



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



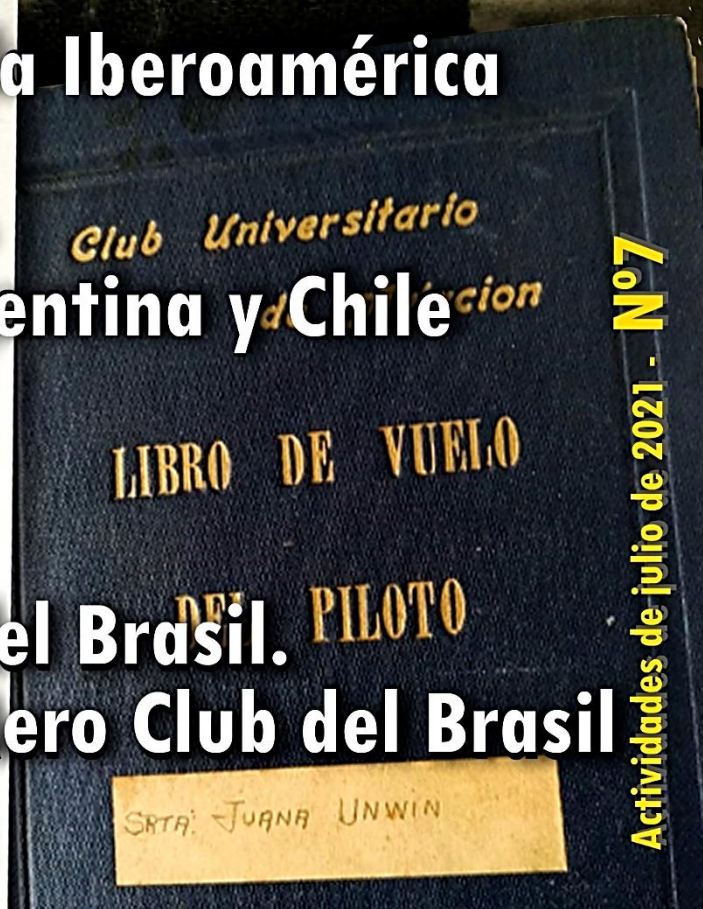
▶ **Albores de la Aviación Naval. Primer raid de hidroaviones en Chile y Sudamérica**

▶ **Aviación femenina en la Iberoamérica**

▶ **Hermanidad de Armas. Fuerzas Aéreas de Argentina y Chile**



▶ **Brevet de piloto N°1 del Brasil. Síntesis histórica del Aero Club del Brasil**



Nº 486
Exp-1106.-

SANTIAGO, 13 JUL. 1944

CONSIDERANDO:

Que es necesario formar un Museo de Aviación que guarde las reliquias de la Aviación Militar y Civil Nacional;

Que esta institución servirá tanto para mantener la historia de la Aviación, como para demostrar las etapas de su progreso;

Que ello será un medio de gran valor para estimular el interés público por la Aviación Nacional, cuyo desarrollo está tan íntimamente relacionado con el adelanto del país; y

Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en su oficio N° 2182 de 5.VII.1944,

DECRETO:

1) Créase el Museo de Aviación, con sede en Santiago, que comprenderá tanto la Aviación Militar como la Civil.-

2) El Museo de Aviación dependerá de la Dirección de Aeronáutica, la que estará encargada de su organización y mantenimiento;

3) Se autoriza a la misma Dirección para recibir las donaciones y erogaciones que se hagan al Museo de Aviación, y para destinarlas a su formación y desarrollo.-

Tómese razón, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile y Diario Oficial.-

La Riva

Tómese Razón

25 JUL 1944

SECRETARIA GENERAL



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Un pequeño paso para el hombre, un gran salto para la humanidad”

Neil Armstrong

El pasado mes de julio, volvimos a recordar y aseverar con toda seguridad que el volar, ha sido para muchos, no solo cumplir con un gran sueño, sino que la aviación ha permitido al mundo conectarse más rápido y de mejor forma. Una aventura que partió intentando imitar el vuelo de los pájaros ha llegado con el tiempo, ante la estupefacción e incredulidad de muchos, a la conquista del espacio.

Sin lugar a equivocación, la conectividad aérea y la exploración espacial son algunas de las obras más macizas que alguien puede legar a nuestra civilización. Por ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes realizan y afianzan este tipo de tareas, se convierte siempre, en un deber sagrado que cumplimos con orgullo.

Este mes de julio, vuelven a nuestra memoria el nacimiento de un singular hombre, Alberto Santos Dumont, cuyo trabajo, inteligencia, perseverancia y aportes desinteresados, trascienden en auxilio de la humanidad, valiéndole el título de “Padre de la Aviación”. La proyección del avión y la voluntad del hombre por perfeccionarlo, salva permanentemente las fronteras de la imaginación, permitiendo finalmente cumplir aventuras aéreas más rápido, más alto y más lejos, como lo fue la hazaña cumplida por Jorge Chávez y otros destacados aviadores americanos, o también como lo han sido la conquista de la luna, la observación interplanetaria y hoy lo es, la conectividad instantánea y virtual, producto de la red satelital.

Sin lugar a dudas, en el interín, se ubican experiencias espaciales en la figura de un satélite nacional, que nos ha brindado pingües beneficios en los campos de la meteorología, agricultura, geomensura, comunicaciones, explotación de recursos, labores de búsqueda y rescate como otros muchos campos.

Por otra parte, este mes de julio que ya nos dejó, presentó el recuerdo de importantes aniversarios locales, a modo de ejemplo, el recuerdo de la primera licencia de piloto para una mujer chilena, convertida gracias a nuestra corporación y a muchas voluntades, en una celebración alentadora que, junto a otros hitos y desafiantes logros aeronáuticos o espaciales, nos llenan de emoción, porque

todo ello se torna en vencer barreras por un bien mayor, involucrando experiencias y plenas capacidades que afrontar y proyectar.

En esta y otras constantes referencias a pilotos, hombres y naves, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega alicientes investigados y respaldados que, convertidos en un relato cautivador, permanentemente conquistan el conocimiento, el incentivo espiritual y el crecimiento personal y colectivo.

Este año nuevamente, regalamos en nuestras páginas de julio, el siempre apasionante recuerdo de la creación del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio junto a un contenido que brinda la investigación de tempranas e insospechadas experiencias iberoamericanas en materia de aviación femenina y primeros vuelos, como también lo serán otros esforzados relatos y alentadoras tareas o experiencias aéreas en las que se reitera y hace carne, el deseo de desarrollo, camaradería, conectividad y amor por la humanidad.

Como muchas cosas aparentemente lejanas o a veces impensadas, la conquista del aire y del espacio, se constituye en ejemplos de logros personales y colectivos, los que son obtenidos con la voluntad, valor, conocimiento y perseverancia, por ello nuestro reconocimiento permanente en las tareas de investigación, conmemoración y difusión, transformando la experiencia de este trabajo, en un permanente incentivo para alcanzar un mundo mejor.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Ceremonia conmemorativa por la creación de la Federación Internacional de entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE)</i>	6
<i>Sesión inaugural del Seminario "ADRIENNE BOLLAND, aviadora, ejemplo y legado"</i>	7
<i>Septuagésimo séptimo Aniversario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio</i>	8
<i>Creación del Himno Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	9
<i>Charla online, del Instituto Nacional Newberiano en conjunto con la Academia Santos Dumont de Argentina</i>	10
<i>Inauguración del monumento a Jorge Chávez Dartnell en Chile</i>	12
<i>Día de la Mujer Piloto</i>	17
OBITUARIO	
<i>CDA Carlos Barría Saavedra (Q.E.P.D.)</i>	22
<i>CDG Claudio Schönherr Schmidt (Q.E.P.D.)</i>	23
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	25
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	27
ELEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO	34
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Albores de la Aviación Naval. Primer raid de hidroaviones en Chile y Sudamérica</i>	51
<i>Aviación femenina en la Iberoamérica</i>	56
<i>Hermanidad de Armas. Fuerzas Aéreas de Argentina y Chile</i>	79
<i>Brevet de piloto N°1 del Brasil. Síntesis histórica del Aero Club del Brasil</i>	101
<i>4 de julio de 1960. Inicio de la era del jet en México</i>	110
<i>Teniente José Barbosa do Santos Leite. Centésimo quinto aniversario del primer vuelo militaren Portugal</i>	120
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Douglas C-47A-90DL, un avión, tres países</i>	124
SABÍA USTED?	136
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	137
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	138

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Ceremonia conmemorativa por la creación de la Federación Internacional de entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE)*

Con motivo de haberse cumplido el 2 de julio el 25° aniversario de la creación de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales "FIDEHAE", la Secretaría General Permanente, con sede en Buenos Aires, el día 1° de este mes pasado, se organizó vía zoom una ceremonia para conmemorar tan importante efeméride.

Tuvo a su cargo la presentación el Secretario General Permanente de la entidad, Licenciado Salvador Roberto Martínez, quien dio a conocer los motivos de la convocatoria a todos los países y entidades miembros, señalando que la pandemia que afecta al mundo entero había impedido realizar una reunión presencial.

Orador principal fue nuestro socio Sergio Barriga Kreft, quien, siendo presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en julio de 1996 le correspondió organizar en Santiago el Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial.



Don Sergio Barriga Kreft, primer presidente de FIDEHAE.
([Para escuchar discurso hacer click sobre la fotografía](#))

Oportunidad en que se acordó crear la federación, siendo designado primer presidente de la misma, con la misión de organizarla y darle su estructura reglamentaria.

En atención a que problemas imprevistos de índole técnico en la Secretaría General Permanente, impidieron difundir en dicha ocasión su presentación que desde nuestro país se enviara y ante solicitudes recibidas, por link adjunto esta se da a conocer.

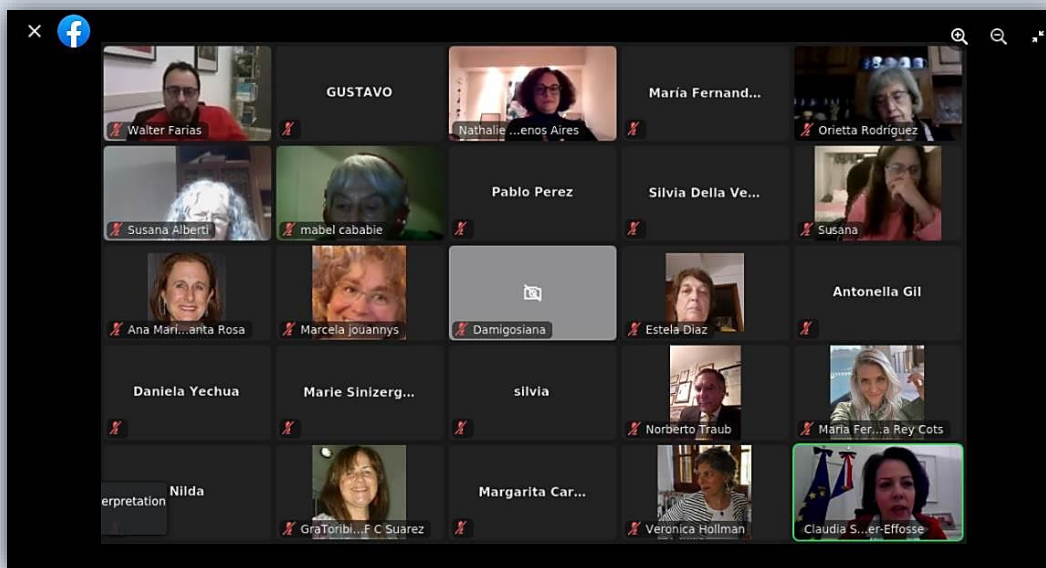
Se dio término a la parte lectiva con las palabras del Licenciado don Julio Cavallaro, Presidente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, quien al finalizar su alocución, solicitó un momento de recogimiento en memoria de todos aquellos socios de la federación que ya emprendieran el vuelo eterno.

Posteriormente, hubo un intercambio de saludos y vivencias, entre los presidentes de las academias e institutos y los participantes, acordándose, a sugerencia de don Sergio Barriga Kreft, que sin perjuicio de los congresos que en fechas posteriores se realicen en diversos países sedes, los meses de abril, agosto y diciembre, la Secretaría General Permanente organizará reuniones como esta.

Sin un tema determinado, solo para compartir experiencias y cultivar la amistad.

❖ *Sesión inaugural del Seminario “ADRIENNE BOLLAND, aviadora, ejemplo y legado”.*

Un seminario en el cual nuestra corporación ha venido cooperando en su desarrollo, recoge testimonios y experiencias tanto de pilotos como historiadores y académicos de Francia, Argentina y Chile. El pasado jueves 1° de julio se llevó a cabo su sesión inaugural, en la cual se conversó sobre la historia de la célebre aviatrix francesa que irrumpiera en la aviación de la década de los años 20; su heroica hazaña al atravesar la Cordillera de los Andes con su pequeño biplano Caudron, logrando uno de los mayores récords de la aviación femenina; como al igual, el camino recorrido en la aviación de post guerra y su presencia impulsora para la mujer de hoy en la aviación.



Registro de pantalla general sobre el interesante encuentro. ([Hacer click sobre la imagen para acceder a la jornada](#))

La excelente jornada que tuvo de moderadora a María Concepción Sudato, se inició con las cálidas palabras de apertura que diera la señora Claudia Scherer-Effosse, Embajadora de Francia en Argentina a los presentes. Luego continuó con la amena intervención de Christine Debouzy, Presidente de la Asociación Francesa de Mujeres Piloto (AFFP); Vanina Busniuk, Presidente de la Asociación de Mujeres en la Aviación Argentina (AMAA) y nuestra Orietta Rodríguez, Presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”.

❖ *Septuagésimo séptimo Aniversario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*

El pasado lunes 12 de julio, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE)¹, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cumplió su septuagésimo séptimo aniversario.

Aún limitados por la restricción de la cuarentena sanitaria decretada para tratar de disminuir y controlar los contagios masivos con que ataca la Pandemia de COVID-19, esta corporación hizo llegar al director de aquella querida institución, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, un enorme “GRACIAS” y nuestros mejores deseos para cada uno de los integrantes del prolífico equipo MNAE, quienes permanentemente nos apoyan con su concurso y deleitan a miles de personas con su valioso y dedicado trabajo.



Santiago, 13 de julio de 2021.

Señor
Ricardo Gutiérrez Alfaro
Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
Presente

Estimado Ricardo,

Con especial agrado me dirijo a Ustedes, para expresarles a nombre de esta corporación como en el mío propio, nuestros más sinceros y afectuosos saludos, con ocasión de cumplirse este día 13 de julio, un nuevo aniversario de esa noble entidad.

Es una gran pena, que las circunstancias actuales que afectan al país, nuevamente no nos permitan realizar en esta oportunidad darles un apretado abrazo. Sean estas líneas que hemos querido hacerles llegar, una señal de reconocimiento y admiración para cada uno de ustedes, que, con cariño y dedicación a la aviación, prestan un valioso servicio al país conservando nuestro querido patrimonio.

Junto con ello, hago llegar los mejores deseos para el ejercicio de tus altas funciones, formulando votos al Altísimo, por tu ventura personal, familiar y continuo éxito en la actual gestión.

Reiterando nuestras congratulaciones, aprovecho esta especial oportunidad para manifestarte como siempre, nuestros sinceros sentimientos de respeto y gran cariño.

Afectuosamente,



Norberto Traub Gainsborg
Presidente

*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.*

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
Calle Almirante Barroso 67 Santiago Chile Teléfono +569 82885844

¹ El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile fue creado oficialmente mediante Decreto Supremo N° 486 del 13 de julio de 1944 y, el 12 de diciembre de 1992, se inauguraron las actuales dependencias en Los Cerrillos. Hoy, tras 77 años de historia, cuenta con 98 aeronaves, de las cuales 35 han sido declaradas Monumento Nacional.

❖ *Creación del Himno del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

Un hecho quizás algo intrascendente para muchos de nuestros lectores, sea que el pasado 14 de julio, se cumplió un nuevo aniversario de la presentación que se hiciera hace cinco años atrás, del himno que se escribiera para nuestra corporación y que aún su música está en trámite de ser seleccionada.

El himno es un instrumento solemne lleno de carga emocional que permite animar, hacer sentir el espíritu de equipo, influye en los pensamientos del equipo y está presente para explicar los objetivos corporativos y establecer una relación entre sus integrantes y quienes participan de él.

Himno del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

I

*En tributo a la historia aeronáutica
con orgullo nuestras voces se unirán
y al cantar a la grandeza de estos cielos
alma, voz y corazones vibrarán.*

II

*Historia, aeronáutica tan querida
venimos hoy con júbilo a exaltar
las virtudes infinitas de los hombres
que son ejemplo de Patria, valor y dignidad.*

(Coro)

*Nuestros cielos, Patria bendita
tus orgullosos hijos proclaman
su belleza triunfante e inmortal.
De grandeza absoluta, son tus rutas sublimes
las que a Chile, siempre unió
Demandando su conquista, al valiente aviador*

III

*Al contemplar tus desiertos, montañas y valles
Apasiona la idea, del que desde lo alto las conoció
Al igual que tus hielos, mares y ríos
con que el Creador para su cuidado nos regaló*

IV

*Que surjan fuerte los nombres de hombres y mujeres
los que igual que ayer, surcaron con valor y emoción esta nación
cual ejemplo supremo del infatigable aviador, será siempre
la promesa orgullosa de esta corporación
Que con noble estirpe nos esmeramos en cumplir
con entrega responsable, acción y perseverancia
el compromiso de resguardo valiente
harán del patrimonio, semilla de un gran porvenir*

❖ *Charla online, del Instituto Nacional Newberiano en conjunto con la Academia Santos Dumont de Argentina*



Se llevó a cabo el día 20 de julio del corriente año, la Conferencia Virtual “SANTOS-DUMONT, UN VISIONARIO DE LA AVIACIÓN MUNDIAL”, realizada por la Academia Santos-Dumont Argentina, conjuntamente con el Instituto Nacional Newberiano de la Argentina.

Entre los invitados se encontraban presentes el Señor Teniente Brigadeiro Rafael Rodrigues Filho Director del Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica de Brasil – INCAER; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg, miembro correspondiente de la Academia Santos-Dumont Argentina; presidentes e integrantes de delegaciones del Instituto Nacional Newberiano y de otras delegaciones de esta corporación en el Extranjero.

Para iniciar esta jornada académica, el presidente de la Academia Santos-Dumont Argentina, Prof. Sr. Salvador Roberto Martínez, brindó a los asistentes unas breves palabras introductorias sobre el afamado aeronauta brasileño, los inicios de esta particular Academia en la Argentina y recordó a la pasada a su fundador, el Dr. Oscar Fernández Brital, quien fuera además, Miembro Correspondiente de nuestra corporación en la Argentina.

A continuación, el distinguido expositor invitado a esta jornada y miembro Correspondiente del IHACH en Colombia, Dr. Álvaro Sequera Duarte, PhD ASD Msc, Presidente de la Academia Santos-Dumont Argentina, Delegación Colombia, hizo uso de la palabra, recorriendo la vida y obra del “Padre de la Aviación”, don Alberto Santos-Dumont junto a una muy bien ilustrada y certera exposición.



❖ *Inauguración del monumento a Jorge Chávez Dartnell en Chile*

El viernes 23 de julio pasado, recordamos el Día de la Fuerza Aérea de la hermana nación del Perú. Al igual que para otras importantes actividades recientes, nuestra corporación hizo llegar oportunamente los respectivos saludos de nuestra corporación al señor Agregado Aéreo a la Embajada del Perú en Chile, Coronel FAP Juan Luis Sánchez Caballero.


La mañana de ese día se había presentado fría y algo nubosa, como corresponde a un amanecer de pleno invierno. Sin embargo y como presintiendo que algo importante se preparaba en la hermosa Plaza Perú de Las Condes, el sol curioso, empezó a asomarse entre las nubes cerca del mediodía y ya alrededor de las 14:00 horas, un ambiente tibio y acogedor daría la bienvenida a una numerosa concurrencia que se congregaba frente a un monumento pronto a ser develado, recibirían un díptico alusivo a la trascendencia de la ceremonia.

Nuestra entidad rendía un homenaje a la memoria del aviador peruano y pionero de la aviación iberoamericana, señor Jorge Chávez Dartnell, inaugurando un monumento en su memoria. El acto contó con la participación del Excelentísimo Señor Embajador del Perú, don Jaime Antonio Pomareda Montenegro; de la Sra. Catalina San Martín Cavada, Concejal de la comuna de Las Condes quien asistió en representación de la alcaldesa de Las Condes, Sra. Daniela Peñaloza Ramos; del CDA Aníbal Jiménez Lazón, Vicepresidente de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile (CHAE) y del presidente de nuestro Instituto, don Norberto Traub Gainsborg.



También estuvieron, el Ministro Consejero de la Embajada del Perú en Chile, don Renzo Villa Prado; el CDA (DA) Renato Erbetta Núñez, Director de Relaciones Internacionales de la FACH, en representación del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Sr. Arturo Merino Núñez; el CDA(A) Boris León León, de la Comandancia General Guarnición Aérea de Santiago; el CDA (A) Arnaldo Passalacqua Pérez en representación del Director de la DGAC, GBA (A) Raúl Jorquera Conrads; el Cónsul General del Perú en Chile, don José Mariano de Cossío Rivas; Sr. Paulo Forno Nenci, Director de la Federación Aérea de Chile; General del Aire Sr. Ricardo Ortega Perrier, ex comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Coronel FAP Sr. Juan Luis Caballero, Agregado Aeronáutico del Perú en Chile; la Srta. Náyade Muñoz Rivera, Directora de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”; el Sr. Ricardo Gutiérrez Alfaro, Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; el Sr. Raúl Romero Goenaga (Secretario del Cuerpo de Oficiales Superiores de las FFAA – Consejero

Nacional Instituto O'Higiniano de Chile); don Oscar Avendaño Godoy, Vicepresidente del IIHACH; GBA Sr. Carlos Traub Gainsborg, Director de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile; los señores directores IIHACH, Alberto Fernández Donoso, Mario Magliocchetti Oleaga y Sandrino Vergara Paredes; don Carlos Solís Silva en representación de la Directora de Parques y Jardines de Las Condes, Sra. Carmen Gloria Oisel; don Tito Muñoz Reyes, Director del Comité Olímpico de Chile; CDG (SR) PBRO. Juan Carlos Fuentes Arenas (Jefe del Servicio Religioso católico FACH y Capellán de la Segunda Brigada Aérea y Base Los Cerrillos; CDG(A) Carlos Larraín Vegetti de la Guarnición General Aérea de Santiago; el Coronel de Carabineros (R) Sr. Humberto Limongi Sánchez, Brigadier Director del Centro Caballeros del Orden en Carabineros de Chile; señores socios del IIHACH y del CHAE; invitados especiales y amigos de la comuna y corporaciones presentes.

La actividad encuadrada en los protocolos de distanciamiento y protección, se inició con el sentido discurso del presidente del IIHACH, quien, junto con agradecer la participación y colaboración de los presentes para dar un justo marco al acto de homenaje, se refirió a la importancia histórica y aeronáutica de la gesta del aviador peruano y del reconocimiento realizado; a las voluntades aunadas de quienes permitieron hacer posible este homenaje; a la labor desempeñada por la escultora Pamela Galleguillos y terminó señalando, entre otros *"...Hoy, además de ser partes de este homenaje, tratamos de cumplir con otra responsabilidad: la de reconocernos como hombres y amigos, como camaradas en la aviación pro de la paz, la de recordar a Chávez, llevar adelante su legado, y continuar con su trabajo en la inspiración de su ejemplo. Esa inspiración que va mucho más allá de los muros de nuestras casas y oficinas. Esa inspiración empática de unidad, de familia y de orgullo, de identidad y reconocimiento hacia nuestras Patrias y por sobre todo, al trabajo, al servicio y amor, que esto demanda"*.  (Apretar icono para ver y escuchar la ceremonia)

Continuando con la actividad, dirigió unas hermosas palabras a los presentes en nombre de la comuna de Las Condes, la Sra. Concejal Catalina San Martín Cavada, quien agradeció la conmemoración, entrega y confianza de este importante patrimonio escultórico a la comuna. Tras sus palabras, se dirigió a los presentes, el Sr. Embajador del Perú en Chile, don Jaime Pomareda Montenegro, quien junto con agradecer el gesto de esta corporación chilena, de la Municipalidad de Las Condes y por sobre todo de la amistad del pueblo de Chile, recordó la ancestral vinculación sanguínea e histórica de Jorge Chávez Dartnell con esta Nación.



El Sr. Embajador del Perú en Chile, don Jaime Pomareda Montenegro durante su discurso y antes de la develación del monumento a Jorge Chávez Dartnell.

Terminada las palabras del Señor Embajador, se procedió a invitarlo a pasar a develar el busto del monumento junto a los representantes de la Municipalidad, de la Fuerza Aérea de Chile y del presidente del IAHACH. Se trataba de una obra de arte forjada por la insigne artista nacional, Srta. Pamela Galleguillos Schiappacasse, un busto que representaba la figura del piloto peruano Sr. Jorge Chávez Dartnell, pionero de las alas sudamericanas que al igual que otros audaces varones de su época, tempranamente había incursionado en lo que en los albores del siglo veinte se consideraba un peligroso deporte, y que el con el tiempo, demostraría que con ello, *...ise trasmontarían fronteras y unirían los pueblos!*



Tras la develación aparece el conjunto conmemorativo compuesto de un bronce vivo, la base de piedra caliza rosada canteada a mano y la placa de granito negro pulido, que nos recuerda el luto constante



Descubierto el monumento, el Jefe del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile, CDG. (SR) Juan Carlos Fuentes Arenas, hizo una invocación alusiva *“a la noble hazaña cumplida por el aviador peruano, a volar más alto como señalara Chávez, y mirar a Dios, en cada una de nuestras tareas”*. Luego junto al Diácono Transitorio de la Institución, Sr. Marcelo Jara Román procedieron a bendecir este importante recuerdo a la memoria del aviador.



Durante el momento de la bendición del monumento

A continuación, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, agradeció la importante presencia de los presentes a este sencillo acto de homenaje al aviador don Jorge Chávez Dartnell, recordando que, en esta misma fecha, se festejaba el Día de la Fuerza Aérea del Perú.

Al finalizar el acto, se solicitó la presencia del señor embajador, autoridades y todos los amigos presentes, para registrar algunas fotografías de rigor.





(Resolución de aprobación de Monumento Público.)

(Acceso a otra nota publicada)

❖ *Día de la Mujer Piloto*

Otro hecho especial recordado, aconteció el pasado lunes 26 de julio, ocasión en la cual pudimos participar de la espléndida charla brindada por nuestra querida socia y una de las directoras de la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas", María Isabel Carrasco Weber, y además disfrutar de la masiva conmemoración que algunos sitios vinculados a la aviación, medios y redes sociales nacionales, hicieron en esa especial fecha, en la que recordamos ya el 91 aniversario del día en que una joven chilena, Graciela Cooper Godoy, recibió su brevet de piloto, convirtiéndose en la *Primera Piloto chilena*.

Para disfrutar la charla de María Isabel, [hacer click sobre la imagen](#)

Charla Día de la Mujer Piloto
Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile
"Alas Andinas"

Vuelo en Cordillera

Lunes 26 de Julio - 19:00 (UTC-4)

Inscripciones en el link

Zoom

María Isabel Carrasco
Piloto Comercial aerofotogrametría
e Instructora IVI

www.alasandinas.cl @alasandinas alasandinaschile@gmail.com

Grabando Cambiar a contenido compartido

Usted está viendo la pantalla de María Isabel Carrasco Weber Ver Opciones

Salir de pantalla completa

María Isabel Carrasco Weber

Re-Iniciar Audio Detener video

Participantes 53 Chatear Compartir pantalla Grabar Reacciones

Salir (Alt+Q)

María Isabel Carrasco ... Norberto Traub

Macarena Ordoñez ANDRÉS ERRAZURIZ

Marcelo Rodríguez Carmenluz Ovalle

Francia Orietta Rodríguez

Algunas de las imágenes alusivas en RR.SS. para conmemorar el "Día de la Mujer Piloto"





La historia de la creación de esta tan especial fecha, se remonta hace a unos años atrás, cuando en una de las sesiones de directorio al interior del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, iniciada por el entonces presidente de nuestra corporación, don Enrique Flores Álvarez, se les rindieran homenaje a muchos precursores de nuestra aviación nacional.

Uno de ellos en particular, fue el efectuado el día 9 de noviembre de 1989, cuando un grupo de nueve aviadores, mayores de 80 años de edad, fueran homenajeados en un acto verificado en el Salón Auditorio de Lan Chile S.A. En aquella memorable ocasión, el coronel Flores rindió un homenaje póstumo a uno de los socios de esta corporación, Germán Picó Cañas y a su señora Dora Domínguez de Picó, ambos fallecidos, otorgándoseles el título de "Precursores de la Aviación" por su valiosa contribución al desarrollo de las alas chilenas.

En esta solemne ceremonia, sería homenajeadada doña Graciela Cooper Godoy.²



Graciela Cooper Godoy, primera piloto chilena, era homenajeadada como socia honoraria del IIHACH y precursora de la Aviación Nacional. Recibe el diploma y un ramo de flores de manos del presidente de esta corporación, don Enrique Flores Álvarez acompañado de los directores Horacio Barrientos, Mauricio von Teuber y Cyril Halley-Harris

² Graciela Cooper Godoy, piloto nacida el 30 de abril de 1909

Posteriormente, un nuevo y señero homenaje tuvo lugar el 26 de julio de 1996, esta vez bajo la iniciativa de don Sergio Barriga Kreft como presidente del Instituto, quien queriendo celebrar y perpetuar la memorable fecha en que Graciela Cooper recibiera su Brevet de Piloto, dispuso realizar un memorable encuentro en las oficinas de nuestra antigua sede de calle Bulnes, invitando a la Señora Graciela Cooper Godoy, con ocasión del Aniversario N°66 de la obtención de su “Brevet de Piloto Aviador de Turismo”.

Lamentablemente, ella no pudo estar presente en esta importante sesión de homenaje, por encontrarse delicada de salud, pero en su representación y especialmente invitadas asistieron, la Presidenta de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” señoras Madeleine Dupont y la Ex-Presidenta Margot Duhalde Sotomayor, entidad de la cual la Señora Cooper era Presidenta Honoraria.

En la memorable oportunidad, don Sergio Barriga les comunicó a las invitadas, que se había acordado en una anterior reunión de directorio, por la unanimidad de los asistentes, instaurar que, desde esa fecha en adelante, cada “26 de julio” sería declarado como: “Dia de la Mujer Piloto en Chile”.

Aquel día, y en su discurso como Presidente del Instituto, don Sergio Barriga Kreft invitó a “Alas Andinas” adherirse a lo planteado por nuestra corporación para con esta importante decisión.

A lo cual, tanto Madeleine Dupont como Margot Duhalde, con mucho gusto, acogieron esta proposición, manifestando que “Alas Andinas” hacía suyo este merecido homenaje y que dicha fecha sería considerada como “El Dia de la Mujer Piloto en Chile”.

En ese entonces, no se estimó necesario solicitar o iniciar algún trámite a nivel gubernamental, para dar carácter oficial a esta fecha.

Posteriormente esta iniciativa fue cayendo en el olvido, por lo que, algo más de 20 años después, se reactivó esta olvidada proposición por iniciativa del actual Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, señor Norberto Traub Gainsborg, quien con el firme propósito de consolidarla públicamente, logró iniciar la oficialización de esta importante fecha.

Para ello, se reunió con la entonces titular del Ministerio de la Mujer y Equidad de Género, señora Isabel Plá Jarufe, quien se manifestó estar interesada, pero que sin embargo, este trámite debería contar con la presentación y aprobación de la propuesta en el Congreso.

Para concretar lo planteado, nuestro presidente se contactó con el Senador de la República don Kenneth Pugh Olavarría, quien muy gentilmente le ofreció su personal concurso, y con información presentada por nuestra corporación en sus manos, planteó la propuesta a otros Honorables Integrantes de la Cámara del Senado, quienes rápidamente adhirieron para suscribir la importante y simbólica gestión.

Este justo proyecto finalmente fue auspiciado por el Honorable Senador Kenneth Pugh, y apoyado por las Honorables Senadoras Carmen Gloria Aravena Acuña, Ximena Rincón González, Luz Eliana Ebersperger Orrego e Isabel Allende Bussi a quienes, nuevamente este mes de julio agradecemos en

el recuerdo, por haber comprendido la importancia que esta fecha tiene para todas las Mujeres Pilotos de Chile y para el desarrollo de nuestro país.

PUGH.CL

★

 #PUGHSENADOR f t i

PROYECTO QUE ESTABLECE EL

26 DE JULIO:
DÍA NACIONAL DE
la mujer piloto



¿QUÉ SE CELEBRARÁ EN ESTE DÍA? 

SE RENDIRÁ TRIBUTO A CADA UNA DE LAS MUJERES PILOTO CHILENAS QUE HAN PILOTADO EN CHILE Y EL MUNDO.

¿POR QUÉ EL 26 DE JULIO? EN HONOR A LAS PIONERAS

 1930 · EN HONOR A GRACIELA COOPER GODOY, LA PRIMER CHILENA EN CONSEGUIR LA LICENCIA DE PILOTO EL 26 DE JULIO DE 1930

 1938 · LA PRIMER MUJER CHILENA PILOTO DE GUERRA, MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR, QUE PARTICIPÓ EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

 1948 · LAS PRIMERAS CHILENAS, ADA ZERBI MARABINI Y DORA DOMÍNGUEZ QUE CRUZARON LA CORDILLERA EN AVIÓN EL 4 DE JULIO DE 1948

 5%  ACTUALMENTE EL 5% DE LOS PILOTOS COMERCIALES SON MUJERES

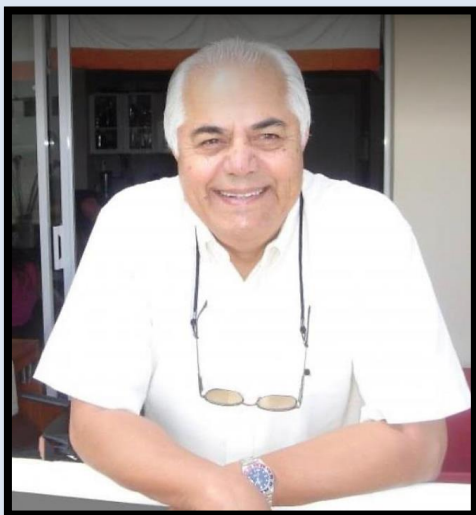
¿EN QUÉ LAS BENEFICIARÁ ESTA CELEBRACIÓN?



- VISIBILIZA LA PROFESIÓN DE NUESTRAS PILOTOS CON EL RECONOCIMIENTO ANUAL "OFICIAL" QUE SE MEREcen
- FORTALECE LOS CONCEPTOS DE INCLUSIÓN E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES EN LA SOCIEDAD ACTUAL
- DISMINUYE LA BRECHA DE GÉNERO

WWW.PUGH.CL

II. OBITUARIO



Carlos Barría Saavedra Q.E.P.D.

CDA Carlos Barría Saavedra

“Campana dei caduti”

Aunque sabíamos que su salud se había deteriorado como para esperar un desenlace fatal, la noticia de su fallecimiento no dejó de sorprendernos causándonos una pena profunda.

Con el dolor que noticias como aquellas provocan, cogimos la bitácora del alma, esa que es lo único que de esta vida nos hemos de llevar y en sus ajadas páginas, agregamos su nombre a esa lista que ya va siendo larga, de todos aquellos camaradas que han sido llamados a pasar Lista de Revista de Comisario por Presente en la “Escuadrilla de las Alas del Silencio”.

Lo conocimos de cadete en 1961 cuando recién ingresaba a la Escuela de Aviación, destacando por su sencillez y caballerosidad sin imaginar que años más tarde, el destino nos haría coincidir prestando servicios en una misma guarnición. Piloto de reconocida experiencia, era el mismo de antaño y sus cualidades personales las que de joven cultivara.

Especialista en guerra antisubmarina y en transporte táctico, se había labrado una brillante carrera en la Fuerza Aérea y por tanto no fue extraño se le ofreciera desempeñarse en la aviación comercial, culminando su desempeño en los cielos de la patria, como piloto inspector de la autoridad aeronáutica nacional.

Siendo sus ancestros distinguidos oficiales de la Fuerza Aérea, en varias ocasiones a él recurrimos en busca de antecedentes sobre la historia de nuestra aviación. Acogiéndonos siempre con esa amabilidad que le era tan suya y por eso lo apreciábamos y respetábamos.

Él, que tantas veces a los mandos de un avión luchara contra la furia de la naturaleza, debió resignarse a que su ya gastado cuerpo no fuera capaz de hacer frente a una dolencia que ha puesto al mundo de rodillas.

En Rovereto, municipio de la provincia de Trento, Italia, en lo alto de una colina, con el acero de los cañones de diversas naciones, se erigió un monumento con una enorme campana, que todas las noches puntualmente rasga el silencio dejando oír su lúgubre tañer, llamando a orar en memoria de los caídos en los diferentes conflictos bélicos.

A su ejemplo, al anochecer cuando recogidos al descanso merecido, a nuestra mente porfiadamente acuda su recuerdo, elevemos una oración por su eterno descanso y el de todos los camaradas que nos han precedido en el que ha de ser el vuelo final.



Sergio Barriga Kreft

(Para escuchar la campana, [click](#) sobre la imagen)



CDG Claudio Schönherr Schmidt

“Cadete de la Gascogne”



Claudio Schönherr Schmidt Q.E.P.D.

El contacto con la naturaleza y el duro clima invernal en el campo familiar de Santa Juana de Cancura, allá en la provincia de Osorno, en el sur de Chile, desde pequeño templaron su espíritu naciendo en él, un interés en ser tan libre como las aves y disfrutar de las bellezas del Creador.

Siguiendo el ejemplo de su padre don Emilio, oficial en retiro de la Fuerza Aérea y eximio aviador, en cuanto tuvo la edad suficiente y reunió los requisitos exigidos, postuló y obtuvo su ingreso a la Escuela de Aviación.

