



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN

## AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

### Primer vuelo de un avión de la Fuerza Aérea de Chile sobre Territorio Chileno Antártico

Por la tarde del 15 de febrero de 1947, un avión de la Fuerza Aérea de Chile, se adentraba por primera vez sobre el continente blanco. Un vuelo que quizás hoy en día se ve como algo habitual, en esos años, fue toda una valiente hazaña.

Este primer vuelo lo realizó el Teniente 1° Arturo Parodi Alister, llevando como observador al Comandante de Escuadrilla Enrique Byers del Campo, en un avión Vought – Sikorsky OS2U “Kingfisher” matrícula 308.

- ▶ **El Decreto Supremo N° 1.167, del 21 de marzo de 1930**
- ▶ **Visita de la Queen Aeroplane Company Limited a la República Argentina, curiosidades y coincidencias**
- ▶ **Los hermanos Rapini, en la aviación temprana de América**
- ▶ **“Plus Ultra”, el vuelo incompleto**



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

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

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

### Marzo, “Mes del Aire”.

***“Podríamos decir que conmemorar consiste en recordar en un acto público y solemne a un personaje, un acontecimiento o a una institución que le han otorgado un significado a lo que somos y que en cada conmemoración regresamos al momento en que dicha persona, institución o acontecimiento ingresó a la memoria colectiva de nuestra sociedad.”***

Es en este contexto que nuestra corporación fiel a las tradiciones aéreas y nacionales, como al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 39 años atrás, periódicamente aporta a través del trabajo de investigación que realizan sus miembros, un catastro de hitos, fechas y personajes que forjaron un ruta que hoy forma nuestro ADN aeronáutico.

Al participar de cada actividad que realizamos o asistimos, no sólo registramos éstas, sino que nos hacemos parte del recuerdo de hechos importantes acontecidos en un pasado, y de esta forma nos acercamos a quienes los protagonizaron, recordándolos con una visión fresca y actual, plena de reconocimiento, identidad y orgullo que estas nos inspiran. Esta conmemoración luego va acompañado de la difusión que se hace mensualmente de la misma, produciendo de este modo una sinergia que involucra a muchos más de los participantes.

Como respuesta a las actividades y la difusión de las mismas, hemos sido testigos de cómo en el tiempo, nuestro trabajo genera entusiasmo y esperanzas que poco a poco van contagiándose, creando así una red de nuevos actores que conscientes del respeto y valor patrimonial que hay detrás de cada acto e investigación, reviven y celebran hechos y personajes que contribuyeron a través de la aviación a construir un mejor mundo para todos más allá del mes de marzo y de nuestras fronteras.

Continuamente nos empeñamos por valorizar máquinas asociadas a la historia y por sobre todo dar a conocer a *esos pioneros aeronáuticos*, hombres que con amor por sus raíces, nos legaron una tierra mejor, con visión de futuro. Es por ello que nuestra lucha constante por divulgar e inculcar una máxima, *la aeronáutica también es parte de la Historia de Chile*, apunta a reconocerla, utilizarla e incluirla como un complemento puro, que integra esos cimientos que a diario, contribuyen a construir una Patria mejor y de clara identidad.

**Norberto Traub Gainsborg**

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



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

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS <i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó el 75 aniversario del primer vuelo de un avión nacional, sobre Territorio Chileno Antártico</i> .....	5
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	6
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	9
EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.....	15
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS <i>El Decreto Supremo N°1.167, del 21 de marzo de 1930</i> .....	36
<i>Visita de la Queen Aeroplane Company Limited a la República Argentina, curiosidades y coincidencias</i> .....	40
<i>Los hermanos Rapini, en la aviación temprana de América</i> .....	80
<i>"Plus Ultra", el vuelo incompleto</i> .....	103
AVIONES CON HISTORIA <i>Línea Aérea Sur Limitada, LASLI-CHILE</i> .....	110
<i>Nuestro recuerdo a un grande</i> .....	114
SABÍA USTED? <i>El primer vuelo de estudios meteorológicos hecho en el país</i> .....	117
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA <i>Fallece José Luis Sánchez Besa</i> .....	118
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR .....	123

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

- ❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó el 75 aniversario del primer vuelo de un avión nacional, sobre Territorio Chileno Antártico.*

El pasado 15 de febrero, nuestra corporación recordó a través del envío de un video conmemorativo, la importancia soberana que significó en 1947, el primer sobrevuelo del Territorio Chileno Antártico por un avión de la Fuerza Aérea de Chile.

El cumplimiento exitoso de este valeroso esfuerzo que llegó a convertirse en un hito de trascendencia, fue el inicio de la presencia y resguardo aéreo, que nuestra Nación cumple sobre esta importante región del país.



Si no lo pudo ver, o no lo recibió, le invitamos a disfrutar y compartir este material, haciendo click sobre la presente imagen.

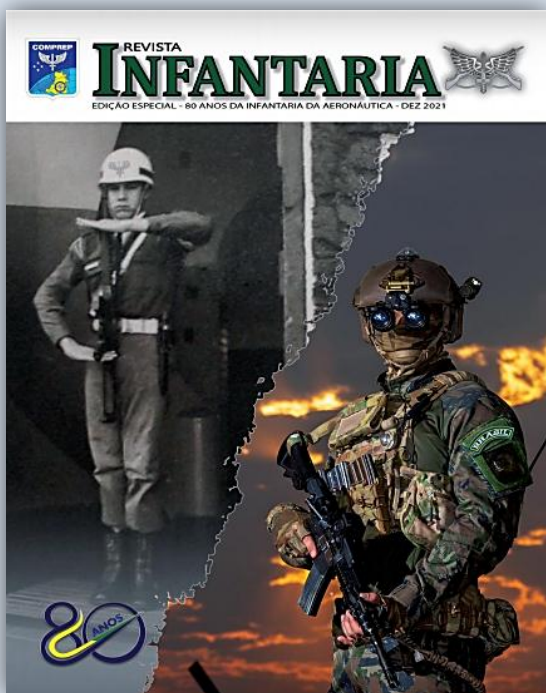
## II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

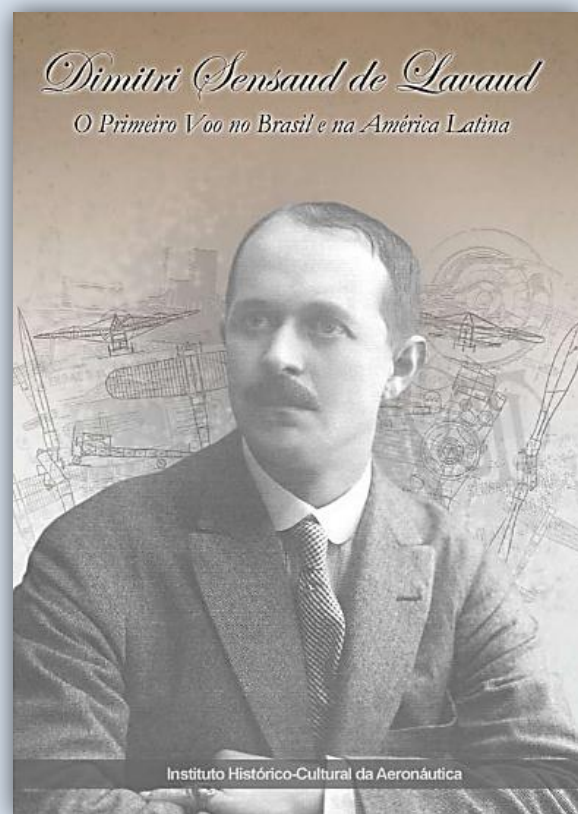
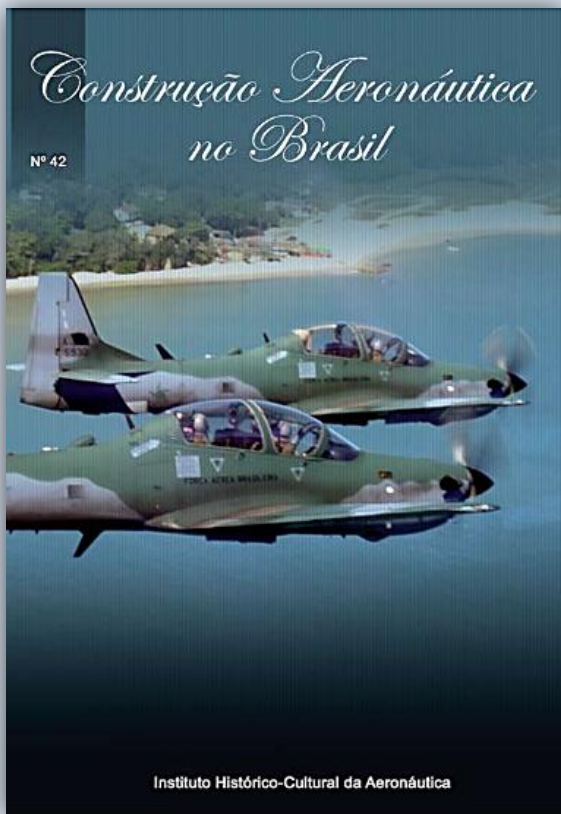
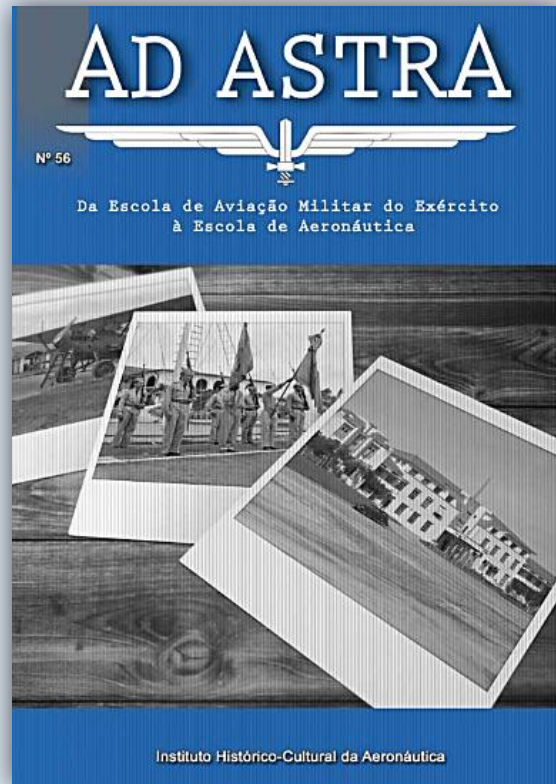
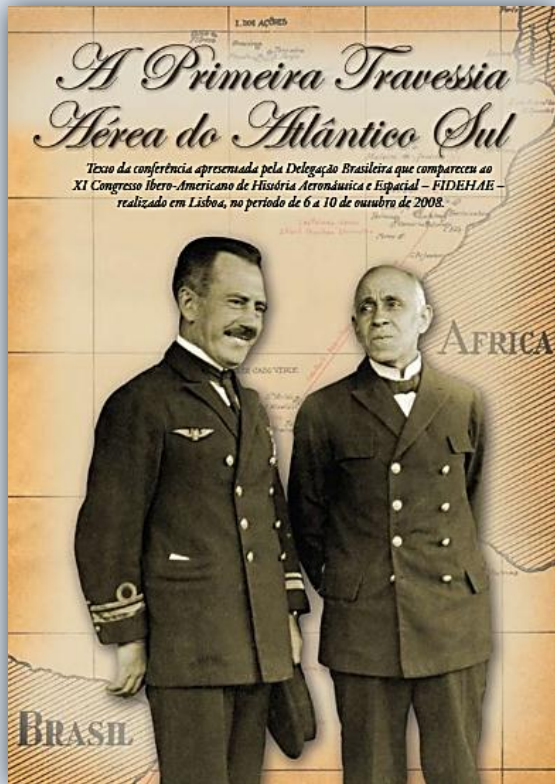


- ❖ *En este mes de febrero, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

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

***Les invitamos a descargarlas y así aumentar su gran biblioteca digital.***







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

ISBN: 978-956-973-11-8

En recuerdo del fallecimiento (*5 de febrero de 2018*) de nuestra distinguida y recordada socia y amiga, dejamos este especial biográfico, que fuera realizado con el auspicio de la Ilustre Municipalidad de Río Bueno y el respaldo de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile y del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, es el resultado de una exhaustiva investigación y revisión de documentos que su autor, Norberto Traub Gainsborg iniciara hace algún tiempo atrás en diferentes archivos nacionales y extranjeros.

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



### III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

*Durante este mes de febrero e inicios de marzo, recibimos otro grato y afectuoso saludo de aquellos que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 39 años de vida, y el cual agradecemos reproduciendo dado el valor que le asignamos a la labor de apoyo que desarrollan constantemente los integrantes de esta corporación, como también de la notable y esforzada conducción de su Directorio.*



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

Estimado amigo Traub Gainsborg;

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

Igualmente aprovechamos esta oportunidad, para reconocer los logros obtenidos por el IIHACH, a lo largo de 39 años de trabajo intenso y constante, en el cual han logrado llevar no solo al pueblo chileno sino al mundo hispanoparlante, la historia aeronáutica de Chile, a través de un trabajo serio, responsable y sobre todo con pasión.

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

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

¡Muchas felicidades, por 39 años llenos de éxitos y esperemos muy pronto volver a coincidir en algún evento a lo largo de nuestra américa!

Víctor Hugo Gutiérrez González  
Academia de Historia Aeronáutica de México  
Presidente

Ciudad de México, 1° de marzo de 2021

ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DE MÉXICO

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

***The International Journal of Military History and Historiography invita a presentar solicitudes para su IJM Early-Career Paper Prize.***

La Revista Internacional de Historia Militar e Historiografía presenta una beca para temas históricos militares de la antigüedad a la contemporaneidad que apelan a un número internacional de lectores.

La revista está interesada en la historia de las fuerzas armadas, de la doctrina militar, de la estrategia y de la guerra en todas sus formas, y en todos los aspectos y temas de la guerra a lo largo de la historia. Esta incluye las interacciones entre lo político, lo económico, lo social, lo y la historia cultural con la historia militar.

El Premio se otorgará a un artículo académico de destacada calidad en el campo de la historia militar internacional escrita por un estudiante de posgrado o un erudito de carrera temprana, que haya publicado en el IJM en 2022, ya sea en forma impresa o como avance artículo en línea.

El autor del artículo ganador será oficialmente anunciado en la revista y en el sitio web de la revista, y recibe un premio en dinero de 1.000 €. Vea los ganadores de años anteriores a continuación.

De acuerdo con las pautas generales de IJM, las presentaciones deben ser una contribución original al campo de la historia militar que es de interés para un público internacional, por ejemplo, un tema relacionado más de una nación y, preferentemente, sobre la base de múltiples archivos investigación.

No hay limitación cronológica, pero el tema debe ser histórico y la metodología debe cumplir con los requisitos académicos estándares.

### **Requerimientos de la sumisión de trabajos**

Los artículos deben basarse ampliamente en investigaciones primarias, no deben haber sido publicados previamente en otra forma o medio, y no debe estar actualmente bajo consideración por otra revista o serie de libros. El trabajo presentado debe cumplir con la hoja de estilo de la revista, tener una extensión de entre 8.000 y 10.000 palabras (incluidas las notas al pie de página) y estar completamente referenciado. Para más información sobre estilo y referencias, visite [www.brill.com/ijmh](http://www.brill.com/ijmh).

El premio está abierto a estudiantes de posgrado que actualmente están matriculados en una institución de educación superior, o a aquellos que han obtenido su doctorado después del 1 de enero de 2017.

Las presentaciones para el premio 2022 se aceptan de forma continua, pero deben enviarse a más tardar el 30 de septiembre de 2022. Por favor mira la página web de la revista para obtener información sobre cómo enviar ([www.brill.com/ijmh](http://www.brill.com/ijmh)).

En caso de preguntas, comuníquese con el editor en jefe Dr. Marco Wyss ([m.wyss@lancaster.ac.uk](mailto:m.wyss@lancaster.ac.uk)).



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 04-2022 Santiago, 18 de febrero de 2022

## EL DERECHO DE EMBARQUE EN CHILE: ¿EL MÁS CARO DE LA REGIÓN?

Se está estudiando en el Ministerio de Hacienda un nuevo ajuste a los Derechos de Embarque, con el propósito de estimular la economía del país, en este caso la Industria Aérea y sus negocios directos e indirectos.

La medida permite ser parte del buen desempeño de las aerolíneas al acumular una gran cantidad de pasajeros transportados, lo anterior, flexibiliza o mejora la fluidez de los negocios que se realizan a través del viaje en avión, crece el turismo, mejora la integración del territorio y la conectividad de Chile con el mundo.

La propuesta plantea hacer cambios en los Derechos de Embarque adoptando un enfoque diferencial entre un vuelo de corto, medio y largo alcance. Con esta medida se potenciarían los vuelos domésticos en contra de los internacionales, vuelos que estarían a la baja por tema de la pandemia, impidiendo incentivos de la reactivación.

En este sentido, el año 2018 se cumplió en parte lo que el gobierno había anunciado, la reducción gradual de hasta el 40% de los Derechos de Embarque en vuelos nacionales y de US\$ 6 en los vuelos internacionales.



La iniciativa contemplaba una reducción del 20% en el 2018, una segunda rebaja del 10% en el 2019, terminando el 2020 con el 10% restante. En lo referido a los vuelos internacionales, la iniciativa establecía una rebaja desde los US\$ 30 a US\$ 24, de la misma forma, gradual en tres años. Solo se pudo hacer efectiva los años 2018 y 2019, quedando pendiente la tercera rebaja. Está en la retina todavía, si estos Derechos de Embarque son uno de los más caros de la región. Para lo cual haremos un análisis al respecto.

¿Qué es el Derecho de Embarque?

En particular, el Derecho de Embarque corresponde al pago que realizan los pasajeros por el uso de las instalaciones, servicios y facilidades de los terminales aéreos del país, valor que va integrado al costo total de pasaje aéreo.

Los Derechos de Embarque recaudados a los viajeros aéreos, se encuentran establecidos en el DAR 50 "Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos" y son efectuados por las empresas aéreas. En este reglamento se especifican que derechos tienen los usuarios, en este caso, el uso de las instalaciones, servicios y facilidades de los terminales aéreos.

Los valores especificados son establecidos de acuerdo a diversos factores considerados por la norma, como son: vuelos nacionales o

internacionales, categoría asignada al aeropuerto o aeródromo, y la distancia al destino del vuelo.

Estos valores son fijados en pesos y son reajustados trimestralmente por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Si bien el crecimiento de pasajeros ha sido impulsado por la llegada de nuevas aerolíneas Low Cost o Ultra Low Cost al mercado chileno, disminuyendo así el valor de los tickets de vuelo, y que se espera que estas cifras sigan aumentando en el tiempo; el principio fundamental de este proceso obedece a las distintas estrategias de comercialización que tanto las líneas aéreas, como las empresas privadas tienen libertad de aplicar.

En este contexto, la distancia del viaje no tiene relación con el cobro de este Derecho, lo cual es una práctica generalizada en otros países. Por ejemplo, en Argentina, un vuelo desde Buenos Aires a Santiago tiene un costo para el pasajero en Tasas de US\$ 75 (Tasa de embarque, seguridad e inmigración), el cual es igual que para un vuelo de Buenos Aires a Amsterdam.

En los países de la región, la mayoría adicionan el impuesto al IVA (Argentina, Perú, Colombia, México). También, algunos países agregan otro tipo de tarifas como: recibos brutos (Argentina), derecho de conectividad (Colombia), tasa de seguridad, movilidad reducida, inmigración, turismo, aduana, transito.

Para el caso de Chile, el Derecho de Embarque es de US\$ 25 para destinos internacionales ubicados a distancias mayores a 500 km, el cual corresponde a un valor único, no existiendo otros cobros adicionales que incrementen el costo final al pasajero, al igual que en Brasil, país que no agrega ningún impuesto al Derecho de embarque. En la actualidad, el valor vigente de la tarifa que pagan los pasajeros embarcados en un aeropuerto o aeródromo nacional para viajes domésticos, son los siguientes: de acuerdo a la clasificación de los aeropuertos en primera categoría el Derecho de Embarque tiene un valor de \$ 6.008, en un aeropuerto de segunda categoría \$ 4.579, en tercera categoría está exento de pago y para aeródromos que estén a una menor distancia de 270 Kms, el valor es \$ 2373.



Nota: cuadro comparativo Derechos de Embarque países de la OCDE.

En el caso internacional tiene un valor de US\$25. Todos estos valores son únicos, no consideran impuestos y están exentos de IVA.

Con los antecedentes señalados, el valor final que pagan los pasajeros por Derechos y/o tributos (acorde a cada país), Chile se encuentra dentro de los países que tienen menor valor de Derecho de

Embarque Nacional, que coincide en lo internacional con países OCDE (que mantengan flujo de pasajeros con nuestro país).

En comparación a nuestros principales destinos internacionales en el continente americano, Tarifa que en nuestro país asciende aproximadamente a US\$ 8, ubicándolo sobre Brasil y Argentina quienes tienen una Tarifa de US\$ 5,7 y US\$ 4,7 respectivamente, situándolo dentro de los países que menos recarga el pasaje, ya que no se adiciona el IVA, Tasas de seguridad, inmigración entre otras Tasas que sí existen en otros países.

En lo que respecta a cifras, durante el año 2019, pre pandemia, los Derechos de Embarque, provenientes en un 51% de vuelos nacionales y un 49% de vuelos internacionales, los cuales se vieron fuertemente afectados durante el año 2020 con motivo de la pandemia, siendo de este un 57% proveniente de vuelos nacionales y un 43% de internacionales.



Cualquier análisis respecto del valor del Derecho de Embarque en Chile, debiese contener la conjugación de todos los factores antes expresados y debidamente proyectados para dar cabida a mayor infraestructura aeroportuaria, una prestación eficiente de servicios, resguardando en todo momento la seguridad aeroportuaria y operacional para que todos los viajes aéreos se realicen de manera segura en todo el territorio nacional y en el espacio aéreo internacional que se la ha entregado a Chile para su control, tal como hasta este minuto ha sido efectuado y reconocido por Organismos Internacionales como la OACI.

¿Qué pasa en el mundo??

El aumento en la tarifa de uso del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, convirtió al terminal aéreo en el más caro de América Latina. Con la medida, la tasa tuvo un alza de un 25%, alcanzando los US\$ 51,12.

En el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, el mismo servicio alcanza la suma de US\$50,75, una cifra cercana a la de la capital mexicana. Lo sigue de cerca el aeropuerto de Carrasco, situado en Montevideo, Uruguay, con una tarifa de US\$ 44.

Más abajo y con un valor similar al de Chile está el terminal aéreo de Lima, Jorge Chávez en donde el cobro por el derecho a embarcar de los pasajeros es de US\$ 30,75.

En el aeropuerto internacional de Sao Paulo Governador André Franco Montoro, el valor de la tasa es de US\$ 35, mientras que en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá, Colombia alcanza los US\$ 38.

El Aeropuerto Internacional de Tocumen, en Panamá, tiene una tarifa de US\$ 40, la misma cifra que se paga en el Aeropuerto Internacional Silvio Pettrossi de Asunción, Paraguay.

Las tarifas en Europa, en el Aeropuerto de Barajas, en Madrid, tiene una tasa de salida de US\$ 18 para los viajeros dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) y de US\$ 26 para los pasajeros que viajen fuera de éste, según el tipo de cambio actual.

Por su parte, el Aeropuerto El Prat de Barcelona tiene tarifas similares a la capital española, cobrando US\$ 14,1 para quienes parten a otro país del EEE y US\$ 21,2 para el resto de los viajeros internacionales. El resto de los terminales aéreas de España tiene tasas inferiores a los US\$ 8 dentro del EEE y menores de US\$ 12 para los demás territorios.

El Aeropuerto Internacional Heathrow de Londres, el principal de la capital británica, es uno de los que tiene mayor tráfico internacional en el mundo y tiene un cargo para los pasajeros de US\$ 43,6 para los destinos dentro de Europa y de US\$ 61,3 para otros destinos.



Aeropuerto Charles de Gaulle, París, Francia.

En los aeropuertos Charles de Gaulle y Orly, situados en París, es de US\$ 28,5 dólares para pasajeros internacionales, cifra que baja a US\$ 17,2 para los que sólo hacen conexión.

Uno de los aeropuertos más grandes del mundo, el Aeropuerto Internacional de Frankfurt, tiene como tarifa de salida para los viajeros US\$ 22 en vuelos domésticos y dentro de la Unión Europea (UE), US\$ 28 para vuelos en el continente y US\$ 30,8 para los intercontinentales. En el terminal aéreo de Bruselas, la tasa de embarque alcanza los US\$ 25 y disminuye a US\$ 12 para quienes hacen conexión y vuelan dentro del mismo día a otro país.

En Roma, la tarifa que deben pagar los pasajeros por viajar dentro del país y de la UE es de US\$ 22, mientras que para los que vuelan fuera de esta, el valor aumenta a US\$ 34,5.

Finalmente, la reducción del valor del Derecho de Embarque, es potestad de la autoridad económica del país, en este sentido es el Ministerio de Hacienda el encargado de cualquier modificación al DAR 50 "Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos", documento normativo que integra los conceptos de los Derechos de Embarque antes descritos.

