero**

**Director**

**Director**

**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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

 REVISTA  
**AEROHISTORIA**

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

**Declaración de responsabilidad:**

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

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

**Comité editorial**

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

Colaboradores

**Alberto Fernández Donoso**  
**Carlos Saldivia Rojas**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín Rivelli**  
**Hernán Rivas V-M.**  
**Rafael Shinya Olivares**

**ISSN 0719-9635**

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

**50 AÑOS**



Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products

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

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