Integrante de la Escuadrilla “Águilas de Oro”, en 1968 recibió su nombramiento de oficial de la Fuerza Aérea de Chile, luciendo en su pecho las alas de piloto de guerra.

Su carrera lo llevaría a prestar servicios desde el árido desierto nortino al frío extremo del austro distante, siendo al igual que su padre un excelente instructor en la Escuela de Aviación, donde quienes fueron cadetes suyos mantienen vivo su recuerdo en los corazones.

Para él, el volar lo era todo, pero no se contentaba solo con conocer las leyes de la aerodinámica, le interesaba saber las causas que las regían y tras aquellas verdades, al mando de su avión las investigaba.

Dotado de una habilidad manual poco común, dio libertad a su inventiva y si lo hubiera deseado, habría sido un físico o ingeniero de renombre.

En una conversación que hace años atrás tuvimos, cuando pasó por el aeródromo a mi cargo, me señaló cuanto le interesaba conocer sobre los avances de la ciencia, convencido que si se le daban los medios él pondría una bomba en el lugar preciso que se le ordenara.

Años en que aún no se hablaba de navegación satelital, ni del GPS que hoy hacen las cosas más fáciles. Inquietudes que en su mente ya germinaban. Esa no sería la última oportunidad que conversaríamos, incluso del pasado de nuestra historia, fuente en la cual escanciaba muchas de sus incógnitas.

Al mando del grupo donde se forman los pilotos de combate del arma aérea, supo incentivar en sus oficiales alumnos el espíritu del guerrero, demostrándoles con su ejemplo cuanto rendimiento podían sacar a sus aviones sin poner en peligro la vida.

Sus horizontes no conocían límites y ello lo llevó a incursionar en el campo de los trabajos aéreos, volando sobre la inmensidad del océano, diciendo adiós al uniforme que por años con orgullo luciera.

Horizontes que le permitieron descubrir otra realidad, tal vez una que no imaginaba y que puede no se ajustara a sus ideales.

Si esta pequeña semblanza la hubiera escrito el General Diego Barros Ortiz en una de sus amenas "*Crónicas de Ver y Pasar*", es muy posible lo hubiera situado como Cadete de la Gascogne.

Aquel regimiento romántico, de capa y espada, integrado por jóvenes que no temían al peligro y a perder la vida sirviendo a Luis XIII, desenvainando el acero si de su rey se trataba.

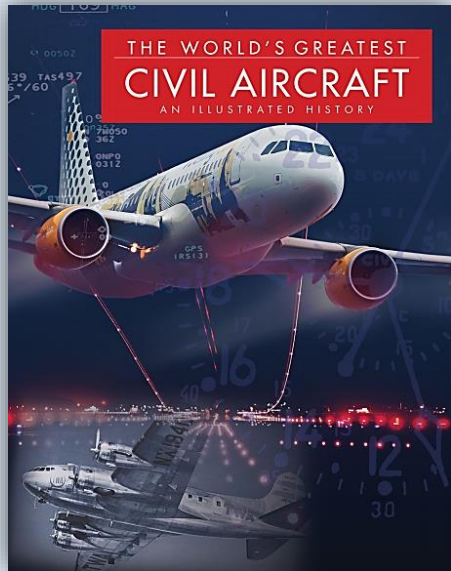
"Cadete Schönherr", que no temiste a la muerte, a la que mil veces hiciste frente, quien diría serías uno más, al que ella con un arma artera en forma de una enfermedad a la cual aún no se encuentra cura, sería la que te vencería.

Ante el dolor de su partida, pensamos que inspirado en jóvenes como él, don Diego escribió aquellos versos que yacen labrados en el mármol de la ancha puerta de ingreso al mausoleo institucional.

*¡Piensa mortal, si acaso habrá antesala
para los conquistadores de los cielos!*

Sergio Barriga Kreft

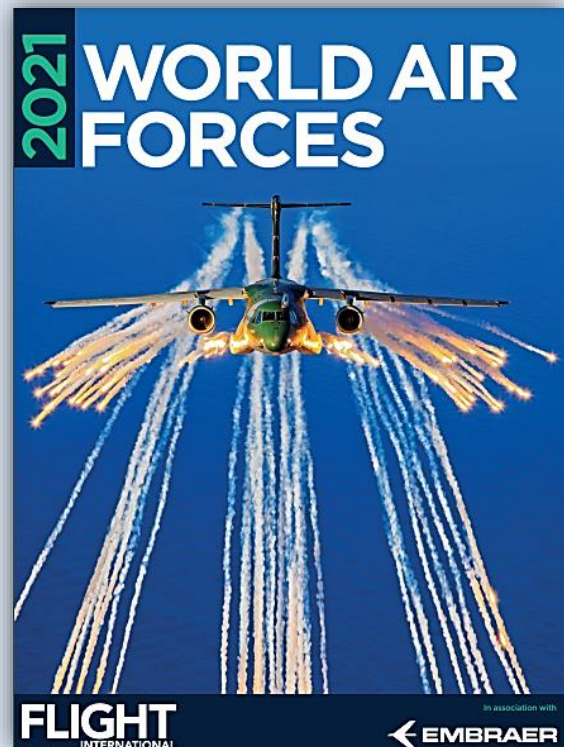
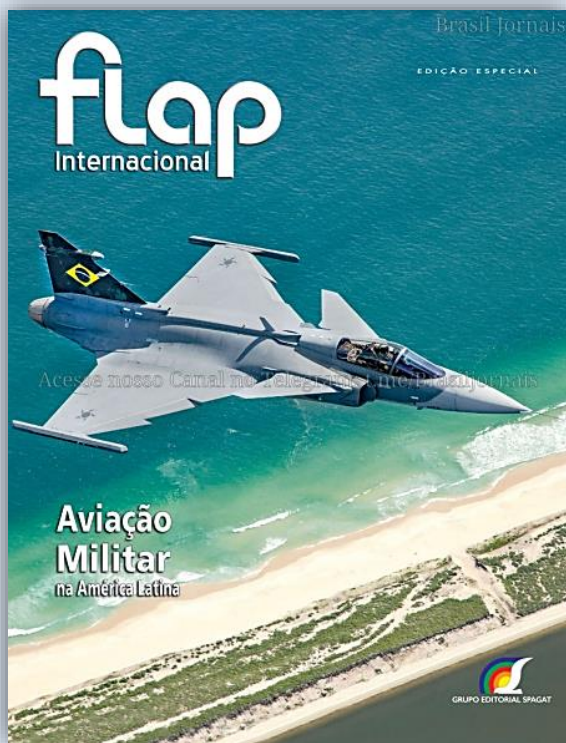
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

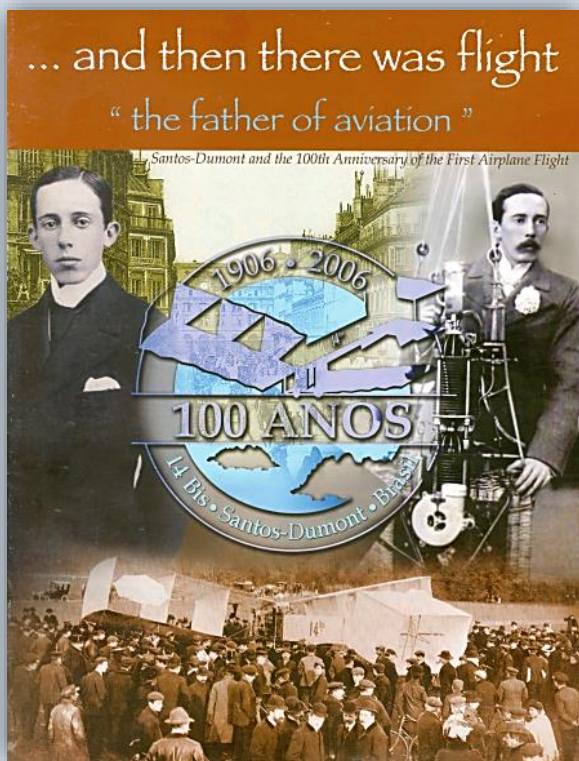


- ❖ *En este mes de julio, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

Muchos saludos a todos ustedes.





e-saúde

Orientações Gerais de
Saúde aos Beneficiários

Edição Jan/21

E-Book
**Combate ao Tabagismo,
Alcoolismo e Drogas**

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.

- Ciclo de charlas “Debate y Pensamiento” en línea. Organiza la Alliance Française de Buenos Aires, Argentina

DEBATES Y PENSAMIENTO | EN LÍNEA

JUEVES
26 de agosto

ADRIENNE BOLLAND: AVIADORA, EJEMPLO Y LEGADO

LAS MUJERES EN LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN
DE ARGENTINA Y CHILE.
REPERCUSIONES A PARTIR DE ADRIENNE
BOLLAND.

ACTIVIDAD LIBRE Y GRATUITA CON INSCRIPCIÓN PREVIA

ANAC | EANA | FEAPCA | AEROPACSA

Tercer encuentro online por Zoom, con inscripción previa haciendo [click aquí](#)

[Ver programa completo](#)

A 100 años de la extraordinaria hazaña del primer cruce de los Andes por una mujer, la Embajada de Francia, el Institut Français d'Argentine, la red de Alianzas Francesas de Argentina, la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rinden homenaje a Adrienne Bolland, heroína de la aviación francesa, símbolo de audacia y superación para las futuras generaciones.

Dialogan:

Lena Dávila, antropóloga UBA.

Gustavo Marón, Historiador Aeronáutico, Universidad de Mendoza Universidad Nacional de Cuyo.

Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Modera: **Dra. María José Lúvaro**, Universidad de Mendoza, Instituto de la Energía y Minería **Dr. Edgardo Díaz Araujo**.

- Información desde el Perú, reagendando próximo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial para octubre del 2021, en formato virtual.



Información General para el “XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial”

Lima, 03 de agosto del 2021.

Distinguidos miembros integrantes de la FIDEHAE, en este particular año que ingresa a su segundo semestre precedido de una serie de inconvenientes de carácter sanitario, social y político en esta parte del continente, quiero expresarles mi saludo y reconocimiento por haber enfrentado con serenidad todas estas adversidades y a pesar de ello mantener nuestros ideales comunes, para fortalecer a través del tiempo nuestras visiones institucionales. Lamentablemente para nosotros fue muy triste no poder realizar el Congreso en forma presencial en Lima el año 2020 pasado como lo habíamos acordado, tampoco en forma virtual por las severas restricciones sanitarias y cuarentena ciudadana en el Perú y seguro en cada uno de sus países. Gracias a la comprensión de su parte, al aceptar la realización del mismo en forma virtual para el presente año, por lo cual reiniciamos las coordinaciones a fin de planificar, organizar y desarrollar los eventos con la majestuosidad que nuestra Federación y sus dignos miembros se merecen.

En esta oportunidad con la finalidad de actualizar los eventos realizados y otros trancos por los eventos antes mencionados, les agradeceré tener en cuenta las consideraciones que les brindamos en esta primera comunicación en este 2021, de tal manera, además, de restablecer los nuevos contactos y o cambios que se haya podido dar en este tiempo. Este envío de información, consta de lo siguiente:

- Copia de la Resolución Directoral de Aprobación del Congreso
- Ficha de Inscripción para el Congreso
- Bases del Congreso

Estimados miembros, agradezco anticipadamente su atención, estableciendo en adelante una adecuada comunicación telefónica o a través de los correos institucionales y personales, a fin de brindarles toda la información requerida, para su adecuada participación en tan significativo evento.



Presidencia del IEHAP

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPAZIALES DEL PERÚ
Av. Arequipa N° 5200 - Miraflores - Email: ideha_2010@hotmail.com
Central Telefónica: (01) 693-8998 - (01) 693-9039



Resolución Directoral

Miraflores, 27 de setiembre de 2019

EL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERÚ

CONSIDERANDO:

Que, con Decreto Supremo N°004/AE del 1° de diciembre de 1981, se crea con el auspicio del Ministerio de Aeronáutica, el Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos y Aeroespaciales del Perú, como persona jurídica de derecho privado; modificando su denominación con el Decreto Supremo N°005-84/AE de 04 de diciembre de 1984 al de Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú.

Que, según a lo establecido en el Artículo 5° incisos b) y c) del Estatuto vigente, el Instituto para cumplir su finalidad tiene como objetivos no limitados el de realizar, fomentar y auspiciar la investigación y estudio de los hechos relacionados con la aeronáutica y el espacio ultraterrestre, así como contribuir a la formación y consolidación de la cultura aeroespacial, promoviendo las divulgaciones, actuaciones y actividades inherentes a dicho fin.

Que, en la Declaración de Santo Domingo, de fecha 16 de noviembre de 2018, Artículo 3°, se aprueba por unanimidad la propuesta del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, para ser sede del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2020, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial".

De conformidad a lo dispuesto y con el voto aprobatorio del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- Oficializar el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial", organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, a llevarse a cabo en la Ciudad de Lima - Perú, del 05 al 09 de octubre del 2020.

El Presidente

Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO



El Director Secretario

Comandante FAP
PAUL MONTOYA BARANDIARAN



**INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES
DEL PERÚ**

FICHA DE INSCRIPCIÓN

**XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE ESTIDADES DE
HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL**

**“HISTORIA Y AVANCES TECNOLOGICOS DE LOS PAÍSES INTEGRANTES DE
LA FIDEHAE EN EL ÁMBITO ESPACIAL”
LIMA – PERU**

04 al 07 de octubre del 2021

DATOS PERSONALES:

Nombre y Apellidos : _____

Domicilio : _____

País de residencia : _____

Ciudad de Residencia : _____

Teléfonos de contacto : _____

E-mail : _____

Organización a la que
Representa : _____

Congresista Ponente: _____ Congreso asistente _____

Si es ponente indicar el tema a tratar _____

Nota: La presente ficha debe ser devuelta al Email: ideha_2010@hotmail.com





**BASES DEL “XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA
AERONAUTICA Y ESPACIAL”
04 AL 07 DE OCTUBRE DEL 2021**

**“HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAISES
INTEGRANTES DE FIDEHAE EN EL AMBITO ESPACIAL”**

1. Podrán participar los Honorables Miembros Académicos de la Federación y de aquellos países que, sin serlo lo deseen, sin importar su ubicación geográfica, asimismo pueden hacerlo aquellas personas interesadas o entidades que hayan iniciado trámites para el ingreso a dicha organización, lo cual no implica su aceptación de incorporación a la misma.
2. El tema del “XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial”, será sobre la “Historia y Avances Tecnológicos de los países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial”. Se tendrá como directrices: su evolución y sus implicancias en sus respectivos países. Entre los propósitos buscamos poder difundir el conocimiento de la actividad aeroespacial. Para dar cumplimiento a este fin, se solicita que las ponencias de los trabajos de investigación a enviar abarquen especialmente los siguientes enfoques:
 - a. Investigar y ampliar los antecedentes de la aparición de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - b. Reflexionar sobre la influencia y consecuencias de la era espacial.
 - c. Reconocer y valorar la acción de los precursores de la era espacial de los países miembros de la FIDEHAE.
 - d. Conocer los orígenes y bases de la organización e infraestructura de la era espacial en cada uno de los países participantes.
3. Los trabajos se escribirán a doble espacio en páginas A4 en formato Word en letra Times New Roman, tamaño 12 puntos. La extensión de los mismos no deberá exceder las 20 páginas. Deberán tener margen izquierdo de 3.5 centímetros, derecho de 2.0 centímetros y superior e inferior de 3.0 centímetros.
4. Los trabajos que contengan: imágenes, infografías o ilustraciones, deberán estar en alta resolución en formato JPG (300 dpi).
- 5.-Cada organización puede enviar como mínimo un trabajo de investigación, teniendo abierta la posibilidad de presentar un número mayor de ellos, en cuyo caso todos los trabajos presentados serán considerados en el compendio final del congreso.
6. Los trabajos a presentar deberán ser inéditos, e incluir al final del mismo las referencias bibliográficas de las fuentes citadas e investigadas. Además, acompañados de una autorización simple escrita por parte de los autores para su difusión.



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ
Av. Arequipa N° 5200 - Miraflores - Email: ideha_2010@hotmail.com
Central Telefónica: (01) 693-8998 - (01) 693-9039

7. Los trabajos se enviarán vía correo electrónico a la dirección de email ideha_2010@hotmail.com. Asimismo, el trabajo deberá incluir una foto del autor en alta resolución y una reseña biográfica del mismo en un máximo de 15 líneas.

8. Se fija como fecha límite de recepción de los trabajos el día 30 de agosto del 2021.

9.- Por las razones anteriormente expuestas ocasionadas por la pandemia del COVID 19, el Congreso se realizará en formato virtual en la fecha indicada y, en los horarios que se indicaran, teniendo en consideración el huso horario de los países participantes, el mismo que será remitido a cada sede en fecha oportuna.

10.- Con fecha 30 de agosto del 2021, los países miembros participantes informaran el título del tema a ser considerados en su respectiva exposición.

11.- En lo relacionado a las exposiciones de cada país participante, se deben observar las siguientes regulaciones:

- Cada país solo expondrá un (01) trabajo, con una duración máxima de 20 minutos.
- Las exposiciones deberán ser presentadas en formato PDF o Power Point.
- Las exposiciones con todas sus ayudas, deberán ser remitidas a la dirección de email indicada en el párrafo 7, hasta el 06 de setiembre del 2021.

12.- los enlaces virtuales para cada día durante la ejecución del Congreso (04 al 07), serán remitidos con siete (07) días de anticipación a la fecha de inicio, de igual manera se remitirá el Programa General correspondiente a dicho evento.

13.- Para la solución de las inquietudes sobre la participación virtual, que existieran hasta siete (07) días antes del inicio, sírvase contactarnos en la dirección de email indicada en el párrafo 7.

Presidente del Congreso



- Memoire de Mermoz.



Bulletin Mai-Juin 2021

« Dieu régit nos destinées ; il faut savoir se résigner sans courber la tête et continuer plus avant vers l'avenir. »
Jean Mermoz



Jean Mermoz (1901-1936)
©DR

[Hacer click para bajar archivo](#)

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO

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

1/08/1920: Tras una concurrida manifestación popular en el Parque Cousiño de la ciudad de Santiago, la entonces “1ra. Escuadrilla de Aviación” se embarca en el Vapor *Pisagua* rumbo a Arica, desde donde volará a Tacna, permaneciendo en la zona hasta abril de 1921.



1/08/1924: El Teniente 1º de Marina, señor Manuel Francke Mariotti junto al Comandante Abel Campos y los cuatro tripulantes: mecánico 1º Guillermo Gómez; maquinista 1º Juan Constanzo; telegrafista 1º Emilio Cifuentes y el marinero 1º Hipólito Zambrano, realizan en el bote volador Guardiamarina Zañartu, el primer raid Valparaíso – Coquimbo – Huasco – Caldera – Mejillones - Iquique y Arica donde tras recorrer cerca de novecientas millas en 11,25 horas, arriban el día 4 de agosto a las 11.45 horas. Dos días después se inicia el retorno a Valparaíso utilizando la misma ruta.

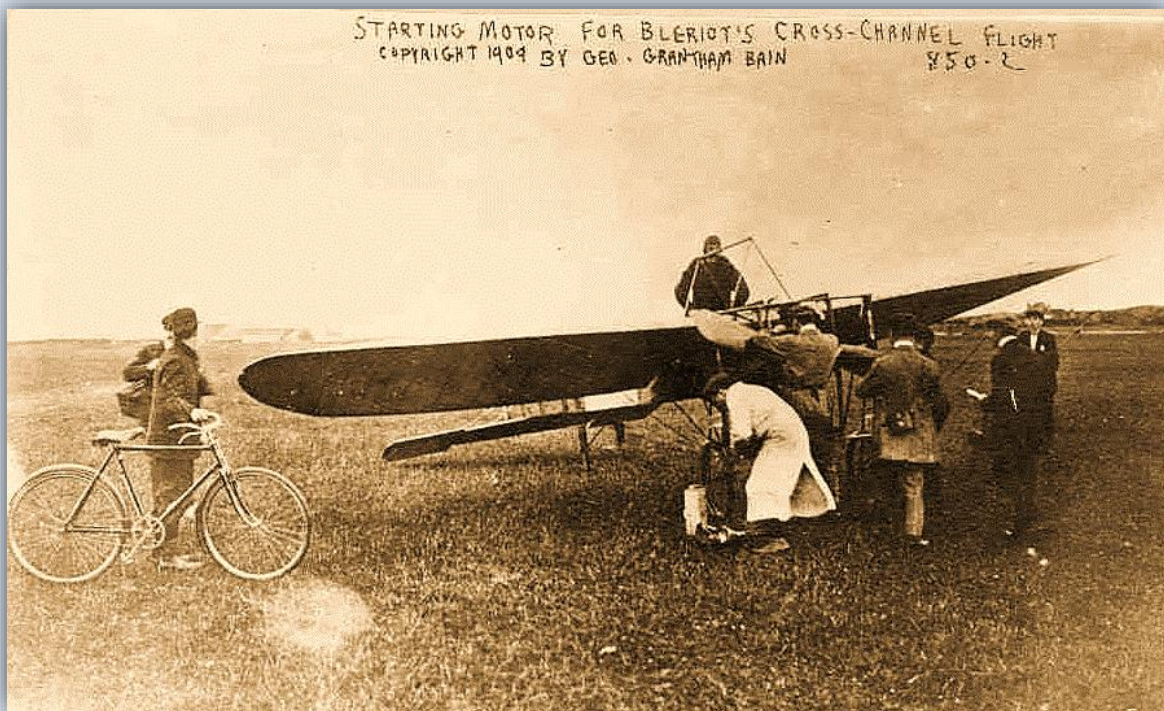


1/08/1924: Dos Escuadrillas de aviones navales argentinos (3 Vickers “Viking” y 3 Avro 552) vuelan desde la Estación Aeronaval Puerto Belgrano a Buenos Aires, para participar en la recepción de la División Naval Italiana, que conduce en visita oficial al heredero de la Corona de Italia, Príncipe

Humberto de Saboya. El viaje de ida se efectuó en 5 horas 45 minutos y el de regreso en 5 horas 30 minutos, significando para la época, un vuelo récord en escuadrilla.

1/08/1932: El primer avión del Arma Aérea Paraguaya parte para el Chaco. Se trató del avión Potez 25 A.2 N°6, tripulado por el Tte.1°PAM, señor Trifón Benítez Vera como piloto, transportando al Capitán de Infantería, señor Ramón Avalos Sánchez, oficial de enlace del Estado Mayor, quien viajaba al Chaco en cumplimiento de una misión.

1/08/1936: Como a las 10 de la noche, fallece en su residencia parisina del Boulevard Saint Germain, el célebre pionero de la aviación, Louis Charles Joseph Blériot. Sus logros, hazañas y al igual que sus aviones, fueron conocidos e imitados por el mundo entero. Basta recordar que en Chile, fue un avión diseñado por este aviador, el primer aparato militar que voló una mañana del 6 de marzo de 1913.



Curiosa Postal que ilustra momentos anteriores al célebre cruce en avión del Canal de la Mancha por Louis Blériot

01/08/1988: Aniversario de la Dirección de Defensa Antiaérea y Fuerzas Especiales. Originalmente Dirección de Defensa Antiaérea y Telecomunicaciones, su primer Director fue el General de Brigada Aérea (DA) Antonio Braghetto Vergara.

2/08/1984: Se crea el Regimiento de Aviación N° 1 "La Independencia" del Ejército de Chile con asiento en la ciudad de Rancagua. Esta Unidad de Armas Combinadas coopera en actividades de acercamiento con la comunidad, como lo son el traslado de enfermos graves, rescate en situaciones de catástrofe natural y otras múltiples actividades de apoyo. A partir del 2 de enero de 1995, los medios del Comando de Aviación del Ejército pasan a conformar la Brigada de Aviación en la ciudad de Rancagua.

3/08/1928: Con esta fecha se celebra la llegada del material Vickers al ahora llamado Grupo de Aviación N°3, que funcionara en la Base Aérea de Maquehue, con asiento en la ciudad de Temuco, Chile. Una de las más antiguas unidades de la Fuerza Aérea el cual nació bajo el nombre de 1ª Compañía de Aviación Militar en 1918. El Grupo de Aviación N°3 tuvo inicialmente como base El Bosque y luego la ciudad de Temuco, en el aeródromo de Maquehue. Su primer comandante fue el Capitán de Ejército Andrés Soza Fuentes. Posteriormente, será desactivado en varias ocasiones. Ha operado también como Grupo de Helicópteros y como Grupo de Ataque con material A-36. Hoy en día tiene su asiento en Iquique, en la Base Aérea "Los Cóndores" y está dotado del más moderno material de combate de que dispone la Fuerza Aérea de Chile.

4/08/1970: LAN Chile inicia vuelos a Europa con material de vuelo Boeing 707.

4/08/2009: Fruto del trabajo en conjunto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y LAN, se publica el primer procedimiento de aproximación satelital sin ayuda terrestre para el Aeródromo "La Florida" de La Serena. Mediante esta tecnología, que por primera vez se aplicó en Latinoamérica, se puede realizar aproximaciones con segmentos curvos, por entre las montañas, siguiendo la sinuosidad de los valles.

5/08/1920: Se crea la entonces Maestranza Central de Aviación, la que más tarde en 1930, cambiaría su denominación a Ala de Mantenimiento. En esta Unidad, en el año 1946, se organiza la Escuela de Ingenieros de Aviación, y más tarde en enero de 1963 se creará la actual Academia Politécnica Aeronáutica "General de Brigada Aérea Hugo Fuentes Fuentes", encargada de impartir enseñanza superior con la finalidad de formar, especializar, perfeccionar y capacitar los recursos humanos profesionales y académicos que requiere la Fuerza Aérea de Chile.

6/08/2000: Un moderno bimotor CASA 212-300 del Ejército de Chile, despegado desde la base de la Brigada de Aviación en Rancagua en un viaje hacia Coyhaique trasladaba civiles mayormente parientes de oficiales y personal de esa fuerza armada; luego de dejar atrás Puerto Montt, el piloto reportó excesiva acumulación de hielo en los bordes de ataque de las alas y emprendió regreso hacia el continente, adentrándose hacia el frío interior cordillerano, donde su problema se agravó, terminando estrellado en una profunda quebrada. Sólo después de varios días de dramática y concurrida búsqueda los restos mortales de 14 personas fueron penosamente recuperados.

07/08/1886: Nace en Hijuelas (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet N°1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Falleció en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958.

Con el fallecimiento de "don Cloro" como llamaban sus amigos, la aviación chilena pierde al más popular de sus pioneros, y quizás uno de los más vinculados con el desarrollo de la aeronáutica. Su labor fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, Director de una Escuela de Aviación propia, piloto de pruebas y de correo, protagonista de espectaculares accidentes y grandes hazañas. Quizás de él se pueda decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento en que vivió su apacible retiro, el zumbido de los motores constituyó su música predilecta.

Figuroa nos dejó una máxima, y que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: ***“Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN”***



El segundo transporte de correspondencia por avión registrado, fue iniciativa privada del AERO CLUB DE CHILE y llevado a efecto el 1° de enero de 1919 por el aviador señor Clodomiro Figuroa Ponce, quien para costear en parte los gastos, cobró \$ 5 por cada envío, valor señalado en una viñeta particular confeccionada al efecto. Transportó en este vuelo desde el Club Hípico de Santiago hasta el parque de Playa Ancha de Valparaíso 539 cartas, regresando la misma tarde a Santiago. Las cartas transportadas en su primer vuelo en ambas direcciones fueron entregadas personalmente y aquéllas en que la dirección era lejana, las depositó en el correo tradicional, pagando y adhiriendo un sello de 10 cts, que correspondía a la tarifa vigente en aquellos días. Más tarde, el 20 de agosto de 1921, realizó otro Correo Aéreo esta vez de carácter internacional, entre Santiago y Mendoza usando las mismas viñetas en aproximadamente 60 cartas.

(Fuente referencial consultada: <http://www.chilecollector.com/archwebfila03/archwebstamp0100/stampset0149.html>)

07/08/1953: Primer vuelo del bimotor argentino multipropósito IA-35 HUANQUERO, diseñado y construido por la FMA, y equipado con motores nacionales IA-19 R-El Indio, de 750 hp. Su primer Piloto fue el Teniente 1º, señor Jorge Connan Doyle. El diseño de la aeronave, se debe al famoso Ingeniero aeronáutico alemán, Dr. Kurt Tank y su asesor Paul Klages. El avión fue bautizado como IA 35 “Justicialista del Aire”, nombre revocado luego de la Revolución de 1955.

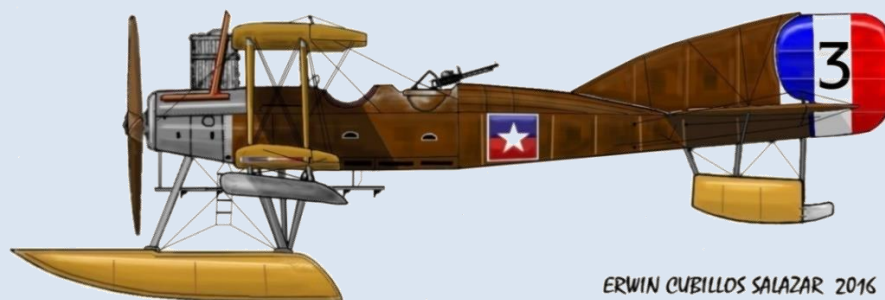
8/08/1914: El Primer Raid Nocturno sudamericano con pasajeros fue realizado en Chile por el Aviador Chileno David Fuentes. Este fue entre las ciudades de Talcahuano y Concepción.

8/08/1919: El Sargento Aviador chileno, señor José del Carmen Ojeda, volando un Bristol M1-C, bate el récord sudamericano de altura, alcanzando una altitud certificada de 7.188 m., verdadera proeza en la época.

8/08/1920: El italiano Elia Antonio Luit, realiza un vuelo sobre Guayaquil, Ecuador a bordo de un avión Macchi Hanriot HD1, bautizado como "el Telégrafo 1". Este avión había sido adquirido en Europa por el dueño del periódico nacional "El Telégrafo". Será tanto el impacto de este vuelo, que el Presidente del Ecuador, señor José Luis Tamayo, conseguirá con fecha 27 el octubre de 1920, que el Congreso emita el decreto para la fundación de dos Escuelas de Aviación para Quito y Guayaquil respectivamente, dando así inicio oficial a la Aviación Militar Ecuatoriana.

08/08/1921: Primer Raid de la Aviación Naval de 3 aviones Short realizado en Chile entre las Torpederas y “Quintero”. Este sería una de las primeras operaciones de adaptación efectuadas por la Aviación Naval, reconociendo su entorno operativo natural. El raid fue liderado por el comandante británico asimilado a la Armada de Chile, señor James L. Travers. Otros Tripulantes fueron el Teniente

1° Manuel Francke Mariotti, Ingeniero 3°, Alfonso Lizasoain Henríquez, Guardiamarina Alfredo Caces, Piloto 3° Agustín Alcayaga y los Mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda.



ERWIN CUBILLOS SALAZAR 2016

Aspecto original del Short 184 al momento de ser probado en Las Torpederas.

8/08/1963: Se aprueba el Decreto Ley 19 publicado en la Gaceta oficial 14.987, por el cual se reglamenta la Aviación Nacional de Panamá.

9/08/1931: El capitán hondureño, señor Lisandro Garay efectúa un recorrido aéreo entre Estados Unidos y Honduras, en el avión bautizado “Lempira”, pero al arribar al Cabo Hatteras jurisdicción del estado de Carolina del Norte, USA, una fuerte tormenta le impidió continuar y descendió en el mar, permaneciendo aproximados 36 horas a la deriva, hasta ser rescatado por un barco de nacionalidad brasileña que navegaba en esas aguas. Garay está registrado como el primer piloto de la historia latinoamericana en ser rescatado de la mar.

10/08/1912: No obstante que la Fuerza Aérea Argentina como rama independiente fuera creada el 4 de enero de 1945, se conmemora cada aniversario de esta fecha su origen, recordando cuando a través de un decreto del entonces Presidente de la Nación, señor Roque Sáenz Peña, se creó la Escuela de Aviación Militar en terrenos de El Palomar, provincia de Buenos Aires.

10/08/1918: Cae en campos de Pau (Francia) el recordado amigo de Chile, señor Capitán don Juan Manuel Boizo Lanza, pionero y primer mártir de la aviación militar uruguaya. En su memoria, la fecha fue establecida con la anuencia del Poder Ejecutivo, para evocar el Día de los Mártires de la Aviación Militar del Uruguay.

El aviador Boizo Lanza.



10/08/1938: Por Resolución de la entonces Aeronáutica Militar dependiente del Ejército Nacional del Uruguay, se dispuso homenajear cada 10 de agosto, a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber. Tras la creación en el año 1953, la Fuerza Aérea Uruguaya mantuvo dicha efeméride.

11/08/1919: Primer vuelo en Bogotá y segundo realizado en territorio colombiano. El avión Curtiss JN-4 Standard bautizado "Bolívar" llegó de Honda, a donde había sido transportado en cajas desde Barranquilla, y después de aterrizar en el campo Muzú fue recibido por el presidente Marco Fidel Suárez y su gabinete. Su piloto fue el joven poeta y pintor estadounidense, William Knox-Martin.



William Knox Martin con su Curtiss JN-4 bautizado como "Bolívar" recién llegado a la sabana de Bogotá.

11/08/1932: Enrique Malek (quien fundó la primera aerolínea nacional panameña en 1933) llega a Paitilla, Panamá procedente de David en los Estados Unidos, en un aeroplano de la Crawford Airplane Distribution Co., que construyó él mismo en su mayor parte. Convirtiéndose en el primer panameño que confeccionaba un aeroplano, dándole nacimiento a la aviación privada y deportiva nacional.

12/08/1955: Se inauguran obras edilicias tanto en la Base Aérea Paraguaya de Ñu-Guazú, como en las instalaciones del Transporte Aéreo Militar (TAM) y de Líneas Aéreas de Transporte Nacional (LATN) en el Aeropuerto Internacional de Asunción, Paraguay.

14/08/1943: Son distribuidos entre diversos Clubes Aéreos, los diez primeros aviones "Aeronca", recibidos desde los Estados Unidos, que fueron adquiridos con el producto de la colecta pública "Alas para Chile".

- Club Aéreo de Chile (Santiago) 2 aviones
- Club Aéreo Universitario 2 aviones
- Club Aéreo de Valparaíso 1 avión
- Club Aéreo de San Felipe 1 avión
- Club Aéreo de Los Andes 1 avión
- Club Aéreo de Chillán 1 avión
- Club Aéreo de Temuco 1 avión
- Club Aéreo de Puerto Montt 1 avión

14/08/1944: Si bien los antecedentes primarios de la Aviación Naval se originan en Colombia a partir de la incorporación del buque MC Cúcuta, entre 1934 y 1938, su creación oficial como Aviación Naval de Colombia se realiza mediante decreto N° 1950 del año 1944.

14/08/1965: Creación del Club Aéreo de Alto Palena, ubicado a unos 360 kilómetros de Puerto Montt.

14/08/2010: Se reciben para la Aviación Naval Ecuatoriana, los primeros dos helicópteros Bell 430. La 3ra. Escuadrilla de la Aviación Naval Ecuatoriana -ANE- recibió los Bell 430 para ser avocados a sus diversas actividades, y lograr reforzar su flota compuesta principalmente por Bell 206 y un par de Bell 230 (HN-401). Desde su llegada los Bell 430 fueron asignados a la Dirección Regional de Espacios Acuáticos y Guardacostas Insular.



Helicóptero Bell 430 de la Armada ecuatoriana. (Fotografía Juan Carlos Villagomez)

15/08/1919: El piloto italiano, señor Antonio Locatelli, realiza un vuelo de regreso entre Santiago (Chile) y Buenos Aires (Argentina), llevando al igual que lo hiciera en su viaje realizado en julio, los primeros sacos de correspondencia aérea desde estas ciudades. Correo que debidamente certificado por la autoridad postal nacional, constituyó el primer correo aéreo oficial entre ambos países

15/08/1962: El gobierno de la República Argentina dona una aeronave De Havilland DH.104 "Dove" para uso exclusivo del Presidente de la República del Paraguay. Dicha aeronave fue matriculada como T-39 en la FAP y llegó a ser el primer avión presidencial de uso exclusivo.

15/08/1964: Oficiales y Sub-Oficiales de la Aeronáutica Militar Paraguaya, lucen por primera vez el uniforme de color azul durante el desfile militar de la fecha. El mismo había sido autorizado por el Decreto N° 4.659 del 14 de mayo del mismo año.

16/08/1917: Obtiene en Chile, su Brevet de piloto militar el teniente ecuatoriano, señor Pedro Traversari Infante, quien realizó sus estudios superiores en la Escuela Militar de Chile. Luego en 1915 ingresará a la Escuela Aeronáutica Militar de Chile.

16/08/1948: Es creada la Aerolínea “Cuba Aeropostal”, la que volaría desde 1949 rutas domésticas y dentro del área del Caribe hasta fusionarse con Cubana de Aviación en mayo de 1959.

16/08/1951: Primer vuelo nocturno desde Santiago de Cuba a La Habana con un avión Douglas DC-3.

17/08/1914: Fallece el Sargento 1º Aviador chileno, señor Adolfo Menadier Rojas, mientras pilotaba el avión Breguet “Soldado Cortés” de 80 Hp., tratando de cubrir la distancia entre Lo Espejo - Puente Alto - Río Maipo - Lo Pinto - La Estrella - Macul - Los Leones -Santiago, Las Rejas - Maipú - Lo Espejo. Su nombre hoy lo recuerda la Escuela de Especialidades “Sargento Adolfo Menadier Rojas” de la Fuerza Aérea de Chile.

17/08/1929: Es creada la Aviación Naval Paraguaya, por Decreto del Poder Ejecutivo Nº 34.300 como “La Estación Aeronaval”, ante la necesidad de dotar a la Armada Nacional del poder aéreo apta para intervenir en operaciones integradas con las demás fuerzas navales.

18/08/1920: Se nombra Teniente 2º de Reserva al piloto militar don David Fuentes Soza, y destinándosele a la Escuela de Aeronáutica Militar, para que hiciera un curso de Instrucción, convirtiéndose en el primer aviador civil chileno en recibir el nombramiento de “Oficial de reserva”.