El Derecho de Embarque, ¿Es el más caro de la Región?, podemos concluir que respecto del valor final que pagan los pasajeros por Derechos y/o tributos (acorde a cada país), Chile se encuentra dentro de los países que tienen el menor valor, tanto en el ámbito nacional e internacional, teniendo a la vista los costos de los países de la OCDE y de la Región como comparación.

VVC

❖ *IIHACH por segundo período es convocado como integrante del COSOC – MDN*



**NOMBRA CONSEJEROS INTEGRANTES DEL  
CONSEJO DE LA SOCIEDAD CIVIL DEL  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL PERÍODO  
2022-2023.**

SANTIAGO, 23 FEB 2022

RESOLUCIÓN MINISTERIAL EXENTA Nº 6800/25

**VISTOS:**

1. Lo dispuesto en los artículos 1º, 6º, 7º, 8º y 19º numeral 14, de la Constitución Política de la República de Chile.
2. La Ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, modificada por la Ley Nº 20.500 sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública.
3. La Ley Nº 20.424, Estatuto Orgánico del Ministerio de Defensa Nacional.
4. La Ley Nº 20.500, sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública.
5. La Resolución Ministerial Exenta Nº 6800/9 del 14 de enero de 2022, que aprueba la Norma de Participación Ciudadana del Ministerio de Defensa Nacional y deroga Resolución Ministerial que indica.
6. Resolución Exenta Nº 8290, del 19 de diciembre de 2016, que aprueba Reglamentos del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional.
7. Resolución Ministerial Exenta Nº 600/133, del 13 de enero de 2022, que designa Comisión Electoral para elección del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional periodo 2022-2023.
8. La Resolución Nº 7, de 26 de marzo de 2019, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón, Contraloría General de la República.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, el artículo 74 de la Ley 20.500, sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública, establece que los órganos de la Administración del Estado deberán conformar consejos de la sociedad civil y las características que deben tener éstos últimos.
2. Que, el artículo 11, de la Resolución Ministerial Exenta Nº 6800/9 del 14 de enero de 2022, "Habrà un Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional, el que tendrá un carácter consultivo, estará conformado de manera diversa, representativa y pluralista, por los representantes de organizaciones sin fines de lucro que tengan relación con las competencias de este Ministerio".
3. Que, mediante Resolución Exenta Nº 8290, del 19 de diciembre del 2016, se aprobaron los siguientes reglamentos del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional: Reglamento Electoral del Consejo de la Sociedad Civil; Reglamento Registro de Organizaciones del Consejo de la Sociedad Civil y Reglamento de Sala del Consejo de la Sociedad Civil.
4. Que, atendida la proximidad del término de la vigencia del actual Consejo de la Sociedad Civil, esta Secretaría de Estado, ejecutó el proceso de elección del nuevo consejo entre el 13 de enero y el 11 de febrero del presente año.
5. Que, como resultado del proceso de elección se registraron 12 organizaciones con sus respectivos postulantes a consejeros, y el reglamento del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional, en su artículo 2º dispone: "El Consejo estará compuesto por un mínimo de 6 y un máximo de 12 Consejeros elegidos para un periodo de dos años por miembros de asociaciones de la sociedad civil sin fines de lucro".
6. Que, por su parte el inciso segundo del artículo 14 del reglamento de elecciones del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional dispone que "En caso de inscribirse igual número de candidatos que consejeros a elegir, no se realizará la elección, proclamándose electos a quienes se encuentren válidamente inscritos. Lo mismo ocurrirá en caso de que en una categoría se presente sólo un candidato"; finalmente resultando electos los 12 consejeros representantes de las 12 organizaciones debidamente registradas.

7. Que, en conformidad a lo establecido en el acta N° 3 de la Comisión Electoral para elección del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional periodo 2022-2023, del 9 de febrero de 2022, y de acuerdo con lo señalado en los puntos 1, 2, 5 y 6 de dicha acta, que para todos los efectos forma parte de la presente resolución.

**RESUELVO:**

1. **NOMBRESE**, a las siguientes organizaciones y sus respectivos representantes como Consejeros integrantes del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional:

- Asociación Chilena de Operadores de Helicópteros.	Sra. Loreto Moraga Guerrero
- Asociación Chilena del Espacio AG.	Sr. Rodrigo Suárez Villarroel
- Asociación de Consejeros de la Sociedad Civil de la Administración Central del Estado.	Sr. Daniel Oyarzún Valdivia
- Asociación Gremial de Oficiales de la Armada en Retiro.	Sr. Alejandro Armstrong De Aguirre
- Asociación Gremial Nacional de Pensionados de las FF.AA., Carabineros (R) y Montepíos.	Sr. César Cereceda Serón
- Círculo Boínas Negras de Chile.	Sr. Santiago Vergara Aragonés
- Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas "General Adolfo Silva".	Sr. Joaquín Pinto López
- Confederación de Pensionados y Montepíos de la Defensa.	Sr. Ricardo Sepúlveda González
- Cuerpo de Generales y Almirantes en Retiro de la Defensa Nacional.	Sr. Felipe Cunich Mas
- Cuerpo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas.	Sr. César Puebla Ponce
- Fundación Estrategia País.	Sr. Camilo Ponce Arenas
- Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.	Sr. Norberto Traub Gainsborg

2. **REMÍTASE** copia de la presente resolución, a las organizaciones nombradas a conformar el Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional, a través del correo electrónico ingresado en el Registro de Organizaciones Sin Fines de Lucro de esta Cartera de Estado.
3. **CÍTESE** a consejeros y consejeras titulares a la primera reunión de constitución del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional, dentro de los tres primeros días del mes de marzo del presente año.
4. **COMUNÍQUESE** la presente resolución a las organizaciones mencionadas en la distribución.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.



PVF/JMG/vjc

**DISTRIBUCIÓN:**

1. Organizaciones del COSOC del MDN
2. Gabinete MDN. (C.I.)
3. AUD.MIN (C.I.)
4. Participación Ciudadana (C.I.)
5. SS.DEF.
6. SS.FF.AA
7. EMCO
8. ANEPE
9. DGMN
10. CAPREDENA
11. DGAC
12. DEFENSA CIVIL
13. Archivo MDN.

## IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.

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

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



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

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



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

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

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



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

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



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

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



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

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

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

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



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



*Hangares metálicos  
chicos en el aeródromo  
Los Cóndores*



*Grupo N°1 en Arica*



*Comdte. Castro 6778*

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

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

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

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

**04/03/1960.** La Fuerza Aérea de Chile junto a las fuerzas aéreas de Brasil, Estados Unidos de Norteamérica, Colombia, Panamá y Perú, participan en una segunda versión de la maniobra militar conjunta con la USAF denominada "Banyan Tree II", en Panamá. Este ejercicio probó la capacidad del envío de fuerzas de asalto del Ejército los Estados Unidos desde los Continental United States (conocido con el acrónimo de CONUS), mediante un movimiento aéreo de muchas horas y gran distancia para realizar operaciones de combate en combinación e interacción con fuerzas de asalto enviadas desde las Repúblicas Latinoamericanas de Brasil, Colombia y Panamá.

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

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

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



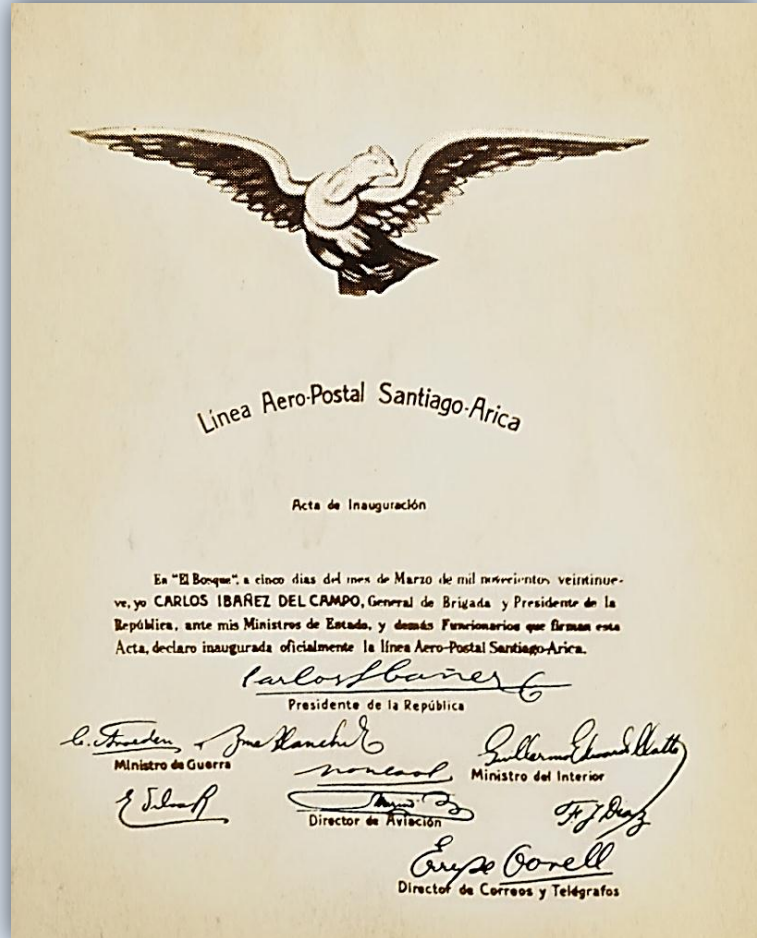
**04/03/1994.** Se denomina la Base Aérea de Ilopango, como Primera Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Salvadoreña, siendo su primer Comandante en ese entonces, el señor Mayor de Aviación Piloto Aviador DEM Milton Antonio Andrade Cabrera.

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

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

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

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

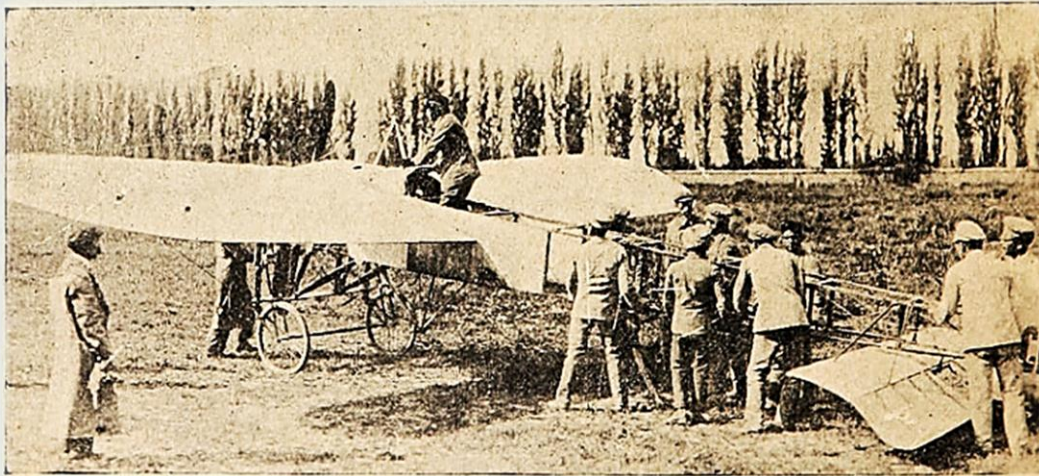


**05/03/1964.** Fallece el General de División P.A., señor Gustavo Salinas Camiña; pionero de la aviación militar mexicana y Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

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

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

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



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

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



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

**08/03/1912.** Eduardo Pacheco Chaves, se convierte en el primer piloto brevetado en volar en los cielos de la ciudad de Santos. Conocido como *Edu Chaves*, era hijo de Elías Antonio Pacheco y Chaves y de Anésia da Silva Prado. Fascinado por la aviación, viaja a Francia con el propósito de convertirse en

piloto. El 28 de julio de 1911 adquiere su brevet de piloto de la Fédération Aéronautique Internationale y a bordo de un aparato modelo Blériot de 25 HP.



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



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

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

**09/03/1909.** Primer vuelo con un planeador asistido por un auto en México realizado por los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro. Este vuelo casi accidental, les reportó una valiosísima experiencia debido a que el piloto había logrado el absoluto control del planeador al efectuar un vuelo a más de 10 metros de altura, en un tramo de más de 480 metros de distancia, habiendo efectuado un vuelo sumamente estable.

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

Rapini despegó desde el Sporting Club de Viña del Mar a las 8:15 horas, y luego de cruzar la cadena de cerros ubicada en la ruta a Santiago, a 2.000 mt de altura, aterrizó en el Club Hípico de la capital a las 9:40 horas.

Luego de almorzar en Santiago, el aviador italiano alzó el vuelo a las 16:00 horas, cubriendo sin novedad la distancia hasta Viña del Mar en 1,30 minutos, conquistando con este memorable doble raid todos los records de aviación que existían en el país.

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

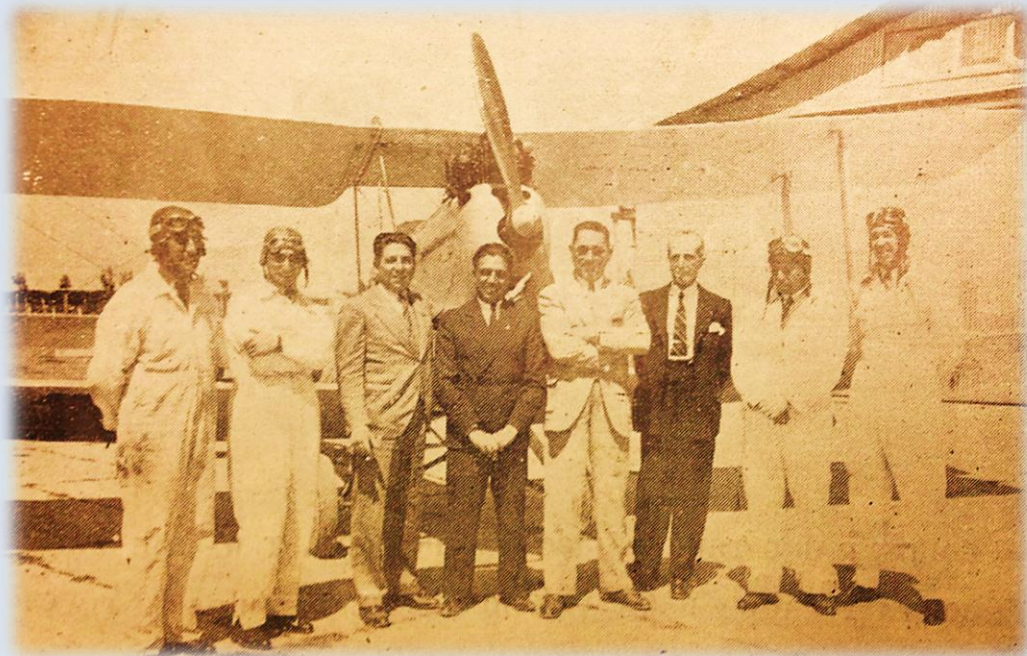


***Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana  
Concurso en el Club Hípico de Santiago, 1916***

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

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

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



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

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

**9/03/2004.** Se realiza un histórico vuelo Santiago-Suiza-Santiago en avión Beechcraft Bonanza, con las pilotos de Chile, señoras Madeleine Dupont y María Eliana Christen.

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

**10/03/2000.** A las 08:40 AM de este día, el T-35 DT Turbo Pillán ENAER establece un Récord Mundial de Velocidad controlado por la FAI, para aviones turbohélice en su categoría de aeronaves, que cabe destacar hasta la fecha no ha sido superado. La tripulación del Turbo Pillán, matrícula FACH 191, que obtuvo esta marca, estuvo compuesta por el Comandante de Grupo (A-Rva) Jaime Acosta Herrera, acompañado por el Comandante de Grupo (I) Felipe Fernández Mesa.



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

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

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

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



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



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

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

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

**14/03/1911.** Tras el éxito y entusiasmo de los primeros vuelos realizados en Chile, el 21 de agosto de 1910, por el francés vecindado en Chile, César Copetta y el auxilio de su hermano Félix; otros dos empresarios entusiastas del vuelo, los señores Carlos Guerra y Manuel Benítez, formarían la "*Sociedad Nacional de Aviación*". Esta agrupación adquirió el biplano Voisin ya reparado por los hermanos Copetta; entusiasmó al joven aeromodelista y mecánico Antonio Ruiz para que probara volarlo, para lo que arregló contar con un espacio de un fundo en Batuco que tenía don José Filomeno Fuentes, otro de los entusiastas auspiciadores de esta iniciativa. Es así que en este día y lugar, dos personajes, el alemán Eduardo Stoeckel en un Blériot y el español Ruiz en el Voisin, realizarán algunas efímeras demostraciones de aviación frente a la prensa de la época.

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

**16/03/1923.** Por Decreto Supremo N°196, se crea la Aviación Naval de Chile. Sus orígenes se remontan a febrero de 1916, cuando cuatro oficiales y cuatro suboficiales, son invitados a recibir durante ocho meses, a partir del mes de marzo de ese año, instrucción de vuelo y especialización en aeronáutica en la Escuela de Aeronáutica Militar de Santiago. El primer comandante de la Aviación Naval, fue el Capitán de Fragata, señor Abel Campos Carvajal.

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

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



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

Su producto más conocido es el Pillán T-35, avión de Instrucción primaria del que ya se han producido algo más de 136 unidades, siendo algunos de éstos, exportados a las Fuerzas Aéreas de Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay y República Dominicana. Junto a estos ha desarrollado el proyecto del monoplano de ala baja, conocido como Ñancú ECH-02 (denominado Eaglet) y las variantes del T-35, el T-35T (con la turbina Allison 250) y la versión monoplaza del T-35.

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

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

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

**17/03/1980.** Se inaugura en Santiago de Chile, la Primera Feria Internacional del Aire (FIDA) antecesora de la actual Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE), el evento aeronáutico internacional más prestigioso en esta región.

**17/03/1980.** Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico N°19, con el que se efectúa

tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

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

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

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

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

**Decreto:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tómese razón, comuníquese i publíquese.-  
Juan Luis Sanfuentes.- Enrique Bermúdez”**

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

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

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

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

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

**19/03/2008.** Mediante el Decreto Supremo Nº 29482, son aprobados los estatutos de Boliviana de Aviación "BoA" que fuera creada mediante el Decreto Supremo Nº 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia. El vuelo inaugural de "BoA" se realizó al año siguiente, el 29 de marzo de 2009 conectando las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra. En 2010, BoA se convirtió en la única aerolínea de Bolivia en operar vuelos internacionales fuera de América Latina después del cese de operaciones de AeroSur.

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

**20/03/1925.** El Decreto Ley N°440 de la República de Chile, incluye entre el personal de empleados civiles del Ejército y de la Armada, a los mecánicos y Pilotos aviadores fundadores de la Aviación Militar, a los señores Miguel A. Cabezas S., Pedro L. Donoso A. y Abraham Villalobos S. Pocos años más tarde, la ley de gracia N°4611, de fecha 18 de julio de 1929, incluirá al piloto aviador, don Clodomiro Figueroa Ponce como fundador de la aviación civil.

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

Fue básicamente construido durante la crisis del año 1930, debido a la gigantesca mano de obra cesante en la capital, esto impulsó a las autoridades, bajo el gobierno de don Juan Esteban Montero, a prolongar hacia el oriente el Parque Forestal desechando proyectos alternativos presuntamente más rentables. Fue así como el regalo de 3.000 cerezos por parte del Emperador japonés Hirohito, que había originado el otrora conocido “Parque Japonés”, llegó a su fin a inicios de la primera mitad de la década de los 40, ya con el correr de la Segunda Guerra Mundial, el parque no pudo seguir siendo llamado japonés y fue rebautizado directamente como "Parque Gran Bretaña". Años después, un nuevo gran parque que uniera casi todo este bandejón central que corría paralelo a la avenida Providencia, fuera nuevamente rebautizado, con el nombre de "Parque Balmaceda" en memoria del Presidente José Manuel Emiliano Balmaceda Fernández. Tras ser instalado este llamativo monumento en 1980, en una pequeña área verde de una manzana de extensión, 16.400 m<sup>2</sup>, que era una prolongación del Parque Balmaceda, con el cual muchas veces es confundida, pasó a denominarse “Plaza de la Aviación”.



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

**21/03/1930.** Mediante el Decreto Supremo N°1167, redactado por el ministro del interior don David Hermosilla Guerra y firmado por el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, que fusiona los servicios

aéreos navales y militares del país y crea la Subsecretaría de Aviación, organismo que dará vida a la Fuerza aérea Nacional, bajo la dependencia inicial del Ministerio del interior.

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

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

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

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

**21/03/1930.** Nómbrase a contar de la fecha del presente Decreto Supremo Nº1167, con una renta de 40 mil pesos anuales, “Subsecretario de Aviación” al comandante Arturo Merino Benítez.

**21/03/1944.** Se cambia el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación por “Compañía Cubana de Aviación”.

**21/03/1980.** En la Base Aérea El Bosque, es inaugurada la 1era. Feria del Aire (FIDA), una exposición de tecnología aeroespacial y de defensa que a partir de esa fecha, se realizaría cada dos años en Chile. La historia de la feria aeronáutica más importante de Iberoamérica y el hemisferio sur americano, así como la tercera más importante a nivel mundial, se inicia cuando la Fuerza Aérea de Chile decide celebrar sus 50 años de existencia con una muestra de aeronaves nacionales y extranjeros de países amigos. En ella participaron trece países y asistieron alrededor de 115.000 personas visitantes. Con el tiempo, el nombre FIDA cambió a FIDAE, acrónimo de Feria Internacional del Aire y del Espacio, en 1990; en esta sexta versión, la muestra aumentó y sumaba ya unos 21 países participantes, interesados en ofrecer sus aviones de combate en la región, debido a la existencia de un inventario obsoleto en la Fuerza Aérea de varios países de América del Sur, que estaban interesados en modernizar sus equipos militares. Actualmente, la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) se realiza en la II Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile, a un costado del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Santiago.

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

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

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

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

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

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

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



**24/03/1920.** El Papa Benedicto XV emite un decreto con el que declara a la Santísima Virgen en la advocación de “Nuestra Señora de Loreto”, como Patrona mundial de los Aeronavegantes. Durante el XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial celebrado en el año de 2015 en la ciudad de México D.F., en lo que fue una hermosa y solemne ceremonia se le adopta y declara por unanimidad de las Academias e Institutos miembros integrantes, como Patrona de las entidades miembros de FIDEHAE.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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





Tras haber cumplido el encargo chileno con éxito, continuaron por tierras peruanas, remontando por la costa del Pacífico en etapas de larga duración hasta alcanzar el Istmo de Panamá, dejando atrás Ecuador y Colombia por haberse encontrado los aeródromos de Guayaquil y Bogotá enfangados a causa de persistentes lluvias tropicales. Este venturoso gran raid, continuaría días más tarde por Nicaragua, Guatemala y Cuba.

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

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

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

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

**27/03/1973.** Se forma la 1ª Brigada de Aviación del Ejército Peruano por medio del Decreto Supremo N° DS 009 - 73/GU, donde se refiere a la creación en el Ejército del Grupo de Aviación Ligera como unidad dependiente del Ejército. Sus antecedentes datan de 1971, cuando el Comando del Ejército de este país, determina como una necesidad el que el Ejército cuente con su propia aviación. Para obtener personal preparado, se crea en 1972, el primer concurso de selección para la especialidad aeronáutica. Al finalizar ese año, fueron 19 oficiales y 30 técnicos, los designados para especializarse en cursos de Pilotaje, Ingeniería Aeronáutica, Electrónica y Mantenimiento en las Escuelas de Calificación del Servicio Aeronaval.

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

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

Tras 92 años de trascendental historia, el actual Director General de esta gran institución rectora para la aviación nacional, es el GBA (A) Raúl Jorquera Conrads.