18/08/1954: Se crea el Museo Aeronáutico del Uruguay, el que lleva el nombre del que fuera su creador y primer director, “Coronel (Aviador) Jaime Meregalli”, actualmente dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea. Sus orígenes se remontan a varias vitrinas exhibidas desde inicios de los años cuarenta en el Aeródromo Militar Capitán Boiso Lanza.

19/08/1969: Con sede en São José dos Campos - SP, se crea EMBRAER S/A (Compañía Aeronáutica Brasileña), con el Coronel Ozires Silva como su fundador a la cabeza. EMBRAER es hoy uno de los principales fabricantes de aviones civiles y militares en el mundo.

20/08/1873: Nace Alberto Santos Dumont, pionero de la aviación, inventor e ingeniero brasileño.

Algunos consideran a los hermanos Wright como los primeros en realizar esta hazaña, debido al vuelo catapultado que ellos manifestaron haber realizado el 17 de diciembre de 1903.

Sin embargo, el aeronauta Alberto Santos Dumont fue el primero en despegar por medios propios, cumplir un circuito preestablecido, bajo la supervisión oficial de especialistas en la materia, periodistas y ciudadanos parisinos y posteriormente aterrizar exitosamente, por lo que universalmente se le reconoce como “Padre de la Aviación”.





20/08/1921: El primer “correo aéreo internacional chileno” realizado por un piloto civil nacional, lo hizo el señor Clodomiro Figueroa Ponce, al unir Santiago de Chile y la ciudad de Mendoza en Argentina en su avión monoplano Morane Saulnier de 120 hp. bautizado “Valparaíso”.

20/08/1945: A las 11.30 horas de este día, se efectuó en la Base Aérea de El Bosque, la ceremonia de bendición y entrega a la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” del avión DL-DL.22 y del facsímil de la Espada de San Martín, que el Gobierno de la hermana nación argentina obsequiara recientemente.

El avión traído en vuelo por el Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, había arribado al país, el pasado 21 de julio, junto a la escuadrilla de nueve aviones T-6 chilenos que viajaron en representación de Chile, a las Fiestas Julias de la vecina República.



DL-DL.22 luciendo los colores argentino-chilenos, con los que fue obsequiado.

21/08/1910: Con el fin de realizar vuelos en Chile, coincidiendo con el Centenario de la Independencia Nacional, los señores David Echeverría y Miguel Covarrubias, adquirieron en Francia un biplano Voisin con motor de 50 HP., el cual, tripulado por el ciudadano francés residente en el país, don César Copetta Brosio con ayuda de su hermano Félix, se elevó desde la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, Santiago.



En honor a esta memorable fecha, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, celebra su aniversario.



“Tal ha sido el éxito de los primeros vuelos en Chile. César Copetta significará el nombre del primer aviador chileno y sus ensayos serán mirados con el cariño y la admiración que sugieren los “pioneers” en sus obras grandes y temerarias. El 21 de agosto será más tarde una fecha que ha de recordarse, como asimismo los potreros llanos de la chacra Valparaíso. La aviación avanza de un modo gigantesco y muy pronto sus hechos nos contagiarán y harán de ella algo más positivo y más popular. La conquista del aire se ha conseguido y el hombre pasará á disfrutar de su victoria.”(sic.)

Diario “El Mercurio” del día lunes 22 de agosto de 1910

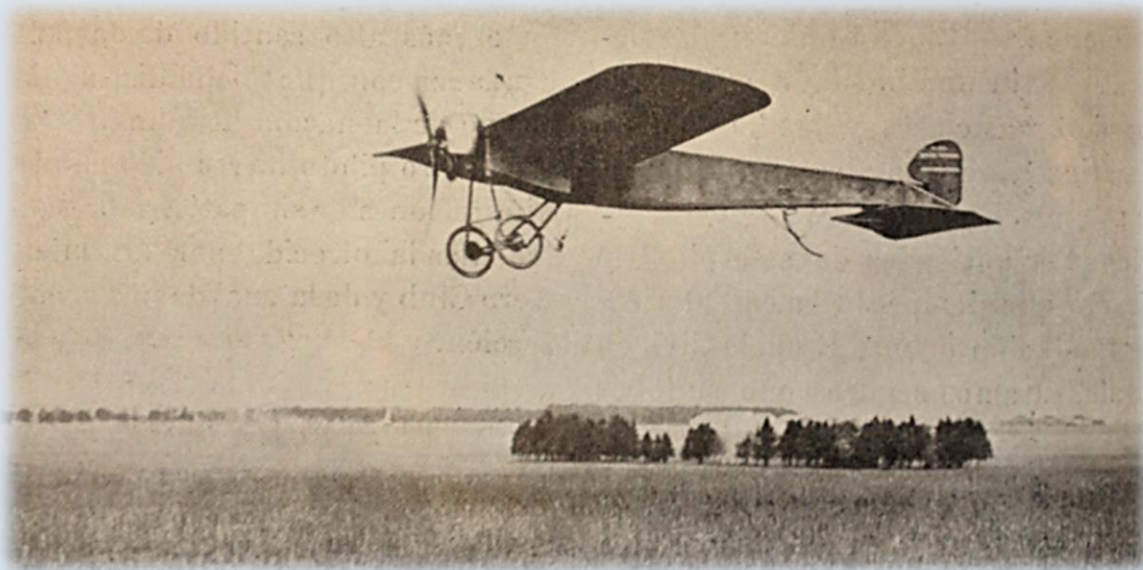
21/08/1941: Fundación del Club Aéreo de Rancagua, ubicado en la capital de la Provincia de Cachapoal, Chile y en la denominada “Región del Libertador General Bernardo O'Higgins”, en recuerdo al Padre de la Patria.

21/08/2008: Primer “vuelo verde” en Chile y segundo a escala mundial. Recibió esta denominación por ser un vuelo comercial efectuado tras una planificación que optimiza la trayectoria y procedimientos a emplear, reduciendo el consumo de combustible y por ende las emisiones contaminantes, que contribuyen al efecto invernadero. En este caso, la DGAC, la autoridad de aviación civil de Nueva Zelanda y la empresa LAN unieron esfuerzos para que una aeronave Airbus 340 – 400 de LAN, hiciera la ruta Santiago – Auckland (vuelo LAN 801) y Auckland – Santiago (vuelo LAN 800) bajo esta modalidad.

22/08/1909: Entre los días 22 y 28 tiene lugar en Reims, Francia, la primera reunión aeronáutica de la historia. En el curso de esa celebración, Henry Farman llevó a cabo el primer vuelo de más de 100 millas (161 Km.) del mundo, convirtiéndose en el primer hombre en volar en un aeroplano con dos pasajeros a bordo. Otro hito adicional, lo cumplen los chilenos José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, siendo los primeros Sudamericanos que participan en este Gran Meeting de Aviación.

23/08/1912: El gobierno del Paraguay decidió mediante decreto, becar a Silvio Pettirossi para realizar estudios de pilotaje en Francia y convertirse así en el primer paraguayo en brevetarse como piloto.

23/08/1914: Primer vuelo sobre Magallanes. A las tres de la tarde del frío y amenazante domingo 23 de agosto de 1914 y ante una multitud que en número cercano a las tres mil personas colmaba las localidades del recinto hípico, se procedió a bautizar al pequeño monoplano Bathiat Sánchez con el nombre de “Punta Arenas”. Luis Omar Page, llevando una boina y un grueso jersey de lana, guantes y antiparras, tomó colocación en el puesto de pilotaje. Luego de hacer partir el motor, el aeroplano corrió unos cuantos metros por la pista del hipódromo, para desprenderse del suelo y adentrarse tímidamente en el cielo patagónico.



Fotografía del monoplano Bathiat-Sánchez “Punta Arenas”

23/08/1916: Con la firma del decreto de creación de la Escuela de Aviación Naval (EAvN), por el entonces Presidente Wenceslau Braz, siendo ella la primera escuela de aviación militar de Brasil y, por lo tanto, cuna de su aviación militar.

23/08/1945: Creación del Club Aéreo de Curacautín, ubicado en la Región de la Araucanía, en la Provincia de Malleco, Chile.

24/08/1912: El piloto y constructor de aeronaves chileno, señor José Luis Sánchez Besa, gana la copa del Club Náutico en un hidroplano de su invención. El Concurso fue realizado en Saint Malo entre el 24 y el 31 de agosto de ese año.



Hidroavión Sánchez Besa

24/08/1917: El capitán Horacio Ruiz Gaviño vuela el primer avión de total manufactura mexicana: el biplano Serie A núm. 3 con hélice Anáhuac y motor Aztatl.

24/08/1920: A las 10.30 de la mañana, fallece el Guardiamarina de 1ra. Clase, señor Julio Villagrán Cádiz mientras efectuaba en la rada de Mejillones lo que sería su primer vuelo en hidroavión. El joven oficial naval que había recibido hace pocas semanas antes su brevet de piloto en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, tuvo un violento choque de su aeronave con una de las chimeneas del Crucero acorazado O'Higgins de la Armada. Su rescate tras caer se efectuó de inmediato pero la magnitud de las heridas sufridas no le permitió continuar con vida.



24/08/1941: Creación Club Aéreo de Ancud, situado en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos. Se encuentra a 1.132 km de Santiago, Chile.

24/08/1953: Récord sudamericano de permanencia en el aire en Planeador. En Huesca, España, el Teniente 2° de la Fuerza Aérea de Chile, René Arriagada Anento, establece un nuevo récord sudamericano de permanencia en el aire en planeador, con 13 horas 24 minutos. El récord fue establecido en circunstancias que el Teniente 2° Arriagada efectuaba un curso de vuelo sin motor en la Escuela de Montflorite, Huesca, Aragón.

Medalla de plata otorgada al teniente René Arriagada A.

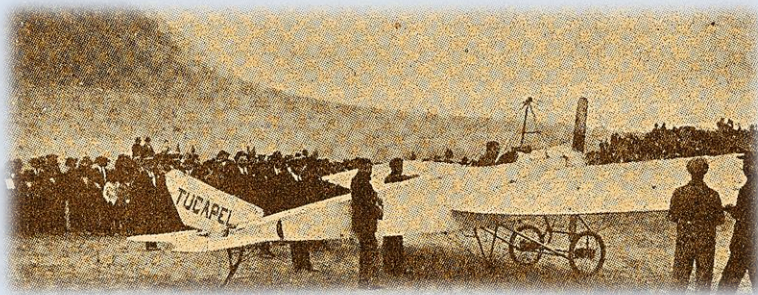


24/08/1959: René Pairoa Epple liderando un grupo de empresarios, forma la primera empresa comercial de helicópteros en Chile, llamada "Helicopterservices Chile Ltda.", empresa destinada al arriendo de helicópteros a privados y con ella nace también AEROTECH, la que inicia actividades trayendo equipamiento y suministros para aeropuertos y aeródromos.

25/08/1958: Inauguración del Hospital Clínico de la Fuerza Aérea de Chile, "General Dr. Raúl Yazigi Jáuregui". Creado para satisfacer una larga aspiración institucional, el hospital fue inaugurado contando con moderno equipamiento técnico obtenido en los Estados Unidos, en parte vía Pacto de Ayuda Militar. Actualmente recuerda el nombre de su primer Director y gran impulsor de su construcción.

26/08/1916: En Bolivia, durante el segundo gobierno del presidente don Ismael Montes Gamboa, se establece la fundación de la primera y muy efímera Escuela Militar de Aviación, mediante Decreto Ley del 26 de agosto de 1916. Esta Ley planteaba la creación de una Escuela destinada a fomentar la aeronáutica en la República, de carácter militar y sujeta a la organización y régimen que estableciera el Estado Mayor General del Ejército. Lamentablemente este primer intento no pudo concretarse hasta el 12 de octubre de 1923, cuando solemnemente se fundó en El Alto de la ciudad de La Paz el anhelado plantel de Aviación, destinada a formar aviadores militares y civiles para los incipientes servicios aéreos del país.

26/08/1965: Se inaugura la Base Aérea "Coronel José María Argaña" en las cercanías de la ciudad de Capitán Meza (Itapúa, Paraguay). Ese mismo día, se inaugura también el Aeródromo "Coronel Adrián Jara" en la ciudad de San Juan Nepomuceno (Caazapá), Paraguay.



27/08/1916: El piloto chileno, don Eleodoro Rojas vuela en la nortina ciudad de Tocopilla por primera vez realizando la entonces novedosa maniobra acrobática conocida como "Looping", demostrando de esta forma su gran dominio de la aeronave.

27/08/1920: Segunda gran Colecta Chilena Pro-Aviación. Por segunda vez desde 1912, se realiza en todo el país, una gran colecta pro-aviación Militar.

28/08/1915: El paraguayo Silvio Pettirossi realizó su primer vuelo nocturno sobre la ciudad de San Francisco, California, en el marco de la feria internacional que se realizaba en dicho año. El cielo iluminado con luces de bengala posibilitaba ver las maniobras de Pettirossi, quien realizó dos "loopings the loop" y otras tantas arriesgadas acrobacias antes de aterrizar. El hecho fue comentado en el "*San Francisco Chronicle*" al día siguiente.



28/08/1946: Creación del Club Aéreo de la Universidad de Concepción. Sus precursores fueron un entusiasta grupo de alumnos de la reconocida Universidad de Concepción, unidos por el sueño y el deseo de conquistar los cielos penquistas y chilenos, por lo que dieron forma y dinamismo a la naciente actividad aérea en la zona, conformando los Estatutos y Personería Jurídica correspondiente.

Con el pasar de los años, el Club se ha mantenido gracias a la participación constante de sus miembros, quienes mantienen intacto el espíritu de sus fundadores, los que con visión y entusiasmo soltaron frenos e iniciaron la carrera de despegue hacia los cielos sureños y de todo el territorio nacional.

Cabe mencionar que este Club Aéreo, colabora permanentemente con la comunidad, ante situaciones catastróficas que han ocurrido a lo largo de la historia. Hace unos años atrás y con motivo del terremoto del 27 de febrero del 2010, sus aviones trasladaron la ayuda urgente a los sectores más apartados, como fue el caso de la Isla Santa María, en donde se llevaron alimentos y medicamentos a sus pobladores.



29/08/1922: Se efectúa el Primer Raid Internacional de Pilotos Militares Chilenos de largo alcance. (Santiago – Argentina – Uruguay - Brasil).

Con el propósito de llevar el saludo del Presidente de Chile al Pueblo de Brasil, celebrando el Centenario de la Independencia de ese país, emprenden vuelo dos aviones De Havilland DH-9 al

mando de los Capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Baraona Walton, llevando como acompañantes al ingeniero inglés Arthur R. Seabrook y al Cabo 1º mecánico Manuel Barahona, respectivamente.

Tras innumerables percances, tales como la casi total destrucción de su avión a pocos kilómetros de Río de Janeiro, el Capitán Aracena junto a Seabrook, tuvieron que finalizar el Raid a bordo de un avión que les facilitara la Marina de Guerra del Brasil.

Era ya el 25 de septiembre cuando, logrando una verdadera hazaña aérea para la época, entregaban la carta que el pueblo de Chile enviara al hermano pueblo del Brasil.



El texto de la carta enviada fue el siguiente:

Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile
a
Su Excelencia el Presidente de la República
De los Estados Unidos del Brasil

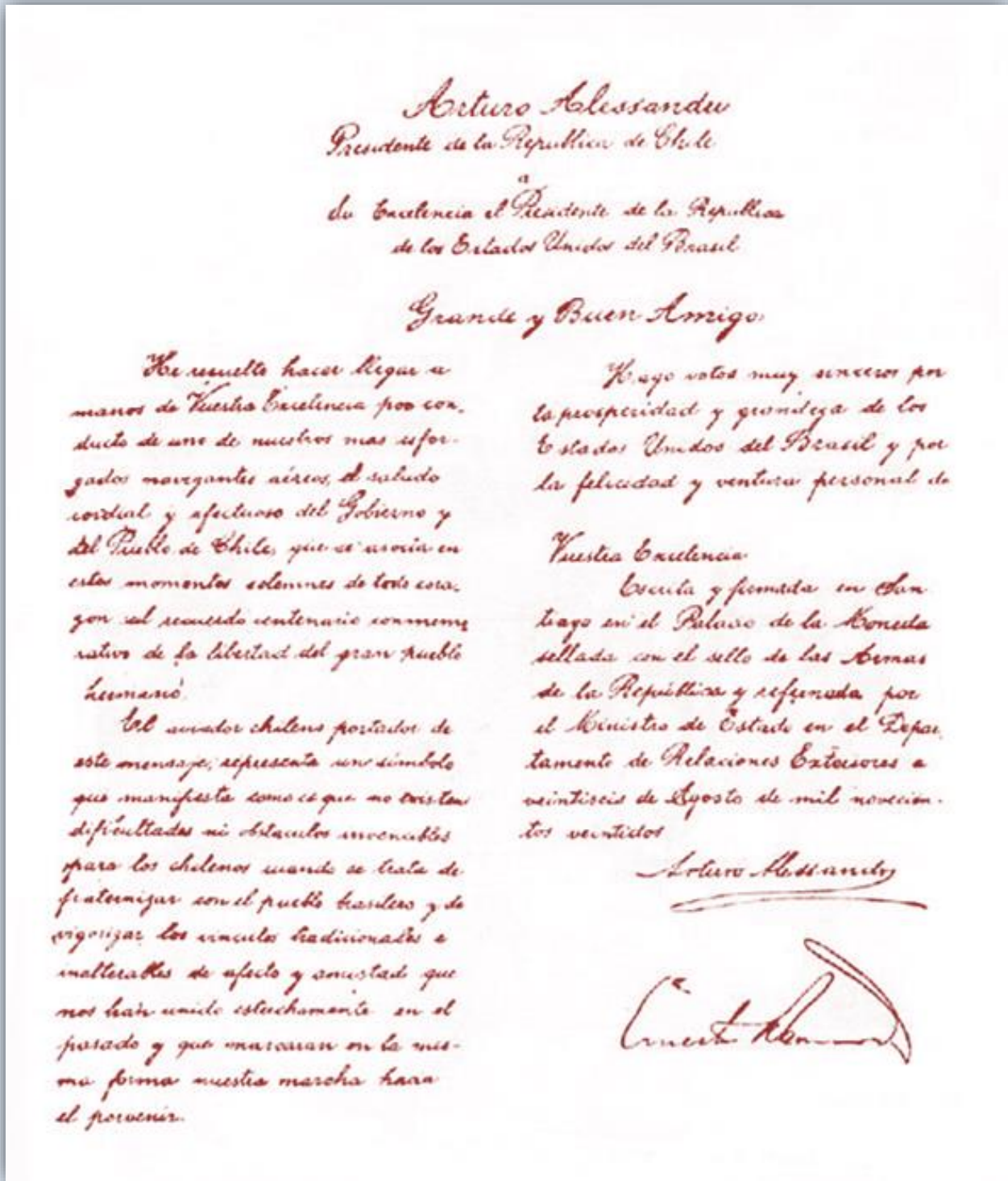
Grande y Buen Amigo

He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros más esforzados navegantes aéreos el saludo cordial y afectuoso del Gobierno del Pueblo de Chile que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazón al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

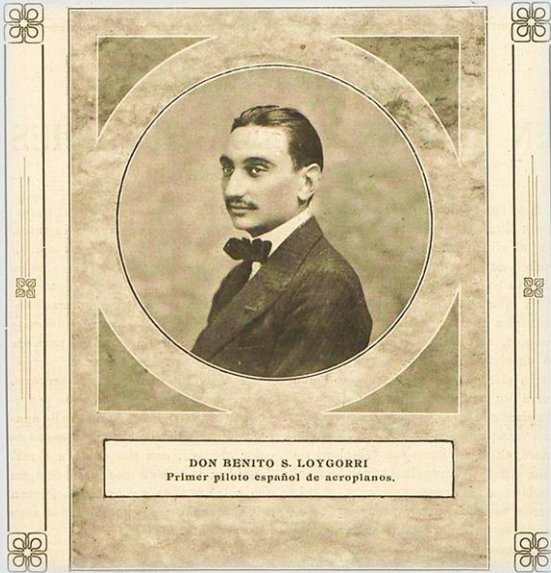
El aviador chileno portador de este mensaje representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstáculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vínculos tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcarán en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de Vuestra Excelencia.

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda, sellada con el sello de las Armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintitrés de Agosto de mil novecientos veintidós.



Facsimil del mensaje del Presidente Arturo Alessandri, y ratificado por el Ministro de Relaciones Exteriores que fuera llevado por el Capitán don Diego Aracena al Brasil en 1922



29/08/1925: El Teniente, señor Alejandro Velasco Astete, se convierte en el primer piloto peruano en volar sobre los Andes peruanos uniendo las ciudades de Lima con Cuzco.

29/08/1944: Creación del Club Aéreo de Linares, ubicado en la séptima región del Maule en Chile.

30/08/1910: Benito S. Loygorri Pimentel, ingeniero y pionero de la aviación ibérica, se convertirá en el primer español en conseguir el título de piloto de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) a bordo de un biplano modelo Henri Farman con motor Gnôme de 50CV, en la escuela Voisin de la localidad francesa de Mourmelon-le-Grand, cerca de Reims.

30/08/1921: Se realiza exitosamente, el segundo raid de hidroaviones navales chilenos, donde se utilizaron tres aeronaves "Short" para ir desde Valparaíso a Quintero y de ahí hasta la bahía de Coquimbo, y luego de regreso a Valparaíso.

30/08/2000: Se firma el acta de constitución de la "Fundación Museo del Aire de Honduras" en las instalaciones de Fuerza Aérea Hondureña en el Aeropuerto Toncontín de Tegucigalpa.

31/08/1928: A través del Decreto N° 31.157 del Poder Ejecutivo, se recibe la primera promoción de Mecánicos de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay. Egresaron en esta ocasión, los M.A.M. señores Federico Voitchach, Ernesto Guido, Lauro Keim, Basilio Acosta y Leopoldo Schoeder.

31/08/1995: Se realiza el lanzamiento del FASat-Alfa, primer satélite chileno lanzado al espacio bordo de un cohete Tsyklon-3, adosado al satélite ucraniano de órbita polar Sich-1 desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia.

El Jefe de este histórico proyecto, fue nuestro distinguido socio, don Fernando Mujica Fernández



Recorte de la portada del diario La Segunda; donde se aprecia el histórico brindis realizado por el General del Aire Fernando Rojas Vender, entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; el comandante Fernando Mujica, jefe del proyecto satelital y otros distinguidos oficiales y colaboradores de esta brillante tarea.

ALBORES DE LA AVIACIÓN NAVAL PRIMER RAID DE HIDROAVIONES EN CHILE Y SUDAMÉRICA

EL MERCURIO
VALPARAISO, miércoles 31 de agosto de 1921
Núm. 29.727

EL VIAJE DE LOS HIDROAVIONES A COQUIMBO

Grande entusiasmo despertó en esta ciudad el viaje de los hidroaviones que salieron ayer en la mañana de la estación de Las Torpederas, con rumbo a Coquimbo, cuyos aperturas de tiro habrían de tener parte activa.

La cabala de Las Torpederas y todas las alturas que la rodean, se vieron en la mañana de ayer llenas de un numerosísimo público que acudió a contemplar el heroico y emocionante episodio del vuelo de la escuadrilla.

No sólo la población del barrio costanero, acudiendo a presenciar la partida de nuestros aviones, sino también una gran multitud de curiosos que se congregó en la plaza de Armas, para ver salir a los hidroaviones.

El teniente Marín, con su compañero Lissosain, se encontraba como de costumbre, enteramente tranquilo. Este piloto tiene una sangre fría admirable y una gran general simpatía y prosaica, como se comprobó en el momento de la salida de la escuadrilla en este puerto. Hicieron la atención por la seguridad en el manejo del aparato y no arriesgaron de sus evoluciones.

Marín fue el primero en tomar colocación en su aparato, en cuyo altaviento había estado trabajando durante dos días consecutivos.

Los aviadores señas Alcañal y Lissosain, en su calidad de oficiales observadores, iban previos a ellos, en su cargo los palomas mensajeras, con que fueron dotados todos los aparatos.

UNA ENTREVISTA ANTES DE PARTIR
En los momentos que precedieron a la salida de los hidroaviones, se dio una entrevista con el teniente Marín, quien nos contó los detalles de su viaje.

El teniente Marín, con su compañero Lissosain, se encontraba como de costumbre, enteramente tranquilo. Este piloto tiene una sangre fría admirable y una gran general simpatía y prosaica, como se comprobó en el momento de la salida de la escuadrilla en este puerto. Hicieron la atención por la seguridad en el manejo del aparato y no arriesgaron de sus evoluciones.

Marín fue el primero en tomar colocación en su aparato, en cuyo altaviento había estado trabajando durante dos días consecutivos.

Los aviadores señas Alcañal y Lissosain, en su calidad de oficiales observadores, iban previos a ellos, en su cargo los palomas mensajeras, con que fueron dotados todos los aparatos.

CON EL TENIENTE FRANK
El teniente Frank, uno de nuestros más intrépidos pilotos, mostrábase jovial y entusiasmado por la partida.

—Tengo unos deseos locos, me dijo riéndose, de llegar cuando antes a Coquimbo para ver cuánto anda la máquina y poner más momentos más tarde, el "Short" Torpederas todas las noticias que Lengua de Vaca, recorrió la costa. El aparato fue deslizado por la arena hasta el agua, y después de una corta carrera, se desprendió de la superficie e hizo rumbo hacia la bahía, yendo a instalarse frente a la primera línea de boques, en espera de las otras dos máquinas. Esto ocurrió a las 8.30 A. M.

Después de las primeras horas de la mañana las estaciones inalámbricas de Playa Ancha y Copulimbo se pusieron en comunicación para transmitir a la estación de Las Torpederas todas las noticias que

NEBLINA EN COQUIMBO
Dadas las primeras horas de la mañana las estaciones inalámbricas de Playa Ancha y Copulimbo se pusieron en comunicación para transmitir a la estación de Las Torpederas todas las noticias que

OTRAS COMUNICACIONES
Se cree de que llegaba la escuadrilla preparada inmediatamente a cumplir aquella comisión. El "Almirante Williams" fue destacado hacia el norte y las otras hacia el sur.

En la noche se recibieron en este puerto, las siguientes comunicaciones inalámbricas: —"Hombre" —"Anglo" —"Almirante" —"Valparaíso".

Dircción General. Según se forma el comandante Sweet, los pilotos dicen que, debido a la neblina, los otros dos aviones tomaron hacia la costa, un poco al sur de Lengua de Vaca, y ellos continuaron al norte hasta encontrar "Cruz Grande". —(Primero) —"Bat. Huelo Coquimbo".

Por el texto de los radiogramas transmitidos y de las instrucciones dadas a los pilotos antes de su partida, parece que los hechos han ocurrido como sigue:

Más al sur de la punta de Lengua de Vaca, que forma la bahía de Tongoy, los aviadores hicieron neblina y se acercaron a la costa para tratar de hacerla atemporal a la vista. Esta maniobra, se fue seguida por el teniente Marín, que quedó rumbo derecho al norte.

Es posible también, que el teniente Marín, teniendo presente que en caso de encontrar neblina, tenía la orden de volar como quien vuela, no siguió el rumbo de los otros dos aparatos que, conformes al plan trazado anteriormente, trataron de pasar sobre la península, para seguir rumbo a la costa, que en aquel sitio tiene una gran estrechura hacia el oriente. Distanciados los aviones, el "Short" No. 1 siguió volando solo, y debido a la neblina que ocultaba los contornos de las costas de la costa, se perdió, pasando de largo a Coquimbo, y siguiendo rumbo hacia la bahía de Cruz Grande, que está a más de 25 millas de primer puerto nombrado. Llegó en que pudo orientarse, y enmendando el rumbo, pudo volver hacia Coquimbo.

Hace 100 años, el martes 30 de agosto de 1921, se realizó el primer Raid de Hidroaviones en Sudamérica, noticia que con grandes titulares se encargaron de señalar un día después los diarios "La Nación" de Santiago; "El Mercurio" y "La Unión" de Valparaíso.

Amanecida la mañana de la histórica jornada con atmósfera despejada y viento calmo, el informe emitido por el capitán Waldo Nuño de la Oficina Meteorológica de la Armada hacía presumir un excelente vuelo, conformando un magnífico escenario con la gran cantidad de personas, que desde temprana hora se había congregado en la costa y colinas circundantes de la base aeronaval de Las Torpederas.

El tiempo en que se realizaría el histórico raid

La prensa hacía énfasis, en los cálculos de tiempo que la jefatura del Servicio de la Aviación Naval hacía sobre el raid, donde se esperaba que los hidroaviones tardaran algo más de tres horas en llegar hasta Coquimbo, tiempo en el cual cubriría la escuadrilla, los casi 367 kilómetros de distancia que separan a Valparaíso de ese nortino puerto. Según todas las probabilidades, esta podría ser recorrida por las aeronaves en menos espacio de tiempo ya que los pilotos llevaban la orden de ir cortando tierra en las salidas de la costa. Las ventajas de esta orden se harían más apreciables indudablemente en la punta de Lengua de Vaca y otras que se internan bastante en el mar, uniendo esto a la economía que significaría en combustible.

Detalles de la partida

Narra la crónica que los tres aviones protagonistas del vuelo, fueron sacados de su hangar a las 7 y media de la mañana. Que en la playa, donde un prolijo recorrido comprobó el correcto funcionamiento de sus mecanismos, sus estanques fueron aprovisionados de combustible, tomándose todas las medidas de seguridad y precisión para lograr éxito en lo planificado. Siendo muy natural la preocupación experimentada por los porteños, éstos ya se habían habituado a observar y admirar las arriesgadas prácticas aéreas de los jóvenes aviadores navales. Sin embargo, la actividad próxima a comenzar era diferente, toda vez que la distancia a recorrer era mucho mayor y los pioneros del aire se verían enfrentados a mayores peligros, cosa que, muy bien sabemos, ocurre desde los tiempos más remotos.

Programado el zarpe para las 9 de la mañana, acompañados de toda la dotación del servicio aeronaval, a las 8:30 los protagonistas de este primer raid estaban listos para partir, dedicando los últimos minutos a despedirse de quienes les deseaban éxito de la atrevida empresa.



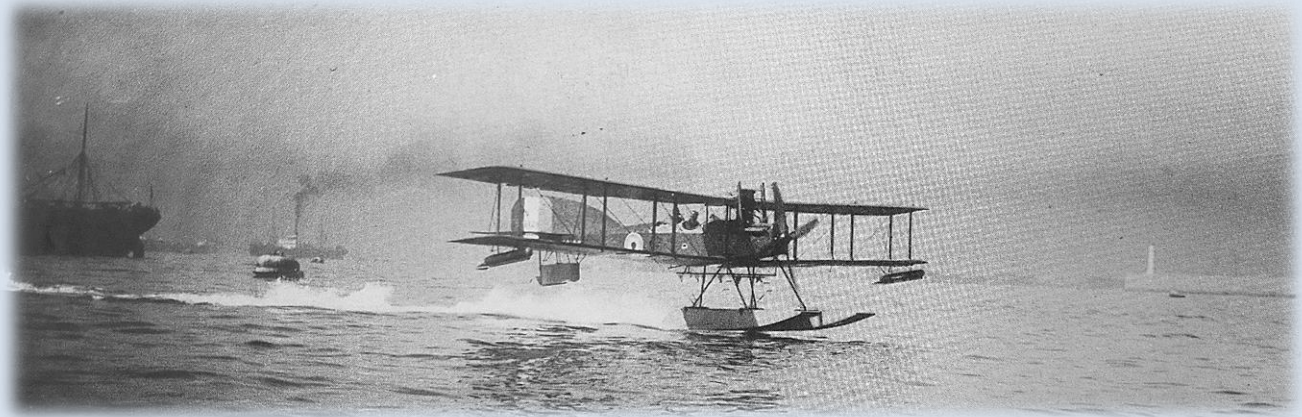
Los integrantes del histórico vuelo

El Short 184 N° 3, tripulado por el Teniente 2° Humberto Marín Manubens y el Ingeniero 3° Alfonso Lizasoain Henríquez, fue el primero en desplazarse por las aguas de la rada de Las Torpederas hacia una línea de boyas, donde esperaron la aproximación del Short N°2, en que se encontraban el Teniente 1° Manuel Francke Mariotti y el piloto Agustín Alcayaga Jorquera, y del Short N°1 que comandaba el Asesor Técnico británico Capitán de Navío James Lindsay Travers a quien acompañaba el Capitán de Corbeta Edgardo von Schroeders Sarratea.

Iniciado el despegue a las 8:50 desde Las Torpederas, los tres aviones se dirigieron a Las Salinas para probar motores, regresando luego a la bahía para virar en dirección al Norte. Al poco tiempo de

iniciado el vuelo, un reporte meteorológico avisaba que Coquimbo estaba con neblina, lo que no pudieron saber los aviadores.

Algunas de las medidas de previsión dispuestas e informadas a la prensa por la Armada, para subsanar cualquier imprevisto, había sido el zarpe a las 15.00 horas, del Destroyer "Almirante Riveros" con destino a Coquimbo, en el cual se habían embarcado especialmente, los maquinistas señores Silva, Cabrera y los mecánicos Gómez y Vergara, junto con todos los *elementos de aeronáutica* necesarios para el caso de presentarse algún contratiempo. Además, el Transporte "Angamos", había zarpado la noche anterior también con rumbo a Coquimbo, con especiales instrucciones de observar el vuelo de los hidroaviones, alcanzándolos a la cuadra de Puerto Oscuro o Maitencillo.



Fue bajo estas medidas, que el vuelo, estimado en poco más de 3 horas para cubrir las 198 millas náuticas (366,696 kilómetros) existentes hasta Coquimbo, no tuvo complicaciones, en gran parte del trayecto, recibándose a las 10.35 horas, un reporte del transporte "Angamos" desde Puerto Oscuro: "*Avístase la escuadrilla navegando sin novedad, buen tiempo.*" firma, Almirante Luis Langlois.

Al sur de punta Lengua de Vaca que forma la bahía de Tongoy, una espesa neblina obligó a dos aviones a dirigirse cerca de la costa para tenerla a la vista, maniobra que no fue seguida por el teniente Marín, quien sabía que, en el caso de encontrar neblina, estaba autorizado a volar como quisiera. Fue así como, mientras sus compañeros se mantuvieron cerca de la península, ceñidos a la costa que en ese lugar tiene una gran entrada hacia el Este, el Short N°3 siguió volando sin observar el contorno de los cerros costeros, pasando de largo hasta la caleta de Cruz Grande, 25 millas al Norte del puerto. Tras lograr ubicar su posición, regresó a Coquimbo, amarrando a las 13:30, noticia que llevó a Valparaíso, una paloma mensajera llegada a las 15 horas sin ningún mensaje, lo que significaba *Sin Novedad*.



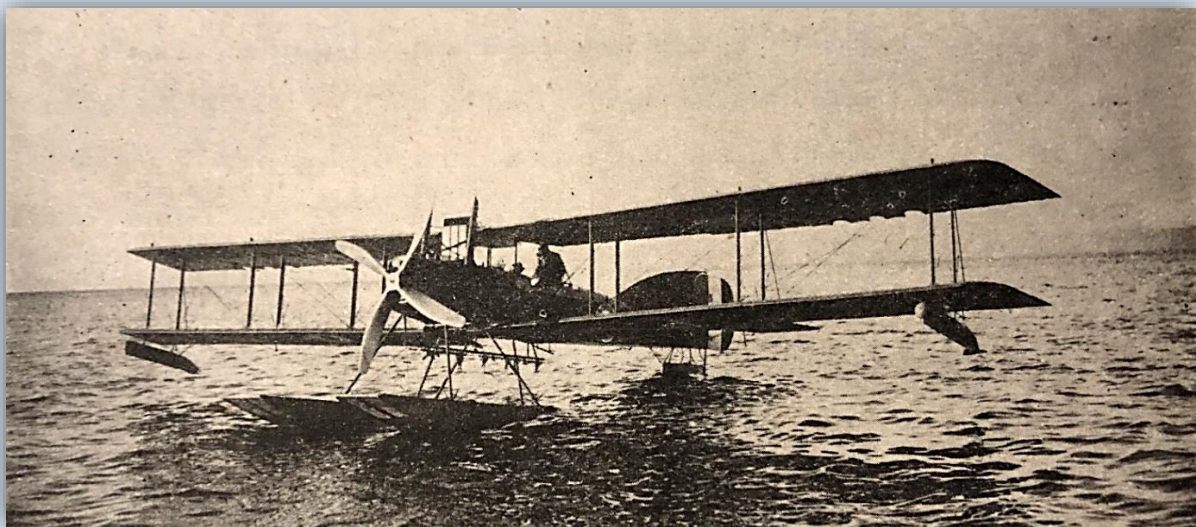
El teniente 2º Luis Humberto Marín, piloto del Short N° 3, que cumplió sin novedad el raid Valparaíso-Coquimbo el 30 de agosto de 1921, el primero llevado a efecto en Chile en hidroavión. Compartió los honores de este triunfo, como pasajero, el ingeniero 2º Alfonso Lizasoain.

Al amarizar el hidroplano tripulado por Marín y Lizasoain, el muelle se encontraba lleno de gente, pudiendo decirse que todo el pueblo coquimbano se había dado cita para brindarles entusiasta recepción. Resulta difícil describir el entusiasmo del momento: todos los buques de la Armada surtos en la bahía atronaban el espacio con sirenas y pitos, mientras el público estacionado en los malecones aclamaba la llegada del único hidroavión que logró cumplir el track programado.

¿Qué ocurrió con las otras aeronaves? Pasadas dos horas y pensándose en un posible accidente, el comandante en jefe de la escuadra, almirante Luis Gómez Carreño, ordenó zarpar en su búsqueda, informándole más tarde el comandante Arturo Swett del acorazado "Almirante Latorre": *"No tengo noticias que comunicar de los dos Hidroaviones extraviados. El N°3 hubo de vararse por estar haciendo agua en un flotador y por esta causa no pudo salir a explorar la costa Norte. Estará listo mañana a las 10 AM"*.