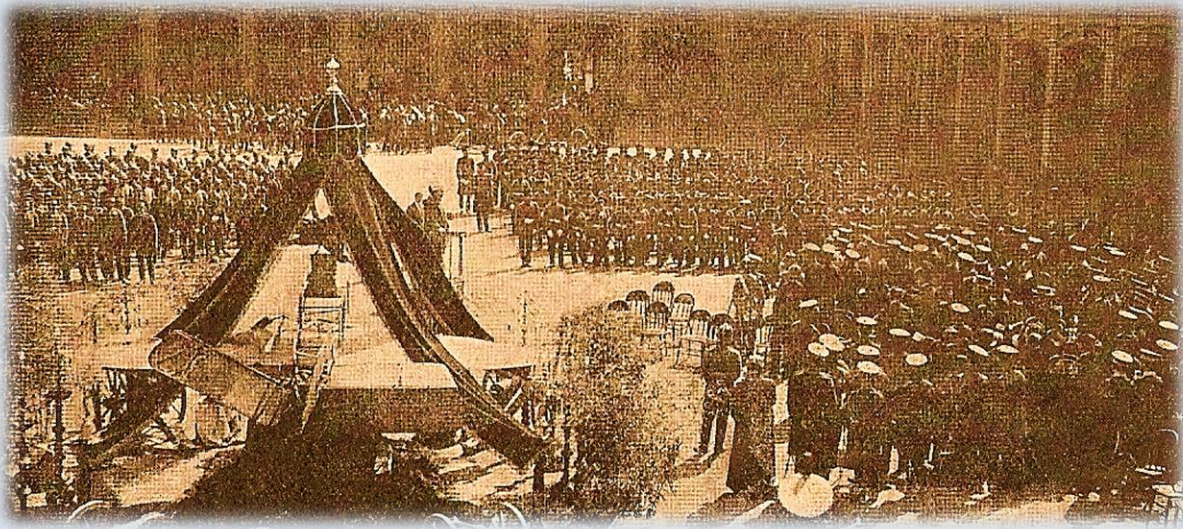
**28/03/1946.** Es creado en Chile, el Club Aéreo de Quellón, ubicado al sur en la isla grande de Chiloé. En los sismos del año de 1960 este aeródromo, fue vital para los diferentes puentes aéreos que se establecieron en esa oportunidad. Con posterioridad se procedió a la construcción de un nuevo aeródromo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

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

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

La imponente manifestación celebrada en el patio de la entonces Escuela Militar contó con una masiva concurrencia del mundo civil y militar, donde el Vicario Castrense junto al capellán del plantel celebraron una misa, tras lo cual pronunció una sentida oración patriótica que impresionó a los asistentes, pues es la primera vez que se planteaba el riesgo de vida existente, en la entonces nueva

especialidad de Aviación. El entusiasmo y la dedicación de nuestros pioneros de la aviación militar iniciada desde 1912 en Chile, se vieron muchas veces, opacadas por fallas mecánicas y humanas que ahora terminaban en accidentes fatales.



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

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

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

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

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

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

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

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

## V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### EL DECRETO SUPREMO N° 1.167, DEL 21 DE MARZO DE 1930



*El Presidente de Chile, general Carlos Ibáñez del Campo junto a sus Ministros del Interior, don David Hermosilla Guerra, y de Guerra, Gral. Bartolomé Blanche, y un grupo de oficiales chilenos y extranjeros, Club Militar, marzo de 1930.*

Cuando el Decreto Supremo N°1.167 salió a la luz pública, muchos conocían de la dedicación y empeño del comandante Merino por hacerlo realidad, pero al mismo tiempo pocos sabían del importante trasfondo y derrotero por el que este había pasado.

Estando todavía Merino en Punta Arenas, recibió un telegrama del presidente Ibáñez, donde junto con lamentar la tragedia ocurrida, lo instaba a no desanimarse y señalaba lo siguiente: “... en ese proyecto que desea Ud., tráigalo listo y reciba mis cariñosos saludos. C. Ibáñez del C.”<sup>1</sup>

El proyecto trataba sobre la unificación de los Servicios Aéreos del Ejército y la Armada, de forma de volver a constituir una Fuerza Aérea independiente, similar a la que había establecido el Decreto C1 N°654 del 18 de marzo de 1919, en la que la entonces “Fuerza Aérea Nacional”<sup>2</sup> dependiendo del entonces Ministerio de Guerra y Marina. Con esa fecha, se había realizado un temprano primer intento de fundar una aviación independiente de otros Servicios de Aviación existentes en el país,

<sup>1</sup> Fuerza Aérea de Chile. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I. 1999. Pág. 430.

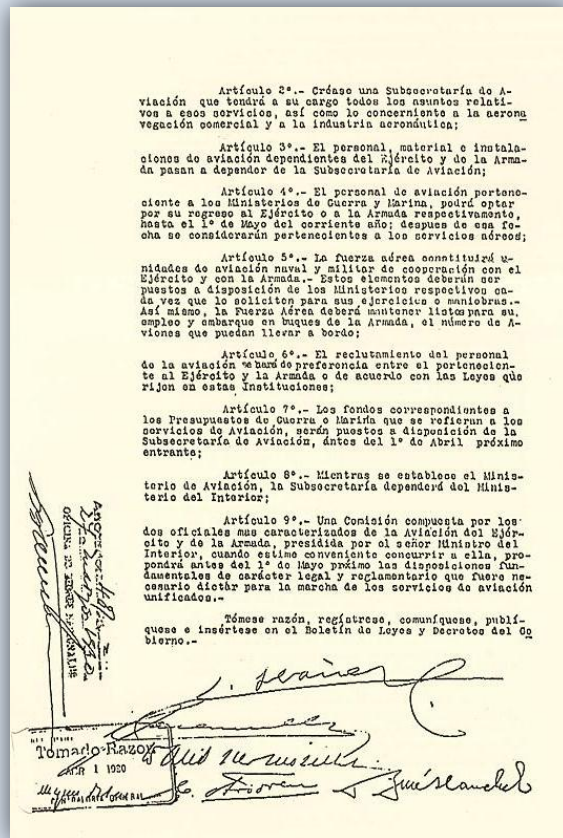
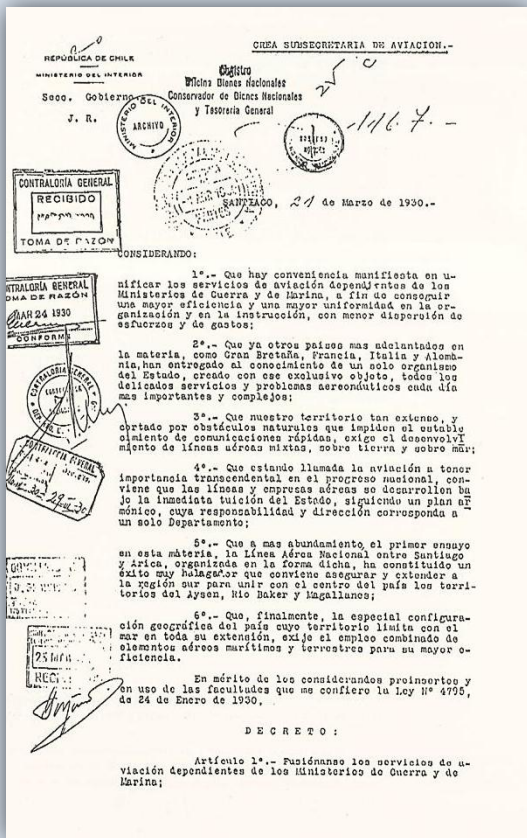
<sup>2</sup> 22.03.1919. Es nombrado como Director de la Fuerza Aérea Nacional, el Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina.

marcando una pauta señera a nivel continental y mundial, al constituirse en esos días, en la segunda institución con estas características, después de la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

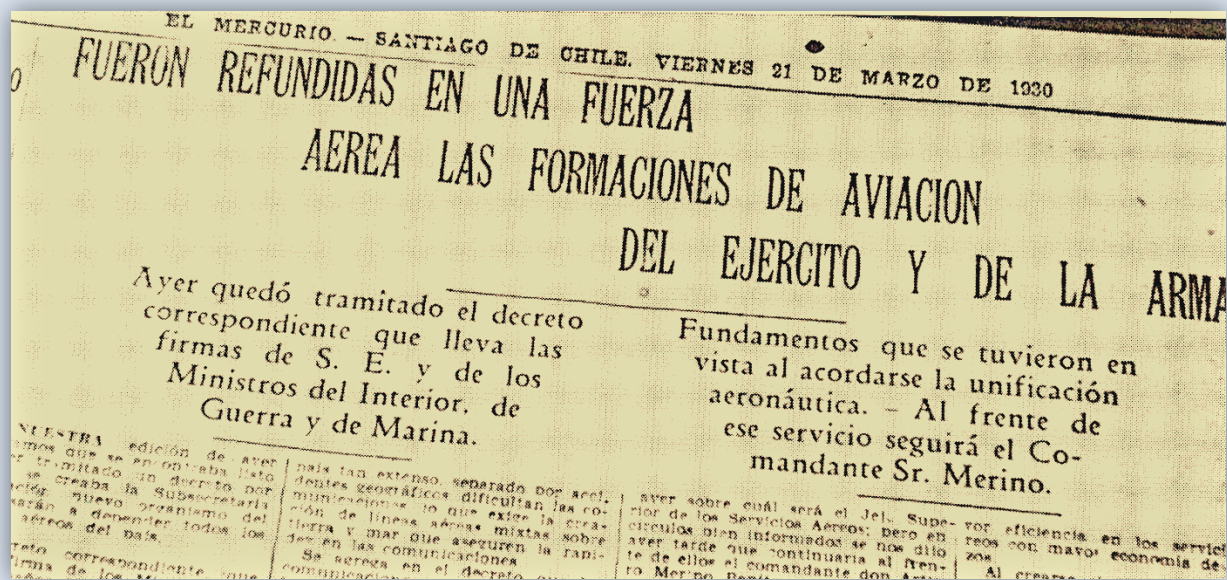
Esta pionera y certera creación, no tendría el apoyo ni menos la comprensión tan necesarios que un estamento como este requería. Definitivamente las condiciones y vivencias que habían experimentado Inglaterra y Europa con la denominada Gran Guerra no eran transferibles a Chile, por lo que al no “necesitar implementar una fuerza independiente”, este sueño terminó en julio de 1920, desconociendo con ello las bondades fundamentales que esto traería para quienes la integraban, pues la tarea de volar, era algo de dedicación exclusiva donde la *práctica hace al maestro*.

En el Chile de 1919, los méritos de la Superioridad del Servicio Aéreo de la época que habían creado la Fuerza Aérea independiente, no habían tenido éxito ante la tenaz oposición de los altos mandos, para quienes la aviación parecía constituir sólo un medio auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero, reasignando a *pilotos experimentados* a sus unidades de origen en el Ejército o Armada, y muchas veces, desvinculándolos de por vida del vuelo.

Como fuere, la conducción, esfuerzos, persistencia, éxitos logrados y visión que el Teniente Coronel Arturo Merino había ayudado a construir, aún antes de 1927, llegaban a buen puerto. El texto oficial del Decreto 1.167, señalaba en su artículo primero: “*Que hay conveniencia manifiesta de unificar los servicios de Aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y Marina, a fin de conseguir una mayor eficiencia y una mayor uniformidad en la organización y en la instrucción, con menor dispersión de esfuerzos y de gastos;*”



El mismo 20 de marzo de 1930, El Mercurio de Santiago anunciaba que se encontraba listo para ser tramitado un decreto por el cual se creaba la Subsecretaría de Aviación, un nuevo organismo del cual pasaban a depender los Servicios Aéreos del Ejército y el de la Armada de Chile reunificados en una nueva entidad, como al igual, dependerían la aviación civil y comercial. Es así que el Decreto 1.667 vería la luz ese mismo, 21 de marzo de 1930.



El comandante Merino asumiría como primer titular de la recién creada Subsecretaría de Aviación, organismo que organizaría la aviación nacional, clasificada por aquel entonces en tres categorías: Fuerza Aérea, Aviación Comercial y Aviación Civil. Es así que una de las primeras actividades dictadas por Merino fue enviar una Circular, que en sus partes principales establecía un marco regulatorio y más que eso, *un compromiso de honor*:

***“El Decreto Supremo con carácter de Ley N° 1167 del 21 de Marzo de 1930, ha creado la Subsecretaría de Aviación separando de las instituciones Militar y Naval, las formaciones destinadas a constituir la nueva Fuerza Aérea.***

***Los señores Oficiales y demás personal que se honran en pertenecer a la Aviación Nacional, deben considerar detenidamente el compromiso de honor que desde hoy los obliga.***

***La creación de la Subsecretaría de Aviación, y la constitución de la Fuerza Aérea, que deberá contar a breve plazo con leyes propias que respondan, mejor que las actuales del Ejército y de la Armada, a sus necesidades presentes y futuras, es un reconocimiento de la labor abnegada y eficiente de nuestros aviadores y es una concesión de enormes proyecciones para el futuro de la Aviación Nacional, que debe enorgullecernos y hacernos formar el propósito de corresponder plenamente, con nuestro esfuerzo entusiasta, a esa confianza del Supremo Gobierno, que es trasunto de la confianza y del cariño con que el país entero mira los servicios de nuestra Aviación”.***

***Arturo Merino Benítez***

## Detrás del telón

El antes mentado Decreto Supremo 1167, había tenido su mayor pilar en Merino y las voluntades aunadas del Presidente de Chile y el recientemente nombrado Ministro del Interior, don David Herosilla Guerra<sup>3</sup>, con quien lo unía una relación de amistad y confianza<sup>4</sup> desde 1910.

Era el propio presidente Ibáñez quien le había encargado especialmente al ministro Herosilla, quien era un abogado especialista en Derecho Administrativo, que buscara una solución al plan de Merino, dado que a esa altura del año y la convulsionada situación nacional<sup>5</sup> que se había comenzado a vivir a partir de la depresión mundial<sup>6</sup>, la materialización de la Fuerza Aérea Nacional carecería de presupuesto y de atención. Herosilla como solución creaba la Subsecretaría de Aviación, entidad dependiente de su cartera y que en uso de las facultades que le confería la Ley N°4795, del 24 de enero de 1930 al presidente, podría a través del Decreto 1.167, realizar la fusión de los Servicios Aéreos para beneficio del país.

En este documento, se creaba el marco regulatorio de funciones y responsabilidad para la nueva entidad aérea, indicaba además entre otros que, el material e instalaciones de aviación dependientes del Ejército y de la Armada pasarían a depender de la nueva organización; que los fondos correspondientes a los presupuestos de Guerra y Marina destinados a Aviación, sería puestos a disposición de la nueva Subsecretaría, mientras se establecía el anhelado Ministerio de Aviación para el 1° de abril del año próximo entrante.

Otro aspecto poco conocido, fue la nueva denominación que recibiría esta fusión de los servicios aéreos, pues el Decreto N°1167 determina sólo su unión, pero no le confiere un nombre más allá de la creación de un organismo llamado Subsecretaría de Aviación.

Es así que sólo con fecha 4 de abril de 1930, el Decreto S.- N°3 que creaba el nuevo “Boletín Oficial de la Subsecretaría de Aviación”, se establecerá como antecedente inicial, para el rebautizo temporal de la antigua denominación “Fuerza Aérea Nacional”, misma que permanecerá hasta mediados de 1936, cuando cambie orgullosamente a **Fuerza Aérea de Chile**.

## Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

---

<sup>3</sup> **Herosilla Guerra, David** (1887-1961) hijo de Bernardino Herosilla Herosilla, funcionario de Correos, y Lorentina Guerra Versin, abogado en 1913, casado con Emma Hanne Ellwanger, hija e Wilhelm (Guillermo) Hanne Schepper (+1923) alemán, industrial y Anne Ellwanger. Político de la Alianza Popular Libertadora, intendente de Arauco 1927, intendente de Aconcagua 1929 y nombrado Ministro del Interior en febrero de 1930. <http://anales.cl/herosilla-guerra-david/>

<sup>4</sup> Fuerza Aérea de Chile. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I. 1999. Pág. 431.

<sup>5</sup> A comienzos de los años treinta, **Chile** sufrió los efectos de la depresión mundial. La historia es conocida: caída del sector exportador, paralización de las principales actividades económicas, crisis financiera, inestabilidad monetaria, y graves tensiones políticas y sociales.

<sup>6</sup> La crisis financiera que se originó en los Estados Unidos, a partir de la caída de la bolsa de Wall Street de 1929 (conocido como Martes Negro, aunque cinco días antes, el 24 de octubre, ya se había producido el Jueves Negro), y rápidamente se extendió a casi todos los países del mundo.

## VISITA DE LA *QUEEN AEROPLANE COMPANY LIMITED* A LA REPÚBLICA ARGENTINA, CURIOSIDADES Y COINCIDENCIAS

Alfred Moisant (1862-1929), junto a sus hermanos John Bevins (1868-1910)<sup>7</sup> y Matilde (1877-1964)<sup>8</sup>, había organizado la *Moisant School Aviation* que funcionó en Hempstead, Long Island, New York entre mayo de 1911 y 1912.

**Everybody Can Fly!**

LEARN HOW AT THE  
**MOISANT AVIATION SCHOOL**  
Hempstead Plains, Long Island

FIVE PILOTS LICENSED IN AUGUST

Miss Harriet Quimby                      Miss Matilde Moisant                      Mr. F. E. DeMurias  
Mr. S. S. Jerwan                      Mr. Harold Kantner

MOISANT MONOPLANES USED

Chief Pilot: ANDRE HOUPERT, Licensed by the Aero Club of France

For handsome illustrated booklet address  
**HEMPSTEAD PLAINS AVIATION CO., Times Building, New York City**

### Publicidad de 1910<sup>9</sup>

Los hermanos Alfred y John Bevins fundaron además, la razón social *Moisant International Aviators* y la *Queen Aeroplane Company Limited*. Su creación fue financiada por el banquero Willis McCormick (1889-1964)<sup>10</sup> y quedó bajo la dirección a William E. Malone. Estuvo conformada por prestigiosos aviadores que recorrieron diferentes lugares de América para promover la actividad mediante espectáculos aéreos.

Ésta fue conformada una serie de reconocidos pilotos y mecánicos<sup>11</sup>. Participaron los aviadores franceses René Simón, René Pierre Barrier<sup>12</sup>, Eugène Adrien Roland Georges Garros (1888-1918) y André Houpert, el suizo Edmond Audemars, el inglés Patrick Hamilton, el libanés Shakir S. Jerwan y los norteamericanos Harriet Quimby, Frank L. Champion, Charles K. Hamilton, John J. Frisbie, St. Croix Johnstone, Harold D. Kantner, Charles F. Niles y Joseph Seymour; el canadiense John Alexander

<sup>7</sup> Falleció en un accidente al capotar con su avión cerca de Harahan, Luisiana el 31 de diciembre de 1910.

<sup>8</sup> Matilde Josephine Moisant fue una aviadora pionera estadounidense. Fue la segunda mujer de su país, en conseguir la licencia de piloto.

<sup>9</sup> Recuperado de Internet de:

[https://mitchelfield.weebly.com/uploads/1/1/7/4/117438628/dvv53jgxaerwdbcrop\\_orig.jpg](https://mitchelfield.weebly.com/uploads/1/1/7/4/117438628/dvv53jgxaerwdbcrop_orig.jpg)

<sup>10</sup> La organización de espectáculos tenía dirección comercial en 197 Street y Amsterdam Avenue, Bronx Park de New York.

<sup>11</sup> El grupo Moisant había desarrollado exhibiciones en México a principios de 1911. Integraron la delegación Joe Seymour (EE.UU.), Charles K. Hamilton (EE.UU.), John Frisbie (Irlanda), René Simón (Francia), Roland Georges Garros (Francia), René Pierre Barrier (Francia) y Edmond Audemars (Suiza). Garros voló en Monterrey los días 19, 20 y 21 de febrero, y en México entre el 25 y 28 de ese mismo mes y el 1 y 3 al 10 de marzo. Luego de trasladó a Veracruz donde desarrolló exhibiciones el 12 de marzo.

<sup>12</sup> Piloto del Aero Club de Francia, Brevet N° 64 del 2 de mayo de 1910.



Douglas McCurdy y técnicos mecánicos como, Charles Voisin, Grover Cleveland Loening y Clyde Vernon Cessna<sup>13</sup>.



*En la foto tomada en el show aéreo de Houston, Texas desarrollado entre el 27 y 30 de febrero de 1911, se ven sentados a Joseph Seymour, John Frisbie, René Simón, Edmond Audemars, René Barrier, Roland Garros, Peter Young (manager) y Charles Hamilton (de pie)<sup>14</sup>*



*En la foto tomada en el show aéreo de Houston, Texas desarrollado entre el 27 y 30 de febrero de 1911, se ven el Santos Dumont Demoiselle de Audemars y dos Blériot XI<sup>15</sup>*

<sup>13</sup> Allí construyó monoplanos tipo Blériot XI. DALY BEDNAREK, Janet R. BEDNAREK, Michel H. (2003) *Dreams of Flight. General Aviation in the United States*. Texas A&M University Press. College Station, Pág. 11.

<sup>14</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.earlyaviators.com/frisbiegroup1911sloanegallery.jpg>

<sup>15</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.earlyaviators.com/frisbiegroup1911sloanegallery.jpg>



*Vista de la Escuela de Aviación Moisant aparecida el 26 de octubre de 1912*



*Curso de alumnos pilotos frente al Hangar 2 de la Moisant School Aviation posan con un monoplano Moisant (tipo Blériot XI). De izquierda a derecha: 1, 2, desconocidos; 3, Alberto Salinas Carranza (México); 4, 5, 6, desconocidos; 7, Gustavo Salinas Camiña (México); 8, Bernetta Adams Miller (sentada en la cabina con el perro de Jerwan); 9, Shakir S. Jerwan y 10, desconocido. Mayo de 1912<sup>16</sup>*

<sup>16</sup> Archivo National Air Space Museum. Recuperado de Internet de: <https://airandspace.si.edu/stories/editorial/early-mexican-aviators-moisant-aviation-school>

En ese país desarrollaron shows en Belmont Park (New York)<sup>17</sup>, Richmond, New Orleans, Virginia; Dallas, Chattanooga, Fort Worth, Oklahoma, Memphis, Tennessee; Tupelo, Mississippi; Houston, y luego extendieron las presentaciones a México<sup>18</sup>, Cuba y Brasil<sup>19</sup>.

### **Llegada a Argentina**

El Boletín del Aero Club Argentino publicó una nota el 10 de febrero titulada *Llegada de Barrier*, que decía lo siguiente:

*Indiscutiblemente, el vuelo mecánico recibirá un gran impulso con la llegada de los aviadores franceses Garros y Audemars, esperados el sábado próximo procedentes de Río de Janeiro, quienes junto con el piloto René Barrier. Nuestro huésped desde hace unos días, efectuarán vuelos públicos, de acuerdo con el programa preparado por la Aeroplane Queen Company Limited de New York.*

*Días pasados, los señores Willis McCormick, presidente de la compañía, William E. Malone, "manager", y René Barrier, se entrevistaron con el presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery, con el propósito de enterarse del estado de la aviación en la república y de conocer, aparte de los dos aeródromos de Villa Lugano y Palomar, los lugares apropiados para practicar el vuelo, tales como el hipódromo Nacional, ya cerrado, y el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, en Palermo.*

*Aún no se ha resuelto el lugar en que se efectuarán los vuelos ni cuándo se iniciarán, pero todo hace creer que comenzarán en la primera semana de marzo y en uno de los locales ya citados, probablemente con ubicación en Palermo. Cada uno de los pilotos citados cuenta con una foja brillante de servicios...*

### **Los integrantes de la troupe que llegó al país**

La delegación estuvo constituida por los pilotos Eugène Adrien Roland Georges Garros, Edmond Jules Audemars y René Pierre Barrier. Completaron la delegación Charles Voisin<sup>20</sup> (Director Técnico) y los mecánicos Jules Alfred Hue<sup>21</sup> y Pierre Schuck<sup>22</sup>.

---

<sup>17</sup> 22 al 30 de octubre. Allí participó también Arthur Hubert Latham (1883-1912) con el Antoinette VII N.º 1 que luego sería adquirido por la Compañía Aérea Argentina en 1911 y finalmente fue donado al ejército. MARTÍN, Eloy. (2013) *Antoinette VII, un avión con historia*. Fundación Histarmar, Recuperado de Internet de:

<http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Antoinette%20un%20avion%20con%20historia-Eloy%20Martin.pdf>

<sup>18</sup> La delegación llegó a la ciudad de México el 20 de febrero de 1911 y estuvo integrada por John B. Moisant, Charles Murphy, René Simón, Garros, Barrier y Audemars. Revista *Aeronautics formerly Popular Aviation*. Volumen 5, N.º 1. Julio de 1929. DUNN, Herbert Henry. *Latin-American first bird men*. Pág. 38, 42, 46. Volaron en la ciudad de México, Veracruz y Monterrey.

<sup>19</sup> Garros fue el primero en cruzar en vuelo la bahía de Río de Janeiro, Brasil.

<sup>20</sup> Hermano y colaborador del constructor Gabriel Voisin (1880-1974).

<sup>21</sup> Nacido en Gien, Francia el 8 de marzo de 1886. Acompañó a Garros en su carrera profesional. Fue movilizado en la aviación francesa el 3 de agosto de 1914 y en noviembre colaboró con Garros en la experimentación y perfeccionamiento del sistema de disparo a través de la hélice con una ametralladora Hotchkiss de 8 mm montado sobre un MS 3 modelo L que en poco tiempo transformó radicalmente el combate aéreo.

<sup>22</sup> Nació en Vitry-Le-François el 5 de noviembre de 1886. Habría sido mecánico de la casa Voisin. El 8 de enero de 1911 llegó al puerto del Callao, Perú a bordo del vapor *Normandie* integrando la delegación presidida por Juan Bielovucic, Henry Challey (piloto aviador N.º 163 del Aero Club de Francia diplomado el 9 de agosto de 1910) con dos biplanos. Voisin modelo *Burdeaux*. Incorporado al ejército el 1 de agosto de 1914 y destinado al 10.º Regimiento de Infantería entre el 26 de agosto y 17 de septiembre. Desmovilizado el 26 de marzo de 1919.



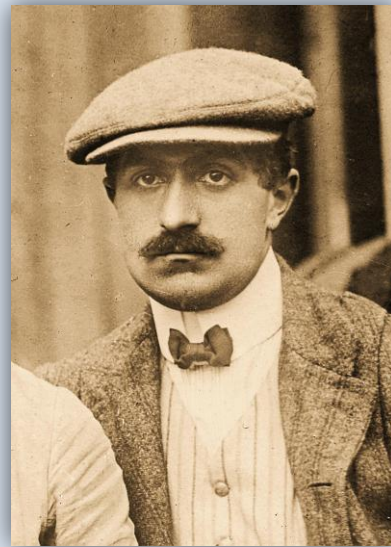
*Eugène Adrien Roland Georges Garros (1888–1918)*



*Edmond Jules Audemars (1882-1970)*



*René Pierre Barrier (1884-1930)*



*Charles Voisin (1882-1912)*

A continuación proporcionaremos una discreta semblanza, extremadamente sintética de los integrantes de la delegación.

### **Eugène Adrien Roland Georges Garros**

Hijo de Clara y Georges Garros, nació 6 de octubre de 1888 en la calle del Arsenal de en Saint-Denis, isla de Reunión. En 1892, su familia se radicó en Saigón donde aprendió la lengua anamita y

acompañó a su padre en largos viajes por Birmania y la India<sup>23</sup>. A los 12 años contrajo una neumonía y en abril de 1900 fue enviado a Cannes para recuperarse. Luego estudió en París y en ese lapso practicó diversas actividades deportivas. Ingresó en la Escuela de Altos Estudios Comerciales<sup>24</sup> y egresó en 1908.

### Comercio de automóviles

En 1909 y con sólo 21 años se hizo agente comercial de la empresa fabricante de automóviles Grégoire<sup>25</sup>. Abrió un negocio de venta de automóviles de la marca en 6 Avenue de la Grande-Armée a escasos cien metros del Arco del Triunfo<sup>26</sup>. En la actualidad el edificio pertenece al bistró *Brasserie Naï*.



***Detrás de la puerta se aprecia a Garros posando para la foto<sup>27</sup>***

<sup>23</sup> Recuperado de Internet de: <http://www.pilotos-muertos.com/2011/GarrosRoland.html>

<sup>24</sup> *Hautes Études Commerciales*.

<sup>25</sup> El Ing. Pierre Joseph Grégoire fue pionero en la de autos con tracción delantera y el uso de aleaciones de aluminio. En 1902 se asoció con Louis Soncin y así nació la marca de automóviles Grégoire; su casa matriz estuvo en las afueras de París en el Boulevard Devaux, Ville de Poissy. Dos años más tarde incursionó en el mercado con la fabricación de motores que incluyeron versiones de uso aeronáutico y luego comenzó a producir automóviles inicialmente orientados a la actividad deportiva de competición. En 1909 la marca obtuvo un premio en el Olympia Motor Show celebrado en Londres. También incursionó en el medio aeronáutico con motores *Grégoire-Gyp*.

<sup>26</sup> En la actualidad la propiedad figura en el 8 Avenue de la Grande-Armée y pertenece a Brasserie Naï.

<sup>27</sup> Biblioteca Nacional de Francia Collection Jules Beau. Photographie sportive Années 1908, 1909.



*El comercio en la actualidad se encuentra registrado con la dirección 8 Avenue de la Grande-Armée<sup>28</sup>.*

En esos años Jorge Newbery se paseaba por el Parque Tres de Febrero de Buenos Aires con un automóvil de la marca Grégoire<sup>29</sup> seguramente adquirido en el comercio de Garros<sup>30</sup>.



*Newbery a bordo de su voiturette Grégoire con su Bulldog americano King. La fotografía fue tomada a pocas cuadras de su casa que estaba ubicada en el primer piso de Av. Las Heras N° 2937/9. 1910<sup>31</sup>*

<sup>28</sup> Recuperado de Google Maps.

<sup>29</sup> Otro usuario de la marca era el afamado piloto de Antoinette Latham.

<sup>30</sup> Restaría dilucidar si la compra se habría hecho o no por gestión de alguno de sus amigos en París: Aarón Félix Martín de Anchorena u Horacio Anasagasti.

Durante sus vacaciones de verano en 1909 en Sapicourt, cerca de Reims, se hospedó en casa del tío de un amigo y asistió a la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne que se desarrolló del 22 al 29 de agosto. Fascinado, supo que quería dedicarse a ello. El próspero negocio le permitió adquirir un Santos Dumont *Demoiselle* que por ese entonces era uno de los aviones más económicos del mercado (7.500 francos).

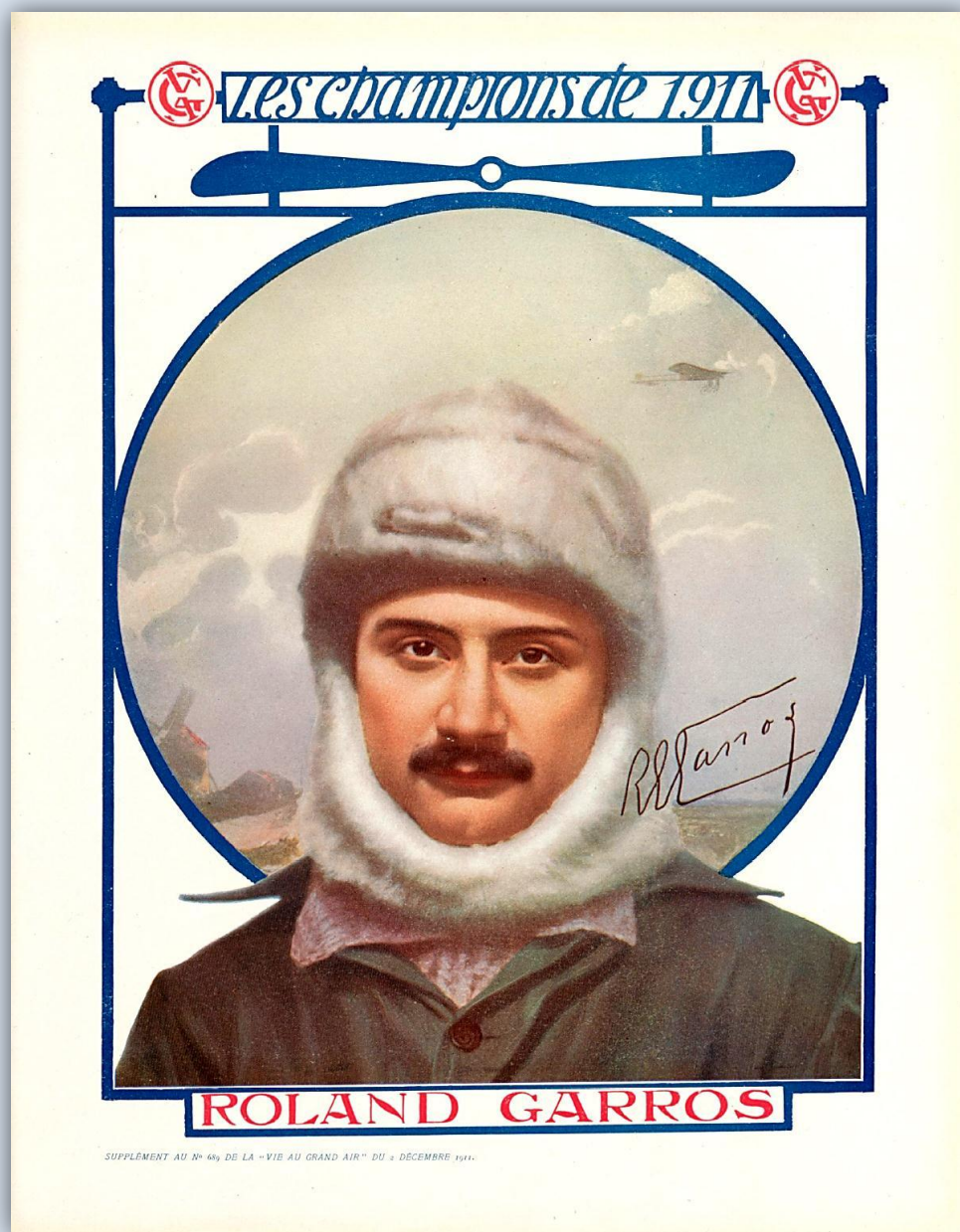


*Garros en un Santos Dumont Demoiselle*<sup>32</sup>

En junio de 1911, Garros participó de la carrera aérea París - Madrid y del Circuito de Europa (París-Londres-París). El 4 de septiembre, despegó de playa de Cancale con un Blériot XI motor Gnome de 50 hp y establecerá el récord de altitud en 3.957 m., superando al logrado por Georges Théophile Legagneux en diciembre de 1910 (3.910 m.).

<sup>31</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>32</sup> Recuperado de Internet de: [https://es.wikipedia.org/wiki/Roland\\_Garros](https://es.wikipedia.org/wiki/Roland_Garros)  
<http://farodeportivo.cl/efemerides-quien-fue-roland-garros-y-por-que-el-torneo-lleva-su-nombre>

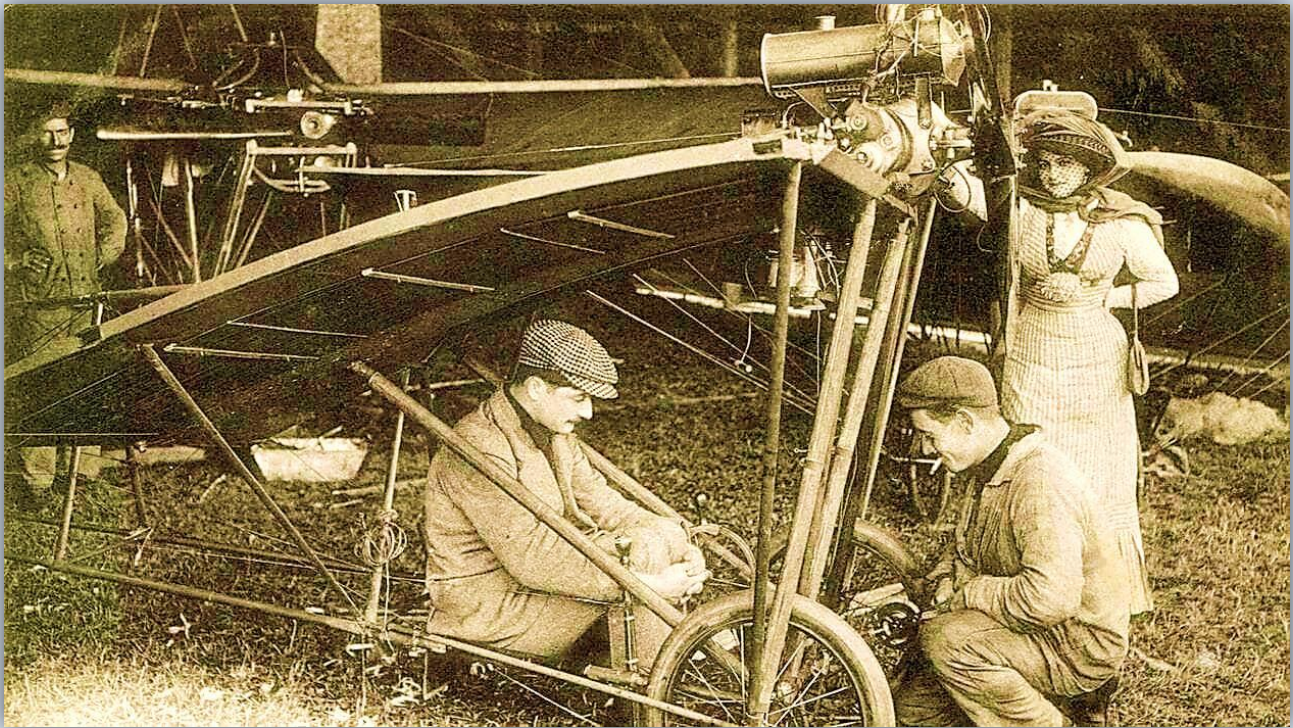


**Revista La Vie au grand air. 2 de diciembre de 1911**

Luego fue convocado con Audemars, Barrier y René Simón para unirse a la *The Moisant International Aviators Incorporated*, que operaría con el nombre *Queen Aeroplane Company Limited*. Recorrieron Estados Unidos, México, Cuba, Brasil (Río de Janeiro y San Pablo) y Argentina. Finalizada la gira regresó a Francia.

Finalizada la gira con la *Queen Aeroplane Company Limited* se dirigió a Francia donde continuó con su actividad aérea. Entre el 16 y 17 de junio de 1912 participó con su *Demoiselle* en el circuito de Anjou.





**Garros con la Baronesa de Laroche. Foto probablemente tomada durante el circuito de Anjou. 16 al 17 de junio de 1912**

En 1913 comenzó a volar con monoplano Morane-Saulnier G, que era el mismo modelo adquirido por el Ing. Newbery para el intento de cruce de la cordillera de Los Andes por Mendoza. Seguramente existía una amistad con el ingeniero argentino que habría comenzado en 1909 se afianzó durante su visita a Buenos Aires donde Newbery era el Presidente del Aero Club Argentino.

En 6 de abril participó en Mónaco en la Copa *Jacques Schneider* con el Morane-Saulnier G acondicionado con flotadores. La competencia fue supervisada por la Fédération Aéronautique Internationale y el club aéreo organizador. En esa prueba resultó vencedor el piloto francés Lucien Maurice Prévost (1887-1952) con un Deperdussin Monocoque equipado con flotadores.

Entre el 15 y 22 de junio participó en el Meeting de Viena. Entre los pilotos inscriptos estuvieron inscriptos: Audemars, Bathiat, Bielovucic, Brégi<sup>33</sup>, Chevillard, Marty, Mola, Pallier, Perreyón, Tétard, Bratmann, Cihak, Illner, Keck, Hold, Kornfail, Seidi, Stunger, Steinschneider, Widner, Caspar, Kanutz, Reichell, Rupp y Sablating<sup>34</sup>. El 23 de septiembre pasó a la posteridad por hacer el primer viaje sin escalas a través del Mediterráneo desde Frèjus, en el sur de Francia, hasta Bizerta en Túnez, en un Morane-Saulnier G. El vuelo demandó 7:53 horas y estableció una velocidad promedio de 101 km/h a pesar de que el motor de su aeronave sufrió una avería y debió aterrizar en Córcega<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Henri Louis Brégi había estado en Buenos Aires en 1910 y el primer lugar que reconoció para realizar sus vuelos fue el hipódromo Nacional que en 1912 eligió la *Queen Aeroplane Company Limited* para sus exhibiciones.

<sup>34</sup> Revista *L'Aérophile*. 21º Anne, Nº 14. 15 de julio de 1913. Pág. 326.

<sup>35</sup> Recuperado de Internet de: [https://es.wikipedia.org/wiki/Roland\\_Garros](https://es.wikipedia.org/wiki/Roland_Garros)

### Monumento a Santos Dumont en Saint Cloud

El 19 de octubre de 1913 se inauguró el monumento en honor a Alberto Santos Dumont en Saint Cloud, París. El acto en el que entre otras personalidades estuvo Garros, coincidió con la visita a ese país del Ing. Newbery con el objeto de recibir y probar el Morane Saulnier Modelo G preparado para la travesía de Los Andes. En el acto fueron fotografiados prácticamente juntos en la inauguración del monumento.



*Fotografía publicada por la Agencia Meurisse, se observan a Alberto Santos Dumont, Roland Garros y sobre el extremo derecho de la foto al Ing. Jorge A. Newbery<sup>36</sup>.*

<sup>36</sup> Biblioteca Nacional de Francia. Recuperado de Internet de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9043358k/f1.highres>

La popularidad de Garros era casi total, tal es así que apareció regularmente en noticias difundidas por medios especializados y en publicidades de empresas como Blériot, Morane Saulnier y hélices Intégrale.

L'Aérophile du 15 Avril 1912 XXVII

**TOUTES LES GRANDES EPREUVES  
d'AVIATION**  
*sont Gagnées sur*

# Monoplans BLÉRIOT

<p><b>COURSE PARIS-ROME</b> (1465 kil. - 21 engagés) . . . . .</p> <p><b>CIRCUIT EUROPÉEN</b> (1600 kil. - 72 engagés) . . . . .</p> <p><b>CIRCUIT D'ANGLETERRE</b> (1600 kil. - 30 engagés) . . . . .</p> <p><b>CIRCUIT DE BELGIQUE</b> (500 kil. - 18 engagés) . . . . .</p> <p><b>COURSE ST-PÉTERSBOURG-MOSCOU</b> (650 kil. - 12 engagés) . . . . .</p> <p><b>COURSE VALENCE-ALICANTE</b> (300 kil.) . . . . .</p> <p><b>COURSE VENISE-BOLOGNE-RIMINI</b> (100 kil.) . . . . .</p> <p><b>COURSE SALAMANQUE-VALLADOLID &amp; RETOUR</b> (254 kil.) . . . . .</p> <p><b>RAIDS PARIS-PAU</b> (720 kil.) . . . . .</p> <p>et <b>PAU-PARIS</b> (720 kil.), de MM. le Capitaine BELLENGER ; Lieutenant de MALHERBE ; Enseigne de Vaisseau CONNEAU</p> <p><b>RAID LONDRES-PARIS</b> (sans escale) . . . . .</p> <p style="text-align: right;">etc., etc.</p>	<p>1<sup>er</sup> BEAUMONT ; 2<sup>e</sup> GARROS</p> <p>1<sup>er</sup> BEAUMONT ; 2<sup>e</sup> GARROS</p> <p>1<sup>er</sup> BEAUMONT</p> <p>1<sup>er</sup> TYCK</p> <p>1<sup>er</sup> WASSILIEFF</p> <p>1<sup>er</sup> LE LASSEUR DE RANZAY</p> <p>1<sup>er</sup> Capitaine PIAZZA</p> <p>1<sup>er</sup> GARNIER</p> <p>de M. le Capitaine BELLENGER</p> <p>Pierre PRIER</p>
---	--

**RECORD du MONDE de la HAUTEUR**  
**GARROS : 4.252 Mètres**

**ATELIERS et BUREAUX :**  
39, route de la Révolte, LEVALLOIS (Seine) et 156, Regent Street, LONDRES W (Angleterre)

**ÉCOLES DE PILOTAGE :**  
**ÉTAMPES** (Seine-et-Oise) ; **PAU** (Basses-Pyrénées) ; **HENDON**, près LONDRES (Angleterre)

XVIII L'Aérophile du 15 Avril 1914

## Aéroplanes Morane-Saulnier

Société Anonyme de Constructions Aéronautiques - Capital : 1.500.000 fr.  
Siège Social : 206, Boulevard Péreire  
Adr. Télégr. : MORASAU L P A R I S Téléphone : WAGRAM 90-36

**Ecole de Pilotage à VILLACOUBLAY**  
**Téléphone : 7 à VÉLIZY**

Fournisseurs des Ministères de la Guerre ; Armées Française et Etrangères

**Record du Monde de Vitesse de 250 à 600 kil. : par GILBERT**

---

FOURNISSEURS DE MM.

AUDEMARS	NEWBERRY	MARTY
BRINDEJONG DES MOULINAIS	Marc POURPE	BROT
Roland GARROS	Graham WHITE	LORD CARBURY
E. GILBERT	HAMEL	BOVILLO
P. LEGAGNEUX	SLACK	VIDART, etc.

Défendeur de la COUPE POMMERY -- TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE -- COUPE KATCHARI  
GAGNANT DU MEETING DES LACS ITALIENS

XVIII L'Aérophile du 15 Novembre 1913

**C'est avec**  
**L'HÉLICE INTÉGRALE**  
*Qu'ont été établis*

**Le Record de la plus Grande Hauteur**  
4.252 mètres, par GARROS

**Le Record de la plus Grande Vitesse**  
170 kil. 610, par VEDRINS

**Le Record de la plus Grande Distance**  
740 kilomètres, par GOBE

**Le Record du Meilleur Rendement**  
au Concours Militaire, par WEYMANN

L'HÉLICE INTÉGRALE (anciens Etab<sup>s</sup> CHAUVIÈRE) 52, rue Servan, PARIS  
Jules Berger Frères - Capital : 1.700.000 fr.

*Algunas de las publicidades aparecidas en la revista L'Aérophile entre 1912 y 1914*

### Los días de la guerra

Se incorporó al ejército el 9 de agosto de 1914. Fue asignado a la escuadrilla MS 23 donde revistó entre 9 de agosto de 1914 al 3 de febrero de 1915. A partir de esa fecha pasó a la escuadrilla MS 26.

Estando en esta unidad de combate fue comisionado en noviembre de 1914 a la fábrica Morane Saulnier para ensayar la versión mejorada de un sistema de tiro a través de la hélice, montado en un MS 3L<sup>37</sup> con una ametralladora Hotchkiss de 8 mm. Así surgió el deflector metálico colocado sobre el radio de giro cruzado por la trayectoria de los disparos de modo tal que los proyectiles se desviasen sin causar el temido daño a la hélice para preservarla de los disparos. En el ensayo colaboró su mecánico Jules Alfred Hue que también había pasado por Argentina.

<sup>37</sup> Similar al utilizado por el Teniente Luis Cenobio Candelaria para el cruce de Los Andes.

Garros comenzó a emplear el sistema en combate, pero el 18 de abril de 1915, tuvo una emergencia en vuelo durante una misión y debió aterrizar en Bélgica detrás de las líneas alemanas sin ninguna chance de destruir el avión y fue capturado rápidamente. Con la captura del avión de Garros los técnicos germanos encomendaron de inmediato a Anthony Fokker el perfeccionamiento del sistema pero este lo descartó y aplicó en sus aviones el sistema de Franz Schneider.

Pasó por varios campos de prisioneros tales como Küstrin, Trier, Gnadenfrei, Magdeburg y Burg<sup>38</sup>. Finalmente y luego de varios intentos, el 14 de febrero de 1918 pudo escapar con el piloto Anselme Marchal (1882-1921). Esta acción fue recibida con alegría y ambos fueron objeto de reconocimientos entre ellos la Orden de la Legión de Honor.

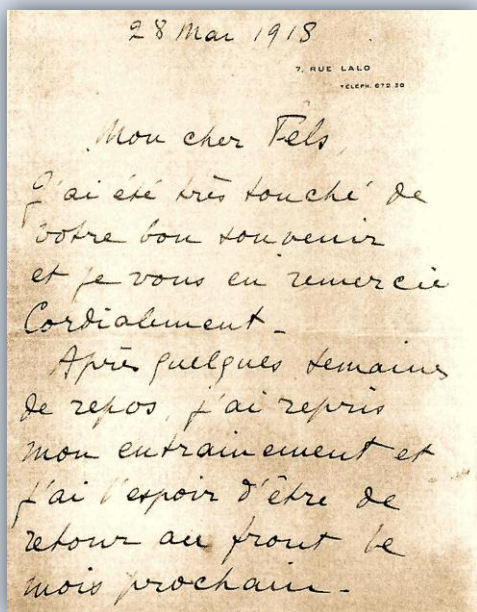


***Curiosa fotografía tomada durante fueron condecorados Garros (1) y Marchal (2) para recibir la Orden de la Legión de Honor en grado de Caballero, luego de fugarse de un campo de prisioneros alemán. Como abanderado, vemos al Capitán René Paul Fonck (3)<sup>39</sup> que visitó la Argentina unos años después de la gran guerra. 6 de marzo de 1918<sup>40</sup>***

<sup>38</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Roland-Garros-page-5.html>

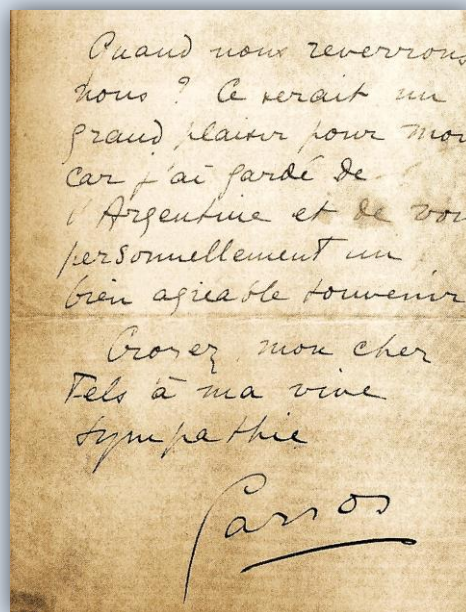
<sup>39</sup> Fonck formaba parte de la escuadrilla SPA103 que compartió la base con la MS26 en Hétomesnil (8 de abril de 1918), Liste en Barrois (10 de septiembre de 1918) y Le Noblette (19 de septiembre de 1918) de la que formó parte Garros.

Pocos días después escribió una carta a otro amigo en Argentina: Pablo Teodoro Fels que se reproduce más abajo y traduce en las líneas siguientes:



28 Mar 1918  
7, RUE LALO  
TELEPH. 072 30

Mou cher Fels,  
J'ai été très touché de  
votre bon souvenir  
et je vous en remercie  
Cordialement -  
Après quelques semaines  
de repos, j'ai repris  
mon entraînement et  
j'ai l'espoir d'être de  
retour au front le  
mois prochain.