La crónica naval señala que a las 6:15 del 31 de agosto, el "Uribe" avistó a uno de los Short 184 frente a Punta Bascuñán, comunicando al resto de las unidades que se encontraban sin novedad sus tripulantes Travers y von Schroeders. Tres horas más tarde, a las 9:34, el destructor ubicó en Caleta Sauco al hidroavión de Francke y Alcayaga, quienes también amarizaron obligados por falta de combustible, después de extraviar la ruta y volar hasta 60 millas al Norte del puerto, al que Travers recalará después de reabastecer de combustible, no sucediendo lo mismo con el hidroavión de Francke, que tras resultar averiado por la acción del mar debió ser recogido por el "Uribe". Dificultaron este primer raid costero de los Short 184, la densa neblina que cubrió toda el área, y la falta de equipos de radio, de comunicación y navegación, no disponibles en esa época.

No habiendo sufrido averías importantes, después de participar en ejercicios con la escuadra en Coquimbo, primeros que registra la historia de la Marina Chilena, los hidroaviones regresaron el 8 de septiembre de 1921 a Valparaíso, sumando en sus bitácoras, el Short N°3: 252 millas, el Short N°2: 248 y el Short N°1: 242 millas.



Hidroavión Short equipado con motor Sunbeam de 275 HP. La aviación naval contó con seis de estos aparatos, en los cuales se cumplieron interesantes vuelos a lo largo de la costa nacional, entre otros, este primer raid efectuado entre Valparaíso y Coquimbo.

Al cumplirse el 30 de agosto de 2021, el Centenario de este hito de nuestra Historia Aeronaval, justo es rendir homenaje de sentida recordación a quienes antaño arriesgaron sus vidas y estuvieron dispuestos a dejarlo todo, incluyendo a sus familias, por cumplir su deber con la Patria y con la Armada, institución sólida y permanente de Chile, cuya tradición han formado hombres exitosos, entre ellos, estos valientes aviadores navales de los Short 184.

Rodrigo Vargas Marín



Bibliografía:

- Diario, El Mercurio de Valparaíso. 31 de agosto de 1921.
- Diario, La Unión. 31 de agosto de 1921.
- Diario, La Nación. 31 de agosto de 1921.
- Diario, La Nación. 1° de septiembre de 1921.
- Enrique Flores Álvarez *"Historia de la Aviación en Chile"*, Tomo II, 1934
- Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*, 1950.
- Merlet Sanhueza, Enrique. *La Marina de Chile día a día*. Octubre 2007.
- Saldivia Rojas, Carlos – Traub Gainsborg, Norberto. *Manuel Francke Mariotti, Subsecretario de Aviación*. Revista Aerohistoria N°5/2021. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Travers E. *Cross Country*. Primera edición 1990. Hothersall&Travers, P.O. Box 149, Sittingbourne, Kent, ME9 8AW. Inglaterra.
- Tromben Corbalán, Carlos. *La Aviación Naval de Chile*, 1987.
- Tromben Corbalán, Carlos. *La Aviación Naval de Chile*, 1998.

AVIACIÓN FEMENINA EN LA IBEROAMÉRICA

En diciembre de 1903 los hermanos Wright consiguieron catapultar el "Flyer" en Carolina del Norte, un primer aparato con motor con el que no solo podían volar, sino que además dirigir ese vuelo. Luego en París, Alberto Santos Dumont con otro particular aparato producto de su invención, despegaba, volaba y aterrizaba por medios propios en 1906. Estas primeras pruebas de ensayo y error, serían el primer paso, un antes y un después en el mundo de la aviación *de los aparatos más pesados que el aire*, que serían conocidos como avión³. El 1900 marcaba el apogeo de una historia imparables para el desarrollo del mundo. Dos interesantes aspectos de ello, serán la evolución de la aviación con la utilización del motor y el otro, la resuelta participación de la mujer en campos y labores que, por mucho tiempo, parecieran haber estado vetadas de hacerlo, como sea, mucho de ello tuvo su mejor momento con el inicio del siglo XX.



En el mundo de la aviación, y poco tiempo después de los pasos dados por los Wright, Santos Dumont y otros menos conocidos; una mujer norteamericana de origen cubano español, llamada Aída de Acosta Hernández de Alba, una joven entusiasta de la aviación en los días en que los globos se convertían en dirigibles a motor y los aviones estaban por aparecer, conociendo los desarrollos aéreos de Santos Dumont, un día le pidió conducir el dirigible N°9, a lo que el buen inventor gustosamente accedió. Se dice que la joven de 19 años, recibió tres lecciones de vuelo y Aída volaría sola bajo las indicaciones de Santos Dumont. Y eso fue lo que pasó el 27 de junio de 1903. *"Aída se subió a la máquina, voló a una media de 25km / h - mientras Santos Dumont la acompañaba, en bicicleta, gritando instrucciones como "Aída, haz esto", "Aída, haz aquello", "Aída, mira hacia adelante", me imagino - sobre el Château de Bagatelle, al norte del Bosque de Boulogne"*⁴. Así terminó Aída pasando a la historia, como la primera mujer piloto.

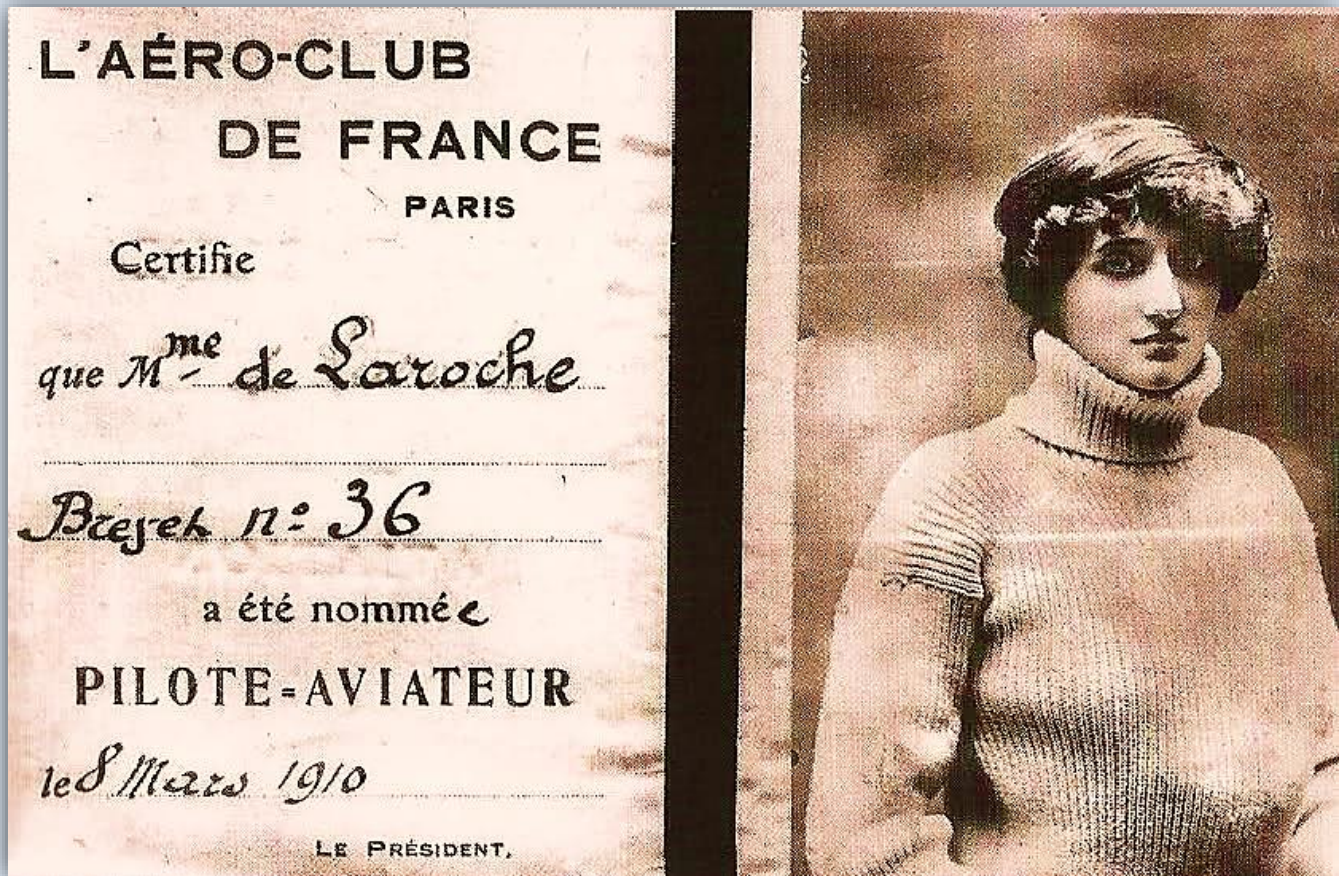


Aída de Acosta conduciendo el dirigible N°9 de Alberto Santos Dumont, en su histórico vuelo de junio de 1903

³ Es Clément Ader quien define el acrónimo de "AVION" para "appareil volant imitant l'oiseau naturel", que traducido del francés significa "APARATO VOLADOR QUE IMITA AL AVE NATURAL"

⁴ Charlson, Freddy. *Aída, a primeira*. <https://oblogdaaviacaocivil.wordpress.com/2016/01/20/aida-a-primeira/comment-page-1/?unapproved=628&moderation-hash=08debb69e468dd250d1370152d4e7a88#comment-628>

Poco tiempo más tarde y ya con la aparición del avión, Élise Léontine Deroche, conocida como Raymonde de Laroche o la baronesa aviadora, conseguiría el 8 de marzo de 1910, su brevet de piloto de aeroplano del Aeroclub de Francia, el trigésimo sexto que concedía el Aero Club de Francia, pero *el primero que se otorgaba a una mujer*. Desde el primer vuelo, realizado el 22 de octubre de 1909, Élise Deroche se convirtió en un icono paradójico: para la época era un modelo perfecto de feminidad *que sin embargo además, pilotaba aviones*.



La participación de las mujeres en la aviación, ha sido más bien escasa si se considera que muchas veces ésta fue más considerada en lo deportivo y sin trascendencia al sentido profesional del vuelo. En la historia ibero americana, el pilotaje de aviones fue considerado por largo tiempo principalmente un trabajo más bien “masculino”.

Sin embargo, esta breve investigación pretende destacar y rescatar en esta ocasión, el recuerdo de aquellas mujeres iberoamericanas que en su afán de cumplir su más grande sueño que era el de volar, derribaron algunos de los tabúes presentes, legando a sus pares un ejemplo de valentía, esfuerzo, servicio y perseverancia.

En muchos de los casos, para hacerlo tuvieron que enfrentar todo tipo de retos con gran audacia e inteligencia, sin embargo, como sucede muchas de las veces, lograron hacerlo a plenitud.

Esas primeras doce jóvenes y bellas aviastrices que conquistaron los cielos

La primera aviadora conocida y registrada como tal en estas tierras, será la joven argentina de tan solo diecinueve años, **Amalia Celia Figueredo**.⁵ En varias de sus reseñas biográficas, se dice que fueron las múltiples demostraciones que realizaban los pilotos, entre ellos Paul Castaibert y Jorge A. Newbery, desde el aeródromo de Villa Lugano del cual era vecina, la que alentaron a esta joven se atreviera a realizar algunos vuelos con algunos de ellos.

Fue tanto su emoción al volar, que comenzó el curso en Villa Lugano el año de 1914. El primer y único inconveniente con que se enfrentó, fue que la mayor parte de la instrucción se hacía en tierra y ella quería volar.

Por ese motivo, decidió nuevamente inscribirse en la Escuela de Aviación que habían formado los pilotos André Marcel Paillette y Pablo Teodoro Fels en el aeródromo de San Fernando, pues ahí casi toda la enseñanza se hacía en el aire.

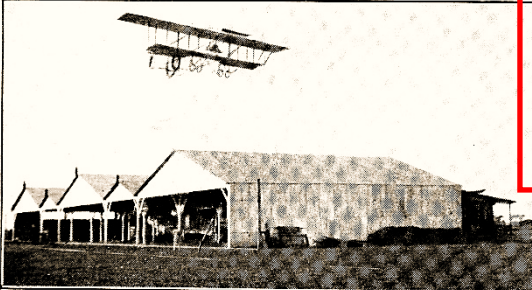
Para gran suerte suya, el primer instructor fue el experimentado piloto Marcel André Paillette⁶, hasta que el estallido de la Primera Guerra Mundial durante el segundo semestre de 1914, aleja de Buenos Aires al connotado instructor, para sumarse a las filas de la aviación militar francesa. A cargo de las clases quedará su alumno más aventajado de ese año, el uruguayo Ricardo Detomassi, de 23 años y oriundo de Mercedes.

Detomassi había rendido un impecable examen en el mes de mayo, situación que motivó a Paillette seleccionarlo como Instructor de vuelo de la Escuela en el mes de junio.

Se dice que la falta de experiencia de Detomassi como instructor, lo llevó a instar a la joven a rendir su examen el 6 de septiembre de 1914, pero para mala fortuna de la alumna, sufrió un leve accidente por una falla mecánica del motor por lo que tuvo que aplazar su examen.

Fue finalmente, la mañana del jueves 1 de octubre de 1914, en San Fernando, cuando Amalia subió al biplano Farman con motor Gnôme de 50 caballos de fuerza, ante la atenta mirada de los dos

ESCUELA DE AVIACIÓN
AERÓDROMO DE SAN FERNANDO
SAN FERNANDO, F. C. C. A.
MARCELO PAILLETTE, propietario-fundador.



Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914: Ricardo Detomassi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Borring, Fortunato Valente, Angel S. Adami, Francisco Labit Miramón, José M. Robles, Amalia C. Figueredo, José A. Cousillas, Carlos F. Boreosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garré, Antonio Chiumento.

EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA EN SUD AMÉRICA.

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

⁵ Nacida el 18 de febrero de 1895 en Rosario. Estudió obstetricia en la Facultad de Medicina de Buenos Aires y también música.

⁶ Nacido el 17 de abril de 1884 en Le Havre, Francia. Fallecido el 11 de diciembre de 1965 en la localidad de General Madariaga en Buenos-Aires, Argentina.

examinadores del Aero Club Argentino, el ingeniero alemán Carlos Irmscher y el chileno Carlos Francisco Borcosque. Irmscher, vocal del club, había ocupado el lugar de Alfredo L. Palacios, quien cedió su cargo, alegando falta de tiempo para ocuparse.

El avión se elevó y comenzó la evaluación. La primera prueba consistía en hacer “ochos” alrededor de dos pilotes separados por quinientos metros de distancia. Fueron en total diez figuras que dibujó en el aire. Los primeros cinco que realizó le demandaron 8 minutos y 32 segundos. Los cinco restantes, 8 minutos y 21 segundos. Una vez resuelto esa primera prueba, debía elevarse y apagar el motor para bajar planeando. Se señala que la maniobra de Amalia no fue perfecta, pero se aproximó mucho a la altura que se había determinado para mantener el avión en planeo. Tras descender, los examinadores y los presentes la felicitaron calurosamente. Amalia Celia Figueredo recibiría el brevet de piloto N° 58 convirtiéndose en la primera piloto argentina, y por lo que se sabe, de América del Sur.

Piloto Aviador N° 58-

Señora Amalia C. Figueredo

Nacido en *Rosario (P. S. A.)* el *18 de Febrero de 1895.*

Profesión _____

Rindió examen el *1° Octubre 1914* con aparato *M. Farman Mot. Gnome HP 50.*

Brevet N° *58* extendido en *B. Aires* el *16 de Agosto de 1915.*

PRASIDENTE SECRETARIO COMISARIO

OBSERVACIONES	FOTOGRAFÍA	GALLARDETE
	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Firma <i>Amalia C. Figueredo</i></p>	
RECORDS EFECTUADOS		

Fotografía del registro de pilotos civiles del Aero Club Argentino

<http://www.revistaaerea.com/wp-content/uploads/2014/11/AMALIA-CELIA-FIGUEREDO.jpeg>

Los diarios nacionales se ocuparon del tema y la noticia despertó mucha curiosidad y simpatía. Basta recordar que para esos años, se tramitaban las primeras licencias de conducir autos para mujeres, aunque fuera extraño ver a alguna de ellas manejando por la calle.

A partir de marzo de 1915 decidió salir a volar por el país, por lo que su primer destino fue su natal Rosario. Como solía ocurrir por aquellos días, su carrera como aviadora llegaría a su fin en 1916, año en que se casó con Alejandro Pietra formando una linda familia. Doce años más tarde de quien enviuda, pero ya no vuelve a volar, dedicándose al cuidado de sus hijos. Obtuvo por alcanzar las nubes, varios premios y reconocimientos a nivel mundial hasta sus últimos días, en octubre de 1985, entre ellos, el brevet de Aviator Militar “Honoris Causa”, el 21 de diciembre de 1964.

En la Argentina sus pasos fueron seguidos por **Henriette Fruchard de Jarfelt**, quien en abril de 1916, alcanzó la licencia de piloto de avión N°101. Si bien la joven *Enriqueta* era nacida en la ciudad francesa de Le Mans, pronto se nacionalizaría argentina al casarse con Alberto Jarfelt. A mediados de la década del treinta, esta precursora de la aeronáutica trasandina, se convirtió en la primera paracaidista de ese país y con el tiempo, llegó a ejercer durante unos 22 años, como instructora de paracaidistas militares.



Vitrina dedicada Enriqueta Fruchard de Jarfelt en la Sala de la Mujer en el Museo Nacional de Aeronáutica Argentina
Segunda mujer piloto aviadora recibida en Argentina. Fue también la primera en realizar un “looping the loop” (rizo) y se destacó en paracaidismo.

La peruana **Carmela Combe Thompson**, con poco más de 20 años, fue la primera aviadora peruana y la segunda mujer en el vecino Perú que obtuviera una licencia de conducir autos. Nacida en la ciudad de Lima en 1898. Sus padres fueron Pedro Combe La Riviere y Eloisa Thompson Beingolea.

La historia de su aprendizaje como aviadora se inicia en 1920, en la Compañía Nacional de Aeronáutica de Lima, ubicada en la calle Bodegones, de la cual que era gerente su amigo y compañero de vuelos, Elmer Faucett. Esta entidad tenía la Escuela de Aviación Civil de Bellavista, perteneciente a la firma de aviones Curtiss y que tenía su pista de vuelo en el distrito de Bellavista. Fue la primera alumna de la Escuela de Aviación, y por tal motivo, la única mujer que en los años 20 piloteó los frágiles aviones de la época, recibiendo instrucción del célebre aviador norteamericano, Lloyd R. "Dinty" Moore.

El 6 de mayo de 1921, a pesar de las negativas de los aviadores y de una fuerte oposición familiar, Carmela demostró su arrojo y perseverancia al pilotear sola un avión Curtiss-Oriole.

Carmelita -como cariñosamente la llamaban sus amigos- concretando así su más anhelado deseo de infancia. "Al volar por primera vez, mi impresión fue la de haber volado siempre", contaría en alguna oportunidad⁷.

Tal hazaña le mereció, en dos oportunidades, el reconocimiento de la Fuerza Aérea del Perú.



El primero de ellos, le fue otorgado el 27 de septiembre de 1960, durante la semana de la Aviación Naval, Carmela Combe fue distinguida con la "Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico" por ser la pionera de la aviación civil en ese país, y veinte años más tarde, la medalla al mérito "Jorge Chávez Dartnell" otorgada por el Ministerio de Aeronáutica.

Falleció sesenta y tres años después de su primera aventura en el Curtiss, el 10 de mayo de 1984.

Casi un año más tarde, se licenciará en la misma Escuela de vuelo, otra joven alumna boliviana. Se trataba de **Amalia Villa de La Tapia**. Nacida el 22 de junio de 1893 en Potosí, la hija de Eduardo Villa Díaz y Ernestina de La Tapia fue la segunda de cinco hermanos. Quien tras vivir su infancia en Bolivia y terminar el bachillerato, se fue al Perú para continuar sus estudios en la ciudad de Tacna y de allí a Lima.

En la capital peruana se graduaría como maestra de primaria en 1916. Años más tarde, a finales de 1921 iniciaría sus estudios en la Escuela de Aviación Civil de "Bellavista" de Lima, Perú donde fue discípula del piloto instructor francés don José Romanet. En 1922, Amalia sólo tenía un impedimento para recibir su brevet como aviadora: necesitaba su propio avión. "El director de la Escuela de Aviación, Maurice Nott, dirigió una carta al presidente del Honorable Concejo Municipal de Potosí indicando que la alumna Amalia Villa de la Tapia estaba en condiciones de dar su último examen; pero

⁷ "Carmela Combe: De pasajera a piloto". Diario El Comercio del 5 de mayo del 2010.

que de acuerdo con los reglamentos debía ser cumplido en un aeroplano de propiedad de la candidata, y que por tanto pedía la cooperación del pueblo potosino". Aunque hubo una colecta en Potosí para apoyar a la que sería su primera piloto, el dinero nunca llegó a su destinataria. En la biografía novelada de la aviadora Amalia, en el espejo del tiempo, la escritora Gaby Vallejo sugiere que con aquella recaudación se adquirieron los primeros dos aviones bolivianos, pero por otro lado, nuestro Miembro Correspondiente en Bolivia, don Ramiro Molina Alanes, nos aclara⁸ que fue el gobierno boliviano quien habría pagado para completar los exámenes. Como haya sido, Amalia "después de exitoso vuelo en un avión Curtiss Jenny de 80 HP" finalmente se brevetó⁹ el 15 de marzo de 1922, como la primera aviadora boliviana y quinta a nivel de Latinoamérica.



Casi con 30 años y sin avión propio, y ya de retorno a Bolivia, emprendió una gran campaña para la creación de una Escuela Militar de Aviación, la misma que se hizo realidad el 12 de octubre de 1923, cuando solemnemente fue fundada en El Alto ese anhelado instituto del cual fue alumna fundadora; pero, ante su intempestiva clausura, decidió trasladarse por sus propios medios, a Francia donde realizó un curso superior de pilotaje en la Escuela de Aviación de la Casa Caudron en Crotoy, obteniendo un nuevo brevet internacional en 1927. En esta Escuela de vuelo, trabó amistad con Adrienne Bolland, con quien intentaría realizar un raid intercontinental París Nueva York, meses antes de la travesía de Charles Lindbergh¹⁰.

De regreso a Bolivia, Amalia trató ir a la Guerra del Chaco para defender la Patria pero su intención no prosperó: "La batalla no era para damas".

En el interín, en marzo de 1941 fue fundadora el Club de Aeromodelismo "Rafael Pabón" y en abril del mismo año, integrante fundador del primer Club de Planeadores en la ciudad de La Paz.

En 1958 -un año después de su fundación oficial- la Fuerza Aérea la incorporó a sus filas con el grado de Capitán, iniciando la ardua e incomprendida labor de recopilar datos, fotografías y todo documento que testimonie las distintas etapas de los anales de la Aviación Nacional, producto del cual son los tres tomos de su obra histórica "Alas de Bolivia", que a la fecha se ha constituido en un texto obligado de consulta sobre el tema.

Cuando se encontraba en la digna situación del servicio pasivo y ostentaba la jerarquía militar de Coronel, falleció en la ciudad de Cochabamba el 5 de marzo de 1994, a la longeva edad de 101 años, "siempre orgullosa de ser boliviana"¹¹.

⁸ Molina Alanes, Ramiro. "Cnl. AV. Amalia Villa de la Tapia, a 125 años de su nacimiento" Revista Aerohistoria N°7/2018.

⁹ Ibid. El 14 de enero de 1922 el gobierno boliviano destinó la suma de tres mil bolivianos, para subvencionar los gastos "que demande el estudio de perfeccionamiento de la señorita Amalia Villa de la Tapia, próxima a graduarse en la Escuela de Aviación del Perú"

¹⁰ "Razones de incomprensión de la representación diplomática boliviana acreditada en París, frustraron a último momento el raid femenino franco boliviano sobre el Atlántico". Villa de la Tapia, Amalia. *Alas de Bolivia*. Tomo I. Página 125. 1974

¹¹ Molina Alanes, Ramiro. "Cnl. AV. Amalia Villa de la Tapia, a 125 años de su nacimiento" Revista Aerohistoria N°7/2018.

Como homenaje póstumo a esta verdadera pionera de la aviación altiplánica, la Fuerza Aérea Boliviana nominó al novel Grupo Aéreo "65", asentado en Uyuni, como "Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia."

Casi al mismo tiempo que Amalia Villa, otras tres futuras pilotos se graduarían, una en Argentina y dos de ellas en el Brasil.

La primera de ellas, fue **Adela Guffanti** quien con sólo 18 años de edad, se recibió en el Aeródromo de Castelar el 29 de marzo de 1922, pero no pudo volver a volar por no contar con los ingresos necesarios para solventar los vuelos. Entonces un grupo de amigos y seguidores realizaron una colecta y le regalaron un avión. Guffanti se transformó entonces en la primera mujer propietaria de un avión en la Argentina, la tercera piloto mujer de su país y la sexta a nivel regional, con todo lo que significaba, en una época en donde el sistema jurídico argentino aparentemente aún no consideraba a la mujer plenamente capaz para ejercer todos sus derechos y obligaciones.



De las otras dos, la primera sería **Thereza De Marzo**, nacida en São Paulo el 4 de agosto de 1903, provenía de una familia de inmigrantes italianos. Sus padres, Affonso de Marzo y María De Parulli tuvieron seis hijos, de los cuales Thereza fue la única mujer.

Cuando con apenas tenía diecisiete años, Thereza revela su deseo de ser aviadora, sus padres se alarmaron. Sobre todo su padre, que era el que más quería que su pequeña princesa fuera reina de su propia casa algún día.

Pero Thereza era de ideas fijas y obstinada como pocas, ella quería surcar los cielos y sentir la libertad de ser libre. Sin miedo se trasladó andando hasta el Jardín Paulista en el aeródromo Brasil, para poder tomar lecciones de vuelo. Allí daban clases los hermanos Giovanni y Enrico Robba, quienes eran pilotos veteranos de la Primera Guerra Mundial y le propusieron cobrarle un precio de 600 mil reales por 10 horas de vuelo. Como su padre no le quiso dar el dinero, Thereza De Marzo decidió rifar su vitrola. El destino quiso que nadie resultara premiado, ya que quedaban dos boletos sin vender. Entonces pudo volver a sortearla una vez más, entre amigos de la familia y así empezar las clases.

Comenzó a aprender a volar en marzo de 1921. Como sus instructores Giovanni y Enrico viajaban mucho, los estudiantes pasaban mucho tiempo sin clases. Cuando le presentaron al piloto e ingeniero mecánico Fritz Roesler, un excombatiente de la Primera Guerra Mundial, natural de Estrasburgo, ella le pidió que fuera su instructor. Con las clases más frecuentes, Thereza De Marzo progresó mucho. El 17 de marzo de 1922, voló sola por primera vez.

Continuó entrenando y volando sin el instructor cuatro veces más, hasta que el día 8 del mes siguiente (abril) se presentó al examen. Despegó en el avión francés Caudron G-3, 120 CV, con motor rotativo y permaneció en el aire durante 40 minutos, realizando las maniobras. El vuelo fue perfecto y

el aterrizaje fue muy técnico y hábil. La pista era pequeña, de 150 metros de largo y 60 de ancho, lo que provocó la admiración de los asistentes a la carrera.

Los examinadores fueron el Dr. Luiz Ferreira Guimarães, director del Aero club de Brasil que fue a São Paulo especialmente para este propósito, y los diputados Manoel

Lacerda Franco, Amadeu Saraiva y Giovanni Robba, además del instructor Fritz Roesler.



Thereza De Marzo recibió la licencia N° 76 del Aero club de Brasil, que estaba afiliado a la Fédération Aéronautique Internationale. Así se convertía en la primera mujer brasileña en volar sola y recibir el diploma de piloto aviador internacional y la séptima de Iberoamérica.

Thereza empezó a realizar vuelos, primero de cortos recorridos, luego más largos y días después, realizó el 1er raid a la ciudad de Santos donde sobrevoló la estatua de Bartolomeu De Gusmão. También tuvo el honor de participar en la delegación que dio la bienvenida a Sacadura Cabral y Gago Coutinho, los aviadores portugueses que llevaron a cabo la primera travesía aérea del Atlántico sur en junio de 1922.

Esta joven emprendedora, creó las "Tardes de Aviación", en las que se efectuaba vuelos con pasajeros. Durante cuatro años Thereza realizaría vuelos de manera continuada; algo más de 350 horas de vuelo acumuló durante este tiempo. Pero Thereza aspiraba a más; y en 1923 comenzará una nueva aventura: la construcción de un hangar en Ipiranga.

Para obtener el dinero necesario no le importó pedir donaciones en la plaza pública de Santos, tampoco le importaba ir recorriendo las tiendas y los negocios de la localidad pidiendo donativos para su cumplir su sueño. Y fue así que lo cumplió; con el dinero obtenido, la ayuda de Fritz Roesler y su hermano Antonio de Marzo se construye el hangar. Lo bautizan como Hangar Theresa de Marzo y se convierte en la sede de la Escuela de Aviación de Ipiranga.

Durante esta época el que había sido su instructor y compañero de fatigas además de vuelo, Fritz Roesler se enamora de ella. La propone matrimonio y Teresa, también enamorada, le acepta; la

pareja se casa un 25 de septiembre de 1926. Su boda fue todo un evento social, a ella acudieron muchas personalidades brasileñas y fue primeras planas de la prensa brasileña.

Pero ocurrió algo inexplicable. Roesler, que había acompañado durante años a Teresa en los vuelos y que sabía perfectamente lo que significaba volar para ella le prohíbe pilotar más. Roesler rápidamente clausura las clases en la Escuela de Aviación, vende el hangar y se mudan al Campo de Marte. Pero que prohibiera pilotar a Teresa no significa que él dejara de pilotar. Instalados ya en Marte, abren un nuevo hangar. Por aquellos días, Brasil pasaba por tiempos difíciles y cada vez era más costoso mantener un avión. Thereza, instada por su marido le pide a Washington Luís Pereira de Sousa, presidente de la República, un subsidio para pagar la gasolina. El presidente se negó a ayudar al nuevo proyecto de Roesler y su señora. Poco después el hangar de Marte tuvo que cerrar definitivamente.

El matrimonio abandonó los vuelos y vivieron juntos durante más de 45 años. Thereza falleció en 1986 en São Paulo y mientras su espíritu surca los cielos, sus restos descansan en el cementerio de Araçá.

La segunda aviadora de Brasil, y solo por un día de diferencia, fue la señorita **Anésia Pinheiro Machado** quien obtuvo la licencia N°77 para volar en Brasil.

Definitivamente a Anésia le fue mucho mejor que a Thereza, pues nadie se opuso a su carrera como piloto, donde cosechará muchísimos éxitos y logros.

En 1922, después de licenciarse, se convierte en la primera mujer en llevar a un pasajero en su biplano Caudron. También fue la primera mujer en participar en vuelos de acrobacia. A los 18 años, solo cinco meses después de recibir el brevet de piloto, Anésia realizó su primer viaje interestatal entre São Paulo y Río de Janeiro, cubriendo una distancia un poco superior a 358 kms.



Brevet N°77 de Anésia Pinheiro Machado



***Caudron G-3 de Anésia Pinheiro Machado y bautizado como "Bandeirante".
(Ex "MADO" de la célebre aviadora francesa Adrienne Bolland). 17 de marzo de 1922
Fotografía tomada el día de su primer vuelo sola. Gentileza del señor Eloy Martín de Argentina.***



Esto representó una gran hazaña para la época, pues el vuelo que se realizó en condiciones muy riesgosas, le tomó cuatro días llegar a destino, donde las autoridades la recibieron para entregarle un premio: una medalla de oro obsequiada entonces, por el mismísimo Alberto Santos Dumont, pionero de la aviación brasileña y Padre de la Aviación Mundial.

Realizó innumerables vuelos populares y otros acrobáticos. Entre 1927 y 1928 publicó una columna dominical en el diario "*O País*" de Río de Janeiro, por lo que se le reconoce como una de las primeras mujeres en escribir sobre aviación, y más desde el punto de vista de un piloto. Fue representante en Brasil de la "Asociación Internacional de mujeres en la Aeronáutica" (IAWA por sus siglas en inglés), y en 1940, se convirtió en la primera mujer de Brasil en obtener una licencia de piloto de transporte.

Noted Brazilian Aviatrix Guest of Aviation Club

Senora Anesia Pinheiro Machado, famous Brazilian aviatrix, was guest of honor at the monthly breakfast meeting of the Aviation Club today at the Statler Hotel.

Senora Machado was the first woman in Brazil to make a solo flight, the first to fly with passengers and the first to make acrobatic flights. She was the first woman in South America to obtain the commercial "brevet" and is still the only

woman in Brazil with the title. She also holds the women's altitude record in Brazil.

Senora Machado leaves this afternoon for Houston, Tex., where she will take a flying course. She also will seek an instrument rating.

Brig. Gen. Robert L. Denig, public relations officer for the Marine Corps, also was an honor guest at the meeting.

THE HECHT CO

The Evening Star, Washington D. C., martes 13 de abril de 1943

Audaz, decidida y con gran destreza, en 1951 Anésia hizo un vuelo transcontinental, uniendo las tres Américas, desde Río de Janeiro a Nueva York¹². Ese mismo año, también cruzó la Cordillera de los Andes, en un avión monomotor Ryan Navion Super 260¹³, desde el Paso del Aconcagua, en Santiago de Chile a Mendoza, en Argentina, emulando los anteriores cruces de otras aviadoras, tales como la francesa Adrienne Bolland en 1921; la alemana Elly Beinhorn en 1926; la norteamericana Laura Ingalls en 1934, la francesa Maryse Bastié en 1938 y las pilotos chilenas Ada Zerbi y Dora Domínguez de Picó en julio de 1948.

En 1956 realizó un vuelo internacional para celebrar el Año de Santos Dumont dando conferencias sobre la personalidad del aviador y el desarrollo de la aviación brasileña.

Hizo frecuentes viajes a los Estados Unidos, y en 1976, asistió como representante de Brasil, a la inauguración del Bosque Internacional de la Amistad, realizado en Kansas, donde plantó el Árbol de Brasil. Participó además en congresos y convenciones de aviación, en diversos países.

A lo largo de su carrera; Anésia, octava aviadora a nivel regional, recibió reconocimientos y honores tanto en Brasil como en el extranjero, entre los que se encuentran el título de Decano de la Mujer Mundial de la aviación reconocimiento otorgado por parte de la Federación Aeronáutica Internacional y

VIAJE DE BUENA VOLUNTAD

BUENOS AIRES, Nov. 29. (UP) —La señora Anesia Pinheiro Machado, que hace un vuelo de buena voluntad por Suramérica en homenaje al cincuentenario del histórico vuelo de Santos Dumont en París en 1906, llegó hoy en avioneta biplaza.

Partiendo de Río de Janeiro con el apoyo del Ministerio de Aeronáutica de Brasil, visitó Montevideo en camino, y luego partirá para Asunción, Mendoza, Santiago de Chile, Arica, La Paz, Lima, Quito, Bogotá y Caracas.

La señora Pinheiro es piloto civil, piloto comercial, piloto militar y profesora de entrenadores Link.

PROCEDIMIENTO DE PAGOS

FI
sa
a
ta

D

P

mi
sic
Pe
qu
da

¹² Diario las Américas. 30 de noviembre, 1956, Página 3.

¹³ Durante el viaje la acompañó el copiloto Archibald Danny, representante de Ryan Navion. El avión totalmente metálico, era de cuatro plazas provista de un motor de 260 HP, el cual desarrollaba una velocidad de crucero de 160 millas, confiriéndole al aparato una autonomía de 600 millas, rendimiento que lo coloca en la misma línea de máquinas mucho más grandes. El gasto de combustible llegaba a 11 galones por hora, además estaba provisto de todo el instrumental, al igual que los aviones de pasajeros de la época. El techo, es decir, la altura máxima que alcanza no era menor de 18 mil pies.

proclamado en Estambul en 1954; la medalla del Atlántico Sur, Medalla al Mérito Aeronáutico, al Mérito Naval del Brasil. Fue también distinguida en Alemania, Chile¹⁴, Estados Unidos, Francia, Paraguay y Venezuela, entre otros.

En España, **María Bernaldo de Quirós**, nacida el 26 de marzo de 1898 en Madrid, era hija del matrimonio de Rafael Bernaldo de Quirós y Mier y Consolación Bustillo y Mendoza.

Aunque María Bernaldo había soñado con volar desde niña, no fue hasta su segundo matrimonio que comenzó a entrenar con el instructor de vuelo José Rodríguez y Díaz de Lecea en un De Havilland DH-60 Moth. En 1928 será la primera mujer en España en obtener una licencia de piloto, rindiendo su examen a principios de octubre de 1928 en el aeródromo de Getafe al sur de Madrid. Un mes más tarde, el 24 de noviembre, recibirá la licencia de la Escuela Nacional Aeronáutica en ese mismo año, a tan sólo siete años después de Benito Loygorri, el primer piloto español licenciado en esa nación.



María Bernaldo participará en diversas demostraciones y exposiciones de vuelo en el norte de España, incluidas las de Vitoria, San Sebastián, Oviedo, Gijón y Vigo. También sobrevoló el coche del Infante Jaime, duque de Segovia cuando llegó a La Coruña en 1929, tirando flores al pasar por debajo. El mismo año, como resultado de la aclamación pública, recibió la insignia de aviación militar del Royal Aero Club, una distinción poco común para un civil. Una relación desarrollada con su instructor de vuelo Díaz de Lecea, llevó a un divorcio secreto con su esposo en 1929. A raíz de ello, será una de las primeras mujeres en aprovechar la Ley de Divorcio de 1932, aprobada durante la II República española, que fue la primera ley que reguló el divorcio en España.

¹⁴ Le fue concedido el Título de "Miembro Honoris Causa" de la Fuerza Aérea de Chile. S 3 N°36, Santiago, 5 de abril de 1951.

La décima aviatrix de la región fue **Aris Emma Walder**, quien si bien había nacido en 1898 en Montevideo, Uruguay, estaba radicada en Buenos Aires, Argentina, pues estaba casada con un aviador profesional de esa nacionalidad.

Su introducción en la aviación, nace de acompañarle como pasajera, en la mayoría de sus vuelos. En 1928 durante una exhibición que su marido realizaba en Bahía Blanca, chocó con el avión de un piloto irlandés, donde halló terrible muerte al ser despedido del aparato, cayendo al vacío.