Quand nous reverrons  
nous ? Ce serait un  
grand plaisir pour moi  
car j'ai gardé de  
l'Argentine et de vous  
personnellement un  
bien agréable souvenir  
Bonne nuit, mon cher  
Fels à ma vive  
sympathie  
Garros

**Carta de Garros a Fels. 28 de marzo de 1918**

*“Mi querido Fels,*

*Yo estoy muy reconocido por vuestro buen recuerdo y que agradezco cordialmente.*

*Luego de algunas semanas de reposo, yo reanudaré mi entrenamiento y espero estar de retorno en el frente el mes próximo.*

*Cuándo nos veremos? Será para mí un gran placer porque guardo personalmente de la Argentina y de usted, un muy agradable recuerdo.*

*Reciba mi querido Fels, mi viva simpatía.*

*Garros”*

De inmediato pidió ser reincorporado al combate. Fue comisionado a la escuela de tiro aéreo de Cazaux, que se especializaba entre otras cosas en perfeccionar pilotos de caza. Allí realizó un curso de tiro en la del 4 de junio al 12 de agosto y regresó a la MS 26 que se tenía su base en Hétopmesnil<sup>41</sup> donde se le asignó el Blériot-SPAD XIII C1 (N/S 15403). Obtuvo dos victorias el 2 de octubre de 1918, las cuales fueron confirmadas.

## **Muerte de Garros**

El 5 de octubre de 1918 Garros entró en combate aéreo con su Blériot-SPAD XIII C1 contra tres Fokker D VII<sup>42</sup> de la escuadrilla Jagdstaffel 49. En la refriega el Teniente Hermann Habich<sup>43</sup> (segundo jefe del

<sup>40</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.rolandgarros.com/fr-fr/photo-gallery/roland-garros-homme-qui-flirtait-avec-les-nuages-vie-de-l-aviateur?photo=10>

<sup>41</sup> Desde entonces y hasta su muerte la unidad de emplazó en Aussonvillers (3 de septiembre de 1918), Liste en Barrois (10 de septiembre de 1918) y Le Noblette (19 de septiembre de 1918).

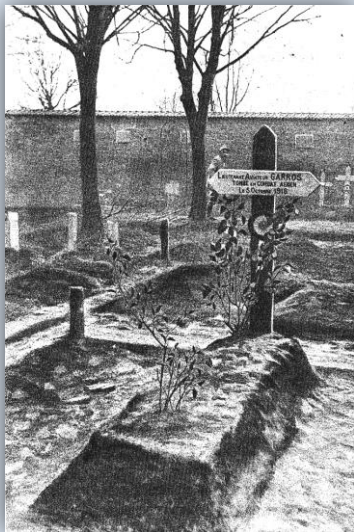
<sup>42</sup> Recuperado de Internet de: [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille026.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille026.htm)

<sup>43</sup> Nacido en 1895, en el pueblo de Plättig en el Ducado de Baden Baden. Fue uno de los pilotos originales del Servicio Aéreo Imperial Alemán, y obtuvo su brevet dos meses antes de que comenzara la Primera Guerra Mundial. Su primer unidad fue la Feldflieger Abteilung 47 allí realizó reconocimiento

Jasta 49) lo alcanzó con el fuego de sus ametralladoras, explotando en el aire y se estrelló en Saint-Morel, muy cerca de Vouziers.



*Teniente Herman Habich posando delante de un Albatros D.III<sup>44</sup>*



*Tumba de Garros en 1918<sup>45</sup>*

aéreo como soldado (Unteroffizier). Luego se transfirió a Flieger-Abteilung (Artillería) 215 para reconocimiento de artillería y tareas de alcance. El 5 de febrero de 1915 su ciudad natal le concedió la Orden al Mérito Militar Karl-Friedrich. Fue condecorado con la Cruz de Hierro y el 18 de marzo de 1916 con la Cruz de Hierro de Primera Clase. En agosto de 1916, fue ascendido a suboficial (Offizierstellvertreter) y solicitó el servicio en un escuadrón de caza. Ascendió a Teniente y el 8 de enero de 1918, se unió a Jagdstaffel 49 que operaba en suelo francés donde quedó asignado como piloto y segundo jefe de escuadrilla. Obtuvo su primera victoria aire-aire el 27 de marzo de 1918. Habich obtuvo siete victorias en total (incluido y un globo de observación), convirtiéndose en un as de la aviación. Después de la Primera Guerra Mundial y se convirtió en instructor de vuelo. Regresó al servicio de su nación en la Segunda Guerra Mundial estuvo al mando de una unidad de operaciones nocturnas en Rusia. Fue uno de los pilotos originales del Servicio Aéreo Imperial Alemán. Recuperado de Internet de: [https://hmong.es/wiki/Hermann\\_Habich](https://hmong.es/wiki/Hermann_Habich)  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Hermann\\_Habich](https://en.wikipedia.org/wiki/Hermann_Habich)

<sup>44</sup> Recuperado de Internet de: <https://alchetron.com/Hermann-Habich>

<https://www.whoispopular.com/Hermann-Habich/za>

<sup>45</sup> Recuperado de Internet de:

### Curiosidades y coincidencias sobre Brégi y Garros

Cuando vinieron a la Argentina, ambos pilotos coincidieron en el hipódromo *Nacional* para realizar sus exhibiciones, el primero en 1910 y el segundo en 1912. Luego como profesionales se cruzaron en el Meeting de Viena, desarrollado entre el 15 y 22 de junio de 1913.



*Henri Louis Brégi*



*Roland Garros*

Pero además de este hecho, el destino entre ambos tuvo coincidencias poco conocidas. Cuando contrajo neumonía a los 12 años, Garros fue enviado a Cannes para recuperarse. Esa ciudad está a 137 km de la base de Saint-Mandrier-Sur-Mer, en la Bahía de San Jorge de esa localidad había una base aeronaval donde Brégi había sido comisionado por el ejército.

El 12 de enero de 1917, inició una patrulla desde Saint-Mandrier-Sur-Mer con el bote volador FBA Nº 333 con el objeto de localizar un submarino alemán sobre la bahía de Tolón; había mucho viento, la tripulación cayó al mar y la aeronave capotó, de los tres que integraban la tripulación, dos pudieron salir a flote y esperar el rescate pero Brégi quedó atrapado bajo la superficie y se ahogó.

Por su parte Garros fue derribado en Saint-Morel a solo 55 km de Sedan la ciudad donde nació Henri Louis Brégi el 4 de diciembre de 1888. Ambos pilotos murieron con 29 años y Garros un día antes de su cumpleaños número 30; un mes después la guerra había finalizado.

## Edmond Jules Audemars

Nació en Le Brassus, municipalidad de Le Cheniten, Suiza el 3 de diciembre de 1882<sup>46</sup>. Tal como ocurrió con Garros se dedicó al ciclismo de competición.

El 10 de junio de 1910 obtuvo en Francia su licencia de piloto aviador N° 100. Participó con su *Demoiselle* en la Gran Semana de Aviación de Port-Aviation en Juvisy (9 al 16 de junio de 1910). Gran Semana de Aviación en Rouen<sup>47</sup> (19 y el 26 de junio de 1910). International Aviation Meeting de Bournemouth (11 al 16 de julio de 1910) y en el Scottish International Aviation Meeting en Lanark, Gran Bretaña (6 al 13 de agosto de 1910).



*Audemars delante de su Santos Dumont Demoiselle. 1910<sup>48</sup>*

Fue el sexto piloto en el mundo en realizar la maniobra conocida como *looping the loop* y trabajó como jefe de pilotos en la empresa Blériot. El 12 de julio de 1913 realizó el raid París-Berlín-París a bordo de un Morane Saulnier y dos años más tarde, logró un record al alcanzar los 6.600 m.

Edmond era amigo de la infancia de Jacques-David LeCoultre<sup>49</sup>, con familiares vinculados con la manufactura de relojes, y como dijimos, su familia tenía una larga y prestigiosa trayectoria en el rubro

---

<sup>46</sup> En esa ciudad funcionaba un taller de relojería fundado en 1875 por su primo Jules Louis Audemars (1851-1918) en sociedad con Edward Auguste Piguet (1853-1919). La empresa Audemars-Piguet que aún se dedica a la fabricación de relojes. Recuperado de Internet de: <https://www.audemarspiguet.com/com/es/about/origins.html>  
[https://second.wiki/wiki/edmond\\_audemars](https://second.wiki/wiki/edmond_audemars)

<sup>47</sup> En esa reunión participó Marcel André Paillette (Licencia de piloto N° 99).

<sup>48</sup> Agence Meurisse. Recuperado de Internet de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9020094x/f1.highres>

<sup>49</sup> Jacques-David LeCoultre era nieto de Antoine y responsable de la producción en LeCoultre & Cie. En 1903 Edmond Jaeger, relojero parisino y proveedor oficial de la marina francesa y en 1907 se asoció con LeCoultre, LeCoultre & Cie. Ese año el joyero Louis Cartier (1875-1942) -que en 1904 diseñó y fabricó el reloj de bolsillo especialmente para el piloto brasileño Santos Dumont-; firmó un contrato con la marca que estipulaba que los movimientos Jaeger serían reservados exclusivamente a Cartier durante un período de 15 años. Jaeger confió la fabricación de esos movimientos a LeCoultre. Recuperado de Internet de: [https://es.wikipedia.org/wiki/Jaeger-LeCoultre#La\\_familia\\_LeCoultre](https://es.wikipedia.org/wiki/Jaeger-LeCoultre#La_familia_LeCoultre)



de los relojes de alta calidad. Tal es así que en 1917 suscribió un contrato con la empresa Jaeger-LeCoultre a ese negocio; en 1926 abrió una sucursal en Nueva York y en 1932 inició relaciones comerciales con la Unión Soviética y desarrolló actividad como directivo comercial hasta 1952<sup>50</sup>. Falleció soltero en la ciudad francesa de Deauville el 4 de agosto de 1970.

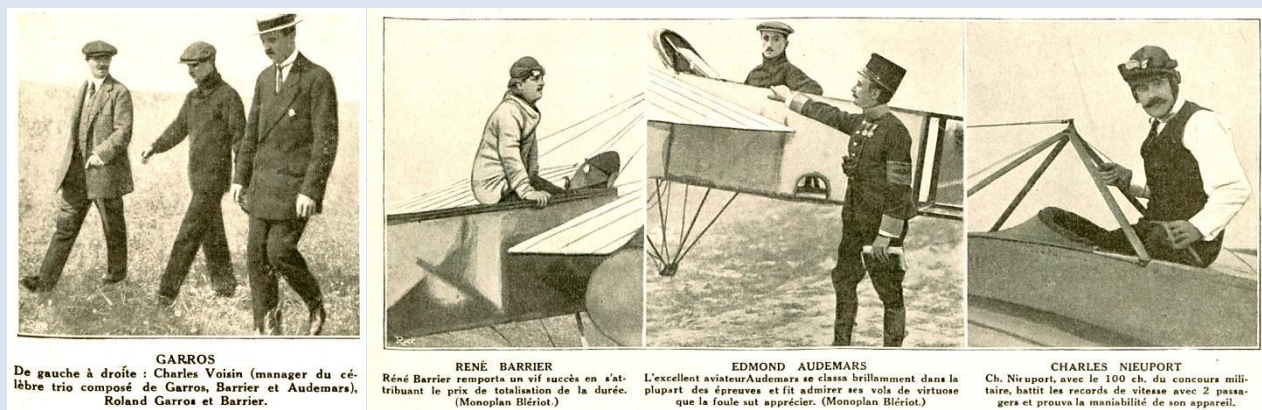
### René Pierre Barrier

Nació en Châteaudun, Eure-et-Loir, Centre-Val de Loire, Francia el 23 de mayo de 1884. Hijo de Onésime Gédéon Barrier y Julie Zulma Reverdy<sup>51</sup>. Se licenció en Letras en 1904 y en un principio se dedicó a la actividad automovilística.

En 1908 comenzó a interesarse por la experiencia de Blériot. Aprendió a volar en Pau bajo la dirección de Alfred Leblanc (1869-1921)<sup>52</sup>. Luego de obtener su licencia de piloto Nº 64 el 5 de mayo de 1910 realizó actuaciones en Sevilla, Barcelona, Córdoba; disputó encuentros en Mondorff-Les-Bains, Melhouse, Varsovia y Pescara<sup>53</sup> y luego se fue a América para trabajar con Moisant.

Participó en la Gran Semana de Aviación de Barcelona (1 y 8 de mayo de 1910). Luego estuvo en la Semana de Aviación de Mondorf-les-Bains en Luxembourg (5 al 12 de junio de 1910), El 7 de diciembre batió un récord de velocidad en New York al alcanzar 140 km/h durante un vuelo de 95 km<sup>54</sup> a Mülhausen im Elsass, Alemania (2 al 4 de julio de 1910).

Como ocurrió en otras oportunidades, en julio de 1912 participó con Garros y Audemars en el Meeting de Viena<sup>55</sup>.



**Barrier, Garros y Audemars en el Meeting de Viena<sup>56</sup>**

El 8 de agosto de 1914 fue movilizado y el 28 fue como aviador en el ejército francés y el 21 de agosto pasó a revistar en la aviación. Falleció el 13 de noviembre de 1930.

<sup>50</sup> Recuperado de Internet de: [https://second.wiki/wiki/edmond\\_audemars](https://second.wiki/wiki/edmond_audemars)

<sup>51</sup> Recuperado de Internet de:

<https://www.familysearch.org/search/record/results?q.givenName=Ren%C3%A9%20Pierre&q.surname=Barrier>

<sup>52</sup> Estuvo a cargo de las provisiones logísticas durante el cruce del Canal de la Mancha por parte de Louis Charles Joseph Blériot (1872-1836) que concretó el 25 de julio de 1909. El 16 de diciembre obtuvo la licencia Nº 17.

<sup>53</sup> *La Revue Aérienne* Nº 44. 10 de agosto de 1910. Pág. 463.

<sup>54</sup> GASTINE, Louis. *L'ABC de L'Aviation. Biplanes e Monoplanes*. 1912 Pág. 242. *Le Journal* Nº 6648. 9 de diciembre de 1910. Pág. 4. Revista *L'Aérophile*. Año 19, Nº 1. 1 de febrero de 1911. Pág. 12.

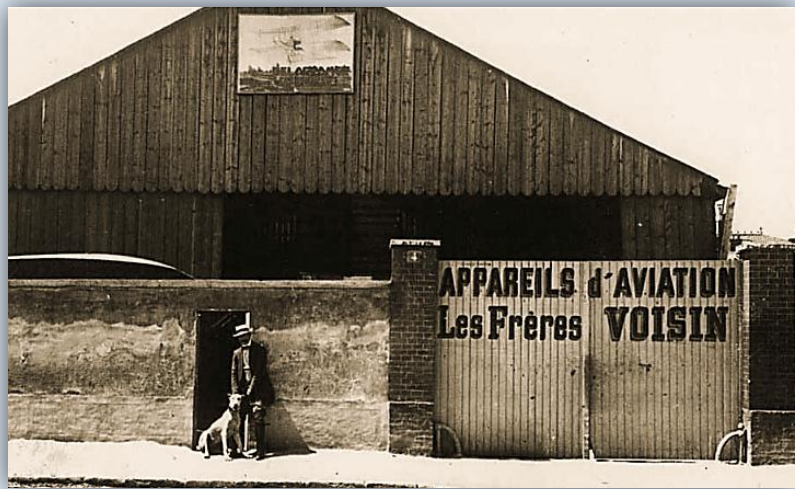
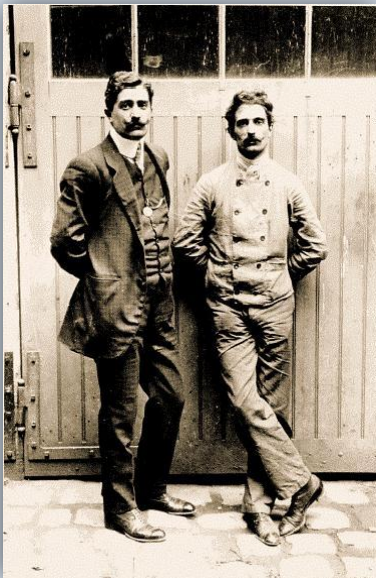
<sup>55</sup> Revista *La Vie au grand air*. 20 de julio de 1912.

<sup>56</sup> Revista *La Vie au grand air*. 20 de julio de 1912. Pág. 563.

## Charles Voisin

Nació en Lyon el 12 de julio de 1882. Con su hermano mayor Gabriel en 1906, compraron a Louis Blériot su fábrica en Billancourt y crearon *Appareils d'Aviation Les Frères Voisin* con oficinas comerciales en 4 rue de la Ferme.

Allí diseñaron y construyeron un biplano que Charles voló en Neuilly-Bagatelle el 16 de marzo de 1907. Su primer modelo de serie tenía un motor E.N.V. fue adquirido y volado en septiembre por Henri Farman<sup>57</sup> que lo modificó varias veces y fue convertido en triplano y denominado HF 1 Bis y sirvió de base para la prolífera producción de los primeros biplanos Farman. Con este modelo el 13 de enero de 1908 Henry Farman completó un vuelo de 1000 m en Issy-les-Moulineaux.



*Izquierda: Los hermanos Voisin fotografiados en la fábrica de Billancourt en 1907.  
Derecha: La fábrica Appareils d'Aviation Les Frères Voisin en 4 rue de la Ferme, Billancourt<sup>58</sup>*

El segundo modelo de serie fue fabricado en junio de 1909, tuvo primero un motor Anzani de 50 hp y luego un E.N.V. de 60 hp; fue comprado por Ferdinand Marie Léon Delagrange (1872-1910)<sup>59</sup>. Desde entonces ese biplano se vendió con diferentes motorizaciones y su fama se extendió rápidamente y se llegaron a fabricar 127 unidades que incluyó siete aparatos producidos en Italia por Atelier Voisin Italie Septentrional (Avis Co.).

En 1911, Charles se unió como Gerente Técnico a la empresa de Moisant en Estados Unidos y fue así como llegó a Buenos Aires en 1912, dos años después de los primeros vuelos protagonizados por Brégi y Ponzelli.

<sup>57</sup> Brevet N° 4 otorgado por el Aero Club de Francia el 7 de enero de 1909.

<sup>58</sup> Recuperado de Internet de: <http://fr.topic-topos.com/atelier-voisin-boulogne-billancourt>

<sup>59</sup> Brevet N° 3 otorgado por el Aero Club de Francia el 7 de enero de 1909.

Luego de su viaje a Argentina, Charles falleció en un accidente automovilístico el 26 de septiembre de 1912 en Belleville-sur-Saône cuando viajaba con la aviadora Elise Raymonde de Laroche (1882-1919)<sup>60</sup> que resultó herida en el accidente. Sus restos descansan en el Cementerio Comunal de Neuville-sur-Saone

### El material traído

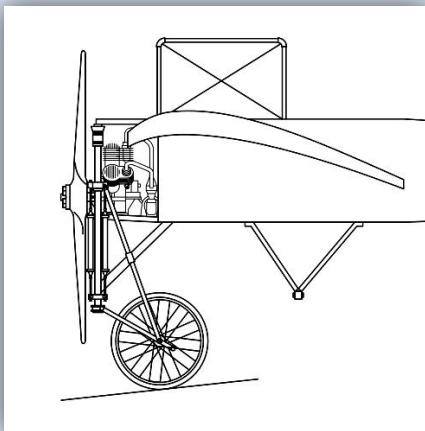
Sabemos que Garros compró tres monoplanos Blériot XI que llevaron con el mecánico Jules Alfred Hue a El Havre el 2 de diciembre de 1911 y embarcaron en el *Thames* a Río de Janeiro y luego prosiguieron a San Pablo.

El material volante procedente de Río de Janeiro llegó a Buenos Aires a bordo del vapor *Verdi* y de inmediato fue trasladado al aeródromo de Villa Lugano para su guarda. Mientras tanto las autoridades del Aero Club Argentino se abocaron a organizar los espectáculos aéreos ofrecidos por la compañía en el hipódromo *Nacional*<sup>61</sup>.

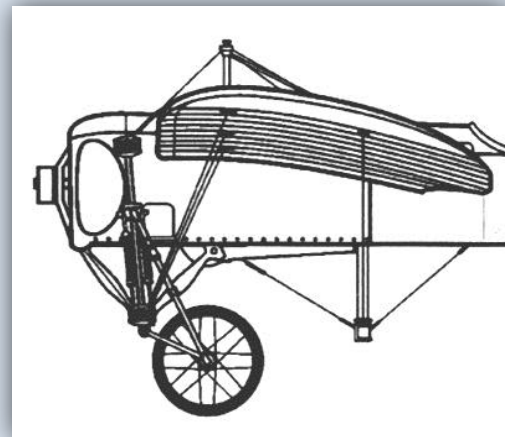
El sábado 16 de marzo trasladaron los aviones al hipódromo de Belgrano, donde se preparó un pequeño cobertizo para su armado y mantenimiento.

De acuerdo con el análisis fotográfico hubo un modelo 1909 y dos modelos 1911. Entre otras mejoras en el fuselaje, una de las características más distintivas fue el arriostramiento de los planos, denominado *cabana*.

El modelo 1909 era de estructura trapezoidal mientras que los modelos posteriores a 1911 tenían el sistema configurado a partir de un mástil principal desde el cual accionaban los tensores de los planos por el sistema *gauchissement* que consistía en deformación de los bordes de fuga por medio de cables accionados por el bastón de mando desde la cabina.



**Modelo 1909**

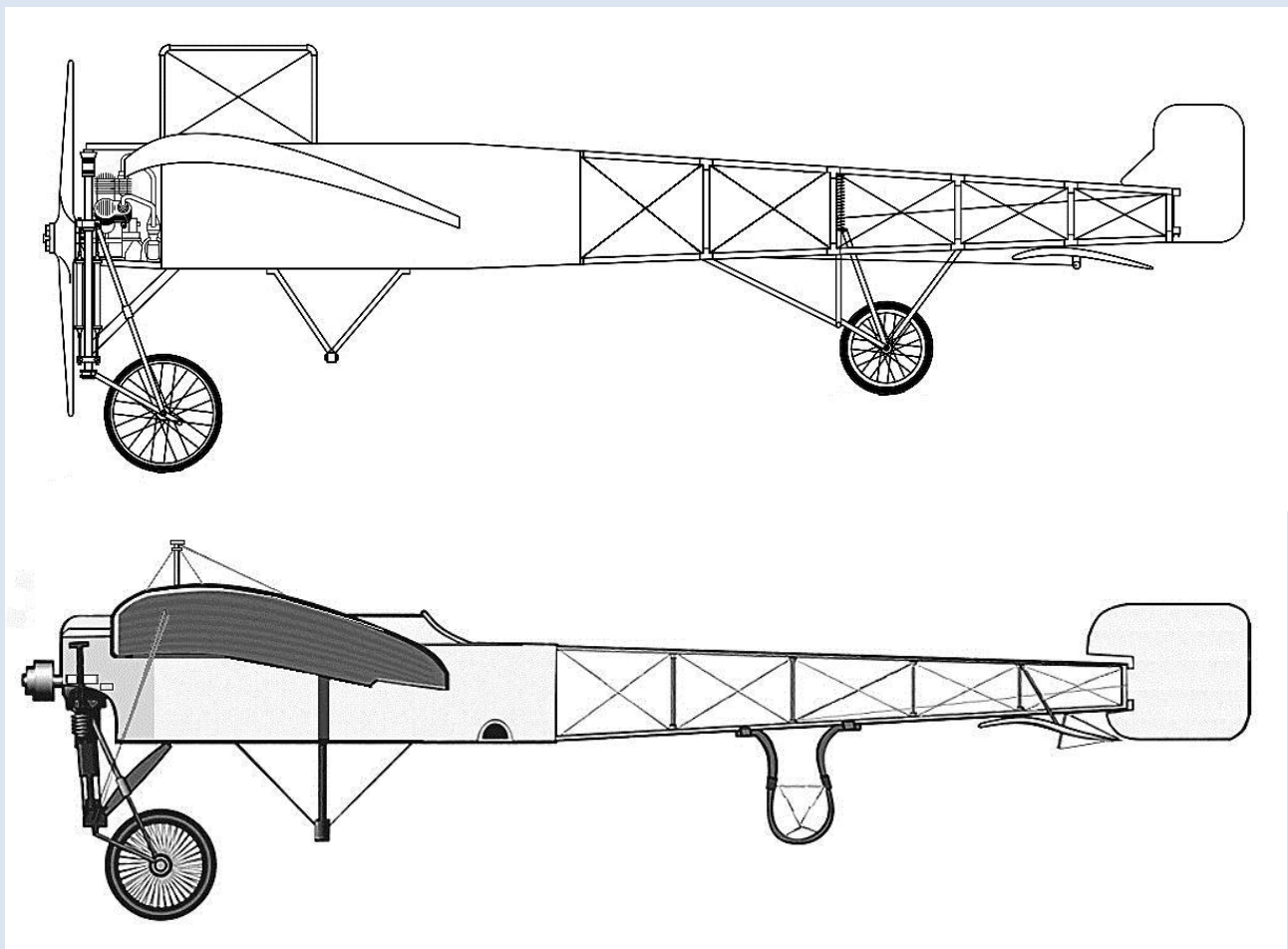


**Modelo 1911**

Los monoplanos que llegaron a Buenos Aires tenían una rueda de cola y otro patín (ver fotos de los vuelos desarrollados el 30 de marzo).