No obstante a la tremenda desgracia ocurrida, Aris decidió convertirse en aviadora, realizando un curso en el Aero Club Argentino a través del cual, el 4 de enero de 1930, a poco menos de dos años de viudez, obtendrá su diploma de piloto de aviación civil, sobre un biplano Curtiss JN-4 Jenny, en el Aeródromo Central Bernardino Rivadavia¹⁵ en Morón. Se volvió a casar con otro aviador argentino, Carlos Muffatti, a quien conoció en el aeródromo, y del que al poco tiempo lamentablemente volverá a enviudar¹⁶.

Aris continuó volando; pasado algún tiempo, se casó por tercera vez con un industrial alejado de toda actividad aeronáutica, sin embargo su interés por la aviación jamás declinó y fue una de las grandes pasiones de su vida, incursionando tiempo más tarde como piloto de planeador, situación que le valió ser reconocida en febrero de 2003, cuando la Intendencia de Montevideo, designó en su honor, un pasaje peatonal¹⁷ como Pasaje Aris Emma Walder.



La décimo primera aviatrix iberoamericana, resultó ser **Berta Moraleda**, una joven dieciochera que trabajaba como telefonista de la Panamerican Airways, en La Habana, quien por motivos laborales decide inscribir su nombre, como la primera mujer cubana que logra manejar un avión en la Isla de manera profesional.

¹⁵ El 29 de diciembre de 1925 el presidente argentino Marcelo Torcuato de Alvear autorizó al servicio aeronáutico del Ejército a arrendar un terreno ubicado en el Partido de Morón, para construir allí un aeródromo para uso de la aviación civil de la Capital y sus alrededores. En enero de 1926 se tomó posesión del predio y el 5 de febrero de ese año, se lo nombra como *Aeródromo Central Bernardino Rivadavia*.

¹⁶ Fallecen los aviadores Carlos Muffatti y José Pirón en un avión Moth de la Compañía Aeropostal. "Caras y Caretas" N° 1.780, Página 87. 12/11/1932

¹⁷ Designase con el nombre de ARIS EMMA WALDER, al pasaje peatonal ubicado al Norte de la calle Gral. (Av.) Cesáreo L. Berisso, que une la Av. de las Instrucciones con la calle propuesta con el nombre de Mario García Cames. Resolución N° 383/03 del 3/2/2003.

En aquellos días, la Compañía de Aviación Curtiss estableció en Cuba una escuela en el aeropuerto de Rancho Boyeros, en la cual Berta se matriculará en su primer curso. Al respecto, como la joven futura piloto no tenía como pagarlo, solicitó una entrevista con Alfredo Hornedo y Suárez, propietario del diario Excelsior-El País. En la cual le propuso que solventara su paso por la Escuela Curtiss. Prometiéndole devolverle el dinero, cuando trabajara en su diario. La idea consistía en que ella pilotearía una aeronave para llevar las matrices del periódico a Santa Clara, donde se haría la impresión de los ejemplares que hacían el enlace con el tren vespertino, llegando el diario a Camagüey y Oriente antes que su competencia, el Heraldo de Cuba. Hornedo se encantó con la propuesta de la muchacha, accediendo a financiar su curso de vuelo y emprender con su propuesta de negocios.

Ya en la escuela, esta jovencita sencilla se ganaría el reconocimiento de todos por su instinto innato para enfrentar los desafíos. Su instructor de vuelo, M. Faulkner, señalaría sobre ella: *“En el aire es valiente. Y cuando ejecuta el salto de la muerte y otras piruetas, a pesar de que apenas llega a las diez horas de vuelo, ya ella toma los controles y, por iniciativa propia, levanta el biplano Fledgling¹⁸, hace virajes sobre el aeródromo y aterriza como un piloto experto”*.

El 31 de marzo de 1930, cuando todavía era una estudiante, Berta acompaña a la piloto norteamericana miss Frances Harrell, una de las pocas damas que poseía licencia de aviación por aquellos días quien ese día se luce con varias destrezas para enseñar a la cubana. Después, Berta Moraleda la seguirá en otro avión para realizar junto a ella, un arriesgado looping the loop. El domingo 6 de abril, la criolla hace una demostración de diez minutos en un programa de acrobacias aéreas que convocó a miles de personas. ¡Su éxito sería irreversible!

Berta completa cincuenta horas de vuelo y se gradúa de forma meritoria en mayo de ese año, a pesar de que la escuela Curtiss no había resultado fácil —tres alumnos mueren al caer sus ligeros aparatos—.

Finalmente, acude al Excelsior-El País para desempeñar su puesto y cumplir con el acuerdo, pero el presidente Gerardo Machado prohibiría los vuelos sobre la capital para tratar de evitar eventuales ataques contra su gobierno. Sin embargo, lograría un permiso no oficial, con el fin de seguir realizando maniobras de entrenamiento a bordo de un biplano Curtiss Fledgling.

Debido a las dificultosas circunstancias, Berta, se encontraría nuevamente sin trabajo, abandonando, en parte, sus vuelos y convirtiéndose en la secretaria del presidente de la W. M. Anderson Trading Co. A partir de entonces, caerá presa del trabajo de oficina, y no mucho más tarde, se casará con el doctor Eduardo Sabas Alomá, profesor de Fisiología, con quien tendría dos hijos. Eso sí, se cuenta que jamás se olvidará del *Cielito lindo* del



¹⁸ El Curtiss Fledgling, conocido internamente por Curtiss como el Modelo 48 y el Modelo 51, era un avión de entrenamiento desarrollado para la Armada de los Estados Unidos a fines de la década de 1920 y conocido en ese servicio como el N2C.

mexicano Quirino Mendoza, su himno de vuelo, y su principal constancia de identidad.

La décimo segunda aviatrix a nivel iberoamericano y primera en su país, será nada menos que la chilena **Graciela Cooper Godoy**, quien había nacido en Santiago en el año de 1911.

Si bien de niña, Graciela siempre se había manifestado en el seno de su familia sobre la idea de poder volar, jamás soñó que un día el destino golpearía las puertas de su casa. Cierta día en el año de 1928, el entonces Jefe de la Dirección de Aviación Militar chilena, el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, quien andaba en busca de un lugar apropiado para construir el futuro Aeropuerto de Santiago, se apareció en el fundo Santa Teresa de Lo Ovalle, que era de propiedad de sus padres don Enrique Cooper y doña María Herminia Godoy.

Este campo estaba ubicado en los terrenos colindantes con aquellos donde hoy en día precisamente está ubicado el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Al escuchar el entusiasmo con que el comandante Merino se refería el futuro de la aviación nacional y de la necesidad de implementar una serie de campos aéreos, hizo que aumentara el interés de ella por llegar a ser piloto y hacia ello dedicaría todos sus esfuerzos.

Un día en que debió acompañar a su madre a Santiago para hablar con el comandante Merino, referente a detalles de la posible venta del fundo para la construcción del proyectado aeropuerto, aprovechó la oportunidad para preguntarle de cómo podía llegar a ser piloto.

Su momento llegaría pronto, cuando el entonces también presidente del Club Aéreo de Chile, don Arturo Merino Benítez, a comienzos de 1929, fomentara la aviación civil a través de cursos para formar nuevos pilotos *-no olvidándose de seleccionar los alumnos a fin de asegurar su resultado*¹⁹- y dos becas para pilotos civiles mujeres.

Al respecto, el propio comandante Merino señalaría: *“A formar este ambiente, tienden estos cursos organizados recientemente, como así también los festivales aéreos que han organizado las autoridades de nuestra aviación militar y que serán cada vez más frecuentes y lucidos.*

Sólo en un país en que se logra tal objeto, puede pensarse en mantener, con base segura, una aviación militar fuerte y una comercial adecuada a las conveniencias nacionales presentes y futuras. La mujer no se ha quedado rezagada en aportar sus entusiasmos tan generosos a esta empresa y fueron numerosas las niñas de nuestra sociedad, tanto de aquí como de provincias, que solicitaron recibir instrucción de vuelo.

*Los dirigentes de la aviación civil comprendieron que este santo entusiasmo debía aprovecharse en forma que rindiera su fruto, y acordaron seleccionar, en forma muy concienzuda, las aspirantes a aviadoras de modo que las primeras lleguen a servir de seductor ejemplo que arrastre gran número de decididas imitadoras.”*²⁰

¹⁹ Revista Chile Aéreo N°4 de abril de 1929. Página 3.

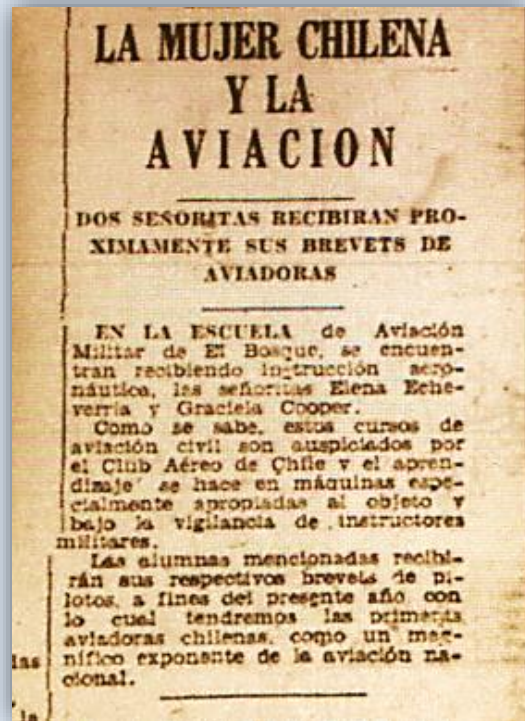
²⁰ Ibid.

Graciela Cooper se había enterado de esta oportunidad a través del propio Merino, y rápidamente postuló junto a otras 60 interesadas. Analizadas todas las postulaciones, la fortuna quiso que Graciela fuera una de las dos beneficiadas junto a Clemencia Echeverría Palma, quedando además pendiente una tercera postulación, que correspondería a una señorita de nombre María Bravo²¹.

Es así que Graciela Cooper inició sus clases en la Base Aérea El Bosque y logró pasar cada uno de los obstáculos que se le presentaron hasta rendir su examen en un avión biplano De Havilland Cirrus Moth del Club Aéreo de Chile, bajo la atenta y severa mirada de sus Instructores Capitanes Rafael Sáenz y Carlos Montecino y la prensa nacional.

Con su ejemplo impulsó el ingreso de la mujer chilena a la aviación. Después de cuarenta horas de vuelo, recibiría su brevet (licencia) de piloto de manos de sus instructores, el 26 de julio de 1930, convirtiéndose así en la primera chilena en convertirse en piloto.

El 15 de julio de 1929, la prensa local publicaba lo siguiente:



Como la instrucción teórica era escasa en aquellos años, ambas jóvenes se iniciaron casi de inmediato los vuelos, los que se realizaban de preferencia los fines de semana en los Cirrus Moth. Graciela poco a poco fue aventajando a Clemencia y ganó experiencia hasta lograr cierto dominio sobre ellos. No obstante que Clemencia ponía todo su empeño en cada vuelo y ciertamente alcanzó a volar, no pudo dar su examen final por presiones familiares que detonaron finalmente en el abandono del curso.

Por otra parte Graciela, a pesar de los progresos alcanzados y de la confianza que sentía de sí misma, no la dejaban volar sola, ya que indudablemente era mucha la responsabilidad que el Club Aéreo tenía ante sí. No olvidemos que estamos hablando del año 1929 y que ella, era la primera mujer que recibía instrucción de vuelo en Chile.

En una ocasión en que salió a volar con uno de los instructores, el Teniente 1° Humberto Díaz Plaza, aquel le consultó la razón por la cual aún no la autorizaban a volar sola, si en su opinión ella piloteaba tan bien. Para demostrárselo efectuaron tres circuitos de tránsito alrededor de la cancha, con sus respectivos aterrizajes, durante los cuales el teniente puso sus manos en los montantes de las alas, para que la muchacha viera que él no intervenía para nada en la conducción del avión.

²¹ En la 8va. Reunión ordinaria del Club Aéreo de Chile, sostenida en mayo de 1929, se llegó al siguiente acuerdo con respecto a la postulación de María Bravo: "abrir un concurso para otorgar una beca que asegure instrucción gratuita a la que en él salga favorecida, en homenaje a la primera mujer aviadora. Se fijaron los requisitos además, que hay que reunir para oponerse al concurso".

Estimulada por esta muestra de confianza decidió solicitar a su instructor que le permitiera volar sola. El 24 de octubre de 1929 insistió tanto que el capitán Sáenz después de aterrizar, sin detener el motor se bajó del avión en la mitad de la pista diciéndole; *“Porfiada, a pesar que ha volado peor que nunca, si quiere puede irse sola”*. Ante tal muestra de confianza, sin pensarlo dos veces puso motor y despegó, sintiendo mientras se elevaba, una felicidad como jamás había experimentado²².

Su sueño se había hecho realidad. El vuelo lo realizó con toda perfección y lo único que extrañó era que el avión estaba más liviano por la falta de su instructor. Al aterrizar fue felicitada en forma entusiasta por sus compañeros y jefes de la Aviación Militar, siendo el más contento su instructor.



Graciela Cooper Godoy

Todo continuó su ritmo normal y meses más tarde los vuelos de instrucción comenzaron a realizarse en el recién construido aeropuerto Los Cerrillos, a donde el Club Aéreo estaba trasladando sus instalaciones. Normalmente era César Copetta Brosio, el primer aviador que en 1910 había volado en

²² Barriga Kreft, Sergio. *Graciela Cooper Godoy, ella fue la primera*. Revista Aerohistoria N°6/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Chile, quien pasaba a buscarla a su casa de calle Blanco Encalada, para llevarla hasta Los Cerrillos, situación que la hacía objeto de las bromas del resto de los pilotos del Club.

Todo se sucedía dentro de la mayor normalidad, hasta que el 1° de febrero de 1930 una vez más salió a volar junto a su instructor, pero esta vez como pasajero, pues se trataba sólo de un vuelo de placer. El capitán Sáenz había consultado al mecánico de cancha sobre cuál era el mejor avión, a lo que éste le había recomendado el Cirrus N°2. Ante ello tuvo un pequeño sobresalto y sintió cierto rechazo ante la idea de volar en ese avión, ya que se sabía que experimentaba algunos problemas con el acelerador. Sin embargo, prefirió guardar silencio y salió con él.

No bien habían despegado cuando el motor se detuvo bruscamente, perdiendo velocidad y cayendo violentamente sobre una casa que había cerca del aeropuerto. Casa y avión resultaron destruidos por completo y ambos pilotos heridos. Como consecuencia de ello, sufrió un corte en la cara y lesiones en la columna que obligaron a su inmediata hospitalización. No obstante este grave accidente, su interés por la aviación no decayó y por el contrario, tan pronto fue dada de alta reinició sus actividades de vuelo.

Es así que finalmente, el sábado 26 de julio de 1930, ante una comisión designada por el Club Aéreo de Chile rendirá su ansiado examen, siendo designado examinador de vuelo el propio Capitán Carlos Montecinos Asenjo.



Cuando se casó, se alejó de la actividad aérea pero su ejemplo permitió abrir los cielos a todas las mujeres que, al igual que Graciela Cooper, deseaban volar. Luego en 1953, retomó su pasión por el vuelo integrándose nuevamente al Club Aéreo de Chile, actual Club Aéreo de Santiago. Graciela Cooper falleció a los 89 años en 1997.

En su honor, en nuestro país se ha establecido el día 26 de julio como el Día de la Mujer Piloto, para conmemorar a una de las pioneras de la aeronáutica nacional.



Hermelinda Urbina Mayorga, nació el 26 de septiembre en Ambato, Ecuador en 1905 y fue la primera mujer ecuatoriana y sudamericana en obtener una licencia de piloto de aviación en el año 1932 en la Safair Flying School, en Long Island de los Estados Unidos de Norteamérica. En este país, fue una de las fundadoras en 1929, de la organización más grande de mujeres piloto de Norteamérica, las “Ninety Nines”, compartiendo espacio y época con los célebres Amelia Earhart y Charles Lindbergh.



Hermelinda Urbina Mayorga, la única mujer piloto del Ecuador en su época. (Gentileza de <https://lahora.com.ec>)

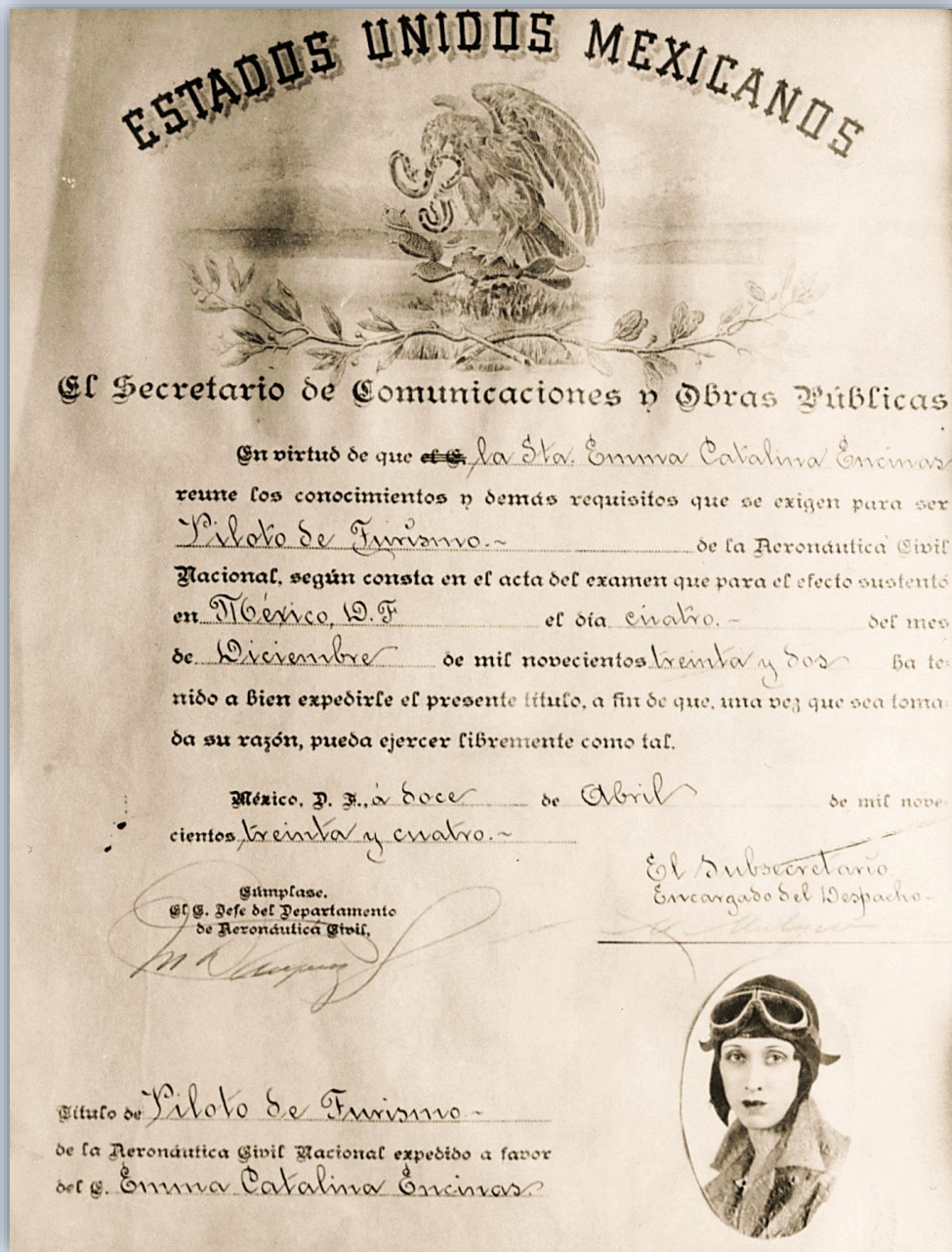
En junio de 1936, participó en el Raid New York - Montreal, donde se convirtió en uno de los 12 pilotos en superar con éxito dicho vuelo. En febrero del año siguiente, Hermelinda obtuvo la licencia de piloto privado por parte de México, donde volaría en una aerolínea de correo entre este país y Nueva York, marcando muchos más logros durante su carrera.

Ese mismo año, y con el anhelo de persistir en su profesión de piloto, y con la desventaja de los altos precios de arriendo de aeronaves, con la ayuda de su marido logró adquirir un pequeño aeroplano de segunda mano en el cual pudo realizar viajes de New York a Canadá, New York a México, entre otros.

En 1945, Hermelinda tuvo una exitosa participación en el Carnaval del Aire efectuado en la Habana, Cuba. Sin embargo, a su regreso a Ecuador perdió de vista a sus compañeros y barcos que marcaban la ruta, razón por la cual sufrió un fuerte accidente que resultó en la pérdida de su preciado aeroplano. Como consecuencia de su accidente, Urbina decidió abandonar su carrera en la aviación y establecerse de vuelta en su natal Ecuador, donde se establecieron en Quito. Años más tarde, tras la muerte de su marido, en 1990 se irá a vivir al Canadá junto a su hija Rosario Briones. Hermelinda fallecerá con casi 103 años de vida, el 20 de septiembre de 2008 en la ciudad de Toronto, Canadá.

En México, una joven llamada **Emma Catalina Encinas Aguayo**, se convertirá en la primera piloto femenina de ese país. Nació en el Mineral de Dolores, Chihuahua el 24 de octubre de 1909. Su primer contacto con la aviación tuvo lugar a principio de los años 20, cuando asistió a una de las famosas carreras aéreas “All Women Air races” organizadas en el campo aéreo de Santa Mónica, quedando prendida de la aviación.

Emma inició sus estudios de vuelo en la escuela que fundara en Chihuahua el Coronel Roberto Fierro y los concluiría en la Ciudad de México, dónde hizo los exámenes finales ante sinodales oficiales el 20 de noviembre de 1932 en el aeródromo de Balbuena, y recibió su brevet de Piloto de Turismo N° 54, otorgada por el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas pocos días más tarde, el 4 de diciembre.



Documento gentileza de don Hugo Gutiérrez González, Miembro Correspondiente de nuestra corporación en México

Tras unos nuevos y esporádicos vuelos, Emma terminó casándose y dedicándose a traducir documentos del inglés al español, hasta su muerte en 1990.

Tras esta reseña con las primeras doce mujeres pilotos que participaron de la aviación iberoamericana, me gustaría agregar un último caso que quizás se escapa del molde cronológico general, pero incluye un nuevo papel fundamental para la aviación, se trata de la joven **María Marta Castellanos Aguilar**, una mujer aviadora guatemalteca, que fue la primera mujer en inscribirse en la aviación del Ejército de Guatemala y hasta donde conozco y he podido averiguar, la primera en volar un avión militar como piloto.

Castellanos nacida en Sacatepéquez en 1912, empezó a involucrarse y a disfrutar de la aviación en la década de 1920, con la visita a Guatemala de pilotos internacionales que hacían acrobacias aéreas. Pese a que en el país centroamericano no se contaba con mujeres aviadoras en aquella época, Castellanos solicitó y aprobó un curso a distancia, enviado por correo, pagado y con el aval de su madre, doña Florencia Aguilar.

Posteriormente, la joven se convirtió en la primera mujer en ingresar al entonces Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala ²³, después de solicitar la autorización gubernamental mediante una misiva al presidente recientemente asumido, general Jorge Ubico Castañeda, quien impresionado por la misiva, le ofreciera otorgar a Castellanos una beca, para convertirse en piloto civil y estudiar en los Estados Unidos, pero la joven aviadora tuvo que declinar el ofrecimiento al no ser autorizado por su madre.

En el Ejército, su aceptación requería que cumpliera con todos los reglamentos militares, incluyendo el uso de pantalón, asunto el cual su madre se lo prohibía, *“por lo que Castellanos todos los días salía de su hogar en vestido y posteriormente se cambiaba de ropa antes de llegar a la FAG”*.²⁴

El primer vuelo sola de la piloto guatemalteca se registró el 20 de mayo de 1931, cuando Castellanos tenía tan solo 19 años. La mayoría de sus viajes tenían como destino, principalmente la ciudad de Quetzaltenango y el departamento de Petén.

Hay registros que en uno de esos viajes, cuando volaba como copiloto, la aeronave tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia y perdió el ala, pero ambos tripulantes salieron ilesos. El piloto pasó un mes preso por el incidente mientras se realizaba la respectiva investigación.

Castellanos dejó la aviación años después al contraer nupcias con Lázaro Nery Rodríguez, con quien formará una familia con cinco hijos. En 2012, tres meses antes de morir, la Fuerza Aérea Guatemalteca la galardonó con su máxima distinción, la Cruz de la Fuerza Aérea.



²³ A la Fuerza Aérea Guatemalteca (FAG) se le considera activa desde 1921, con la creación de la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación, que venía funcionando en el Aeródromo del Campo Marte, a los campos de la Finca Nacional "La Aurora", contando por aquel entonces con un avión Blériot XI-2, un Deperdussin TT y dos Avro 504-K. En 1929 se suprimirá la Escuela Nacional de Aviación, creándose el entonces Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, organismo del Ejército que llevará esa denominación hasta 1944, cuando los acontecimientos políticos que sacudieron la sociedad guatemalteca, lleven al triunfo del movimiento del 20 de octubre, donde el Ejército sea totalmente reorganizado, y en base al Decreto N° 59 del 5 de mayo de 1945 se reforme el reglamento interno del Cuerpo de Aeronáutica Militar adoptando luego su actual nombre de Fuerza Aérea Guatemalteca, entidad organizada, equipada y entrenada para planificar, conducir y ejecutar las acciones que impone la Defensa Militar del Estado en lo referente al empleo del poder aéreo.

²⁴ Martínez, F. *Marta Castellanos*. Revista Contrapoder. Año 3. Número 144. pp.43, 2016.

Algunas consideraciones finales

Varios textos consultados señalan desde un principio que las proezas realizadas por muchas de estas aviadoras aquí presentes, desataron opiniones contradictorias; mientras que unas pocas fueron objeto de admiración para algunos, para otros, incluso científicos, fueron un espécimen raro que desdecía su docta opinión sobre el género femenino.

En algunos casos, se llegó a asegurar que las mujeres, no estaban hechas para el vuelo dado que algunos de sus órganos no podrían soportar el viaje aéreo. De nuevo la naturaleza, como tantas veces anteriormente, se hacía excusa del mandato cultural y del alejamiento de las mujeres de todo aquello que recordase la tecnología o el trabajo duro. De nuevo, también, la norma aspiraba a legitimarse mediante una metáfora de naturalización que pretendía dejar de lado cualquier duda crítica.

Otra base para el rechazo social a estas mujeres, y no de menor importancia que la anterior, fue la cuestión de la vestimenta. Hechos que puede parecer frívolos y banales, pero que de seguro influyeron decisivamente en esa relación de las aviadoras con la moda, es así que, en Europa, una de las más conocidas aviadoras de aquellos primeros días, Hélène Dutrieu volara sin el clásico corsé. Luego se añadió el uso del confortable pantalón y otros artículos que facilitaban el acceder a las alturas. No es raro que históricamente las mujeres hayan encontrado en el modo de vestir un camino de seducción pero también un modo de subversión, de protesta, de tensión a la norma e incluso de ruptura, de reconstrucción y resignificación, construyendo al final del día, un patrón sociohistórico de homologación al vestir masculino, y con ello, haber producido otra objeción inicial.

La existencia de dos trascendentales conflictos bélicos, que hicieron escaso el patrón mano de obra en tareas antes propias de hombres, contribuyeron a que las mujeres hicieran uso de estos nuevos espacios, habilitándose en toda suerte de tareas, las que con un buen y resuelto desempeño, dieron el punto de respuesta y de equidad, para las mujeres que demostraron su valer y gran contribución.

A pesar que muchas de ellas, dejaron grandes legados y algunos señeros ejemplos en sus naciones, la gran mayoría optó al casarse y tener familia, por abandonar o apaciguar su pasión por la aviación, no obstante, quienes continuaron en ella, contribuyeron a la formación de no sólo nuevas aviadoras, sino que adicionaron un atractivo componente de igualdad ante las capacidades que hombres y mujeres presentan, que influyó positivamente para el desarrollo de la aviación

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

HERMANDAD DE ARMAS FUERZAS AÉREAS DE ARGENTINA Y CHILE

Desde 1945 y con la donación por parte de Argentina a Chile de un avión de entrenamiento I.AE. DL22 construido en el Instituto Aerotécnico de Córdoba, la relación entre las fuerzas aéreas de ambos países, se incrementó en forma notoria, alcanzando su clímax durante el año 1953.

INDISOLUBLES VÍNCULOS DE AMISTAD

Con motivo de los actos centrales en ocasión de conmemorarse un nuevo aniversario de la declaración de la independencia de la República de Chile, el gobierno del país trasandino cursó una invitación oficial a su similar argentino, haciendo partícipe de los eventos a diversas autoridades políticas y delegaciones de las Fuerzas Armadas.

Las relaciones entre ambos países pasaban por un excelente momento. El 20 de febrero de 1953, el Presidente argentino, Juan Domingo Perón realiza una visita a Chile de corta duración (una semana) pero con una intensa agenda. Junto al General Carlos Ibáñez del Campo -a la sazón Presidente de Chile- firman varios convenios de orden comercial, consagrando la unión económica e invitando a otros países de la región a conformar un bloque similar a lo que hoy es el Mercosur.

“Desde el fondo de muchos corazones sencillos brota el orgullo de la chilenidad expuesta ante el más alto representante del pueblo argentino” se podía leer desde las páginas de *El Mercurio*²⁵ principal periódico chileno.



El 6 de julio del mismo año, Ibáñez del Campo viaja a Buenos Aires y es principal invitado a presenciar, el día 9, el imponente desfile militar en ocasión de los actos conmemorativos por el 137° Aniversario de la Independencia Argentina. Junto a Perón, pasan revista a las tropas a lo largo de la céntrica

²⁵ Efemérides: 20 de febrero de 1953: Visita de Perón a Chile INSTITUTO NACIONAL JUAN DOMINGO PERON de Estudios e Investigaciones Históricas, Sociales y Políticas-Recuperado de <http://www.jdperon.gov.ar/2016/02/20-de-febrero-de-1953-visita-de-peron-a-chile/>

Avenida del Libertador para luego, desde el Palco Oficial observar el pasaje de miles de efectivos terrestres y cientos de aeronaves pertenecientes a las Fuerzas Armadas Argentinas.

El desfile aéreo y terrestre de la Aeronáutica Argentina fue calificado como de magnífico, publicándose el siguiente artículo:

*“Siendo abierto el mismo por el avión Comando Douglas DC-4 conducido por el Brigadier D. Juan Francisco Fabri, Comandante de la Fuerza Aérea de Desfile y a su Estado Mayor. A continuación, la Agrupación Caza Interceptora, constituida por avión es ‘Gloster Meteor’, a órdenes del Comandante D. Ángel Orlando Pérez Laborda, desapareció en contados instantes a una velocidad superior a 800 kilómetros por hora. Las siluetas de los ‘Avro Lincoln’ se dibujaron luego en el cielo formando dos escuadrones al mando del Comandante D. Ricardo Milán. Esta agrupación de bombarderos pesados atravesó con rumbo al sur el lugar del desfile, en medio de la emotiva expectación de la multitud, que presenciaba impresionada las dimensiones de las máquinas, que fue posible apreciar dada la baja altura a que pasaron las formaciones”.*²⁶

Sin dudas, un anticipo de lo que se viviría en septiembre sobre Santiago de Chile.

Finalizado el pasaje aéreo de las demás aeronaves (Grupo 1 de Entrenamiento con “DL-22”; Agrupación Naval formada por “Douglas DC-4”, “DC-3”, bimotores “Beechcraft”, “Catalina” y “Grumman”), “fue el turno de la Dirección de Aviación Civil y de la Escuadrilla Acrobática de la Dirección General de Aviación Civil; tres Focke Wulf 44 J²⁷ desfilaron a muy baja altura y ante el asombro de la multitud, unidos por una bandera argentina y otra chilena, simbolizando de tal manera los indisolubles vínculos de amistad que nos unen a la nación hermana, en esta excepcional ocasión reafirmados por la visita de su primer mandatario, general don Carlos Ibáñez del Campo”.²⁸

Continuando con el programa de actos oficiales y en lo concerniente a los agasajos por parte de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) a su invitada Fuerza Aérea de Chile (FACH), el titular de esta, General don Armando Ortiz Ramírez es impuesto



²⁶ 9 de julio de 1953 (N° 136, Julio 1953) Revista Nacional de Aeronáutica, págs.18/19/20.

²⁷ Los tres Focke Wulf 44 J fueron tripulados por los Pilotos Sr. Christian Carlos Hass; Sr. Horacio Guillermo Guillamón (Piloto Militar. Suboficial) y Sr. Gabriel Miranda.

²⁸ 9 de Julio de 1953 (N° 136, Julio 1953) Revista Nacional de Aeronáutica, págs.18/19/20.

de manos del Ministro de Aeronáutica, Brigadier Mayor D. Juan Ignacio San Martín, con la Gran Cruz de la “Orden al Mérito Aeronáutico”, distinción conferida por primera vez a una personalidad extranjera. A su vez, el Brigadier General D. Carlos F. Mauriño, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina en un simbólico gesto de profunda amistad, confiere al General Ortiz Ramírez su distintivo de Aviador Militar, el mismo que lo acompañara por más de 25 años de servicios.²⁹



BG. Carlos F. Mauriño



El General Armando Ortiz R. recibe la distinción Orden Al Mérito Aeronáutico



Asimismo, los integrantes de la misión aérea chilena que acompañaron al General Ibáñez del Campo recibieron los títulos de “Aviadores Militares Argentinos Honorarios”.

La Escuela N° 5 “Teniente Benjamín Matienzo”, cita a escasos metros de la I Brigada Aérea de El Palomar, se sumó a los homenajes. Una de las aulas del establecimiento educacional fue bendecida y bautizada con el nombre de “Teniente Aviador Chileno don Dagoberto Godoy Fuentealba” primer aviador chileno en cruzar la Cordillera de Los Andes por su parte más alta. A dicha ceremonia, asistió el agregado aeronáutico a la embajada del país trasandino, autoridades de la aviación militar argentina y funcionarios bonaerenses.³⁰



²⁹ Hermandad de Armas (N° 136, Julio 1953) *Revista Nacional de Aeronáutica*, pág. 47

³⁰ Aeronoticias-Nacionales (N° 136, Julio 1953) *Revista Nacional de Aeronáutica*, pág. 10

OPERATIVO “O’HIGGINS”

En un año marcado por tantos gestos de amistad entre las dos naciones, era de esperar que luego de la participación chilena en los actos de Julio en Buenos Aires, se enviara la invitación por parte del país trasandino a los argentinos en ocasión de los festejos por su independencia, a celebrarse el 18 de septiembre.

Es así que la Cancillería Chilena cursó las correspondientes invitaciones a las autoridades argentinas y también a sus Fuerzas Armadas, hermanadas con las chilenas desde la guerra por la independencia de ambos países, a las órdenes de los generales José de San Martín y Bernardo O’Higgins.

Tomado conocimiento de la invitación el Ministro de Aeronáutica, don Juan Ignacio San Martín, ordenó al titular de la Fuerza Aérea Argentina, don Carlos Federico Mauriño, que comenzara con los preparativos pertinentes a los fines de realizar con éxito la comisión a tierras chilenas.

Sin embargo, no era la primera vez que las aeronaves de dicha fuerza cruzarían Los Andes. Los antecedentes citan varias ocasiones en que los argentinos volaron sobre el macizo andino, sobre todo en misiones de ayuda humanitaria (terremotos) o bien visitas protocolares.

El 15 de septiembre de 1943, en pleno desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, tres bombarderos Glenn Martin W-139 pertenecientes al Regimiento Aéreo N° 1 con asiento en la Base Aérea Militar “El Palomar”, llegan a su similar chilena “El Bosque”, en Viña del Mar, a las 10.45 horas, en dónde son recibidos por el comandante en jefe del arma aérea chilena, Comodoro Manuel Tovarías.³¹



Brigadier Juan Ignacio San Martín



Glenn Martin W-139

³¹ HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. TOMO V. AVIACIÓN DE BOMBARDEO Y ATAQUE 1912-1982. Dirección de Estudios Históricos. 2011. Cap. III, pág. 77

Como retribución a la visita realizada por los bombarderos Junkers Ju-86 chilenos a Buenos Aires para asistir a los eventos del 25 de mayo de 1939, el gobierno de ese país extendió una invitación al Regimiento Aéreo N° 1, proyectándose un vuelo con nueve bombarderos Martin, pero finalmente fueron solo tres.³²

“La formación argentina estaba integrada por el Martin B-522, a cargo del Jefe del Regimiento, Teniente Coronel Garramendy; el B-508, con el Mayor Llosa y los Tenientes 1eros Mohando y Palma; y el B-518, con el Teniente 1ero Gau y los Tenientes Oteiza y Lentino. Completaban la dotación los siguientes Suboficiales: Suboficial Principal Hugo Niotti; Sargento Ayudante Ángel Binda; Sargentos 1eros. Guido Marzoratti; Emilio Rovati y Alberto G. Paz; Sargentos Leopoldo Cao y Eduardo M. Cerrato; y los Cabos 1eros. Francisco Merlino y Martín Vicent. Luego de participar en el desfile aéreo de la fiesta patria del país vecino, la escuadrilla siguió vuelo a Puerto Montt, y regresó a El Palomar por Bariloche y Santa Rosa.”³³



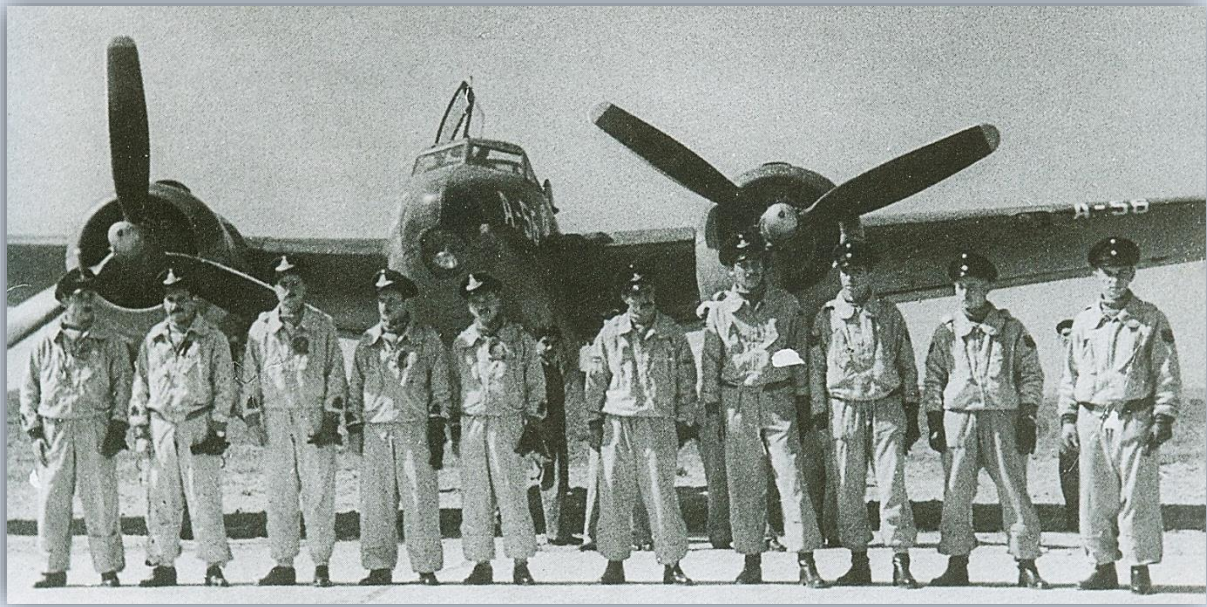
En abril de 1950 y con motivo de cumplirse el 132° aniversario de la Batalla de Maipú, el Regimiento 3 de Ataque con asiento en la IV Brigada Aérea “El Plumerillo”, provincia de Mendoza, se trasladó a Chile a los efectos de participar en los actos conmemorativos de la histórica batalla.

“En efecto, el 3 de abril de 1950, en representación de la Fuerza Aérea Argentina, se trasladaron 6 (seis) I. Ae. 24 “Calquín” y regresaron cinco días después. Los tripulantes fueron: Brigadier Guillermo Zinny; Comandante Jorge L. Moyano; Capitán Alfonso Zumel; Tenientes Jorge A. Filippini; Raúl Pirez Apolonia; Ismael R. Laurent; Omar D. Graffigna y Joaquín Martínez Canaveri; Suboficiales Auxiliares Rodolfo J. Pissolito; Porfirio Díaz y Mario J. Byrne; Sargentos Héctor Cuello, Oscar C. Migliorino y Roberto J. Cóccolo”.³⁴

³² *Ibíd.* Cap. III, pág. 77.

³³ *Ibíd.* Cap. III, pág. 77.

³⁴ *Ibíd.* Cap. VI, pág. 196.



La escuadrilla de estos bimotores de construcción nacional fue acompañada por el transporte Douglas C-54 matrícula T-42 para traslado de autoridades y personal de apoyo técnico. La tripulación estaba compuesta por el primer piloto, 1er. Teniente Edgar Darío Arribau; segundo piloto 1er. Teniente Akim Viti; mecánicos Suboficiales Auxiliares Héctor Carlos Delgado y Silvio Mauricio Roldán y Radio Operador Suboficial Auxiliar Victorino Carral.³⁵



Personal de Suboficiales FAA del Grupo de Transporte

³⁵ BALDINI, Atilio-BONTI, Sergio: I.Aé. -24 CALQUIN, Serie Fuerza Aérea N° 13 Jorge Núñez Padín Editor Cap. 3 Págs. 75/76.

La escuadrilla de los “*Mosquitos Argentinos*”* tomó tierra en el Aeropuerto de “*Los Cerrillos*” en dónde fueron recibidos por oficiales de la FACH, luego de haber traspasado Los Andes a una altitud aproximada de 6.000 metros. Diversos testimonios aseguran que solo cinco aviones llegaron a destino y uno debió regresar a Mendoza por problemas técnicos.³⁶

A pesar del despliegue de las aeronaves, la delegación argentina no efectuó pasaje aéreo el día 5 de abril, en cambio sus tripulaciones participaron en el desfile terrestre efectuado en la Avenida del Libertador Bernardo O’Higgins de Santiago de Chile.³⁷

COMIENZAN LOS PREPARATIVOS

11-SEPT-1953

EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA REVISTÓ EL ESCUADRÓN DE GLOSTER METEOR QUE IRÁ A CHILE

Esta tarde, poco después de las 17, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General, Carlos Federico Mouriño, se trasladó a Morón, asiento de la VII Brigada Aérea, dónde pasó revista al escuadrón de aviones Gloster Meteor, que se trasladará a Chile el martes próximo, junto con los efectivos Avro Lincoln que integran el Grupo de Tareas N° 7, que también fueron revistados ayer por el Brigadier General Mouriño en la V Brigada Aérea, en Villa Mercedes, San Luis.

Como ya se ha anunciado, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, respondiendo a una invitación del Gobierno de la República de Chile, se trasladará el 15 del corriente al país hermano, con el propósito de asistir a los actos conmemorativos programados para el nuevo aniversario de la independencia de la nación hermana.

El Brigadier General Mouriño, viajará el lunes 14 a Mendoza, con el fin de ultimar los preparativos de su viaje a la República de Chile.³⁸

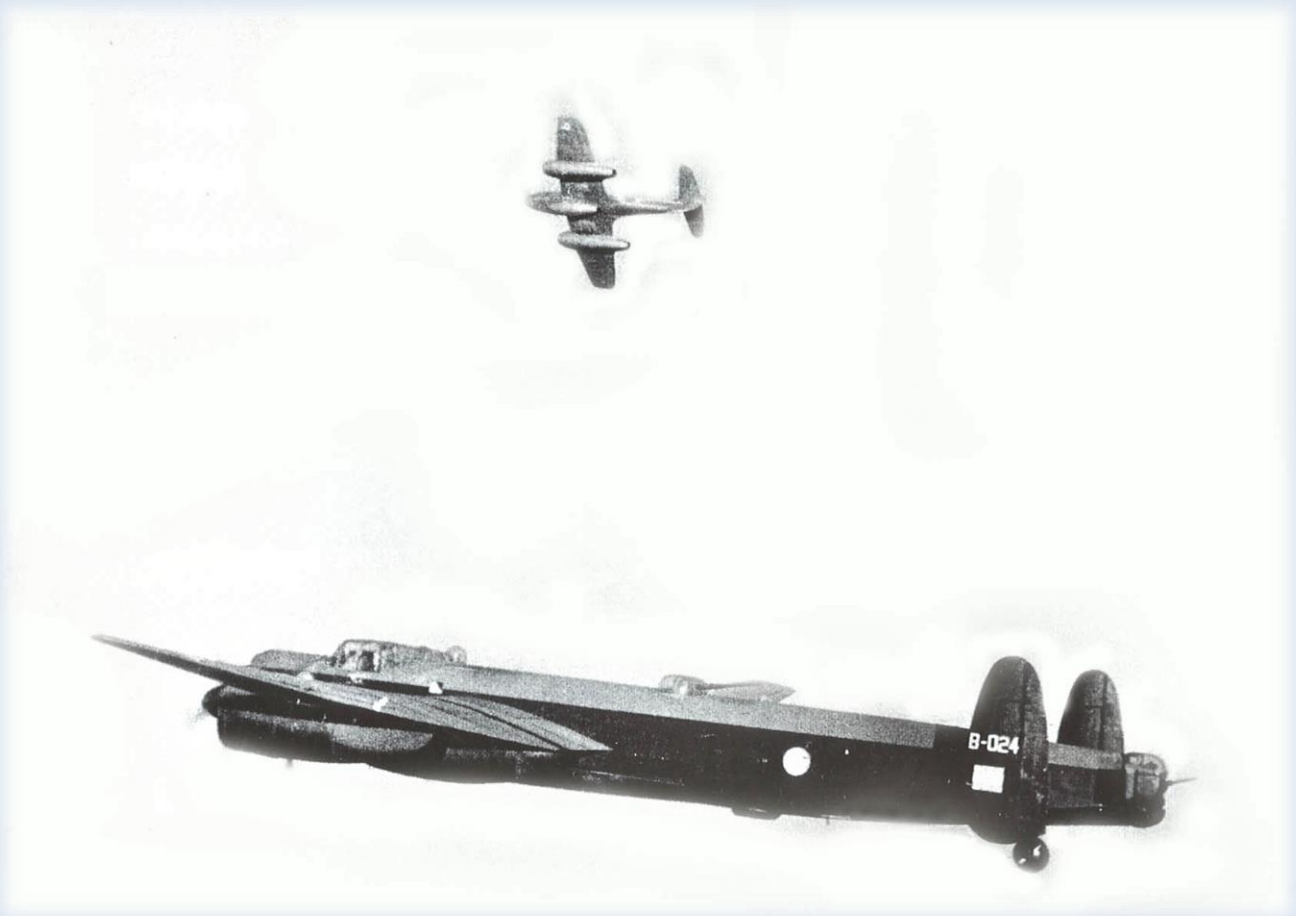
Sin dudas los cazas a reacción Gloster Meteor Fmk. IV y los bombarderos pesados Avro Lincoln representaban el poderío material de la Fuerza Aérea Argentina. A partir de su consolidación como fuerza armada independiente, y acompañada por una política de estado acorde con presupuestos generosos, el arma aérea se transformó en la “niña mimada” del gobierno peronista, permitiendo la incorporación de diverso material aéreo, en su mayoría de origen británico, y transformándola en la más potente y moderna de Latinoamérica.

³⁶ *Ibidem.* Cap. 3 Págs. 75/76.

* “*Mosquitos Argentinos*” El I.Ae. 24 “Calquín” (del mapudungun *kalkin*, «águila grande»)2 fue un avión argentino bimotor de ataque y bombardeo, diseñado a partir de 1944 y construido en la Fábrica Militar de Aviones de la provincia de Córdoba. Voló por primera vez el 5 de junio de 1946. El I.Ae. 24 se asemejó bastante a las líneas del exitoso avión de ataque británico *De Havilland Mosquito*, el cual ciertamente fue realizado en maderas compensadas para aliviar sus costos y aprovechar en guerra a la importante industria maderera británica. Algunos investigadores sugieren que el I.Ae. 24 habría estado pensado inicialmente para ser motorizado con dos Rolls-Royce Merlin similares a los empleados en el Mosquito (más potentes que los motores que se terminaron instalando), y que la no disponibilidad de los mismos provocó algunos problemas de estabilidad. Otros sugieren que el avión pensado para ser provisto de motores *Merlin* sería el I.Ae. 28, aparato que no pasó de la etapa de diseño y que fue reemplazado por el I.Ae. 30 *Namcú*, del cual sólo se fabricó un prototipo. No obstante ello, la remotorización o la adaptación del Calquín al motor británico nunca se concretó.
https://es.wikipedia.org/wiki/I.Ae._24_Calqu%C3%ADn#El_Mosquito_argentino.

³⁷ BALDINI, Atilio-BONTI, Sergio: I.Aé. -24 CALQUIN, Serie Fuerza Aérea N° 13 Jorge Núñez Padín Editor Cap. 3 Págs. 75/76.

³⁸ Ministerio de Aeronáutica –S.I.S.A.- Departamento Prensa- N° 507- Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.



Avro Lincoln B-024 y Gloster Meteor en ejercicios

VII BRIGADA AÉREA “MORÓN”

La VII Brigada Aérea de Morón, provincia de Buenos Aires, era el asiento de los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora. Los “Meteor” (“Meteoro”) eran asiduos participantes en diversos ejercicios de defensa aérea, cuya misión principal era la interceptación de incursores hostiles sobre los cielos del gran Buenos Aires y de la Capital Federal. Para ello, contaban con las enseñanzas del As alemán de la Luftwaffe Adolf Galland, quien se desempeñaba como asesor de la Fuerza Aérea Argentina desde 1948.³⁹

Estos cazas a reacción despertaban el interés y admiración del público en general. No había similares en toda la región, y solo las fuerzas aéreas de las potencias contaban con esta especie de máquinas. La participación en Chile sería una forma de persuadir al gobierno de ese país, por parte de su Fuerza Aérea (FACH) de la conveniencia de contar con ellas. Aun así, el Gloster Meteor se iba transformando en anticuado ante los avances de la tecnología aeronáutica. Por ejemplo, la versión que equipaba a la FAA no poseía asiento eyectable y las operaciones del avión se realizaban en base a las experiencias obtenidas de su uso.

La responsabilidad de la Comisión a Chile recayó sobre los pilotos del Grupo 2 de Caza Interceptora cuyo jefe, el Comandante (equivalente a la jerarquía actual de Mayor) Ángel O. Pérez Laborda ordenó

³⁹ BENTANCOR, Walter Marcelo. “El General de los Cazas. Adolf Galland en Argentina 1948-1955” Buenos Aires, 2008.

la planificación de la navegación, sobre todo en lo concerniente a los consumos de combustible de los cazas, que era muy elevado. Para ello, el Grupo Técnico 7 alistó un total de 14 aviones, que fueron equipados con tanques suplementarios ventrales.



Banderín del Grupo N°2 de Caza de la FAA

Las escuadrillas de Gloster Meteor quedaron conformadas de la siguiente manera:⁴⁰

- **Indicativo BOTETA.**
 - Jefe:
 - Capitán Cáceres. Matrícula I-091.
 - Numerales:
 - 1er. Teniente Carús. Matrícula I-088.
 - 1er. Teniente Maurer. Matrícula I-083.
 - Teniente Piccione. Matrícula I-038.
- **Indicativo ROMBO**
 - Jefe:
 - Capitán Correa Arce. Matrícula I-056.
 - Numerales:
 - 1er. Teniente Arrechea. Matrícula I-074.
 - Teniente Barbuy. Matrícula I-068.
 - Teniente Olezza. Matrícula I-028.
- **Indicativo FLACO**
 - Jefe:
 - 1er. Teniente López. Matrícula I-064.
 - Numerales:

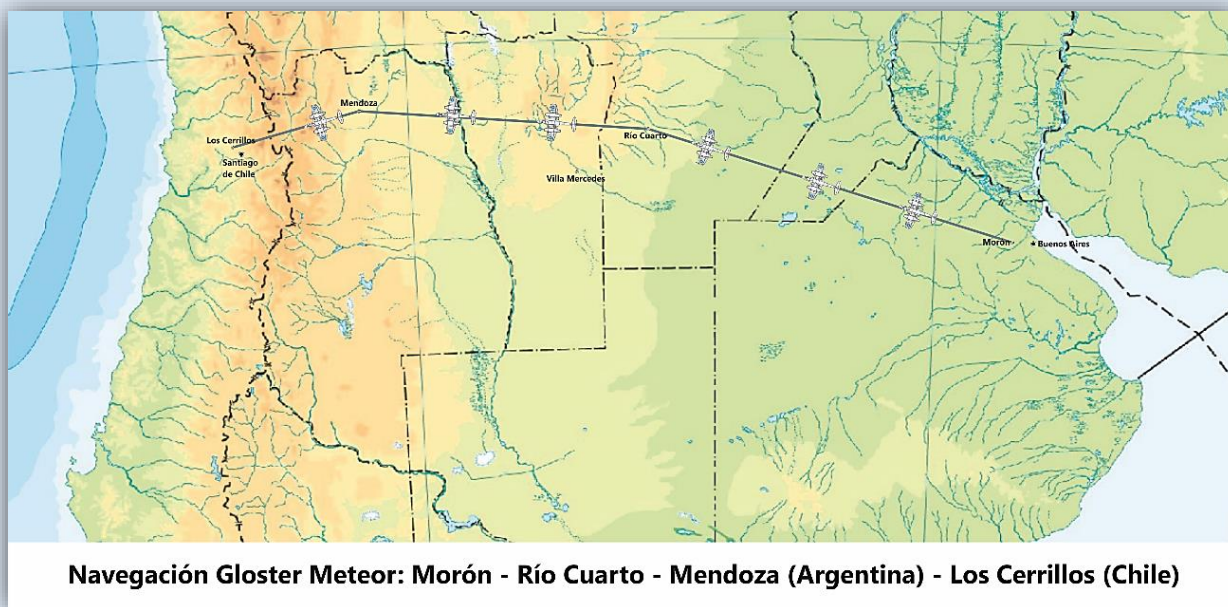
⁴⁰ HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. TOMO IV. LA AVIACIÓN DE CAZA 1912-1982. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Asociación Pilotos de Caza. 2005. Capítulo III, pág. 82.

- Teniente Biró. Matrícula I-033.
- Teniente Balado. Matrícula I-019.
- Teniente Gouarderes. Matrícula I-039.

Los dos Meteor restantes (I-093 e I-073) permanecerían en la IV Brigada Aérea de Mendoza como reserva y exhibición con motivo de la Semana Aeronáutica.

La navegación incluiría el siguiente itinerario:

- Morón-Río Cuarto (Córdoba)-Mendoza (IV Brigada Aérea) pernocte y finalmente Los Cerrillos (Chile).



14-SEPT-1953

PARTIO PARA MENDOZA EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.⁴¹

MAÑANA PARTIRÁ A CHILE PARA ASISTIR A LOS FESTEJOS DE LA FIESTA PATRIA DEL PAÍS HERMANO.

Esta tarde a las 17:05 decoló del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires el avión Douglas DC-3 T-49, de la Fuerza Aérea Argentina, en el cuál viajó con destino a Mendoza el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Carlos Federico Mauriño, para ultimar los preparativos del cruce de la Cordillera Andina por parte de la Fuerza de Tareas, compuesta por una escuadrilla de bombardeo e integrada por cuatro aviones Avro Lincoln, y un escuadrón de caza interceptora, formada por 12 aviones Gloster Meteor, de propulsión a reacción.

⁴¹ Ministerio de Aeronáutica. S.I.S.A. Departamento Prensa N° 511. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

V BRIGADA AÉREA “VILLA REYNOLDS”

Asiento del Grupo 1 de Bombardeo, la V Brigada Aérea albergaba a los poderosos bombarderos de largo alcance Avro “Lincoln” y sus similares “Lancaster”, estos últimos con la fama de haber sido el castigo del Tercer Reich en manos de la Royal Air Force durante la reciente guerra mundial.

La importancia de esta unidad era suprema. Ubicada en el centro del país, los pesados bombarderos dotaban a la Fuerza Aérea Argentina de un poder de fuego estratégico envidiable, ya que la autonomía de largo alcance les permitía adentrarse en territorios más allá de las fronteras, sumado a la poderosa carga de bombas y con defensas temibles para los cazas de la época, eran verdaderas fortalezas volantes.



A pesar de las muestras de hermandad entre Argentina y Chile, el hecho de compartir una de las fronteras más extensas del mundo, siempre ocasionó rispideces y disputas por territorios reclamados por ambos países. Incluso, en ocasiones hasta el borde de acciones bélicas.

Es por ello, que tanto la inteligencia argentina como la chilena, sacaban provecho de estos viajes de buena voluntad y tomaban nota de distintos elementos que sirvieran en un hipotético caso de guerra.

El Grupo 1 de Bombardeo podría comprobar la teoría estudiada en las aulas con una situación real y verificar “in situ” el desempeño de sus poderosos cuatrimotores en un vuelo más allá de las fronteras argentinas. Recibida la orden de preparativos, el Grupo Técnico 5 alistó cuatro “Lincoln”, con matrículas: B-023, B-024, B-025 y B-028.



Grupo N°1 de Bombardeo V Brigada Aérea

La navegación no era complicada, solo vía directa de Villa Reynolds (San Luis, Argentina) a Los Cerrillos (Chile).



El Jefe de la V Brigada Aérea, Comodoro Saturnino Armeñazas y el Jefe del Grupo 1 de Bombardeo Comandante Ricardo Milán acompañarían a Chile al Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, el Brigadier General Carlos Federico Mauriño.⁴²

Ultimados los detalles y preparativos para el vuelo, fueron designadas las tripulaciones correspondientes, además de haber previsto el apoyo terrestre. Recordemos que estos nobles bombarderos requerían para su mantenimiento de una cantidad considerable de mecánicos y especialistas.

Todo estaba listo. Los Gloster Meteor ya estaban en Mendoza y los Lincoln listos para iniciar la comisión. De ellos dependería informar a los cazas el estado del tiempo sobre el macizo andino. El “Operativo O’Higgins” estaba en marcha.

16-SEPT-1953

PARTIÓ PARA CHILE EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.⁴³

Esta mañana, a las 10, desde Mendoza, adónde se había trasladado anteayer, partió a Chile el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General Carlos Federico Mauriño, cuyo viaje responde a la invitación formulada por el gobierno del país hermano, con motivo de los festejos preparados en celebración de un nuevo aniversario de la independencia chilena.

Los aviones Avro Lincoln que asistirán a los desfiles de Chile, partieron, asimismo esta mañana, desde su base de Villa Mercedes, San Luis, esperándose que en la tarde de hoy hagan lo propio los aparatos Gloster Meteor que integran la representación aeronáutica argentina en los referidos actos.

⁴² RODRÍGUEZ, José M. y RODRIGUEZ, Oscar L.- Lincoln- AERONAVES- Editorial J y M- 2000.

⁴³ Ministerio de Aeronáutica- S.I.S.A- Departamento Prensa N° 515- Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

CUÁNDO PA´ CHILE ME VOY...

La calma matinal Mercedina se vio alterada por el paso en formación de los cuatro bombarderos, aunque su población ya estaba familiarizada a verlos y escucharlos, el estruendo de los cuatro motores Rolls Royce Merlin 68 A de 1.750 HP cada uno, causaba temblores en las viviendas similares a un sismo.



Tripulación de Avro Lincoln ascendiendo al mismo

“Sobre este Operativo (O’Higgins), algunos de sus integrantes comentan el magnífico espectáculo que brindan los 20 minutos de vuelo sobre el macizo andino, en dónde el señor de las cumbres tal vez, miró sorprendido a estos oscuros aparatos que por primera vez en la historia transpusieron los cerros nevados, para llevar al pueblo trasandino, su mensaje de amor y verdadera confraternidad americana”⁴⁴

Uno tras otro los bombarderos argentinos se fueron incorporando al circuito de aproximación al aeropuerto de Los Cerrillos. Una vez en la losa, fueron tomando posiciones a lo largo de la pista. Sus tripulaciones, en posición de firmes al pie de sus aviones, recibieron la cálida bienvenida del Jefe de la Fuerza Aérea Chilena, autoridades diplomáticas y militares de ambos países.

⁴⁴ AVRO LINCOLN Bombardero Pesado- V Brigada Aérea- año 1967.

Más tarde fue el turno del Grupo 2 de Caza Interceptora. Desde la IV Brigada Aérea en Mendoza, fueron elevándose en forma escalonada y adoptando la formación liderada por la escuadrilla "Boteta". Rápidamente, los doce Meteor se fueron perdiendo en el macizo andino a considerable altura. A los pocos minutos del despegue, un episodio de características sombrías casi se convierte en desastre. Uno de los pilotos, el Teniente Arturo Piccione⁴⁵ sufre desvanecimiento en vuelo por falta de oxígeno⁴⁶, y cuándo sus compañeros de escuadrilla observaban azorados el suceso y esperando que el Gloster I-038 impactara contra una montaña, un milagro sucede con el restablecimiento de la línea de vuelo del caza. Todos respiraron aliviados.

Finalmente, y luego de un vuelo de 20 minutos, los cazas a reacción argentinos sobrevuelan Santiago de Chile causando con el sonido de sus turbinas Rolls Royce Derwent V, el asombro de la población santiaguina. Aterrizados en Los Cerrillos, las plateadas máquinas pronto se convirtieron en la atracción del periodismo y particulares que acudieron a inspeccionarlos visualmente. Al igual que sus connacionales bombarderos, recibieron el afectuoso saludo de las autoridades chilenas y argentinas.



Pilotos de los Gloster Meteor en Los Cerrillos, Santiago de Chile

Tampoco hay que dejar de lado la labor cumplida por el Douglas C-47 matrícula T-20⁴⁷, perteneciente a la Agrupación Transporte 1 con asiento en la Base Aérea Militar de "El Palomar", transportando a las autoridades y personal de apoyo técnico.



⁴⁵ Teniente Arturo Piccione: En un episodio de similares características (desvanecimiento en vuelo) este piloto perdería la vida el 12 de agosto de 1954 en la localidad de James Craig, Córdoba, mientras tripulaba el Gloster Meteor I-060.

⁴⁶ MARINO, A.; MOSQUERA, J.; GEBEL, G.; CETTOLO, V.; CLARIA, H.; POSADAS, G. GLOSTER METEOR Fmk.IV en la Fuerza Aérea Argentina. Avialatina. FAA N°3. Buenos Aires, marzo 2007. Pág.67.

⁴⁷ Diario EL Mercurio, 20 de septiembre de 1953

Los aviones argentinos realizaron pasajes de práctica sobre el Parque Cousiño de Santiago cronometrando los tiempos junto a los efectivos terrestres y aéreos chilenos. Todo estaba listo para la Gran Parada Militar.



Aviones Gloster Meteor despegando desde Los Cerrillos

Domingo 20 de septiembre, 1953.

LUCIDA ACTUACIÓN DEL ESCALÓN AÉREO FORMADO POR ESCUADRILLAS DE LA FACH, AVIACIÓN CIVIL, Y MILITAR ARGENTINA.

Bajo el sol de septiembre y en perfecta armonía de movimientos, la presentación de 106 máquinas fue advertida con interés en la capital.- Helicópteros volaron a baja altura. Ante el Campo de Marte.

LA PARTE AÉREA

La presentación aérea constituyó la nota más emotiva de la Revista. Cruzaron el cielo por escuadrillas 103 aviones y tres helicópteros, conjuntamente con el paso del escalón terrestre de la FACH. Lo hicieron en primer término los 12 aviones "Gloster Meteor" a chorro de la Fuerza Aérea argentina, cuya velocidad impresionó al público. Pasaron a una altura aproximada de 500 metros, al mando del capitán don Julio Cáceres y desaparecieron rápidamente por uno de los frentes del Parque. Cinco minutos más tarde aparecieron tres Avro Lincoln, también argentinos. A pesar de ser pesados y de gran volumen, su rapidez es considerable, por la potencia de sus cuatro motores. La participación de estas máquinas fue posible debido a una invitación formulada por el Gobierno y ocurre por primera vez.

La Fuerza Aérea de Chile presentó tres sub escalones, encabezados por la bandada líder, de tres aparatos AT-6 N.A., al mando del general don Renato García. A continuación, cumplieron cinco aviones C-47 e igual número de AT-11, dirigidos por los comandantes señores Carlos Barría y René Cárcamo, respectivamente. Luego cruzaron 15 AT-6 N.A. divididos en tres bandadas, que tuvieron como líder al comandante don Alfredo Gómez Lobo. Más adelante, avanzaron sobre la elipse del Parque cinco aparatos B-25 y 15 F-47, los primeros mandados por el comandante don René Ianiszewski y los segundos por el comandante don Luis Botesselle.

La aviación civil quedó incorporada definitivamente a la Defensa Nacional, al presentar ayer 40 máquinas, que cerraron el paso del escalón aéreo, al mando de don Mauricio Serrano. Los asistentes que comprendieron la importancia de las fuerzas de aire, aplaudieron sin reservas el esfuerzo desplegado por los aviadores civiles, que volaron 9 Aeroncas, 18 Cessnas 170, 3 Fairchild, 5 Bonanzas y 5 Cessnas 195. De líderes sirvieron los señores Mauricio Serrano, Alberto Reyes, Alberto Morera, Mario Macheco, Jorge Merino y el comandante de escuadrilla don Diego Aracena.

Finalmente, hicieron su presentación los tres helicópteros de la FACH, que volaron sobre el Parque a una altura de 20 metros más o menos y en correcta formación. El público de pie saludaba a sus pilotos, agitando los brazos y pañuelos, como demostración de entusiasmo y curiosidad.⁴⁸

Cómo anecdótico del pasaje por parte de las aeronaves argentinas, queda el “desbande” producido entre las tropas de caballería chilenas, producido por el estruendo de los cazas a reacción. La formación de los *Lincoln*, liderada por el Jefe del Grupo 1 de Bombardeo, Comandante Ricardo Milán, quienes hicieron su presentación con solo tres aviones (según la prensa chilena) lo que da a entender que uno de los bombarderos tuvo problemas técnicos y no pudo ser de la partida.

El regreso de los *Lincoln* se vio demorado una semana por razones de índole meteorológica, oportunidad ésta que brindó a los integrantes de la comisión a realizar excursiones turísticas, además de participar en eventos deportivos y de camaradería junto a sus anfitriones de la Fuerza Aérea Chilena.

Los *Gloster Meteor* regresaron a Mendoza sin novedad. Luego de reabastecerse de combustible, despegaron con rumbo a Río Cuarto, en donde repitieron la operación y luego hasta Morón, su asiento en tiempos de paz.

METEOROS Y VAMPIROS

Hacia 1953, la **Fuerza Aérea Argentina** (FAA) era la única en operar aviones a reacción en el continente sudamericano. En el transcurso de ese mismo año, la **Força Aérea Brasileira** (FAB) comienza a incorporar la cantidad de 63 (sesenta y tres) *Gloster Meteor* modelo Fmk. 8, con algunos adelantos tecnológicos a diferencia del Fmk. 4 operado por los argentinos. Uno de ellos lo era el asiento eyectable, elemento fundamental para la supervivencia del piloto. La **Fuerza Aérea Ecuatoriana** (FAE) se sumaría a los clientes de estas birreactor inglés hacia finales de 1954 con el modelo FR.9.

⁴⁸ El Mercurio de Santiago, 20 de septiembre de 1953

La **Fuerza Aérea Peruana** (FAP) se inclinó por la oferta estadounidense de aviones a reacción Lockheed T-33 *"Shooting Star"* y faltaba un socio para el club: Chile.

Impresionados gratamente con los Meteoros argentinos, el gobierno chileno inició gestiones ante el gobierno de Gran Bretaña para la adquisición de un caza a reacción. El elegido fue el producto de la casa De Havilland bautizado *"Vampire"* (Vampiro) modelo Tmk. 55. Aprovechando los gestos de amistad reinantes, el Ministerio de Aeronáutica Argentino cursó una invitación a la Fuerza Aérea Chilena para que un grupo de sus pilotos pudieran entrenarse y capacitarse en reactores. Dicho curso se dictaría en aviones Gloster Meteor de los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora con asiento en la VII Brigada Aérea de Morón.

Aceptada la propuesta, la FACH designó a los Capitanes de Bandada (CDB) (A) Humberto Tenorio I., Carlos Uribe H., y los Tenientes (A) Silvio Girardi A. y Carlos Arredondo, junto al Ingeniero (I) Carlos Sothers, este último a los fines de interiorizarse en los aspectos relacionados con el mantenimiento del material.⁴⁹

Los aviadores chilenos viajaron a Buenos Aires y fueron incorporados al Grupo 3 de Caza Interceptora, comenzando la instrucción con aviones Fiat G-46B en vuelos de reconocimiento de la zona en donde iban a operar, para luego pasar a los De Havilland *"Dove"* a los fines de familiarizarse con el empleo del tren de aterrizaje triciclo.⁵⁰



Oficiales chilenos en Morón

⁴⁹ MARINO, A.; MOSQUERA, J.; GEBEL, G.; CETTOLO, V.; CLARIA, H.; POSADAS, G. GLOSTER METEOR Fmk.IV en la Fuerza Aérea Argentina. Avialatina. FAA N°3. Buenos Aires, marzo 2007. Págs.26/27.

⁵⁰ *Ibidem*. Págs.26/27.



Oficiales chilenos junto al oficial de enlace de la FAA



Las turbinas que equipan los aviones Gloster Meteor son atentamente examinadas por los oficiales chilenos

Completada esta etapa, iniciarían el curso teórico y de cabina del Gloster (no había versión biplaza) para luego, el ansiado “Vuelo Solo”.



Uno de los oficiales chilenos es felicitado tras su primer vuelo solo.

Fue así que los cuatro oficiales de la FACH pudieron surcar los cielos argentinos con algunos inconvenientes derivados del material de vuelo, y la propia falta de experiencia sobre el mismo, siendo el más grave el ocasionado al Teniente Girardi, quien durante un ejercicio de tiro efectuado sobre el Río de la Plata a bordo del Gloster matrícula I-024 impactó contra agua, resultando con alguna heridas de consideración:

“El 16 de Enero de 1954 se accidenta en el Rio de la Plata el Gloster I-024 piloteado por el piloto chileno Teniente Silvio Girardi, quién salva su vida gracias a que había en la zona de impacto un banco de arena. Fue rescatado por una embarcación de la Prefectura Nacional Marítima con algunas lesiones de las que fue atendido en el Hospital militar Central, regresando a Chile semanas después.

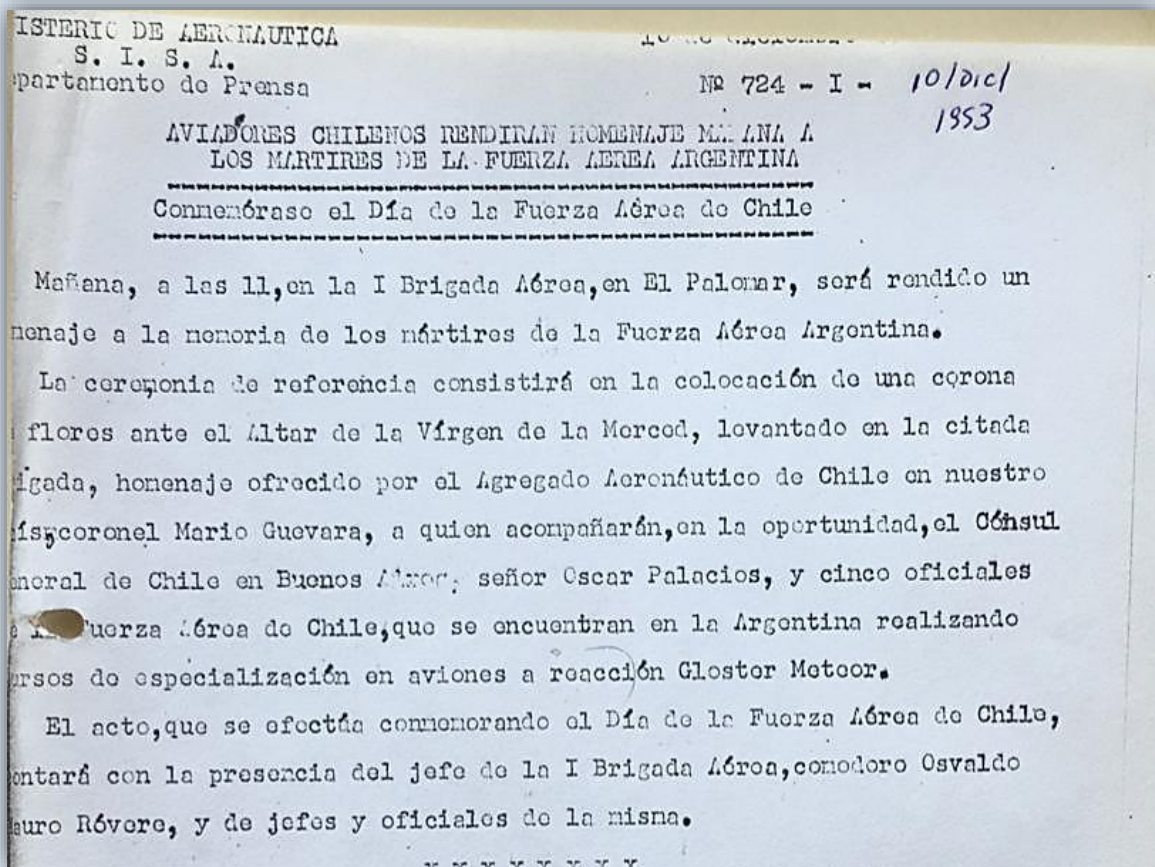
Aparentemente el brillo del sol en el agua le costó este accidente pues estaba haciendo tiro contra la misma, yo creo que hizo un panzazo en el agua sino se hubiera matado. Como sus compañeros chilenos de vuelo de ese día regresaron a la base de Morón y Girardi no, salió en su búsqueda inmediatamente el Comandante Pérez Laborda en un Fiat G46 y lo observó tomado del fuselaje del avión en pleno Rio de la Plata”⁵¹

⁵¹ MARINO, Atilio Dr. Testimonio al autor. Buenos Aires. Mayo 2021.

Los oficiales chilenos fueron agasajados y condecorados como “Aviadores Militares Argentinos *Honoris Causa*”. Chile ingresaría a la era del Jet el 30 de abril de 1954 con el vuelo de un DH “Vampire” a los mandos del comandante René Janiszewski Courbis, con 1 hora y 40 minutos de duración.⁵²



Brevet argentino de Aviator Militar “Honoris Causa”



Documentación que da cuenta de otras actividades de camaradería efectuada por los oficiales chilenos durante la etapa de instrucción y especialización en material Gloster Meteor.

⁵² <http://editorialmanutara.blogspot.com/2010/04/la-era-del-jet-llega-chile-vampires.html>

AGASAJOSE EN LA VII BRIGADA AEREA A CUATRO OFICIALES
CHILENOS QUE REALIZARON UN CURSO DE PILOTAJE DE
AVIONES GLOSTER METEOR, EN NUESTRO PAIS

Poco después del mediodía de hoy, en la VII Brigada Aérea, en Morón, se sirvió un almuerzo de camaradería, en honor de cuatro oficiales de la Fuerza Aérea Chilena, quienes realizaron en nuestro país un curso de pilotaje en aviones de propulsión a reacción Gloster Meteor.

Cabe señalar que los citados oficiales son los primeros militares extranjeros que realizan en la Argentina un curso de adaptación al vuelo de máquinas de propulsión a reacción.

El almuerzo les fué ofrecido con motivo de haber realizado su primer vuelo solos, en dichas máquinas de la Fuerza Aérea Argentina, misión cumplida con el mayor de los éxitos.

Asistieron a la demostración el Comandante Aéreo de Defensa, brigadier Juan Francisco Fabri; el Agregado Aeronáutico de Chile, coronel Mario Guexara Rodríguez; el Jefe de la VII Brigada Aérea, vicecomodoro Alfredo Carlos Laigle y oficiales de la VII Brigada y sus grupos dependientes.