<sup>60</sup> Brevet N° 36 otorgado por el Aero Club de Francia el 8 de marzo de 1910.

<sup>61</sup> Diario *La Nación*, martes 19 de marzo de 1912.



### El lugar elegido para sus exhibiciones

La delegación optó por utilizar el hipódromo *Nacional* que se encontraba en Belgrano. En una muy breve reseña podemos decir que a fines del siglo XIX el intendente de Belgrano Florencio Núñez impulsó su construcción que encomendó a los arquitectos Carlo Morra y Jacques Dunant. Las instalaciones se edificaron en el bajo Belgrano sobre los terrenos que pertenecían al Sr. Rossi<sup>62</sup> y que habían sido utilizados como matadero del pueblo<sup>63</sup>. Según algunas fuentes también fue conocido con el nombre del *General Bosch* o *de Belgrano*.

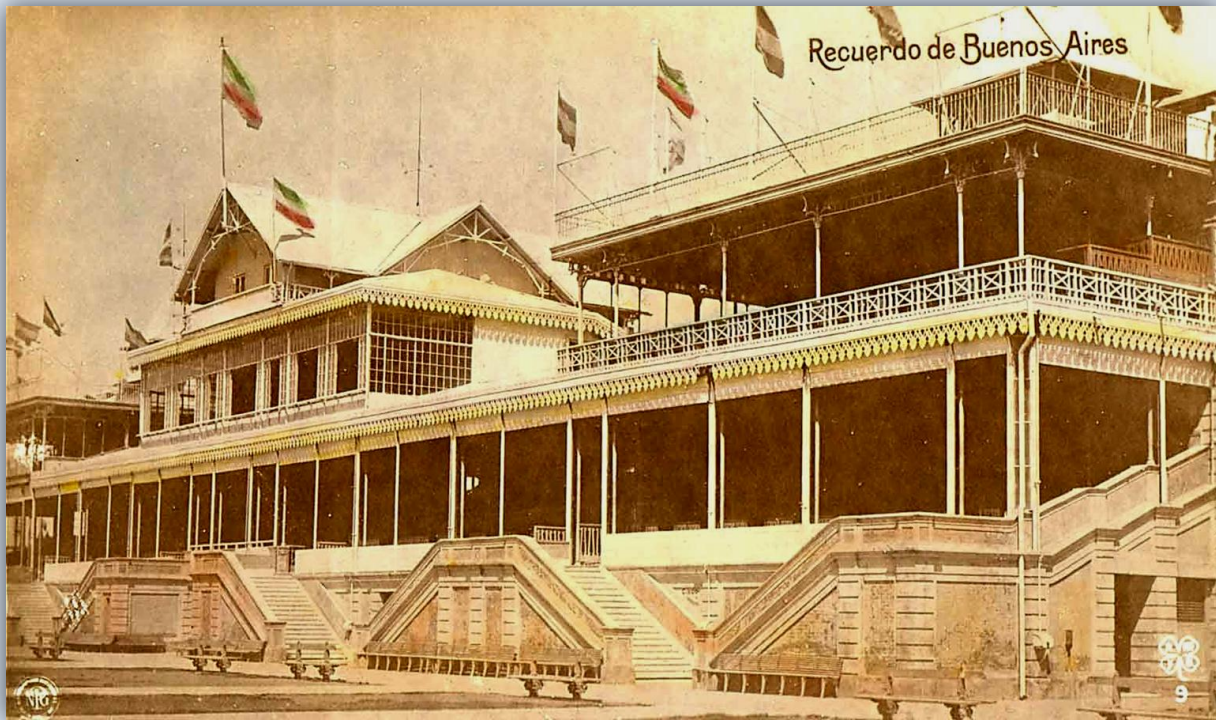
En 1886 se constituyó la *Sociedad Anónima del Hipódromo de Belgrano*. La primera comisión estuvo constituida de la siguiente forma: Coronel Francisco B. Bosch (Presidente Honorario), Dr. Julio Fonrouge (Presidente), Servando Ximeno (Vicepresidente), Guillermo White y Alberto Arriola (Secretarios), Sr. James Crauford (Prosecretario), Octavio Rossi (Tesorero), Emilio Casal, José Morillo, Francisco E. Núñez, John Malcom (Vocales) y Juan Oher (Gerente).

Las instalaciones tenían una tribuna para 1600 personas, 40 palcos para familias y un servicio de restaurante. Fue inaugurado el 14 de agosto de 1887, ese día se corrieron siete carreras. La actividad

<sup>62</sup> BILBAO, Manuel. *Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días*. Imprenta Juan Alsina. Méjico 1422. 1902

<sup>63</sup> Que hoy ocupa el Tiro Federal Argentino, y que en la actualidad se conoce como *Barrio River*.

hípica se extendió hasta 1911 y desapareció hacia 1913. Fue utilizado como aeródromo, circuito de carreras de autos y como pista para los caballos que competían en el hipódromo *Argentino*.



*Vista de las tribunas del hipódromo*<sup>64</sup>



*Vistas de las tribunas. A la derecha se aprecia la principal*<sup>65</sup>

El predio se encontraba a unos 400 m del Parque Aerostático del Aero Club Argentino esta circunstancia nos permitió hallar la siguiente fotografía oblicua del hipódromo muy probablemente tomada por el periodista Carlos Francisco Borcosque el 20 de abril de 1913 durante el vuelo que partió del Parque Aerostático con el esférico *Eduardo Newbery* al mando del Sargento 1º Francisco S.

<sup>64</sup> Archivo del autor.

<sup>65</sup> Revista *Caras y Caretas*. 1903. Archivo General de la Nación

Sánchez llevando como pasajeros a los mecánicos de la Escuela de Aviación Militar Ambrosio Garagiola, Ambrosio Luis Vicente Taravella, José María Ayarzuabuena.



*Foto aérea del hipódromo muy probablemente tomada por el periodista Carlos Francisco Borcosque el 20 de abril de 1913*

### **Primer contacto con la aviación**

En la tarde del 20 de enero de 1910 Henry Louis Brégi y Ricardo Ponzelli visitaron el hipódromo *Nacional* ubicado en el barrio de Belgrano, incluso ese día Brégi comenzó a montar en el lugar un cobertizo para el avión<sup>66</sup>. Sin embargo también desistió de la posibilidad de realizar su actividad en ese circuito debido a la negativa de la Comisión Directiva de remover barreras y otros obstáculos existentes que comprometían la seguridad del vuelo<sup>67</sup>.



*Ricardo Ponzelli, biplano Voisin, Henry Louis Brégi*

<sup>66</sup> Diarios *La Argentina*. 21 de enero y *La Prensa*, 27 de enero de 1910.

<sup>67</sup> Diarios: *La Razón*. 21 de enero. *La Nación*, 26 de enero de 1910.

## LA AVIACION EN BUENOS AIRES

### LAS PROXIMAS ASCENSIONES

Anoche quedó resuelta definitivamente la diferencia surgida con la comisión directiva del Hipódromo Nacional, respecto de ciertas modificaciones á introducirse en la pista de Belgrano para las ascensiones de Brégi.

En vista de la negativa de aquélla á quitar algunas barreras que hacen peligroso el campo de experimentación, el aviador Brégi ha resuelto no efectuar sus vuelos en ese paraje.

Probablemente las ascensiones se llevarán á cabo en Villa Lugano, donde las condiciones del terreno son completamente favorables y permitirán quizá realizar algunos vuelos á través de los campos.

El Aero Club Argentino, deseando propiciar el desarrollo del nuevo deporte entre nosotros, ha resuelto acordar su patrocinio á las próximas ascensiones del aviador Brégi.

La comisión organizada con fines de propaganda, reunida anoche, acordó solicitar de la gerencia del Anglo-Argentino la prolongación de su línea á Mataderos, punto que dista sólo unas veinte cuadras del futuro aerodromo. Es esta una condición esencial para el buen éxito de las reuniones, pues la gran aglomeración de público podrá ocasionar inconvenientes, vistos los precarios medios de transporte de que actualmente se dispone.

*Diario La Nación 21 de enero de 1910*

Ambos pilotos coincidieron en que las barandas de madera que delimitaban la pista constituían una limitación para la operación de los frágiles Voisin y solicitaron infructuosamente el retiro de las mismas para sus vuelos. La negativa de las autoridades motivó que Brégi se trasladara al hipódromo de Longchamps, y Ponzelli a Hurlingham y luego a Campo de Mayo.

En la segunda mitad de ese año el francés Max Paris Le Clerc, que había llegado al país contratado por la Compañía Aérea Argentina, habría utilizado sus pistas para consumir sus vuelos. El 12 de noviembre de 1910 Bartolomeo Cattáneo proyectó desde ese hipódromo hasta El Palomar que inicialmente no concretó.

### **Vuelos previos realizados en el lugar**

En junio de 1911 Marcel André Paillette voló en 30 minutos con el biplano Henry Farman de la Compañía Aérea Argentina desde El Palomar hasta el hipódromo. El 2 de julio, realizó exhibiciones en la Sociedad Sportiva. Según la crónica del diario *La Nación*. 3 de julio a las 16.10 inició su segundo vuelo, ascendió a 300 m y se dirigió a Belgrano. El domingo 27 de agosto el italiano Bartolomé Cattáneo después de las 16:37 realizó una serie de vuelos desde la Sociedad Sportiva. El último consistió en un recorrido con su Blériot XI sobre la Av. Cabildo a unos 250 m de altura. El 11 de noviembre el italiano voló desde Villa Lugano al hipódromo *Nacional*.

### Vuelos desarrollados posteriores a la visita de la *Queen Aeroplane Company Limited*

Si bien el hipódromo funcionó hasta 1913 y el predio fue transformándose paulatinamente en un paseo público, podemos citar los vuelos realizados en 1914 por el aviador paraguayo Silvio Pettrossi<sup>68</sup>, Bartolomeo Cattáneo y Amalia Celia Figueredo.

Finalmente sus terrenos<sup>69</sup> se lotearon el 23 de diciembre de 1927 y fueron adquiridos por Vicente Casullo y Emilio Achiffnel en un valor de \$ 2.700.000. Los lotes fueron subdivididos para dar lugar al proyecto urbanístico del Ingeniero Francés M. Forestier<sup>70</sup>. En la década del '30, sobre el sector este de la pista, se construyó la cancha del Club Atlético River Plate. Así nació al barrio de River; aún hoy en el trazado de sus calles aún se pueden conservar los vestigios de lo que fue la pista.



*Foto vertical del hipódromo tomada por la aviación del ejército en 1929<sup>71</sup>*

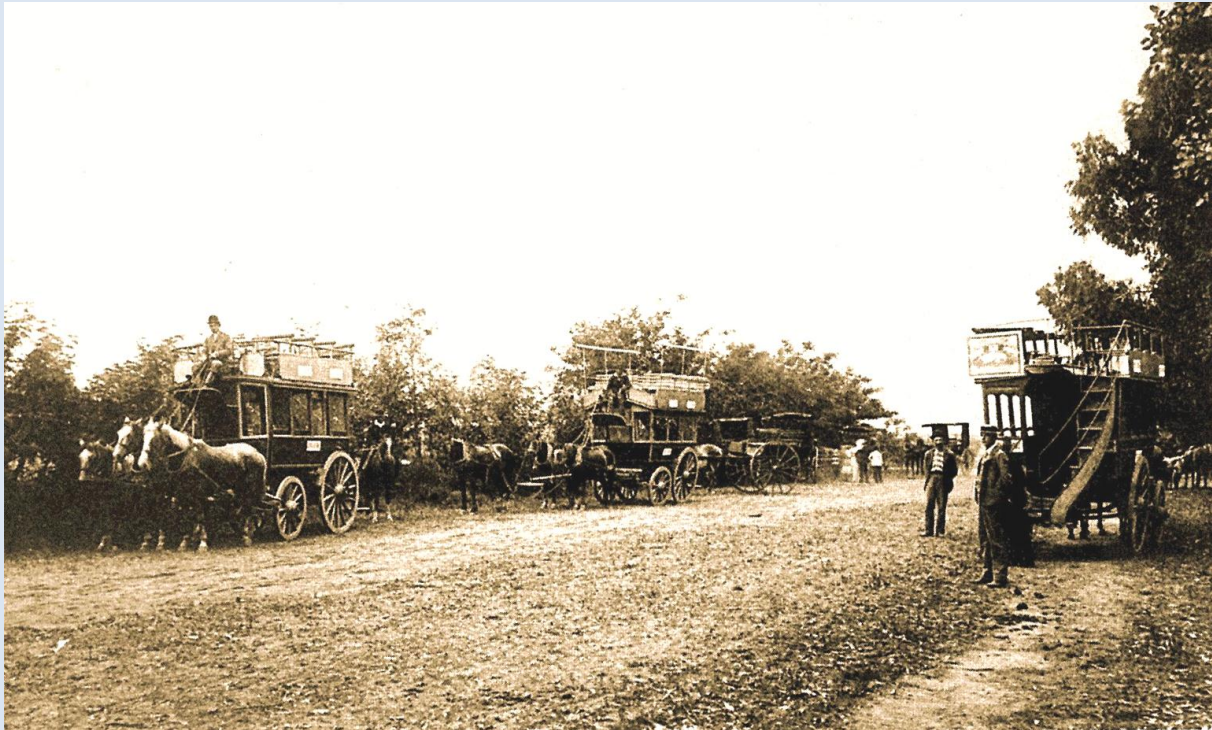
<sup>68</sup> Este piloto nació en Asunción el 16 de junio de 1887. Era Teniente del Ejército de Paraguay. Se diplomó piloto aviador en la Escuela Deperdussin en Reims, Francia el 7 de marzo de 1913 (Brevet N° 1228) y comenzó a desarrollar vuelos acrobáticos. En diciembre de 1914 fue fundador y presidente del Aero Club de Paraguay. Falleció en la provincia de Buenos Aires el 17 de octubre de 1916, mientras realizaba su looping invertido, debido a una rotura del ala izquierda.

<sup>69</sup> 628.000 varas.

<sup>70</sup> MAIOCHI, Enrique Mario. *Cuaderno del Águila, Belgrano 1855-Del Pueblo al Barrio-1992*. Fundación Banco Boston.

<sup>71</sup> Relevamiento aerofotográfico del Ejército de 1929.





*Pista del hipódromo empleado para paseo luego del cierre de actividades<sup>72</sup>*



*Vista aérea del trazado del hipódromo y la de cancha del Club Atlético River Plate y el loteo. Circa 1937<sup>73</sup>*

<sup>72</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>73</sup> Recuperado de Internet de: <https://3.bp.blogspot.com/-N-D7If2yXIM/V6NXjWTzzEI/AAAAAAAAAGAg/xXvhe28r-0Miqlitj1BXTggcyU7xhNkgCLcB/s1600/1937River.png>

### **Actividad de desarrollada por la delegación**

El lunes 18 los diarios anunciaron la llegada de Garros a bordo del vapor *Umbría* procedente de Brasil. La comitiva se alojó en el Plaza Hotel.

Al respecto el Boletín del Aero Club Argentino del 10 de febrero publicó una nota titulada *Llegada de Barrier*, que decía lo siguiente:

*Indiscutiblemente, el vuelo mecánico recibirá un gran impulso con la llegada de los aviadores franceses Garros y Audemars, esperados el sábado próximo, procedentes de Río de Janeiro, quienes junto con el piloto René Barrier. Nuestro huésped desde hace unos días, efectuarán vuelos públicos, de acuerdo con el programa preparado por la Aeroplane Queen Company Limited de New York.*

*Días pasados, los señores Willis McCormick, presidente de la compañía, William E. Malone, "manager", y René Barrier, se entrevistaron con el presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery, con el propósito de enterarse del estado de la aviación en la república y de conocer, aparte de los dos aeródromos de Villa Lugano y Palomar, los lugares apropiados para practicar el vuelo, tales como el hipódromo Nacional, ya cerrado, y el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, en Palermo.*

*Aún no se ha resuelto el lugar en que se efectuarán los vuelos ni cuándo se iniciarán, pero todo hace creer que comenzarán en la primera semana de marzo y en uno de los locales ya citados, probablemente con ubicación en Palermo. Cada uno de los pilotos citados cuenta con una foja brillante de servicios...*



***De izquierda a derecha: Barrier, Garros y Audemars***<sup>74</sup>

<sup>74</sup> Foto archivo Caras y Caretas. 6 de marzo de 1912. Archivo General de la Nación.

El diario *La Razón* los llamó *Los cowboys del espacio*, mientras que *La Nación* presentó a Garros de la siguiente manera:

*Roland Garros se destaca vigorosamente de sus otros colegas, tanto por su audacia como maestría. Su método para elevarse como para descender se distingue del empleado por otros pilotos y lo constituyen maniobras que hace siguiendo una línea en espiral.*

Sintéticamente el cronograma desarrollado fue el siguiente:

**17 de marzo:** Bajo la supervisión de Charles Voisin comenzó el montaje del Blériot XI de Barrier y se previó el traslado desde Villa Lugano de dos monoplanos Nieuport que luego fue cancelado<sup>75</sup>.

**19 de marzo:** El Aero Club Argentino organizó los vuelos en el hipódromo mientras Garros hizo su primer vuelo en Villa Lugano con el Blériot XI de Fels a 150 m, tuvo una detención del motor por falla de una válvula y aterrizó sin problemas fuera de campo. Asistieron Barrier, Audemars y Charles Voisin.



*Vista de los hangares de Villa Lugano donde inicialmente se guardó el material*

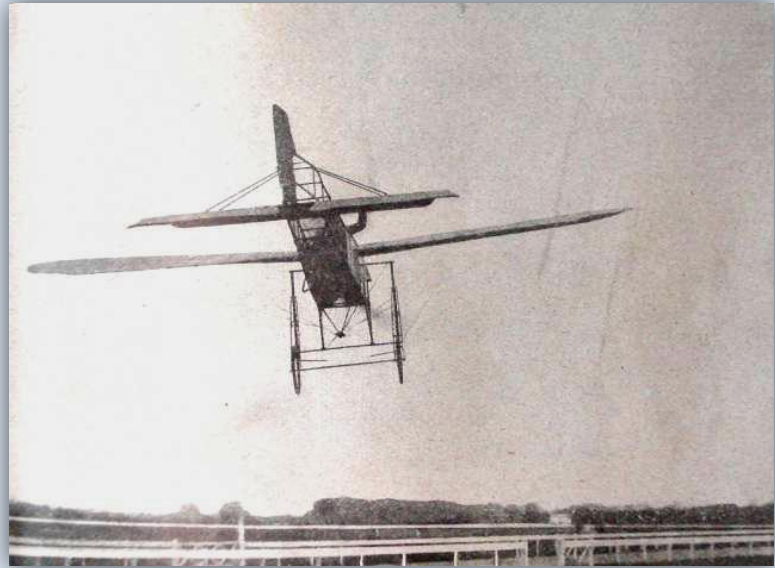
**23 de marzo:** Se anunció el primer vuelo de Garros con Blériot XI en el hipódromo *Nacional* a realizarse entre las 16 y las 18. Ese sábado la temperatura era de unos 32 grados, Garros partió desde allí rumbo al aeródromo de Villa Lugano.

Al día siguiente, se presentó ante el ansioso público. La lluvia de la mañana cedió y luego del mediodía voló desde Núñez hasta el hipódromo *Argentino* en Palermo donde lanzó su monoplano en picada sorprendiendo a todos los presentes. Muchos pensaron que había perdido el control. Sin embargo, Garros colocó sus rodillas en la posición que le permitiera mantener el timón estable y alzó los brazos para saludar mientras descendía. A doscientos metros del suelo dio por terminada la maniobra. En su segunda y última pasada realizó una maniobra similar al tirabuzón y llegó mucho más cerca del piso y

<sup>75</sup> Probablemente se trataban de los Nieuport IV M (Militar) bautizados *La Argentina* y *Eduardo Castex* donados a nuestra Aviación de Ejército por firma Piccardo y Cía. y por el Sr. Alberto Eduardo Castex.

la exclamación de los espectadores fue unánime. Se alejó del escenario llevándose los aplausos de todo Palermo.

**24 de marzo:** Ese domingo, poco después de las 16 llegó al hipódromo Garros con Barrier y Audemars. Desde temprano Charles Voisin con los mecánicos Hue y Schuck alistaban el Blériot XI motor Gnome 50 hp. Garros despegó a poco de llegar y, luego de algunas maniobras a 600 m. ascendió unos 200 m. finalizando el vuelo en un tirabuzón precedido de un impecable aterrizaje.



*Izquierda: Barrier en su Blériot. Derecha: Garros con el brazo en alto saluda al público luego de decolar desde el hipódromo el domingo 24 de marzo<sup>76</sup>*



*Fels en el hipódromo Nacional luego de cruzar la capital el domingo 24 de marzo de 1912<sup>77</sup>*

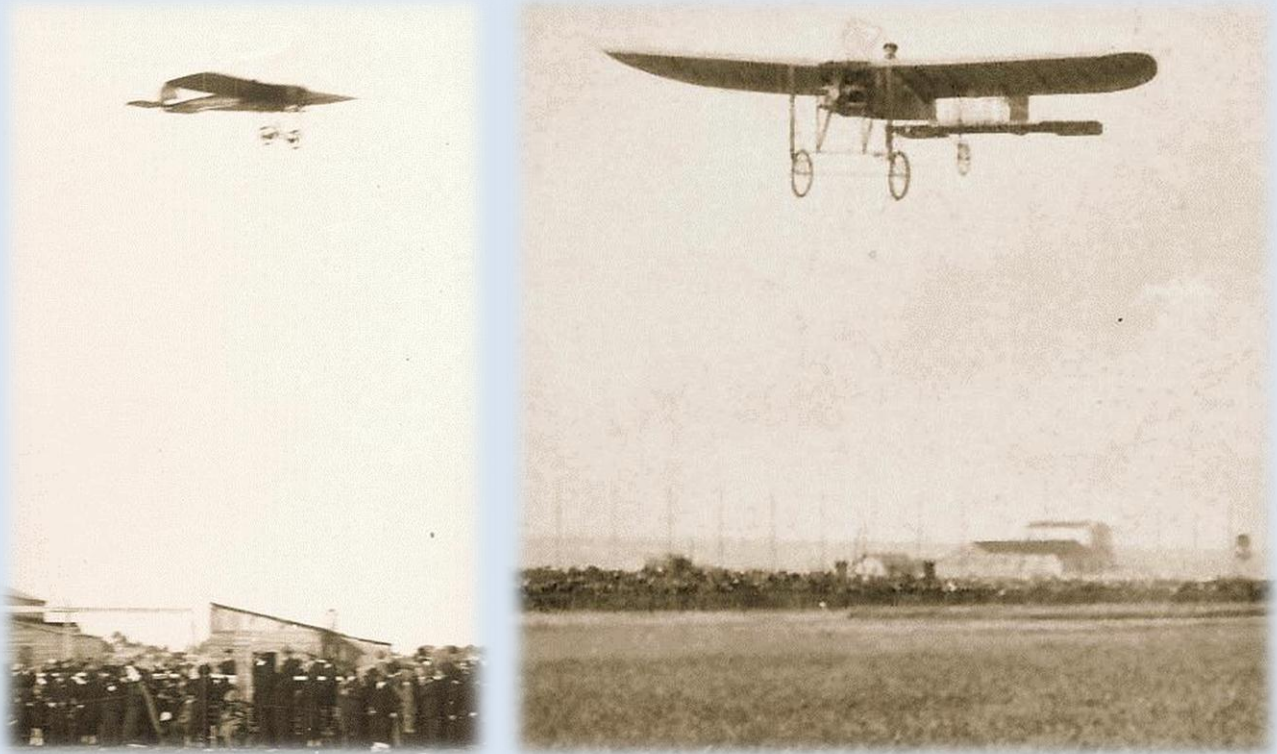
**27 de marzo:** Ese miércoles Garros voló de Belgrano a Lugano, pasó por el hipódromo *Argentino* (Palermo), Barracas y estación Solá llegando al aeródromo a las cuatro de la tarde. Luego de

<sup>76</sup> Revista *Caras y Caretas* N.º 707 del 8 de abril de 1912.

<sup>77</sup> Revista *Caras y Caretas* N.º 707. 8 de abril de 1912.

reabastecerse deshizo la ruta, esta vez a unos 1.500 m de altura totalizando 1:25 horas de vuelo. En ese vuelo llevó una cámara fotográfica y realizó tomas de la ciudad hechas desde su avión. Una vista de Palermo fue publicada por el diario *La Argentina*.

**29 de marzo:** Se desarrollaron vuelos ante un centenar de espectadores. Ese día había un fuerte viento (56 km/h), Garros voló a 1500 m sobre Palermo y Retiro empleando 10 minutos en la ida y solo 3 para regresar.



*Vuelo en el hipódromo Nacional muy probablemente realizados el 30 de marzo de 1912<sup>78</sup>*

**30 de marzo:** Ese sábado volaron en Belgrano Garros, Barrier, Audemars y Fels<sup>79</sup>. La prensa contabilizó unos 8000 espectadores y la sucesión de salidas fue la siguiente:

**1.º Vuelo:** Barrier 22 minutos a 1000 m.

**2.º Vuelo:** Garros se dirigió a Martínez y, a modo de saludo, sobrevoló sobre la residencia presidencial del Dr. Roque Sáenz Peña. De regreso sobre Belgrano, realizó un tirabuzón desde 800 m de altura.