Con esta amable reunión aludida se han puesto de manifiesto, una vez más, los estrechos lazos de hermandad que unen los pueblos de Argentina y Chile.

x x x x x x x x x x x

Sin dudas, el año 1953 unió a las Fuerza Aéreas de Argentina y de Chile con grandes gestos de camaradería, intercambio y representando una verdadera "Hermandad de Armas", como San Martín y O'Higgins lo hubieran querido.

WALTER MARCELO BENTANCOR

S.M. (FAA)

Miembro Correspondiente de Argentina

en el Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Agradecimientos:

El autor agradece la colaboración para la confección de este artículo a los siguientes señores: Norberto Traub Gainsborg; Rodrigo Jiménez Smith; Alberto Fernández Donoso; Claudio Cáceres Godoy; Anselmo Aguilar Urra; Dr. Atilio Enzo Marino; Licenciado Aldo David Campos; Daniel García; Magister Luis Fernando Furlan y Eduardo Juan Amores Oliver (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina).

Material de Consulta:

-Archivos Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

-Archivos del Autor

- Libro I.Aé. -24 CALQUIN. Atilio Baldini-Sergio Bonti. Editor Jorge Núñez Padín- Serie Fuerza Aérea N° 13. Editorial Serie Aeronaval- Bahía Blanca 2007-

- Libro Gloster Meteor FMK IV En la Fuerza Aérea Argentina- A. Marino-J. Mosquera-G. Gebel-V. Cettolo-H. Claría-G. Posadas- Avialatina- FAA N° 3 – Buenos Aires 2007.



Gloster Meteor Emblema Bórido

BREVET DE PILOTO N°1 DEL BRASIL

Síntesis histórica del Aero Club del Brasil

Fue el desconocido y talentoso sacerdote brasileño en globo, Bartolomeu Lourenço de Gusmão, nacido en la ciudad de Santos (SP) en diciembre de 1685, inventor del aerostato, que en 1709 hizo la primera ascensión de un globo. Aunque ha llevado a cabo varios experimentos con pequeños globos ante la corte portuguesa, al día de hoy, la duda sigue siendo si las primeras ascensiones de sus aerostatos han tenido lugar en Brasil, o en Portugal.⁵³

A principios del siglo 20, casi doscientos años después, otro talento brasileño, Alberto Santos-Dumont, da un nuevo impulso en la conquista del aire. Inicialmente, el éxito de sus experiencias con globos y dirigibles en París se decidió utilizar la acción de capital tecnológico, que le permitiría dominar la navegación con un dispositivo más pesado que el aire en 1906.

El 18 de septiembre de 1898, Santos-Dumont ensayó su primera ascensión al dirigible N°1. *"Afloja los amarres y acelera el motor, el N° 1 se movió rápidamente, si se puede ganar la altura suficiente para adelantar a los árboles, contra los que se estrelló, afortunadamente sin mayores problemas para el conductor, ni grandes averías para el dirigible".*⁵⁴ Sin embargo, dos días después de un intenso trabajo y los daños ya reparados, Santos-Dumont logró una segunda salida. Entusiasta con las evoluciones, se atreve a subir a 400 metros de altura.

Con los éxitos de las ascensiones de Santos-Dumont sobre los cielos de París, que culminó con la experiencia del dirigible N°1, tocado por el entusiasmo había exclamado: *"Navegué en el aire"*! Este hecho fue decisivo para dar lugar al Aero club de Francia⁵⁵.

En fin, en 1906 Santos-Dumont está listo para un nuevo desafío con su último invento. Se trataba del avión *14 Bis*. Después de exhaustivos ensayos en tierra, sintió que estaba preparado para una nueva realidad. No fue casualidad que le confiara a un amigo: *"Siento que he resuelto el problema de los más pesados que el aire; dentro de poco volaré con mis propios medios".*⁵⁶

"El 22 de octubre, Santos Dumont informó oficialmente al Aeroclub que al día siguiente tendría una prueba en la que pretendía volar 25 metros. El día 23, a las 8:00 am, en el campo de Bagatelle había una delegación del Aeroclub, además de fotógrafos, periodistas y una gran multitud que seguía con curiosidad los movimientos para el gran evento. Sin embargo, debido a pequeños ajustes aún por hacer, el vuelo tuvo que ser trasladado a la tarde.

A las 4 de la tarde, el aeronauta brasileño retoma la experiencia frente a un público de más de mil personas. Finalmente, Santos-Dumont se instala en el puesto de pilotaje y acelera el motor, lo que hace que el 14-Bis inicie una carrera. Tras recorrer 200 metros se eleva a una altura de entre 2 y 3

⁵³ *Historia General de la Aeronáutica Brasileira*, Colección Aeronáutica en. I, INCAER, 1988, p. 76.

⁵⁴ *Idem*, p. 266 – 267.

⁵⁵ DA SILVA, Francisco P. *Santos Dumont*. Sao Paulo: Editora Três Ltda. 2001, p. 85.

⁵⁶ *Historia General de la Aeronáutica Brasileira* en. I. Op. Cit., p. 318 – 319.

metros sobre el suelo, que durante 60 metros voló bajo el clamor de la multitud”⁵⁷. El aviador brasileño había ganado el premio Archidiácono dotado con 3.000 francos, premio otorgado por el Aeroclub de Francia al primer aviador de avión en volar una distancia mínima de 25 metros por sí mismo⁵⁸. Debido a esta hazaña inusual realizada por Santos-Dumont, el 23 de octubre se estableció como el Día del Aviador, celebrado anualmente en Brasil como una de las fechas más significativas de la aviación brasileña.

Sin lugar a dudas, Santos-Dumont se consagró como uno de los inventores más destacados del siglo XX, permitiendo a las personas a partir de entonces ver el mundo en su forma tridimensional también. Su invención permitió revolucionar radicalmente la velocidad de los medios de transporte, y la industria aeronáutica se extendió por varios países como un nuevo soporte económico. El avión llegó a representar un elemento indispensable para la integración nacional de las naciones. Las escuelas de vuelo se están extendiendo y una gran cantidad de aviadores se forman gradualmente en sus centros de formación.

En Brasil, no sería diferente. Los reflejos pronto se hicieron sentir con las grandes ventajas que el avión traería a la integración nacional, a pesar de las grandes distancias de nuestro territorio y el aislamiento de los centros del interior.

La presencia del primer avión en Brasil se remonta a 1908, cuando el hijo del Sr. Armando Álvares Penteado, un rico cafetero de São Paulo, importó un avión *Voisin* de Francia. El dispositivo, que venía en una caja, ni siquiera voló. Ante la ausencia de un mecánico que entendiera el asunto, el montaje fue encomendado al chofer del señor Penteado. Al arrancar el motor, dentro del propio taller, la aeronave sufrió graves daños irreversibles. La hélice se había instalado en posición invertida⁵⁹. Sin embargo, el primer vuelo de un avión en suelo brasileño habría tenido lugar en enero de 1910, según la revista *Careta* en una de sus publicaciones. El joven Gastão de Almeida habría traído un biplano *Voisin* desde Europa, con el que hizo algunos cambios a la capital Río de Janeiro. Se sabe que este dispositivo fue vendido a otro entusiasta de la aviación, acabando de ser destruido en São Paulo⁶⁰.

Mientras los movimientos a favor de la aviación daban sus primeros pasos en Brasil en esos años, un paulista, de familia acomodada, se dirige a Francia para formarse como aviador en una de las mejores escuelas de vuelo de Europa. El joven se llamaba Eduardo Pacheco Chaves. Más tarde sería conocido como Edu Chaves, el icónico, por su atrevimiento en tierras brasileñas y sudamericanas. El 28 de julio de 1911, Edu Chaves recibió su licencia de aviador (N° 559) por la Escuela Blériot, en Francia, expedida por la FAI - *Fédération Aéronautique Internationale*. Después de Santos-Dumont, Edu Chaves fue el segundo aviador civil brasileño en obtener su licencia en Francia⁶¹.

También en ese año de 1911, uno de los movimientos más importantes a favor de la aviación brasileña vino del diario *A Noite*, cuando el editor Victorino de Oliveira, con el apoyo del Director

⁵⁷ Idem, p. 320.

⁵⁸ DA SILVA, F. P. Op. Cit., p. 127 – 136.

⁵⁹ *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, INCAER, v. I. Op. Cit., p. 365.

⁶⁰ Idem, p. 363 – 365.

⁶¹ *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, v. I. Op. Cit., 378.

Irineu Marinho, concibió la creación del Aero-Club Brasileiro, más tarde conocido como Aeroclub de Brasil.⁶²

*“El Aero Club Brasileiro fue fundado el 14 de octubre de 1911 y es considerado la cuna de la aviación brasileña. Fue el primero en ser creado en Brasil y el decimoséptimo en el mundo”.*⁶³

Según MUSA FAY y FONTES, el diario *A Noite* informó en el número 14 del 28 de agosto de 1911, en un artículo de portada, las negociaciones que se estaban llevando a cabo para la llegada del aviador francés Edmond Plauchut con el objetivo de realizar una exposición en Río de Janeiro, que ayudaría a promover la creación de un aeródromo, lo que en consecuencia conduciría al surgimiento de una escuela de vuelo para nuestro Ejército en el futuro.

El 22 de octubre de 1911 tuvo lugar el primer raid aéreo en Brasil. Esta incursión, que contó con el patrocinio del diario *A Noite*, ofreció un importante premio al piloto que completó la ruta Praça Mauá - Ilha do Governador, en un recorrido de 48 kilómetros sobre la Bahía de Guanabara. El aviador francés Edmond Plauchut, que vivía en Brasil, fue el único candidato que se presentó a la disputa, ya que un competidor no llegó a tiempo. Plauchut despegó con su *Blériot* desde la Avenida Central, ahora Avenida Rio Branco, cerca de la Praça Mauá, en la mañana de un domingo 22 de octubre para ganar el premio millonario de 10 contos de reis⁶⁴.

La creación del Aero Club Brasileiro está encabezada por el ilustre personaje brasileño de mayor prestigio en la aviación, como presidente de honor, Santos-Dumont. Para presidente efectivo fue electo el Almirante José Carlos de Carvalho. En el acta de la primera reunión, constan los nombres de militares y civiles que integraban la nueva junta. Uno de los primeros pasos del aeroclube fue promover una campaña de recaudación de fondos, mediante suscripción pública en todo el país, bajo el lema *“Demos Alas al Brasil”*. Eso permitiría que una escuela de aviación dotara al Ejército y la Armada de aviones modernos. Al parecer, el gobierno brasileño aún no había dimensionado la importancia que la aviación traería a la nación.

En MUSA FAY y FONTES encontramos esa importante información sobre el desinterés del gobierno por el surgimiento de la aviación en nuestro país. *“La edición Nº 322, del 26 de julio de 1912, presenta la historia de la fundación del Aeroclub creado por iniciativa del diario A Noite y critica la falta de apoyo gubernamental a la aviación en Brasil. La institución del avión en Brasil es urgente y necesaria, y como el gobierno no quiere ayudar al Aero Club Brasileiro, ayude a las personas que practican la acción meritoria que dicta el patriotismo”*.

Sin embargo, el interés por la aviación gana fuerza entre los fanáticos en varios lugares, lo que ya se puede ver por la intensa actividad a principios de 1912. Ernesto Darioli, un piloto italiano sobrevuela la capital Río de Janeiro con un *Blériot*, y extiende su vuelo a la ciudad de Petrópolis. En Porto Alegre (RS), por primera vez, un avión sobrevuela la capital del estado, después de despegar de la Praça do Portão. El piloto Bartholomè Cattaneo termina su vuelo infelizmente cuando se estrella en la colina Menino Deus. Desde Nueva York llega a Río de Janeiro *Queen Aviation Company Limited*, una empresa

⁶² Idem, p. 375.

⁶³ MUSA FAY, Claudia e FONTES, Rejane de Sousa. *O papel do Aeroclub de Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972)*. História (São Paulo). UNESP, 2017.

⁶⁴ *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. V. I. Op. Cit., p. 372 – 374. Equivalente a unos R\$1.230.000,00 reales de la actualidad.

de demostraciones aéreas con seis *Blériots*, un *Nieuport* y un *Demoiselle*, réplica de la que Santos-Dumont había construido en 1907. Sus pilotos eran grandes ases de la aviación francesa en la época. Fueron: René Barrier, Edmond Audemars, Charles Voisin y Roland Garros.

El 17 de enero de 1912, se lleva a cabo el primer gran desfile de aviación en Brasil. Este evento, la *Semana da Aviação*, fue organizado por el Mayor Paiva Meira del Ejército. Durante las festividades los pilotos realizaron incursiones a Santa Cruz, Niterói, Petrópolis y Teresópolis, además de vuelos en altura, vuelos panorámicos con pasajeros⁶⁵.

Cabe señalar que el joven paulista Edu Chaves, entonces graduado en Francia, tenía una escuela de vuelo de su propiedad, con dos *Blériots*, ubicada en la Hacienda de Guapira, cerca del centro de São Paulo, entre los barrios Santana y Guarulhos. Edu Chaves y su escuela de vuelo eran el mayor referente aeronáutico de São Paulo.

Uno de los factores sobresalientes para el surgimiento del Aero Club Brasileiro fue la necesidad de modernizar las fuerzas armadas brasileñas. El aviador francés Roland Garros jugó un papel importante a través de sus demostraciones aéreas en Río de Janeiro, para convencer al Aeroclube de la necesidad de adquirir aviones franceses, promoviendo así el inicio de un proceso de modernización del Ejército, que quedó bien definido tras la Primera Guerra Mundial con presencia de una Misión Militar Francesa en Brasil⁶⁶.

Según MUSA FAY y FONTES, el “Aero-Club de France” sirvió de inspiración para el surgimiento del Aero Club Brasileiro, que se instaló en el actual aeródromo militar de *Campo dos Afonsos*, en Río de Janeiro. El 12 de diciembre de 1912, el Ministerio de Justicia autorizó el traspaso de un terreno de 725.000 metros cuadrados de forma precaria al Aero Club Brasileiro, emergiendo así oficialmente *Campo dos Afonsos* con su primera escuela de aviación en Brasil.

El inicio de las operaciones no se produjo de inmediato, ya que Brasil dependía totalmente de la importación de material aeronáutico, y ante la ausencia de instructores de vuelo calificados, sumado a la falta de apoyo gubernamental, se pospuso el sueño de la escuela de aviación. Fue todavía en ese año de 1912, cuando el Ejército brasileño envió al teniente Ricardo João Kirk a Francia para entrenarlo como aviador. Kirk fue el primer aviador militar brasileño en obtener su licencia de piloto. Como miembro del Aero Club Brasileiro, manejó la afiliación del Aero Club a la *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI)⁶⁷.

En febrero de 1913 la escuela se equipó con once aviones y treinta y cinco alumnos matriculados, entre ellos oficiales del Ejército, Armada y algunos civiles. Los primeros aviones adquiridos por el Aero Club, con fondos recaudados en suscripción pública, pronto fueron transferidos al Ejército.

En 1914, algunos de estos dispositivos fueron utilizados por primera vez en Brasil en un conflicto armado como instrumentos de observación aérea en la Guerra del Contestado, en una región entre

⁶⁵ Idem, p. 376 – 378.

⁶⁶ MUSA FAY e FONTES. Op. Cit., p. 5.

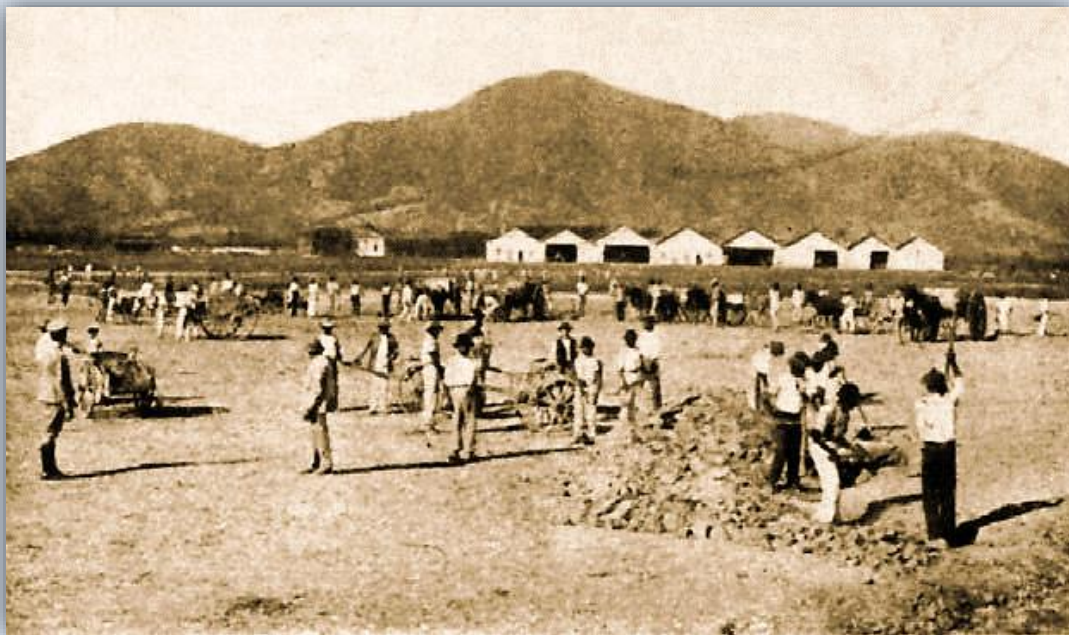
⁶⁷ Idem, p. 6.

los estados de Santa Catarina y Paraná. En esta operación aérea, el teniente Aviador Kirk perdió la vida. Actualmente Kirk es el patrón de Aviación del Ejército Brasileño⁶⁸.

Al carecer de inversión gubernamental, el Aero Club enfrenta dificultades para iniciar sus actividades en 1914. Sumado a esto, otros ingredientes de orden natural que complicarán aún más el funcionamiento de la escuela. El lejano aeródromo de Afonsos, la falta de conservación de los accesos, las inundaciones del terreno durante las lluvias, la falta de contacto eléctrico y telefónico, son elementos que contribuyen a retrasar aún más el inicio de operaciones. Debido al retraso en la devolución de la aeronave cedida al Ejército, el curso de pilotaje recién comenzó en 1916, con el teniente Bento Ribeiro Filho a cargo de la obra⁶⁹.

La primera clase tuvo nueve estudiantes, siete de los cuales eran civiles y dos militares. Sin embargo, esta clase ni siquiera completó el curso, ya que, en vísperas del vuelo de control, los dos únicos miembros de la junta examinadora, los tenientes Bento Ribeiro Filho y Virginius Delamare, se movilizaron debido a la declaración de guerra de Brasil al Imperio Alemán en octubre de 1917.

Finalmente, en 1918, se concluyó la afiliación del Aero Club a la FAI. Esta afiliación fue de suma importancia para la emisión de licencias de vuelo a los aviadores brasileños. Como miembro de la FAI, el Aero Club comenzó a ejercer la función oficial de examinar a los pilotos entrenados en Brasil, proporcionándoles las licencias de vuelo necesarias, o el brevet de piloto como se llamaba. **Históricamente, el 21 de agosto de 1919, la licencia N° 1 en Brasil fue otorgada al Teniente 1° aviador del Ejército, Raúl Vieira de Melo.**



*Los trabajadores preparan el área del aeródromo de Campo dos Afonsos para la instalación del E. Av. M.
Fuente: Folleto Ad Astra N° 56 - INCAER, 2019, p. 12. Apud "La verdad sobre la historia de la aeronáutica",
José García de Souza 1944.*

⁶⁸ Idem, p. 6.

⁶⁹ Idem, p. 7.

E. Mussel

Fédération Aéronautique Internationale

AERO CLUB BRASILEIRO

Brevet N.º 1

Nome do piloto *Naul Vieira da Costa H. Santos*

Filiação

Domicílio *Escola de Aviação Militar*

Nacionalidade *Brasileiro*

Data e lugar do nascimento *13-julho-1884 - Bayreuth-Bavaria*

Profissão *Official do Exército*



Nome do Commissario responsavel *St. Bento Silveira Filho*

Nome dos outros Commissarios *Arivaldo Campino e Cap. St. Regino de Lencastre*

Lugar e data da prova *Campo dos Apponey (Rio de Janeiro) nos dias 1º de maio de 1919*

O Presidente do Aero Club Brasileiro

M. Américo de Faria

O Commissario responsavel

Bento Silveira

Assignatura do piloto

Naul Vieira da Costa

A prova teve lugar no Aerodromo da Escola Militar de Aviação, no Campo dos Apponey, com um aparelho biplano, motor de 80 H.P. a altura alcançada foi de 240 metros, a distancia percorrida a regulamentar de 5.000 metros.

Imagem de Brevet N.º 1 expedido por el Aero Club Brasileiro en 1919.

Fuente: <http://blog.hangar33.com.br/aeroclube-brasileiro-berco-da-aviacao-nacional/>

En este mismo año, el Ejército solicitó las instalaciones de Campo dos Afonsos para instalar la Escuela de Aviación Militar. Como resultado, el Aero Club Brasileiro se vio obligado a interrumpir sus actividades, cerrando la escuela.

Sin embargo, el Aero Club Brasileiro, para continuar sus actividades, se traslada a *Ilha do Governador*. Con la decisión de la Marina de ocupar el sitio, el Aero Club Brasileiro se vio nuevamente obstaculizado en la reanudación de la organización de su escuela de pilotos, ya que había firmado un contrato con la firma *Handley Page* para el establecimiento definitivo de su Escuela de Aviación Civil⁷⁰.

En 1931, el Aero Club Brasileiro no escapó de una severa crisis financiera que hizo inviable su mantenimiento, que entregó la dirección a una Comisión integrada por los señores Paulo Viana, César Silveira Grilo y Antônio Guedes Muniz. El 16 de marzo de 1932, se celebró una Junta General Extraordinaria en la que Paulo Viana propuso cambiar el nombre de la entidad a Aeroclub do Brasil, como fue conocido a partir de entonces⁷¹.

Alrededor de 1935, el Aeroclub do Brasil fue trasladado a un área en *Manguinhos*, donde se construyó su aeródromo. En 1936, los primeros aviones comenzaron a aterrizar en el nuevo aeródromo. El Aeroclub do Brasil renació con la prestigiosa presencia del presidente Getúlio Vargas en su inauguración en *Manguinhos*.

Con el deseo de los pilotos militares de la creación del Ministerio de Aeronáutica, el Aeroclub do Brasil servirá de escenario para demostraciones sobre los nuevos rumbos de la aviación brasileña. El 20 de enero de 1941, el presidente Getúlio Vargas firmó el Decreto Ley N ° 2.961 que crea el Ministerio de Aeronáutica⁷².

Con la creación del Ministerio de Aeronáutica surge una conciencia que apoya la construcción de una cultura aeronáutica con importantes celebraciones, como la *Semana de las Alas* y el movimiento *Campaña Nacional de Aviación* en 1941. Estos movimientos tienen como ingredientes un fuerte apoyo del Ministro de Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho, presidente de la República Getúlio Vargas, y el periodista Assis Chateaubriand, propietario de *Diários Associados*, quienes hicieron una importante publicidad a favor de la aviación brasileña⁷³.

Fue con movimientos como, *Demos alas a Brasil*, que la *Campaña Nacional de Aviación* hizo una contribución marcada al surgimiento de las escuelas de vuelo en todo Brasil. Los números muestran este resultado. Si en la década de 1930 había menos de cuarenta aeroclubs, en poco tiempo hubo más de cuatrocientas escuelas de vuelo repartidas por todo el territorio nacional.

En la década de 1960, el aeródromo Aeroclub do Brasil fue cerrado debido a que sus vuelos interferían con las aproximaciones a los aeropuertos de *Galeão* y *Santos Dumont*. En 1972, el aeroclub fue trasladado al aeródromo de Jacarepaguá.

⁷⁰ *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. V. I. Op. Cit., p. 462.

⁷¹ MUSA FAY e FONTES. Op. Cit., p. 10.

⁷² Idem, p. 11.

⁷³ Idem, p. 12.

El 15 de agosto de 2014, el periodista Leandro Mazzini publicó la siguiente noticia en el Blog Columna Esplanada. “*Infraero desaloja el Aeroclube do Brasil, fundado por Santos-Dumont*”. “*El miércoles, el Juzgado de Río de Janeiro ordenó la evacuación del Aeroclube do Brasil en los hangares del aeropuerto de Jacarepaguá, en Río de Janeiro, en un plazo de 30 días*”. “*El desalojo generó conmoción entre los aeronautas e historiadores del país. El Aeroclube do Brasil ha sido la verdadera cuna primordial de una multitud de aeronautas desde su creación en Campo dos Afonsos [...] según el Comandante Decano Hamilton Lourenço*.”



***Placa comemorativa del centenario del Aeroclube do Brasil en el 2011.
Fuente: Coleção Rejane de Souza Fontes.***

*“En febrero de 2013, la columna reveló el impasse legal entre Infraero y Aeroclube do Brasil. En ese momento, la empresa estatal informó que no había interés en renovar el contrato de cesión, que venció en 2008. Desde entonces, la empresa estatal y los socios piloto de Aeroclube do Brasil han entrado en un conflicto judicial, con consecutivas derrotas para los aviadores”.*⁷⁴

⁷⁴ Site: colunaesplanada.blogosfera.uol.com.br/2014/08/15/infraero-despeja-aeroclube-do-brasil-fundado-por-por-santos-dumont/

Finalmente, el Aeroclub de Brasil, cuna de la aviación brasileña, que durante más de un siglo de existencia capacitó a miles de aviadores brasileños, hoy, a 110 años después de su fundación, lamentablemente se encuentra permanentemente cerrado⁷⁵.

Teomar Benito Ceretta

Miembro Correspondiente del Brasil
en el Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DA SILVA, Francisco P. *Santos Dumont*. São Paulo: Editora Três Ltda, 2001.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA – INCAER.
História Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primórdios até 1920. Rio de Janeiro; Belo Horizonte: Itatiaia, v. 1, 1988.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA – INCAER.
História Geral da Aeronáutica Brasileira – de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, v. 2. 1990.

MUSA FAY, Claudia e FONTES, Rejane de Sousa. *O papel do Aeroclub de Brasil na Construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911 – 1972)*. História (São Paulo). UNESP, 2017.
Disponível em: scielo.br/j/his/a/qK9RLTKq5Z6BWPv5rGVd8TJ/?lang=pt

OPÚSCULO - *Ad Astra Nº 56* – INCAER, Rio de Janeiro, 2019.

⁷⁵ Site: em.com.br/app/noticia/economia/2019/02/04/internas_economia,1027473/aviacao-no-brasil-sofre-com-falta-de-pilotos.shtml

4 DE JULIO DE 1960. INICIO DE LA ERA DEL JET EN MÉXICO

En el México de 1960, se celebraban los 50 años del primer vuelo de un avión protagonizado por don Alberto Braniff en los Llanos de Balbuena, justamente a bordo de un biplano Voisin. Será precisamente en dicha etapa, cuando nuestra aviación ingresaba a la “Era del Jet”, donde se establecieron los primeros vuelos comerciales regulares con equipo a reacción para ser utilizado en rutas entre México-Estados Unidos; de esta manera se da un cambio definitivo a la faz de la aviación comercial nacional, correspondiendo a la Compañía Mexicana de Aviación, el honor de ser la primera aerolínea en ofrecer servicio jet en México.

Mexicana, llevó a cabo una serie de estudios sobre los diversos equipos jet que se encontraban en el mercado mundial, evaluándose los productos de tres fabricantes norteamericanos en ese tiempo, el Boeing 707, el Douglas DC8, el Convair 880, como así también, los aviones franceses Sud Aviation Caravelle y el británico De Havilland Comet.

La evaluación arrojó que el avión francés Caravelle, era una aeronave muy pequeña y de corto alcance para las necesidades de la empresa; el Convair 880 tenía un costo de operación muy alto para el sistema de rutas de la aerolínea; los aviones Douglas DC8 y el Boeing 707, eran excelentes aeronaves sin embargo tenían un alto costo de adquisición, además de que los tiempos de entrega eran muy largos y no presentaban realmente una opción.

Finalmente, la decisión recayó en el avión británico, pues además de cumplir con los requisitos de Mexicana en sus rutas internacionales, De Havilland ofreció condiciones económicas y técnicas muy ventajosas para la aerolínea ya que los tiempos de entrega eran muy cortos. El nuevo DH Comet 4C era un excelente avión, impulsado por 4 motores Rolls Royce RA29 Avon, sin embargo, este avión inglés perdió terreno ante los demás fabricantes por los problemas iniciales que presentó en su estructura.



El Comet 4C XA-NAS de Mexicana. (Archivo Fernando A. Morlet Becerril)

Esta última versión representaba para De Havilland el MK-4C, la evolución del primer jet comercial del mundo, con toda la experiencia del constructor inglés a lo largo de los años. Pan American Airways había adquirido ya los modernos Boeing 707 y Douglas DC8 y en cierta forma, influyó en Mexicana (en aquellos años aún filial de Pan American) para la adquisición de los Comet, con el objetivo de hacer una evaluación de los mismos con fines comerciales.

Mexicana firmó el contrato de compra por tres aeronaves DH Comet 4C, para entrega inmediata en el año de 1960 y dos más para entrega a principios de 1963 (estos últimos fueron cancelados antes de su entrega). El primero de ellos, el XA-NAS (n/s 6425) llegó a México el 14 de enero de 1960 a las 21:55 procedente de Londres; la tripulación a cargo del vuelo de traslado estuvo integrada por los Capitanes P.A. Marcial Huerta Jones, P.A. Carlos Niño de Rivera y el Ing. Alonso Grab como Ingeniero de Vuelo, acompañados por los pilotos ingleses Peter Wilson y John Fillingham.

El flamante avión fue recibido con gran algarabía en la Ciudad de México, asimismo en febrero realizó diversos vuelos de demostración y un vuelo especial a Sudamérica, patrocinado por De Havilland, visitando los países de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Venezuela.



Durante los festejos de los 50 años de la aviación mexicana en enero de 1960, dos aeronaves unen dos épocas, un biplano Voisin, replica del avión de Alberto Braniff, posa junto al más moderno avión con bandera y matrícula mexicana, el Comet 4C. (Archivo Fernando A. Morlet B.)

El Primer Vuelo Jet en México

El día 4 de julio de 1960, entró en servicio regular el primer avión Jet con bandera mexicana, cubriendo el vuelo sin escalas entre la Ciudad de México y Los Ángeles, California; dicho acontecimiento, por la trascendencia histórica que significó, fue cubierto por todos los medios de comunicación de la época, llevándose a cabo una ceremonia protocolar previa a la salida del vuelo, presidida por el entonces Secretario de comunicaciones y Transportes, Ing. Walter C. Buchanan, el Oficial Mayor de la dependencia, Lic. Eduardo Medina Urbizu; el Director de Aeronáutica Civil, Alberto Acuña Ongay; por la aerolínea estuvieron presentes el Presidente del Consejo, Aarón Sáenz; el Gerente General, Sr. Max Healey y el Gerente de Ventas, Manuel Sosa de la Vega. El Ing. Walter Buchanan, firmó la bitácora de vuelo del avión y en compañía del Sr. Max Healey, cortaron un listón conmemorativo al pie de la escalera del avión y dieron la bienvenida a los pasajeros.

La ciudadana norteamericana Mary Rich fue recibida al pie del avión por las autoridades mexicanas y la tripulación por ser la primera pasajera en documentarse para este vuelo histórico. El XA-NAS cerró la puerta y partió rumbo a Los Ángeles en punto de las 17:300 hrs., arribando a su destino sólo tres horas después. En el vuelo inaugural viajaron un total de 81 pasajeros, 29 de los cuales lo hicieron en Primera Clase y los 52 restantes en Clase Turista; la tripulación de dicho vuelo histórico estuvo integrada por el comandante, P.A. Roberto Pini Pignol y los Primeros Oficiales, Cap. Francisco Alcalde y Cap. Francisco Moreno, así como los sobrecargos Edith Martín Pérez, Nélida Valcárcel, Antonio Corona y Alejandro Betancourt.

Durante 1960 Mexicana de Aviación estableció sus vuelos Jet a otras dos ciudades de Estados Unidos; el aeropuerto O'Hare de Chicago, recibió el primer vuelo del Comet 4C el 10 de agosto de dicho año y a San Antonio el 1° de noviembre, se establecieron los vuelos en Jet.



Tripulación del vuelo inaugural de la Era del Jet en México el 4 de julio de 1960 (Archivo Manuel Ruiz Romero)



Dos niños ataviados con trajes típicos de México, reciben al Comandante P.A. Roberto Pini Pignol a su llegada a Los Ángeles y le obsequian una piñata. (Archivo del autor).



Recepción del vuelo inaugural del Comet en el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (Archivo Hugo Gutiérrez).



jet COMETA 4C JM-1

a Los Angeles en 3:15 hrs.
y Chicago en 3:50 ”

Desde la ciudad de México, volando por la serena inmensidad de la estratosfera usted realiza la travesía más rápida, cómoda y apacible, y llega a su destino sin la menor sensación de haber viajado ★★★ En el lujoso ambiente del “Jet” Cometa 4C de **MEXICANA** recibe las muestras más refinadas de cortesía y servicio ★★★ Viaje sencillo: a Los Angeles 79 Dls., a Chicago 87 Dls., y la fabulosa Primera Clase: 109 Dls. y 120.70 Dls. respectivamente*.



SERVICIO **Azteca de Oro**



Más un pequeño cargo adicional por servicio “jet”.

Reservaciones con su Agente de Viajes o en cualquier oficina de boletos de

MEXICANA DE AVIACION




El Cometa 4C De Havilland está impulsado por 4 motores “jet” Rolls-Royce Avon.

Anuncio publicado en la revista *Selecciones Reader's Digest* en noviembre de 1960.

Mexicana, ASPA y el Comet 4C

Como un dato adicional a la historia de la introducción de la “Era del Jet” en nuestro país, es interesante el mencionar que en el conflicto entre la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) y la CMA, el Comet 4C jugó un papel importante.

Mientras se desarrollaba las pláticas para que la CMA reconociera a ASPA y firmara el contrato colectivo correspondiente, los pilotos ingleses reaccionaron negándose a dar instrucción a pilotos que no fueran miembros de ASPA.

Finalmente, al llegar ambas partes a la solución del conflicto y la firma del primer contrato colectivo en mayo de 1960, se iniciaron los cursos de adiestramiento para pilotos al nuevo equipo. Y aunque los primeros vuelos comerciales en Jet por una aerolínea nacional pudieron realizarse unos meses antes, si podemos decir que la primera línea aérea de México estaba destinada ser la primera con Jet en el país.



Pilotos de Mexicana, iniciando el adiestramiento para el Comet 4C, una vez terminado el conflicto entre ASPA y Mexicana.

Más vuelos Jet en México

Días después de que Mexicana de Aviación iniciara el primer servicio aéreo regular operado con equipo Jet en México, la línea aérea holandesa KLM, estableció el primer vuelo regular en jet por una aerolínea extranjera en México, el día 12 de julio de 1960 en la ruta Ámsterdam-Montreal-Houston-México y con regreso al día siguiente (13 de julio) en la misma ruta, con el avión Douglas DC-8 serie 33, PH-DCB “Daniel Bernoulli”, al mando del Capitán B. Snitselaar.



*DC8-33 de la aerolínea holandesa KLM en la Ciudad de México, PH-DCB “Daniel Bernoulli”.
(Colección Hugo Gutiérrez G.)*

Con respecto a las demás empresas mexicanas, fue Aeronaves de México la segunda aerolínea en ingresar a la era del Jet en nuestro país. El 20 de noviembre de 1960 llevó a cabo el vuelo inaugural con equipo Jet en su ruta estrella, la ciudad de México-Nueva York, con un avión Douglas DC8 serie 21 y matrícula XA-XAX y bautizado precisamente para esa ocasión con el nombre de “20 de noviembre”.

La tripulación que cubrió el vuelo inaugural estuvo integrada por los capitanes Abraham Carrasco y Antonio Gómez Castresana, así como los primeros Oficiales, Cap. Antonio Ruiz Bravo y Cap. Xavier Álvarez Bacha.

Los vuelos regulares se iniciaron el 9 de diciembre del mismo año.



DC8-21, XA-XAX de Aeronaves de México (Archivo Hugo Gutiérrez G.).

Por último, otra aerolínea mexicana que ingreso a la “Era del Jet” en aquellos años fue Aerovías Guest México, S.A., quienes el 27 de diciembre firmaron un convenio bajo el cual rentaban dos Comet 4C a Mexicana de Aviación, para explotar sus vuelos a Europa y Sudamérica y enfrentar a la fuerte internacional competencia.

El 1º. de marzo de 1961, el Comet 4C, XA-NAS, voló la “Ruta del Sol”: México-Miami-Bermuda-Lisboa-Madrid-Paris y regreso. Mientras que el 1º. de abril del mismo año se establecieron los vuelos en Comet en la ruta a Centro y Sudamérica de Guest: México-Guatemala-Panamá-Caracas.



Escena muy común a principio de los años 60, en la plataforma principal del entonces Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, pasajeros abordan un DC8, mientras observan un Comet 4C de MEXICANA-GUEST.

La introducción de era del JET y los Pilotos Aviadores.

Cuando el avión a reacción, hizo su aparición en la aviación comercial, generó un cambio muy brusco en la forma de viajar por avión; las distancias se hicieron más cortas entre países, entre ciudades y entre las mismas personas. La nueva tecnología obligó a un cambio total en los procesos de operación de la aviación alrededor del mundo; los aeropuertos debieron hacer en un tiempo muy corto adecuaciones en sus instalaciones para recibir los nuevos equipos, las aerolíneas tuvieron que crear una nueva estructura de comercialización, de servicio abordo y lo más importante, adecuar todo lo referente al adiestramiento de las mismas empresas hacia su personal técnico aeronáutico.

Aunque el concepto básico de volar era el mismo, el cambio generado por el avión jet representó un reto enorme, y aunque la gran mayoría de los pilotos lograron adecuarse a la nueva tecnología, es cierto que muchos más sufrieron e incluso quedaron en el camino.