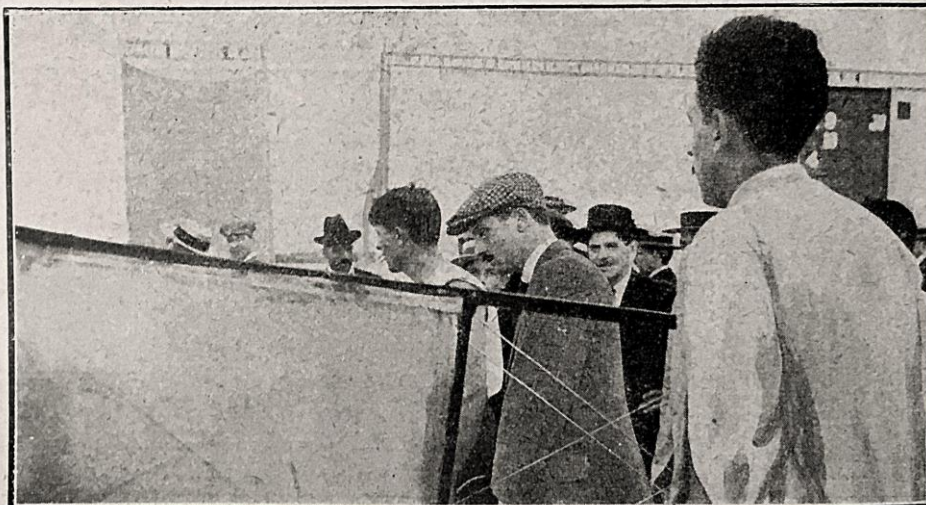
**3.º Vuelo:** Audemars en Blériot XI, despegó cuando Fels llegaba desde Villa Lugano pasando por Dock Sud, y en momentos en que Garros preparaba un nuevo vuelo, Fels lo acompañó con su avión, pero debió descender debido a una falla el motor.

**4.º Vuelo:** Garros registró una nueva salida a las 17:10.

<sup>78</sup> Este Blériot XI era modelo 1910.

<sup>79</sup> Primer vuelo del piloto sobre la ciudad de Buenos Aires.

El célebre aviador Garros, de fama universal, realizó el domingo algunos vuelos en el hipódromo de Belgrano, demostrando en ellos un dominio tal de la máquina, que fué motivo de admiración y entusiasmo para los espectadores, á pesar de todo lo que descontábamos al respecto. Este es el segundo vuelo de Garros en Buenos Aires, pues anteriormente había realizado otro en Villa Lugano.



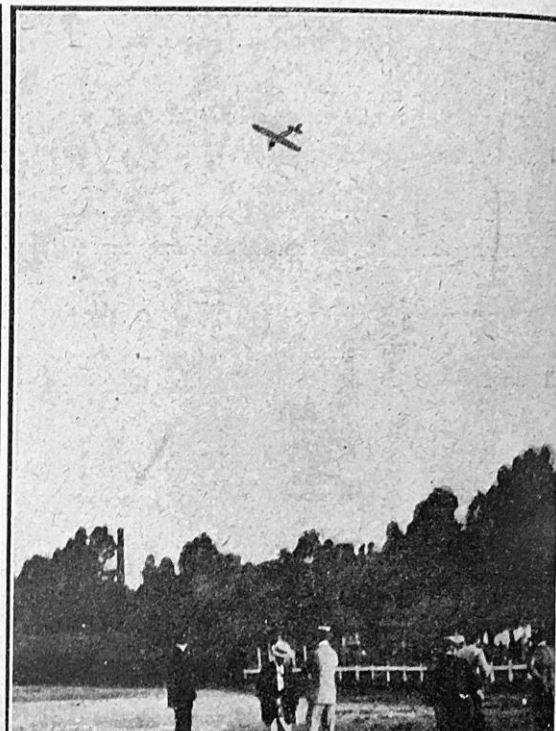
Examinando el funcionamiento del motor

**Garros en el hipódromo Nacional<sup>80</sup>**

**El retrato de la Infanta Isabel.—El aviador Garros**



Retrato de la infanta, obra del pintor G. Bilbao, con que aquélla obsequió al presidente de la república



Garros efectuando un vuelo

**Garros en vuelo sobre el hipódromo<sup>81</sup>**

<sup>80</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 704. 30 de marzo de 1912.

**31 de marzo:** Ese domingo voló a Martínez, San Isidro, donde se encontraba descansando el presidente de la Nación, Roque Sáenz Peña. El francés conoció el camino gracias a un plano que le dibujó su colega argentino, Jorge Newbery.

Las pruebas y demostraciones prosiguieron en esos días de gran expectativa e interés periodístico porque el domingo 7 de abril se llevaban a cabo las elecciones nacionales bajo el nuevo sistema electoral (voto universal, secreto y obligatorio) propuesto por la Ley Sáenz Peña.

**1 de abril:** Se programó un vuelo de Fels, Garros, Barrier de Belgrano a Villa Lugano que fue postergado para el día siguiente.

**2 de abril:** Después de las 15, Garros fue con Audemars a Villa Lugano en su Blériot XI.



*Vista del público congregado el domingo en el hipódromo de Belgrano*

**4 al 6 de abril:** Hubo una serie de vuelos en el hipódromo. El 6, una vez finalizada la exhibición, Garros voló hasta Villa Lugano para iniciar su aprendizaje en Nieuport IVM *La Argentina*<sup>82</sup> recientemente donado por *Piccardo y Cía.* a nuestra aviación militar. Al referirse al tema el boletín del Aero Club Argentino decía:

*Es tan grande su resistencia que en los ensayos efectuados hace días por Garros en Villa Lugano, cayó cuatro o cinco veces desde 10 a 15 metros sin sufrir absolutamente nada. Este fallo no indica en modo alguno la exclusión de los demás tipos, pues en las solicitudes posteriores a esta primera se indicará la compra de otros modelos que han dado excelente*

<sup>81</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 704. 30 de marzo de 1912.

<sup>82</sup> Boletín del Aero Club Argentino Año II N° 8. 15 de junio de 1912. Pág. 148. Esta noticia indicaría que Garros, principal piloto de la casa Socièté Anonyme des Establishments Nieuport, se inició en el manejo del Nieuport IVM con aeronaves del Ejército Argentino.

*resultado en el ejército francés, aunque en el concurso no han tenido una clasificación tan honrosa como el Nieuport.*

A las 14:30 Fels (volando a 1000 m) y Garros (a 600 m.) regresaron a Belgrano en 20 minutos. Una hora más tarde, despegó Barrier quien cubrió la distancia hasta Belgrano en sólo 12 minutos a una altura de 800 m. Al finalizar la tarde Audemars y Garros volaron juntos. El primero se dirigió al hipódromo *Argentino* (Palermo) y sobrevoló la pista mientras que Garros lo fue a buscar con su Blériot biplaza.



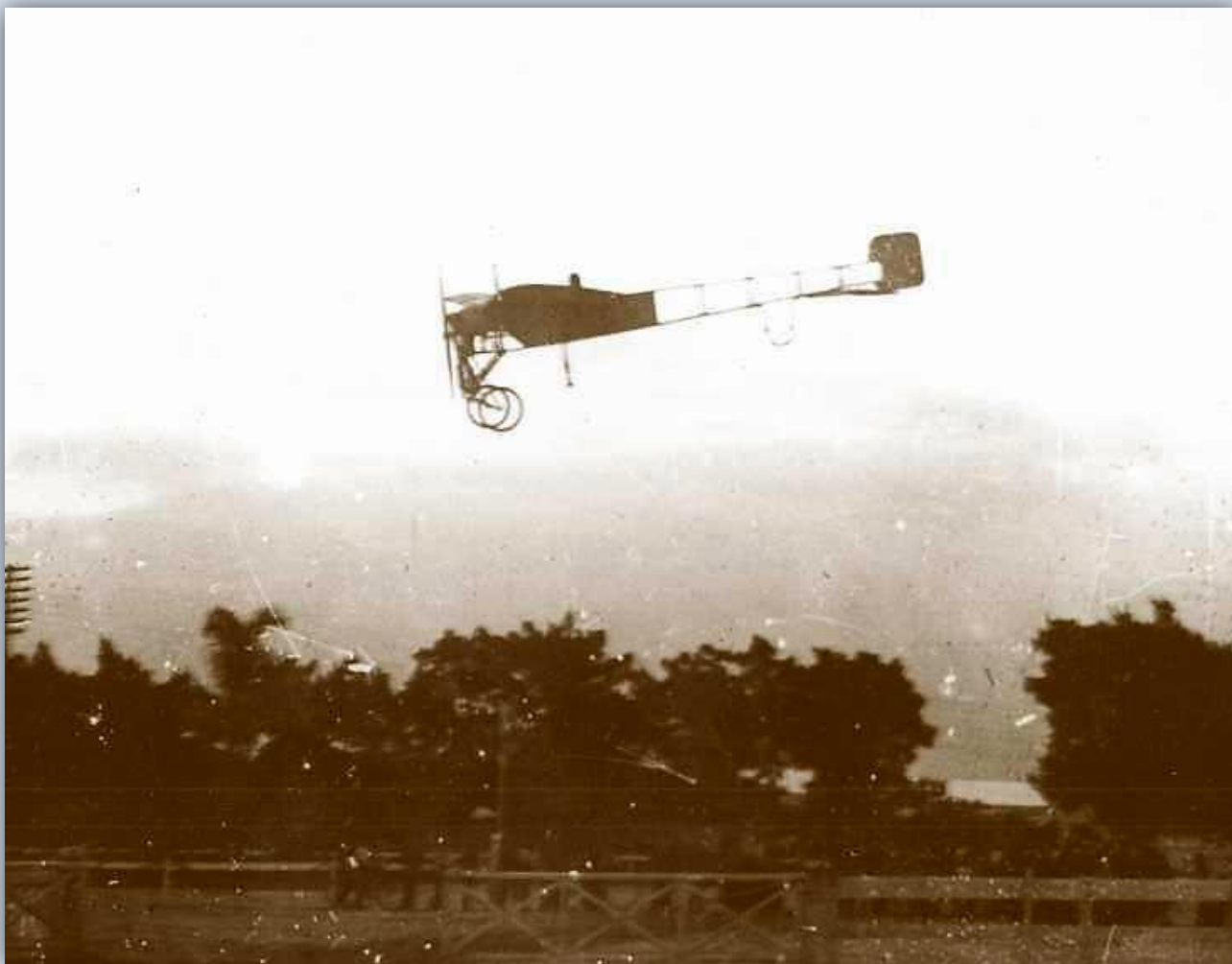
***Barrier a bordo de su Blériot XI en el hipódromo Nacional<sup>83</sup>.***

**9 de abril:** Ese martes los Blériot XI de la *Queen Aeroplane Co.* fueron trasladados a Villa Lugano. Previamente Fels voló desde Villa Lugano hasta el hipódromo *Nacional* para desandar el trayecto junto a Garros<sup>84</sup>. Los cobertizos fueron desarmados y llevados a la Sociedad Sportiva donde se había organizado una semana de aviación entre los días 14 y 21 de abril.

<sup>83</sup> Esta fotografía fue luego publicada por la revista *Caras y Caretas* N° 707. 8 de abril de 1912.

<sup>84</sup> Fels y Garros habían cultivado una cordial amistad y seguramente de sus charlas haya surgido la planificación del vuelo de Fels a Montevideo. Por ese entonces cumplía su servicio militar como soldado del Batallón N.º 1 de Ingenieros. El vuelo concretó el 1 de diciembre de ese año.





*Blériot XI muy probablemente perteneciente a la Queen Aeroplane Company, aterrizando en el hipódromo Nacional*

**14 de abril 1912:** Ese domingo comenzó el festival aéreo que tuvo como principal atracción la carrera aérea Palermo-San Isidro, organizada por el Club Francés de la que participaron Audemars, Barrier, Garros y Pablo Teodoro Fels.

Los aviones llegaron hasta la quinta *Bosque Alegre*, que perteneciera a Juan Martín de Pueyrredón, y que ese día estaba ocupada por el Presidente Roque Sáenz Peña. En la competencia resultó ganador Garros y el domingo 19 recibió un premio de 10.000 francos otorgado por la institución promotora.

En la noche de ese día, el mundo se conmovería por la noticia del hundimiento del *Titanic* en el Atlántico Norte.



**De izquierda a derecha: Carlos Francisco Borcosque, René Pierre Barrier, Pablo Teodoro Fels (con bufanda), Edmond Audemars, Roland Garros (frente al avión con las manos delante) y Josué Quesada (con sombrero y pañuelo) en la Sociedad Sportiva Argentina mientras cargan combustible en el avión en ocasión de la carrera Palermo-San Isidro-Palermo de la cual Garros resultó vencedor con un monoplano Blériot. 14 de abril de 1912<sup>85</sup>**

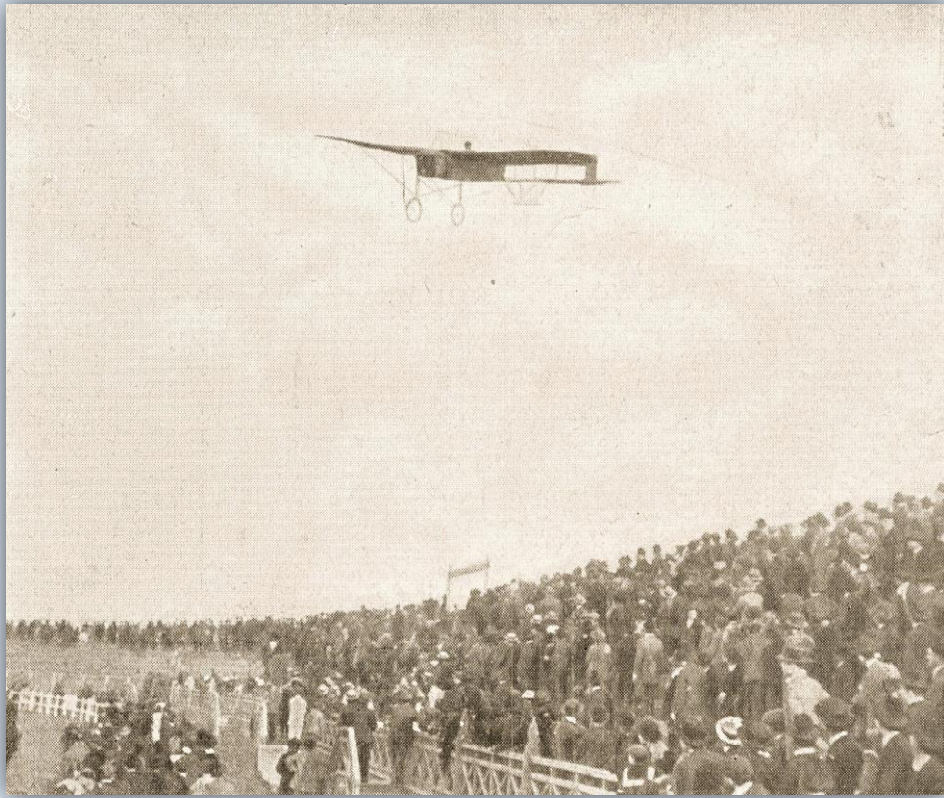


**Parte de la tribuna oficial en el estadio de la Sociedad Sportiva, durante los vuelos de Garros y Cattáneo.**

**Vuelo de Roland Garros en la Sociedad Sportiva Argentina<sup>86</sup>**

<sup>85</sup> MARTÍN, Eloy. *Pablo Teodoro Fels*. Fundación Histarmar. Abril de 2016. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Pablo-Todoro-Fels-E-Martin.pdf>

<sup>86</sup> Revista *PBT*. 27 de abril de 1912.



*Garros en la Sociedad Sportiva Argentina<sup>87</sup>*



*Garros en la Sociedad Sportiva Argentina<sup>88</sup>*

<sup>87</sup> Revista *PBT*. 27 de abril de 1912.

## Garros en el Club Francés



El aviador Garros con el ministro de Francia y el barón Antonio De Marchi, en el momento del domingo por el Club Francés, donde se le entregó el premio de 10.000 francos, como ganador del raid aéreo San Isidro-Buenos Aires.

*Garros en el Club Francés luego de vencer en la carrera entre San Isidro y Buenos Aires. A su izquierda, aparecen el Barón Antonio de Marchi seguido de Fels<sup>89</sup>*

<sup>88</sup> Revista *PBT*. 27 de abril de 1912,

<sup>89</sup> Revista *PBT*. 27 de abril de 1912.



*Roland Garros en la Sportiva. Vista del Palco 1912<sup>90</sup>*



*Vista del Palco de la Sportiva durante los vuelos de Garros 1912<sup>91</sup>*

<sup>90</sup> Revista *Caras y Caretas*.

<sup>91</sup> Revista *Caras y Caretas*.

### Otros detalles pocos conocidos en Argentina

En 1912 se organizó una comisión con el objeto de crear la Escuela de Aviación Militar. Esta iniciativa generó un ejemplar movimiento solidario de diferentes empresas y la sociedad toda. En este marco la Compañía Argentina de Tabacos donó tres aviones. El Farman que había traído en 1910 Alfred Valletón<sup>92</sup>, un Blériot XI y un Nieuport 2G.

El historiador uruguayo Juan Carlos Pedemonte, en su notable trabajo titulado *Medio siglo de Aeronáutica. Historia de la aviación en el Uruguay. (1868-1918)*; afirmó que el Blériot volado por Garros en el hipódromo *Nacional*<sup>93</sup> que fue bautizado *Centenario*; el segundo avión comprado por esta empresa fue el Nieuport 2G *América* y el tercero fue el Farman que luego recibió el N° 1 tenía pintado la leyenda *Donación de la Compañía Argentina de Tabacos Limitada*. El material fue donado a la Escuela de Aviación Militar el 1° de mayo<sup>94</sup>.



**Arriba: Henry Farman N° 1 accidentado en El Palomar con Pedro Zanni con y el Teniente Pedro E. Campos. 24 de diciembre de 1913. Abajo: Nieuport 2G América durante la inauguración de la Escuela Militar de Aviación. 8 de septiembre de 1912<sup>95</sup>**

<sup>92</sup> Con este biplano el 14 de febrero de 1910 a las 18realizó su primer vuelo en Campo de Mayo y tres días más tarde hizo el primer vuelo con pasajero llevando al Ing. Jorge Alejandro Newbery. El avión fue comprado por el Sindicato Aéreo Argentino (Compañía Aérea Argentina) y cuando cesó su actividad fue comprado por la tabacalera.

<sup>93</sup> PEDEMONTE, Juan Carlos. *Medio siglo de Aeronáutica. Historia de la aviación en el Uruguay. (1868-1918)*. República Oriental del Uruguay. Dirección de Aeronáutica Civil. Primera Edición. Pág. 147.

<sup>94</sup> Fue formalmente recibida y agradecida el 18 de mayo por un Decreto publicado en el Boletín Militar N° 3267, 1ª Parte.

<sup>95</sup> MARTÍN, Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino*. Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de:

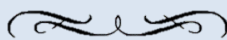


*Jorge Alejandro Newbery a bordo del Blériot XI Centenario momentos antes de iniciar la doble travesía Buenos Aires, Colonia, Buenos Aires. 24 de noviembre de 1912*

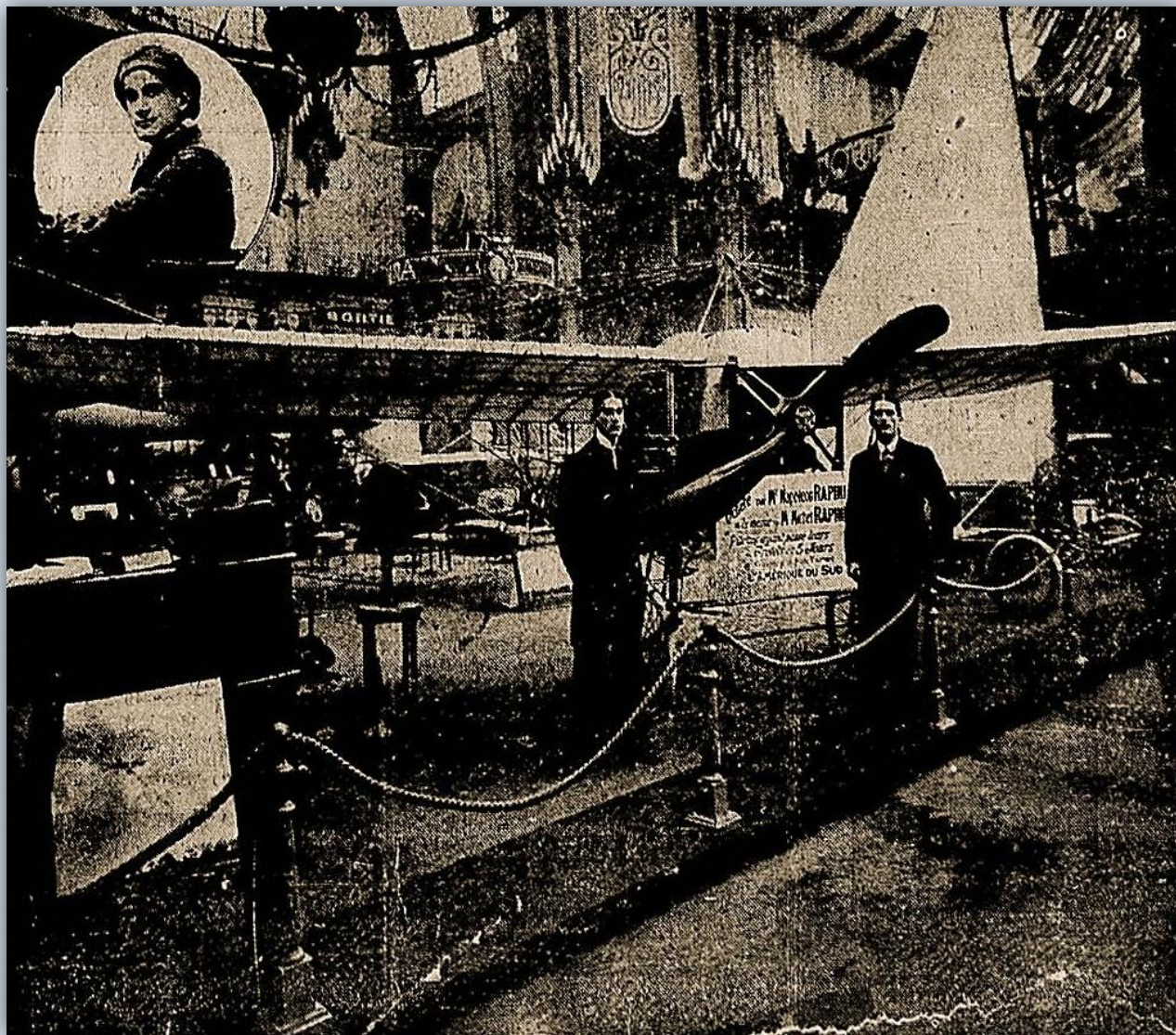
Una pequeña gran historia más en la aviación Latinoamericana, con muchas curiosidades tal vez poco conocidas.

**Mg. Eloy Martin**

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



## LOS HERMANOS RAPINI, EN LA AVIACIÓN TEMPRANA DE AMÉRICA



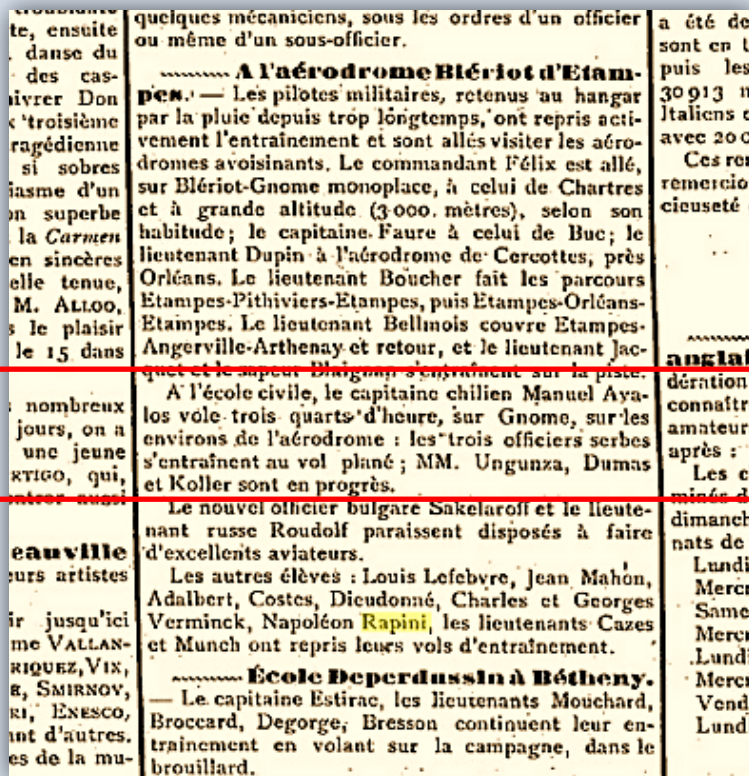
*Michel y Napoleone Rapini expositores en la "Cuarta Exposición Internacional de Locomoción Aérea" del Salón de París, realizada entre el 26 de octubre y el 10 de noviembre de 1912.*

### **Allí se exhiben dos monoplanos Blériot XI**

Conocidos en América del Sur, fueron los precursores de la aviación internacional, los hermanos Rapini quienes habían nacido en Città di Castello, Perugia, Italia.