En una entrevista realizada al P.A. Baldomero H. Astudillo Cuevas, Fundador y primer Presidente del CPAM, comentó sobre el impacto que los primeros jets comerciales tuvieron sobre la aviación mexicana: *“El cambio fue muy notorio, fue notable, no era igual volar un avión de hélice a determinada velocidad a volar un avión de turbina a una velocidad mucho mayor, eso fue lo que a algunos pilotos lamentablemente los hizo fracasar, había que ir con el avión o adelante del avión, el avión se comía a los pilotos por su velocidad, había que estar muy alerta para tomar decisiones, tanto en vuelos de rutina como en emergencia, sobre todo en las emergencias. Había que pensar más rápido que el avión y eso a varios compañeros le costó la carrera...*

...Hubo una vez un caso muy curioso, yo estaba en la cabina al mando del avión. Fue la señorita sobrecargo y me dijo: “Viene aquí la esposa de un piloto y dice que si le permite pasar a la cabina para conocer el avión que su esposo no pudo volar...”. Me pareció aquello hasta dramático, que la esposa estuviera afectada en esa forma, sintiendo una frustración familiar y social, reconociendo que su esposo no había podido volar el avión de turbina.”



**P.A. Roberto Pini Pignol, primer piloto mexicano certificado para volar el Comet 4C en nuestro país.
(Archivo Hugo Gutiérrez G.)**

Víctor Hugo Gutiérrez González

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

Fuentes documentales:

VILLELA GÓMEZ, José, “Breve Historia de la Aviación Mexicana”, 1972
AYALA BRES, Emilio. “La Historia de la Aviación en México” 1974
RUIZ ROMERO, Manuel. “Mexicana de Aviación, 85 años, La primera será siempre la primera”, México, 2006.
RUIZ ROMERO, Manuel. “Caballero Águila, Historia de Aeroméxico”, México 1984.
TARAZONA TORAN, Francisco. “El despertar de las Águilas”, México 1972.
Revista QUAUHTLI, Autores varios, México 2000.
Hemeroteca Nacional, UNAM, México.

TENIENTE JOSÉ BARBOSA DO SANTOS LEITE

Centésimo quinto aniversario del primer vuelo militar en Portugal



Cuando cumplimos a comienzos de este mes de julio, 25 años de la creación de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE), viene a nuestra memoria -guardando las distancias y el tiempo- hitos tan importantes en la historia mundial, como el Tratado de Tordesillas⁷⁶ y su repercusión en nuestra Iberoamérica de hoy.

La modificación en 1494, de la línea de demarcación que dividía el mundo entre España y Portugal, ciertamente puede volverse esencial para comprender muchas de las veces, la historia de América y las relaciones culturales entre América y Europa.

Es una referencia importante no sólo en lo que concierne a la historia del porqué Portugal forma un todo no sólo para la memoria del mundo, ya que permitió el encuentro de continentes y civilizaciones separados por mares y tierras ignoradas o muchas de las veces desconocidas, tarea fundamental que fija también a su historia aeronáutica en una pieza clave en la historia del mundo.

Más aún para nosotros, su historia se hace presente en la nuestra no sólo a través de su vínculo y legado brasileiro, sino a través de la conquista del espacio aéreo que personajes como Cago Coutinho y Sacadura Cabral regalan a la aeronáutica como elemento de unión y conectividad.

Tras el V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica celebrado en Madrid, España, en esos días de 1999, será un nuevo agente que incrementará este vínculo, me refiero a la *Comisión Histórica-Portugal de la Fuerza Aérea Portuguesa*, que hoy forma como un integrante vital y presente de esta agrupación llamada FIDEHAE, una alianza comprometida en la investigación, conmemoración y difusión de la historia aeronáutica iberoamericana, completando y ampliando las fichas de un tablero de amistad y de divulgación.

Es en esta dinámica que, periódicamente hemos incluido en nuestra temática de estudio y difusión iberoamericana, hitos y personajes de la historia aeronáutica portuguesa, recordando y reconociendo su espacio y contribución a nuestra historia.

Antecedentes previos

Si bien el tema aéreo no aparece dentro de las actividades pioneras, no deja de ser relevante y señera como se ha indicado. Quizás uno de los hitos más relevantes en su partida haya sido la publicación de la Ley 162 de 14 de mayo de 1914, en la que se describe como la constitución de la aviación militar en Portugal, pues a través de ésta, se creará la Escuela de Aeronáutica Militar como parte esencial de

⁷⁶ El Tratado de Tordesillas, fechado el 7 de junio de 1494, se compone de una serie de acuerdos entre el rey Fernando II de Aragón y la reina Isabel I de Castilla, por una parte, y el rey Juan II de Portugal por otra, en virtud de los cuales se establece una nueva línea de demarcación entre las dos coronas, que corre de uno a otro polo, dividiendo el mundo en dos. <http://www.unesco.org/new/es/communication-and-information/memory-of-the-world/register/full-list-of-registered-heritage/registered-heritage-page-8/treaty-of-tordesillas/>

una estructura que, aunque sea todavía en sus inicios, constituirá el embrión del Servicio de Aviación Militar.

Por otra parte, se hace menester mencionar que en la aviación de militar de Portugal como también sucedió en la de nuestro país, existió seguimiento temprano e interés por parte del ejército a la utilización de los medios de locomoción aérea desde 1908, evolucionado si, el Portugal más lentamente que sus homólogos de otros ejércitos europeos.

Este retraso aparentemente se debió a unas debilitadas finanzas públicas, como también a la inestabilidad de los gobiernos de este período. Baste recordar que, en el año 1910, una revolución depuso la monarquía existente, convirtiéndose este pueblo en una República. Frente a esto, se produjeron los problemas propios y naturales de un país inmerso en la conflictividad social y de credo.

Como haya sido, con la publicación de la antes referida legislación, fue posible llevar a cabo, de manera escalonada, la planificación y construcción de la infraestructura necesaria, incluida una pista de aterrizaje⁷⁷ y una primera escuela nacional de aviación.

Fue en el verano de 1915, a solo pocos meses después del inicio de la construcción de la Escuela Nacional, que se llamó a concurso para recibir la instrucción de vuelo. De entre los muchos voluntarios que se postularon, serían elegidos diez estudiantes los que serían destinados a los Estados Unidos de Norteamérica, a Francia e Inglaterra, y que luego serían los primeros instructores para los pilotos portugueses del nuevo plantel formador.

Entre los elegidos para esta gran misión, se encontraba el teniente José Barbosa dos Santos Leite, quien pronto se convertiría en el primer piloto militar en obtener el brevet militar y más tarde, el primero en realizar en su país, un vuelo militar.

¿Quién era en Teniente Santos Leite?

Hijo del matrimonio de don Tomé Barbosa da Costa y de la señora Eduarda Guilhermina d'Oliveira Leite, José Barbosa dos Santos Leite había nacido el 21 de marzo de 1884, en Telhado, villorio de Figueira de Lorvão, en el distrito de Coimbra.

Con veintiún años de edad, ingresó a la carrera militar al 23º Regimiento de Infantería. Tras algunos años fue Aspirante a oficial en el 2º Regimiento de Infantería, hasta que en 1910 será ascendido al grado de Alférez.

En 1912, será trasladado al Grupo 5 de Ametralladoras, ascendiendo al grado de Teniente en 1914. Al año siguiente, postulará al curso de aviación, quedando seleccionado para ir a realizarlo a Francia como parte del Cuerpo Expedicionario Portugués⁷⁸ a fines de 1915. Será en la Escuela de Aviación de Chartres, Francia, donde tomará el curso de piloto de aviador, obteniendo su brevet, el día 11 de

⁷⁷ Se instalará una pista emergente en Vila Nova da Rainha, en el municipio de Azambuja. Revista Mais Alto, Tenente-General António Mimoso e Carvalho. *Centenario da Aviação militar portuguesa*. Número 416 de julio/agosto de 2015.

⁷⁸ Si bien Portugal se mantuvo neutral los dos primeros años de la Primera Guerra Mundial, pues la decisión de ingresar no fue fácil, ya el país estaba bastante convulsionado por una República que no terminaba de conquistar a la gente. En 1916, y a solicitud de Inglaterra y Francia, envió al frente militar un Cuerpo Expedicionario Portugués, el que tras entrenarse, lucharía en Flandes junto a las tropas inglesas y francesas.

febrero de 1916, tras una serie de pruebas que constarían de unas “28 horas y 39 minutos”⁷⁹ de vuelo y 191 aterrizajes, siendo el primer piloto portugués en obtener el brevet militar. Después de una breve temporada en el Escuadrón 10 del Royal Flying Corps británico, en Chocques, Béthune, sería trasladado a la Escuela de vuelo en Pau, donde continuará su instrucción en otros aviones de guerra como el Nieuport y Spad.



De izquierda a derecha: En Francia, los pilotos alférez Branco; teniente Maia; teniente Monteiro; alférez Portela y teniente Barbosa Leite. Más atrás una serie de aprendices mecánicos de aviación, lamentablemente no identificados. 1916

En mayo de ese año, regresará a Portugal, donde Santos Leite servirá como Instructor en la Escuela de Aeronáutica Militar, del único avión militar en el estado de vuelo que había, un monoplano Deperdussin equipado con un motor Gnôme de 50 CV.

Es bajo este paupérrimo pero muy entusiasta contexto es que, el primer piloto portugués en obtener un brevet militar en Francia, estará vinculado a la historia de la aviación militar de su nación, cuando vuele por primera vez en Portugal, el 17 de julio de 1916, sobre los terrenos de la Escuela Aeronáutica Militar en Vila Nova da Rainha.



Ocho años más tarde, en 1924, Santos Leite será distinguido con el nombramiento de Director del Campo de instrucción y aterrizaje.

En 1928 se convertirá en comandante del Grupo Independiente de Aviación y Bombardeo, con base en Alverca.

⁷⁹ ILUSTRES [DES]CONHECIDOS - José Barbosa dos Santos Leite - (1884-1928). <https://penacovactual.blogspot.com/2019/12/ilustres-desconhecidos-jose-barbosa-dos.html>



Después de tomar parte en el hito del primer vuelo oficial en Escuela Aeronáutica Militar, el 17 de julio de 1916, el Deperdussin fue utilizado como avión «pingüino» dedicado sólo para el entrenamiento en tierra, con los extremos de las alas cortadas como se aprecia en esta fotografía⁸⁰. Otro dato curioso de observar en el registro histórico de esta noble aeronave, da cuenta que ella arribó a Portugal el 28 de septiembre de 1912, cuando fue desembarcado en el puerto de Lisboa, y entregado al Gobierno portugués por el entonces teniente coronel del ejército brasileño Albino Costa, un militar portugués natural de la ciudad de Cedrim y naturalizado brasileiro.

En los anales del municipio de Penacova, se registra el paso, aunque breve, de Santos Leite por parte de la administración local con el cargo de Administrador del Municipio de Penacova⁸¹, cargo que ocupó del 7 de julio a diciembre de 1926.

A los 44 años, el 30 de noviembre de 1928, pilotando un avión Breguet, se estrelló cuando, a una altura de 70 metros, la aeronave colisionó con un cable de globo cautivo sujeto al suelo. El traslado del cadáver tuvo lugar el 2 de diciembre. El cortejo fúnebre llegó en tren hasta Calhabé, en Coimbra, continuando desde allí en coche, acompañado de autoridades civiles, militares y mucha gente hasta su tierra natal donde está enterrado.

Este mes, a ciento cinco años después de esta efeméride, prestamos especial atención a los orígenes de esta aviación militar y a quien fuera parte esencial de su evolución durante este período pionero.



Norberto Traub Gainsborg
 Instituto de Investigaciones
 Histórico Aeronáuticas de Chile

⁸⁰ Aeronaves militares portuguesas (Génese). <http://asasdeferro.blogspot.com/2015/01/historia-das-aeronaves-militares.html>

⁸¹ ILUSTRES [DES]CONHECIDOS - José Barbosa dos Santos Leite - (1884-1928). <https://penacovactual.blogspot.com/2019/12/ilustres-desconhecidos-jose-barbosa-dos.html>

VII. AVIONES CON HISTORIA



*Recién llegado a Chile, el C-47 luce aún su camuflaje de la Fuerza Aérea Argentina.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Douglas C-47A-90DL, un avión, tres países.

Hablar de quizás uno de los aviones más famosos que operó durante la Segunda Guerra Mundial, el Douglas C-47, es solo agregar más palmares a la aeronave.

Construido por la Douglas Aircraft Company, es un derivado directo del modelo anterior modelo DC-2, encargado por la compañía aérea norteamericana TWA.

El DC-2 fue diseñado por los ingenieros de la Douglas y realizó su primer vuelo el 11 de mayo del año 1934. Ante el éxito de este modelo, rápidamente fue rediseñado y construido el Douglas modelo DC-3 para el transporte de pasajeros, realizando su vuelo inaugural el 17 de diciembre del año siguiente, 1935.

El 7 de diciembre de 1941, Estados Unidos entraría en el segundo conflicto bélico del siglo veinte, y su maquinaria de guerra se pone a funcionar a toda máquina.

Los Douglas DC-3 pasan a servir a su país en el transporte de tropas y materiales de guerra. Muchos de ellos fueron reconvertidos para su uso militar.

La Douglas Company, se abocó a fabricar la versión militar del DC-3, denominada Douglas C-47, "Skytrain", su piso fue reforzado y se le amplió la puerta de acceso, por una que permitiera el ingreso de carga mayor.

Esta nueva versión realizó su primer vuelo el 23 de diciembre de 1941, tan solo unos días después del ataque a Pearl Harbor.

El Douglas C-47 transportó tropas y cargas en todos los escenarios de la guerra, siendo fabricados más de 10.000 unidades hasta el año 1945.

Después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, muchos aviones Douglas C-47 en sus diferentes versiones, quedaron como excedentes de guerra, siendo utilizados muchos de ellos, por aerolíneas comerciales y civiles a lo largo del mundo.



*Este Douglas DC-3 de TWA, construido en 1940, realiza un vuelo militar, con su tripulación reclutada por la guerra.
Fotografía: Libro "Dakota at War "*



*Línea de C-47 Skytrains del 438th Troop Carrier Squadron, en la base de la RAF Greenham Common.
Fotografía. Libro "Dakota at War"*

Servicio en Estados Unidos:

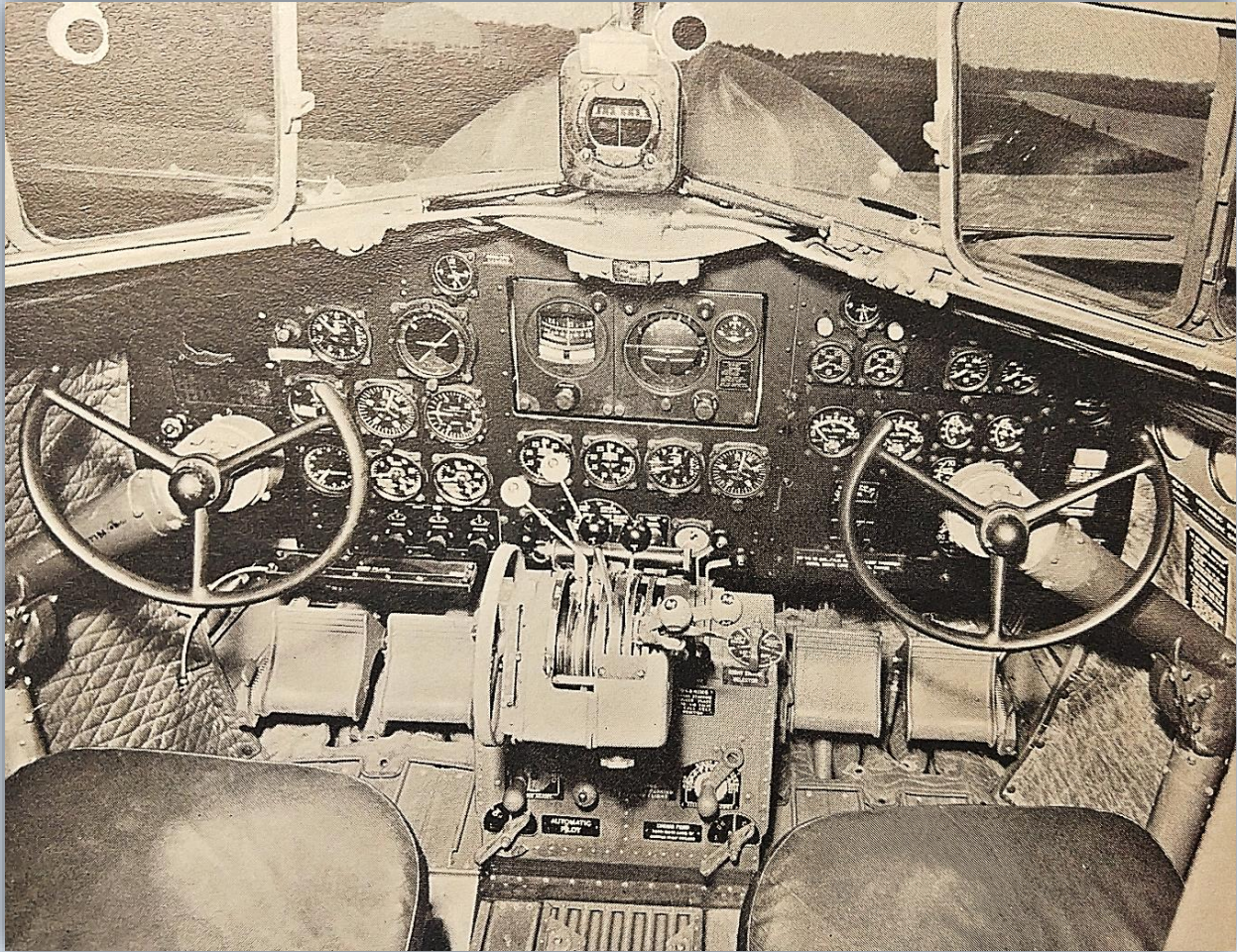
El avión de esta reseña, fue fabricado por la Douglas Company como modelo C-47A-90-DL Skytrain, el 28 de abril del año 1944, mediante el contrato N° AC-32725, recibiendo el c/n 20158 y la serie de la USAAF 43-15692.

Se destino al Air Training Command (ATC), en el aeropuerto nacional Washington.

Sirviendo sucesivamente en los Escuadrones 503-553-592-554 y 555, entre los años 1944 y 1945.

Retirado del servicio el 9 de marzo de 1946, siendo depositado en Augusta, Georgia, donde el RFC lo pone a la venta como material de vuelo excedente.

Pasa a la vida civil en 1947, adquirido por la Air Cargo Transport Corporation, con matrícula N60942. Ese mismo año 1947 es reconvertido de modelo C-47A-90-DL a Douglas DC-3.



Cabina de mando de un Douglas C-47. Imagen Web.

Servicio en Argentina:

La República Argentina, fue su siguiente destino, recibiendo la matrícula LV-ADF, volando para Aeroposta Argentina a contar del 8 de mayo de 1947 por espacio de tres años y medio, ingresando al inventario de la compañía estatal, Aerolíneas Argentinas, el 22 de noviembre de 1950, recibiendo el nombre de "Chono".

Sirvió en la aerolínea de bandera, por espacio de dieciséis años, volando y cubriendo los destinos de Aerolíneas Argentinas a lo largo del país.



*Imagen del "Chono" de Aerolíneas Argentinas, junto a un tripulante no identificado.
Fotografía: Roll Out-Argentina.*

Traspasado desde Aerolíneas Argentinas a la Fuerza Aérea Argentina, el 22 de junio del año 1966, mediante Decreto N°1212, siendo destinado a la I Brigada Aérea, con la matrícula TC-20 y asignado a LADE (Líneas Aéreas del Estado).



FOTO JORGE LEONARDI

*El TC-20 de la FAA estacionado sobre la plataforma de una base en Argentina.
Fotografía: Sr. Jorge Leonardi.*

Una nueva destinación fue efectuada en el año 1969, siendo enviada la aeronave al Grupo Aéreo 7 de la VII Brigada Aérea. Dos años después, 1971, fue transferido a la V Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina.

Un hecho inverosímil afectó a esta aeronave el 25 de octubre del año 1990, durante unos ejercicios con el Ejército Argentino, en las cercanías de la Base Aérea Militar, Mar del Plata, recibió impacto de artillería antiaérea mientras remolcaba un blanco aéreo.

El avión recibió un impacto en el motor derecho y esquirlas sobre el puesto del copiloto, Primer Teniente Rafael Elías, quien resultó con heridas, logrando el piloto al mando, Capitán Juan Macaya, aterrizar en emergencia, sin mayores consecuencias. Este fue el último incidente que sufrió el material Douglas C-47 en la Fuerza Aérea Argentina.



Con los motores funcionando a plena potencia, se ve el TC-20 con sus respectivos escudos de la V Brigada Aérea y del Grupo 5 de Caza. Fotografía: Revista Aeroespacio.

El 28 de diciembre del año 1990, el avión es dado de baja con 32.379 horas de vuelo su célula, siendo almacenado en dependencias de la misma V Brigada Aérea.

Servicio en Chile:

En los días finales del año 1991, se concretó la adquisición de este avión Douglas C-47 por parte de una nueva aerolínea chilena en formación, denominada Aerocargo Regional.

Esta empresa tenía en sus planes realizar transporte de carga a lo largo de Chile, para lo cual, conformaron una flota de cuatro aviones de similares características, a saber: un Douglas DC-3C (R4D-6) ex Aviación Naval de Chile N-124, un Douglas DC-3C (C-47-DL), ex Aerocor, un Douglas C-47B-15DK, ex Fuerza Aérea Argentina TC-35, y el Douglas DC-3 (C-47A-DL-90) ex Fuerza Aérea Argentina TC-20.

Todos tenían su base de operaciones en el aeródromo de Los Cerrillos, en Santiago, lugar donde algunos fueron pintados con los nuevos colores de la empresa.

Con el transcurso del tiempo, la empresa no logro repuntar sus actividades aéreas de carga, y lamentablemente tuvo que cerrar sus operaciones, quedando sus aviones estacionados en la desaparecida terminal aérea de Los Cerrillos, y uno en el aeropuerto de El Tepual, Puerto Montt.



Fotografiado en el aeropuerto de Los Cerrillos, el 15 de enero de 1992, el Douglas C-47 CC-CLK, aún mantiene las marcas antiguas de su pasado en la FAA. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.



En septiembre del año 1992, el avión, era utilizado como bodega de repuestos e insumos de la flota de Aerocargo Regional. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Paso un largo tiempo, y el destino de cada avión fue diferente, en el caso del CC-CLK, siguió en dependencias de Los Cerrillos, hasta el año 1997.

El 11 de marzo del año 1997, la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante resolución exenta N° 346, declara abandonada la aeronave y procede a su embargo y traspaso a dominio fiscal, siendo su depositario, el Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio (MNAE).

El MNAE, procede a su alta y lo traslada a sus dependencias, en el mismo aeropuerto.



Fotografiado en la losa frente al terminal de pasajeros en Los Cerrillos, se puede ver el deterioro de su pintura por el paso de los años.

Fotografía: Sr. Patrick Laureau.



Ya en las instalaciones del Museo, el C-47, espera su pronta recuperación. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El equipo de restauraciones del Museo, liderado por el ingeniero aeronáutico Mario Magliocchetti Oleaga, se aboca a la titánica labor de recuperación y restauración del avión, para ser exhibido en los jardines del recinto.



Fotografías del Boletín N° 7 del MNAE, que muestra parte de los trabajos que demandó poner el avión en condiciones de exhibición.

Tras un largo tiempo de trabajos y dedicación, finalmente el Douglas C-47 recuperado, se instaló en el frontis del Museo, al lado de un ejemplar similar con librea de la Línea Aérea Nacional, Lan Chile.

La novedad del esquema elegido para su presentación al público, recayó en la librea utilizada por el avión durante su operación en Aerolíneas Argentinas, incluso se replicó su matrícula argentina LV-ADF y su nombre "Chono".

Hoy con orgullo, podemos admirar el avión, magníficamente expuesto y conservado.



*Rodeado de áreas verdes y flores, se destacan los colores del Douglas C-47 en el MNAE.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://loudandclearisnotenought.blogspot.com/2010/04/lv-adf-douglas-c-47a-90-dl-cn-20158.html>

<https://aerospotter.blogspot.com/2008/06/los-douglas-dc-3-de-aerolineas.html>

Revista Aeroespacio N° 504 marzo - abril 1995.

Libro "Dakota at War" Arthur Percy, Ian Allan Ltd., London 1982.

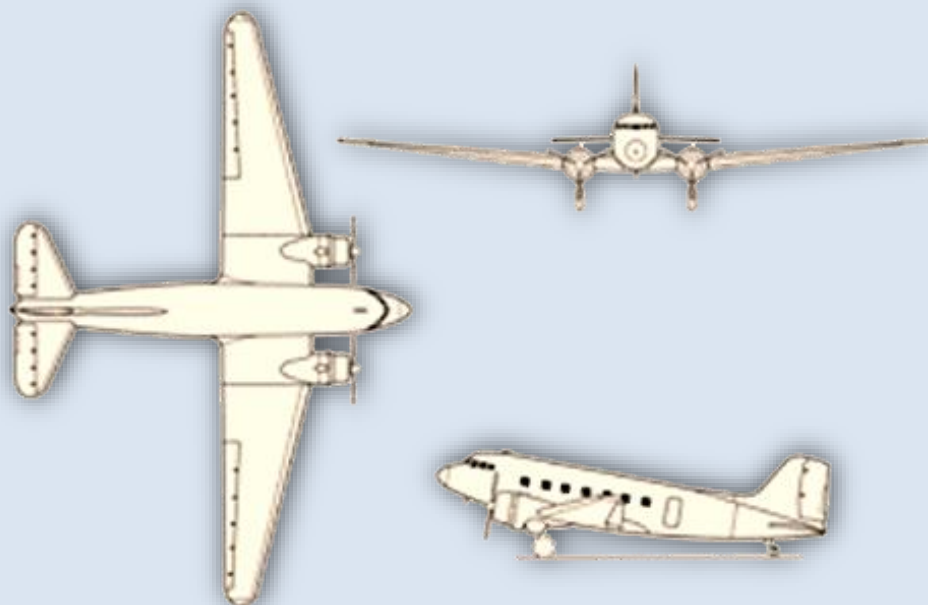
Boletín N°7 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Julio 2008.

Colaboradores:

Sr. Esteban Eduardo Raczynski

Sr. Mario Magliocchetti Oleaga

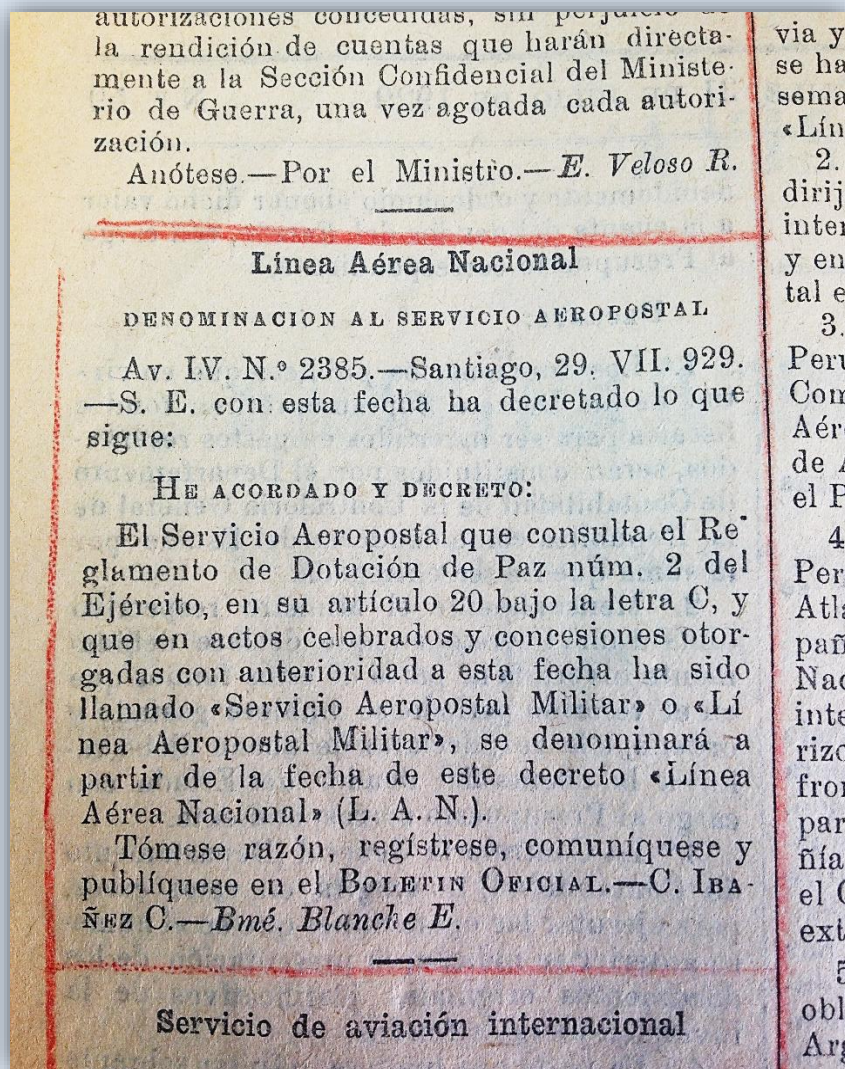
Sr. Carlos Abella



VIII. SABÍA USTED?

...que tempranamente hace unos 91 años atrás, en un decreto acordado el 29 de julio de 1929, se denominaba oficialmente como Línea Aérea Nacional (L.A.N.), al entonces llamado Servicio Aeropostal Militar?

En este contexto, se expone este recorte extractado del Boletín Oficial del segundo semestre de 1929, donde se devela el verdadero “bautizo”, para este importante medio de transporte nacional, que fuera uno de los grandes logros del Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez, y que tanto orgullo, bienestar y conectividad, brindara a Chile.



Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



AVIACION COMERCIAL



ITINERARIOS OFICIALES

<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">Cie. Gle. Aeropostale</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">CORREO AEREO</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.1em;">Chile - Eu- ropa</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">EN 9 DIAS Con escalas en Argentina, Uruguay, Brasil, Africa</p> <p style="font-size: 0.8em;">Informes en el Correo Cen- tral y en Ahumada 21. Salida de Santiago: jueves.</p>	<p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">Línea Aérea Nacional</p> <p style="font-size: 0.8em;">Pasajeros, correspondencia, encomiendas: Ahumada esq. Nueva York. Teléfono 84609. Salida de Santiago: martes, jueves y sábado, a las 7 horas. Desde Arica, de regreso, los mismos días.</p> <p style="font-size: 0.8em;">Escalas: Ovalle, Vallenar, Co- piapó, Chañaral, Antofagasta, Calama, Iquique, Arica.</p>	<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">Correo Aéreo a EE. UU.</p> <p style="font-size: 0.8em;">Perú, Ecuador, Colombia, Cen- tro América, Antillas y Ca- nada.</p> <p style="font-size: 0.8em;">Santiago-Nueva York, 6 días. Salidas de Santiago: Miér- coles y Sábados. Recepción de corresponden- cia: Martes y viernes, hasta las 22 horas.</p> <p style="font-size: 1.1em; font-weight: bold;">Pan-América. Grace Airways Inc. PANAGRA</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

FABRICA DE CASAS DESARMABLES.
la construcción más económica y
rápida. Av. Ma'ta 360.
1.º-Agosto.—20438

VENDO CASITA, BLANCO GARCES
9. produce 8 300. Grandes facilida-
des pago. Población Quinta Normal.
1021—6 Jn.

VENDO CHALET SUÑO, CARMEN
Covarrubias 254. 0976—6 J.

15,000 COMODA CASA, CINCO PIE-
zas, dos patios, hall, baño, luz, ser-
vicios. Carrión 1537.
0707—Jul 6.

VENDO CASA CUATRO PIEZAS
con galpón, agua y luz. Población

Nyrba - Line

PASAJEROS SOLAMENTE

Trimotores Ford, de 14 pa-
sajeros.
Sale: Martes, 7 A. M.
Llega: sábados, 4 P. M.
Valor del pasaje a Buenos
Aires, inclusive 25 kilos equi-
paje: \$ 1.327.
Boletos ida y vuelta: 20 por
ciento descuento.

Oficina AHUMADA ESQUINA
NUEVA YORK. — Teléf. 84608.

\$ 120,000, OCASION, CASI POR VA-
lor del terreno, vendo chalet un piso,
cómodo, gran quinta. Vicuña Mac-
kenna 1337. 1308.

AVENIDA PEDRO VALDIVIA, FREN-
te tres calles, vendo todo o parte
quinta, 4,100 metros. Diagonal Ru-
fina pasará media cuadra. Dueño:
Vicuña Mackenna 1337. 1307.

\$ 33,000, VENDESE COMODA Y NUE-
va casa, 4 piezas grandes, hall, baño
cocina, sitio grande, plantado fru-
tal, carros y gondolas a la puerta,
verla: Caupolicán 2911. Tratar: Ma-
ruri 491. 1294—7-Jul.

\$ 50,000, CASA GRANDE, 8 HABITA-
ciones en casa Plaza Brasil. Llaves

La Nación, julio de 1929

A fines de 1929, el diario La Nación de Santiago, comenzó a publicar el itinerario de las empresas de aeronavegación que llegaban a Chile. El recorte en cuestión no tendría nada de particular si no fuera por la batalla aerocomercial que se dio principalmente en el mes de julio de 1929, por el establecimiento de los primeros servicios aeropostales en el país y al extranjero.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Dear ICMH Leaders, Colleagues, Friends, and Military History Professionals,

Please find attached the quarterly update, dated 1 July 2021, of the ICMH Forthcoming Military History Conference listing. The purpose of this listing is to provide you with information on future international conferences for your consideration of attendance, to help share military history techniques, methodologies, and best practices.

*The most important conference for us is the **XLVI Congress of the International Commission of Military History**. If you have not already registered for this superb event, please refer to the link at "Additional conference information" below:*

*Name of conference: **XLVI Congress of the International Commission of Military History***

-Conference topic/theme: Independence Wars since the XVIII Century

-Dates of conference: 29 August-3 September 2021

-Location of conference: Athens, Greece

-Organizer/host/sponsor of conference: Hellenic Military History Commission

-Conference point of contact: Major General Georgios Rachmanidis, President of the Hellenic Commission of Military History

-Additional conference information: <https://internationalcongress2021.mil.gr/>

The coronavirus pandemic has caused the cancellation of numerous events and activities, including military history conferences. Successful vaccination programs, however, seem to be easing travel and other restrictions across Europe. Those conferences known to have been canceled or rearranged have been highlighted in "blue." Please check with the respective conference organizers to ensure any conference you may be interested in attending is still going to be held.

If you are aware of any forthcoming military history conferences not included in this listing -- and there seem to be many conferences being held -- please send me the relevant conference details, and I will include that conference in the next quarterly update. Thank you.

Thank you very much. If you have any questions or concerns, please do not hesitate to contact me.

Best regards,

Dr. Harold E. Raugh, Jr.

Vice President

International Commission of Military History

Muy agradecido por la revista Aerohistoria Norberto.

Lindas y buenas palabras del editorial de la revista!

Me dan un poco de esperanza para soportar los difíciles momentos que atraviesa nuestro país.

Atte.

Rurico Montalva.

Muchas gracias estimado amigo don Norberto Traub Gainsborg por el envío de tan importante e interesante Revista que, sin duda, copiaré a los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo.

Un abrazo, esperando se encuentre muy bien de salud junto a sus seres queridos.

Julio Nanjari Valenzuela

Secretario del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo.

Buenas Tardes,

Una vez más hago llegar mis felicitaciones por la gran factura del nuevo ejemplar de la Revista Aerohistoria del mes de junio 2021.

Sin duda es un gran aporte en la difusión de la historia aeronáutica latinoamericana.

Saludos afectuosos,

OSCAR MEDINA ROJAS

Administrador de Aeropuertos

Sección Operación de Aeródromos

Subdepartamento Servicios de Aeródromos - DASA

Estimados amigos,

Vi el excelente y bien documentado artículo en la última edición de la revista Aerohistoria del Instituto chileno, escrito por don Eloy Martín.

Buenísima y muy bien ilustrada. Complementa excelentemente la breve nota sobre este tema que publicamos en la Gaceta N° 42, 2016.

Hay un comentario, sin embargo. Se ilustró el perfil del Castaibert con una bandera uruguaya con seis bandas celestes: solo tiene cuatro.

Aquí va una imagen del trofeo ganado y el timón que posee el museo local.



Un abrazo.

Gustavo V. Necco

Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

N.R. Se agradece profundamente la aclaración y el aporte para este artículo, el cual fue rápidamente reemplazado con la nueva imagen enviada por el autor

Estimado Amigo Norberto:

Muchas gracias por la gentileza que tan bien nos hace recibirla.

Un abrazo

Miguel Pérez de Castro V.

Estimados Sres.

Muchísimas por su gentileza al enviarme un nuevo ejemplar de Aerohistoria que incrementará mis conocimientos acerca de esta hermosa actividad aeronáutica y que también traspasare a mis alumnos.

Prof: Exequiel Sanhueza

Instituto de Capacitación Aeronáutica ICA. Córdoba-Argentina



FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANTE EN JEFE

Cerrillos, julio de 2021.

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

Junto con saludar cordialmente a usted y por intermedio de la presente misiva, quisiera hacer llegar mis más sinceros agradecimientos por su atento y deferente saludo que tuviera la gentileza de hacerme llegar con motivo de celebrar recientemente mi cumpleaños.

Cumplir un año más de vida, es la instancia perfecta para detenerse y analizar los años transcurridos, aquilatar la experiencia obtenida y con ella, visualizar el camino para futuros años, siendo parte importante en ello, su generoso saludo y palabras de afecto hacia el suscrito en esta especial ocasión.

Al despedirme y reiterando mis agradecimientos, hago propicia esta grata ocasión para expresar mis sinceros sentimientos de gran consideración y estima personal.

Muchas gracias

ARTURO MERINO NÚÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE



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

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Walter Marcelo Bentancor
Hugo Gutiérrez González
Teomar Benito Ceretta
Rodrigo Vargas Marín

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

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

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