Michele di Giovanni, el 22 de marzo de 1888 y Napoleone, el 7 de setiembre de 1891. Se radicaron en París junto a su hermana Elena Rapini y a mediados de 1912, fueron a formarse como aviadores en la Escuela de Aviación que Blériot tenía en la cercana ciudad de Étampes.





*Recorte del Journal amusant: journal ilustrado del 24 de agosto de 1912, donde se señala la calidad de alumno estudiante de Napoleone Rapini en una Escuela de vuelo civil. Además se registra el aprendizaje del capitán chileno Manuel Ávalos (brevet N°558), quien a la fecha ya volaba.*  
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5498549w/f14.image.r=rapini?rk=450646;0>

Michele y Napoleone fueron expositores en la “Cuarta Exposición Internacional de Locomoción Aérea” del Salón de París, realizada entre el 26 de octubre y el 10 de noviembre de 1912. La Revista “Flight”, del 9 de noviembre de 1912, confirma que allí se exhiben dos monoplanos Blériot XI, un monoplaza con motor Gnome de 50 caballos de potencia y un biplaza en tándem con igual motor pero de 70 caballos de potencia.

Un cartel colocado frente a uno de los aeroplanos anunciaba que los dos hermanos saldrían de gira por las principales capitales sudamericanas y en representación de la casa Blériot. El empresario Dr. Américo Mancini, habría convenido una serie de vuelos de demostración, a fin de establecer escuelas de aviación militar y civil, con los gobiernos de Bolivia y Ecuador.

En una ceremonia, filmada por un noticiero cinematográfico y proyectada en los cines de la época, los Rapini bautizaron a sus monoplanos con el nombre de “Caroline” al monoplaza y “Alexandrine” al biplaza, por galantería hacia las hijas de un hacendado ecuatoriano conocido como “El Rey del Cacao” y a quienes habían conocido en París. De esta forma los empenajes de las respectivas aeronaves, llevarían pintada la bandera italiana del lado derecho y el nombre del lado izquierdo, en forma diagonal el “Alexandrine” y el “Caroline” lo tenía escrito en horizontal.



*Caroline y su hermana Alexandrine Morlá*

Poco antes de iniciar la mencionada gira sudamericana, Michele obtendrá el brevet de aviator Nº1.139, mientras que su hermano Napoleone, el Nº1.157, de fecha 16 de noviembre de 1912, diez días después de la anterior.

### **La Segunda Semana de la Aviación de Río de Janeiro.**

Un año después que los aviadores Roland Garros (francés) y Edu Chaves (brasileño) participarán de la Primera Semana de la Aviación a fines de 1911, el Aero-Club Brasileiro tuvo la iniciativa de patrocinar la Segunda Semana de la Aviación, a ejecutarse durante los intervalos de las carreras de caballos en el Derby Club de Río de Janeiro, entre diciembre de 1912 y enero de 1913.

En un intento de emular al Aero-Club Argentino, que había contribuido a la creación de la Escuela Militar de Aviación y con el fin de despertar el entusiasmo por la aviación entre los brasileños, contrataron con el Dr. Américo Mancini, una serie de exhibiciones aéreas a cargo de los hermanos Rapini.

Los tres hermanos llegaron a Río de Janeiro el martes 17 de diciembre de 1912, a bordo del vapor "SS Oriana", acompañados por el empresario Dr. Américo Mancini, y el mecánico Antonio Peuch, diplomado en la Escuela de Aviación de París. Desembarcaron en Cais Pharoux, donde al bajar de la lancha fueron recibidos por una comisión del Aero-Club Brasileiro. Se alojaron en el Hotel Metropole y

por la noche se les ofreció un espectáculo en su honor en el Teatro Recreio, donde se puso en escena por primera vez la opereta militar “Manobras de O'utomno”.

Los monoplanos “Caroline” y “Alexandrine”, junto con motores, hélices, semi-alas, otras partes de repuesto y accesorios, fueron liberados de aduana el viernes 20 y proyectando ponerlos en vuelo para el siguiente sábado 21, ya se inscribía a los posibles pasajeros en el Aero-Club Brasileiro.

El primer vuelo estuvo a cargo de Michele Rapini, el domingo 22 de diciembre, pero como no encontraron la pista del Derby-Club lo suficientemente segura, saldría en su lugar desde el Jockey Club de Río de Janeiro, recibiendo los aplausos de todos los presentes. Después de sobrevolar el Jockey un par de veces, se dirigió al Derby-Club y en momentos del intervalo del séptimo pareo, sobrevoló el Hipódromo de Itamaraly, donde estaban presentes sus hermanos Helena y Napoleone. Después de algunas “evoluciones”, Michele volvió al Jockey Club para el aterrizaje, acercándose más tarde al Derby Club en automóvil, donde fue ovacionado por el público.

Los Rapini acordaron con el Jockey Club hacer los vuelos desde allí, a partir del martes 24 en adelante, pero ese día y a pesar de la gran afluencia de público, nadie se sorprendió cuando los vuelos se suspendieron debido a la intensa lluvia que caía en ese momento.

Después de realizar trabajos de mantenimiento en los aeroplanos, el siguiente miércoles 25, volaron sobre el Jockey Club a las 10 de la mañana, aterrizando alrededor de las 11 para recibir las felicitaciones de las personas presentes. A pesar del tiempo inestable, Michele pudo hacer un vuelo en el “Caroline” esa tarde sobre el Jockey, pero sufrió daños menores durante el despegue y el aterrizaje debido a desniveles en la pista. El vuelo de Napoleone con un pasajero en el “Alexandrine” debió ser suspendido por mal tiempo.

### **El hermoso espectáculo de una carrera entre el avión y el tren.**

Por la mañana del jueves 26, los hermanos Rapini asistieron al Palacio Cattete acompañados por el periodista Roberto de M. Soares, quien les presentaría al Presidente de la República de Brasil, mariscal Hermes Rodrigues da Fonseca, para invitarlo a los vuelos que llevarían a cabo en su honor esa misma tarde entre las 3 y las 6, pero al no encontrarse el Presidente, fueron recibidos por el Dr. Álvaro de Teffé.

Los vuelos de esa tarde debieron suspenderse por lluvia y los hermanos Rapini se dirigieron a la delegación de Italia, para invitar al embajador de su país, a presenciar los vuelos del viernes 27. Tras conocer la delegación italiana, los hermanos Rapini fueron a ver, en un cuartel en São Cristóvão, un aeroplano construido por un inventor brasileño y un Blériot, modelo viejo que estaba a la venta.

A las 15 horas del viernes 27, Michele y Napoleone visitaron el Aero Club Brasileiro, donde fueron recibidos por el mariscal José Bernardino Bormann y el capitán Augusto Estelita Werner, presidente y secretario de la institución, junto a un gran número de socios que se entretuvieron en una animada charla sobre el problema de la aviación en Brasil. Esa misma tarde a las 18 horas, Napoleone Rapini salió a volar en el “Caroline” durante unos 23 minutos sobre la ciudad, haciendo dos pasadas sobre los trenes suburbanos que la prensa local describió como: “...el hermoso espectáculo de una carrera entre el avión y el tren, con extraordinarias ventajas de velocidad para el Blériot!...”

Durante el "impecable" aterrizaje se les torció la "bequille" (muleta), una importante pieza de madera maciza que hoy conocemos como patín de cola. Si bien los Rapini esperaban que algo así les sucediera, la prensa le echó la culpa al mal estado de la pista del Jockey-Club que: *"...se convierte en un gran obstáculo para los aviadores en cada ascenso, los hermanos Rapini arriesgan doblemente su vida y sus aparatos, dados los peligros naturales de la aviación y los peligros del campo que está lleno de agujeros, piedras, pedazos de hierro, montículos de tierra, basura, etc..."*

En un magnífico día soleado, el sábado 28 de diciembre de 1912, tuvo lugar el esperado "meeting" en honor al Presidente de la República, donde según se anunciaba, los hermanos Rapini buscarían batir el "record" de altura de América del Sur que, obtenido por el ingeniero Alberto Roque Macías, el 9 de diciembre de ese mismo año, estaba manos de la Argentina registrado 3.000 metros sobre Buenos Aires en un aeroplano Blériot. Ninguna de estas cosas sucedió.

El Presidente Sr. mariscal Hermes de Fonseca se disculpó por una indisposición y fue representado por el Dr. Álvaro de Tefló, Secretario de la Presidencia de la República. A las 4 de la tarde ya era extraordinaria la concurrencia al campo del Jockey-Club y a cada momento llegaba una gran cantidad de autos.

En la galería oficial se encontraban el Ministro de Guerra; el Alcalde del Distrito Federal; el Jefe del Departamento de Guerra; el Inspector General de la IX Región Militar y numerosos oficiales del ejército y la marina. Tres bandas musicales, amablemente cedidas por el Inspector General de la IX Región Militar; el Comandante del Departamento de Bomberos y el comandante de la Brigada de Policía animaban la reunión.

Los dos Blériot permanecían graciosamente en el "pelouse"(césped), protegidos por las solapas de las tribunas, de tanto en tanto, Helena, Michele y Napoleone o el Dr. Américo Mancini, se acercaban a los monoplanos para explicarlos a las autoridades. Debido al fuerte viento que soplaba sin cesar, crecía la incertidumbre en cuanto a si se suspenden las anunciadas "magníficas acrobacias" que debían ejecutar el "Alexandrine" y el "Caroline", cada una en solitario y simultáneamente, con los dos monoplanos en el aire.

El diario "O Imparcial" describe que: *"...Después de un prolongado aplauso, Napoleone Rapini, vestido con impermeable y trayendo su "casquette" y sus gafas, apareció frente al público y se dirigió a las gradas oficiales para saludar a las autoridades. Momentos después, se llevó al "Caroline" al medio del campo..."*

*"...A las 6 de la tarde, Napoleone Rapini tomó su lugar en la "góndola" y el "Caroline" estalló con gracia para ir a luchar contra el viento. El vuelo fue relativamente corto, unos 15 minutos, pero hermoso. ...ahora pasando muy bajo, frente a las gradas, dominando las casas de los barrios cercanos al Jockey. ...El "aterrizaje" fue brillante, habiendo despertado un entusiasmo extraordinario en la numerosa asistencia."*

*"...El aviador Napoleone, al descender de su aparato fue muy aclamado. Se dirigió a la galería oficial, donde recibió las felicitaciones del representante del Sr. Presidente de la República, Ministro de Guerra, alcalde del Distrito Federal y otras personas agradecidas..."*

*"...En este momento se entregó la copa de plata que la joyería Colucci ofrecía al aviador que hiciese un vuelo sobre la ciudad y que fuera ganada el día anterior por Napoleone Rapini. El editor del periódico "A Noite" le dio la Copa Colucci al Sr. Mariscal Bormann, Presidente del Aero-Club Brasileño, quien a su vez entregó el premio a la aviadora Helena Rapini, mientras que Napoleone se llevaba un hermoso ramo de flores..."*

### **El vuelo del domingo 29 de diciembre de 1912, duró más de media hora....**

Durante el intervalo entre el 7º y el 8º pareo del domingo 29 de diciembre de 1912, Napoleone ejecutó un vuelo sobre el Jockey Club, sobrevolando después la ciudad. El periódico "O Imparcial" nos cuenta que: *"...Por la tarde, el "Jockey-Club" se había vuelto a llenar de familias y caballeros que asistían a las carreras de caballos. Eran las 5 horas y 15 minutos y se colocó al "Caroline" en el medio del campo en el momento en que se iba a realizar el penúltimo pareo. Napoleone Rapini tomó el volante del "Blériot" y con la ayuda del mecánico Peuch, el magnífico motor "Gnome" de 50 HP empezó a trabajar estridente. El arrojado aviador Napoleone Rapini dio la voz de "Suelta"! El viento contrario que sopló sin gran impostura elevó rápidamente al "Caroline"."*

*"...Después de tres o cuatro bellísimas curvas, el "Caroline" empezó a subir mucho, y poco a poco fue desapareciendo a la vista de las gradas del "Jockey-Club" rumbo a la ciudad. Evolucionó unos diez minutos sobre los barrios de San Christovao y Haddock Lobo.*

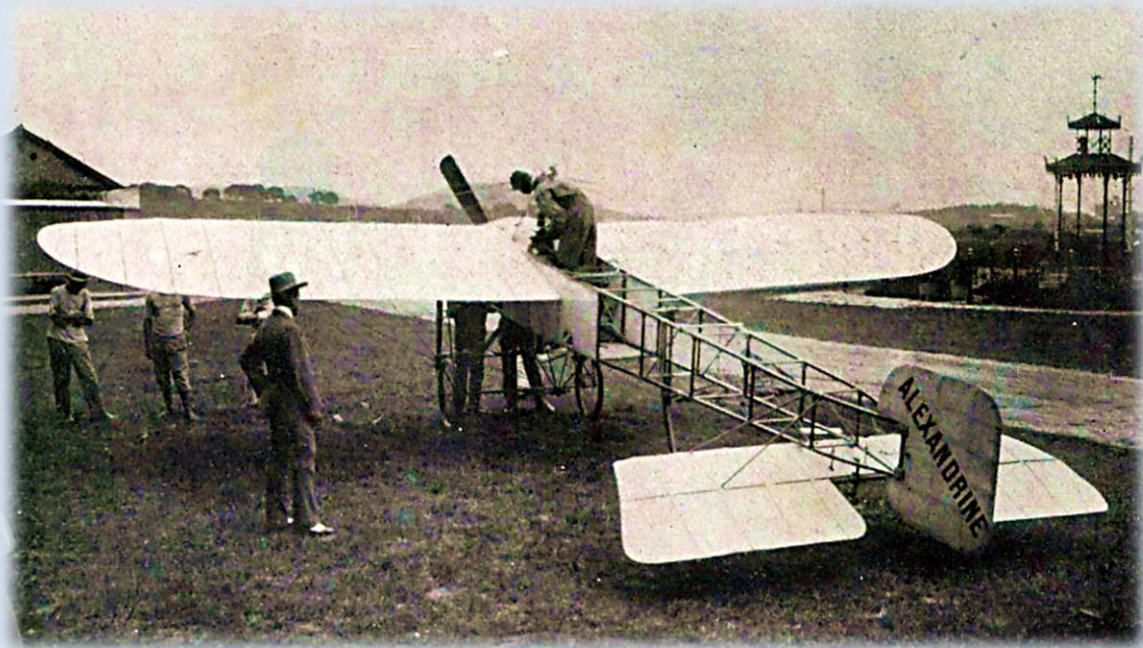
*Pasó sobre el canal de Mangué, llegó al campo de Santa Anna a gran altura, cruzó la Avenida Río Branco a lo largo de toda su extensión, viniendo de Cais Pharoux, sobre la estatua de Mauá, Avenida, el Palacio Monroe y atravesó toda la calle Paysandú, pasando antes por los palacios de la Cattete y Archiepiscopal. A 1.800 metros, el "Caroline" se acercó al Palacio de Guanabara, bajó mucho y evolucionó a unos 600 metros..."*

*"...Desde el Palacio Guanabara, Napoleone Rapini tomó una hermosa recta al barrio Haddock Lobo. El "Caroline", evolucionó muy alto y cuando se acercó al "Jockey-Club" nuevamente tenía 1.600 metros. El arrojado aviador luego describió una serie de curvas, bajando, pasando dos o tres veces por las gradas del Jockey-Club, a unos 400 metros del suelo.*

*Entonces hizo algunos piques muy elegantes y pasó muy suavemente por el centro del campo para hacer un magnífico aterrizaje. El sexto pareo se estaba llevando a cabo en ese momento, sin embargo, la gran multitud que rodeaba la pista, dejó de prestarle atención a la carrera y estalló en una extraordinaria ovación al atrevido aviador Napoleone Rapini. El aplauso continuó durante un par de minutos. Napoleone Rapini, entre su hermana, la señorita Elena, su hermano Michele y el Dr. Américo Mancini, agradece con la gorra, visiblemente conmovido. Mucha gente abrazó al aviador y otros intentaron llevarlo en andas, sin embargo, el aviador Napoleone esquivó modestamente. El vuelo del domingo 29 de diciembre de 1912, duró más de media hora...."*

La tarde húmeda y con fuerte viento del jueves 2 de enero de 1913, fue propicia para la aviación. Saliendo a las 5 y media de la tarde, del lunes 30 de diciembre de 1912, Napoleone Rapini realizó una serie de "acrobacias" en el "Alexandrine" sobre el Jockey-Club y después de un magnífico aterrizaje, llevó al mecánico Peuch en un segundo vuelo. El "Alexandrine" salió bien, sin embargo, después de 200 metros, una ruptura en el contacto del magneto, provocó la parada brusca del motor y el aparato

cayó repentinamente. Tanto el aviador Napoleone Rapini y su mecánico resultaron ilesos. El "Alexandrine" sufrió daños menores que fueron reparados inmediatamente.



*Blériot con su empenaje pintado "Alexandrine" por el lado izquierdo y una bandera del Reino de Italia por el otro.*

Para la tarde del martes 31 se anunciaban vuelos desde el Jockey Club y se preveía un gran "meeting" de aviación a llevarse a cabo el miércoles 1º de enero de 1913, con el "Alexandrine" y el "Caroline" volando en solitario y en simultáneo. Con la lluvia, los vuelos fueron suspendidos.

La tarde húmeda y con fuerte viento del jueves 2 de enero de 1913, fue propicia para la aviación. Los hermanos Rapini llegaron al Jockey-club a las 4 1/2 de la tarde, en compañía del Dr. Américo Mancini y su incansable mecánico Peuch. El "Caroline" y el "Alexandrine" habían quedado cubiertos con un toldo porque los Rapini no consiguieron toldos suficientes en Río de Janeiro, como para construir un "hangar".

El Mecánico Peuch, carreteó el "Alexandrine" desde el "pelouse" al centro del campo y comenzó una última prueba de motor en ese aparato, que se venía ajustando desde hace varios días. Le tocaba a Michele hacer la prueba de motor y decidió realizarlo en vuelo, subió entonces a la góndola del monoplano e hizo un hermoso vuelo sobre el Jockey-Club. Tras el aterrizaje, Napoleone tomó el volante del "Alexandrine" y realizó otro vuelo, luego ambos acordaron con Peuch la necesidad de hacer una nueva puesta a punto del potente motor del "Alexandrine".

*"...A las seis en punto de la tarde Napoleone hizo llevar al "Caroline" a la pista. Abriendo sesión desde la "góndola", inició el vuelo con una magnífica "salida". El "Caroline" pronto se elevó a unos 800 metros, y Napoleone realizó una serie de curvas sobre el prado, elevándose a más de mil metros y a la izquierda, rumbo al centro de la ciudad...."*

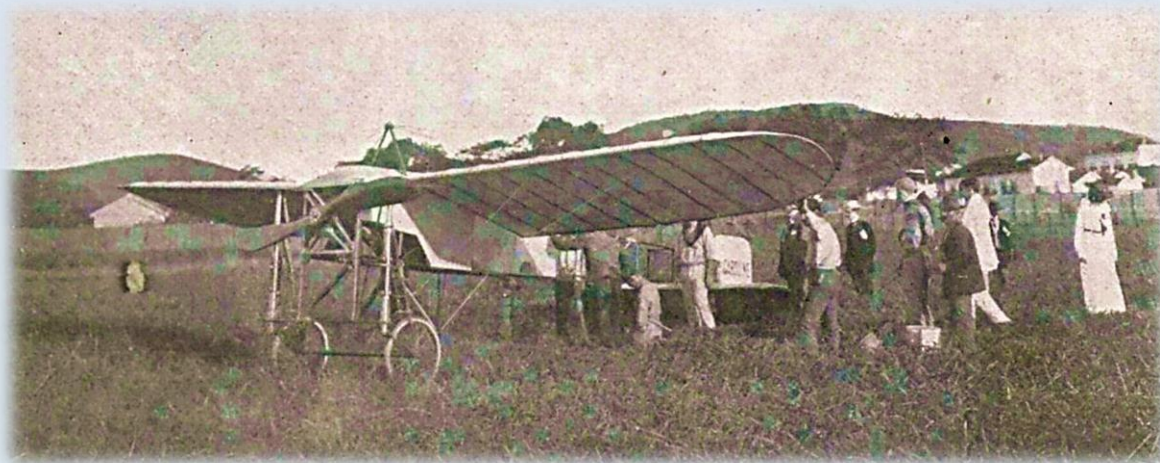
*"...Partiendo del Jockey-club, Rapini se dirigió hacia la bahía, atravesándola en gran parte y, entrando por el puerto, cruzó la Avenida Río Branco y evolucionó a unos pocos cientos de metros sobre el palacio Monroe..."*

*"...Luego regresó a la bahía y pasando 1.200 metros más o menos en los barrios de São Cristóvão y Haddock Lobo, vuelve a evolucionar en el Jockey-Club, ejecutando tres o cuatro "vols planés" seguidos. El "aterrizaje" de "Caroline", pilotado por Napoleone Rapini, fue brillante. Eran las 6.30 y oscurecía, cuando el valiente aviador, esquivando los innumerables "huecos" e "impedimentos del campo" de Jockey-Club, aterrizó con el mayor dominio, El vuelo duró 34 minutos y Napoleone recibió los cumplidos de los presentes después del aterrizaje..."*

### **Que arrastró por el aire al pájaro más hermoso con sus alas extendidas.**

Los hermanos se dirigieron, el viernes 3 de enero al mediodía, a las oficinas de la Leopoldina Railway, donde fueron recibidos por el Dr. Arthur Cesar, ingeniero de ese ferrocarril. El Dr. Arthur Cesar les ofreció un mapa del tramo Río de Janeiro - Petrópolis de la Leopoldina Railway que esperaba les sirviera de guía para completar la realización de ese "raid".

Aunque no se había anunciado, esa misma tarde a las 5, el aeroplano "Caroline" se colocó en la pista del Jockey-Club y Michele Rapini se había preparado para volar sobre la ciudad. Pero fue obstaculizado por el fuerte aguacero que cayó en ese momento.



**Blériot "Caroline"**

El "Jornal do Brasil" publicó que los Rapini se presentaron el sábado 4 de enero de 1913 en: *"...El prado del Jockey-Club, improvisado en aeródromo, fue teatro de algunos vuelos que le ganaron aplausos a los hermanos Rapini. Por la mañana, Michele y Napoleone realizaron algunos vuelos sobre el prado y su alrededores, haciendo buenos despegues y aterrizajes..."*

*"...Por la tarde, con una asistencia aún resumida, Napoleone, pilotando el "Alexandrine", voló por la ciudad llegando a las proximidades del Pan de Azúcar". Antes había hecho tres amplios círculos por encima del Jockey para ganar altura y maniobrando sobre la ciudad, alcanzó los 1.209 metros. Napoleone hizo una observación sobre ese magnífico vuelo: "...la muchedumbre que poco después de*

*las 6 horas viajaba por la ciudad y los que ya se habían retirado a su casa, escucharon el parloteo continuo del motor de 70 caballos de potencia..."*

*"...que arrastró por el aire al pájaro más hermoso con sus alas extendidas..."*

### **Llegada y salida del "Raid" Río-Petrópolis.**

En preparación de su travesía Río-Petrópolis, el domingo 5 de enero Napoleone viaja a Petrópolis para invitar al Presidente de la República a que asista a su llegada y salida en esa ciudad.

Mientras tanto, a las 4 de la tarde, Michele Rapini vuela bajo la lluvia en Río de Janeiro. El diario "O Imparcial" informa que: *"...A pesar del fuerte aguacero que caía sobre Río de Janeiro, Michele tomó su lugar en la "Góndola" del monoplano "Caroline" y realizó un excelente vuelo, sobre el Jockey-Club. Como no se elevó a grandes alturas, brindó al numeroso público, un bello espectáculo, realizando las más arriesgadas "acrobacias". A unos cien metros del suelo, ejecutó admirablemente una pequeña serie de "vols-planes"; que como se sabe, es lo más difícil de la aviación moderna. Bordeó varias veces la pista, pasando frente a las tribunas, que no le regatearon aplausos. El vuelo duró 27 minutos y Michele Rapini fue muy aplaudido tras su impecable "aterrizaje"..."*

Después de ser recibido por el Jefe de Gabinete de la Presidencia de la República, señor Theodoro Figueira de Almeida, en el Palacio Río Negro, Napoleone recorrió Petropolis en automóvil para elegir un campo de aterrizaje. El campo de fútbol de "Tierra Santa" no tenía la extensión suficiente y el prado del Derby Petropolitano tampoco ofrecía las necesarias condiciones de seguridad.

Así las cosas, Napoleone decidió sobrevolar el Palacio Río Negro para saludar al Presidente y regresar a Río de Janeiro sin aterrizar en Petrópolis.

### **Las alas de su elegante monoplano estaban deformadas.**

Sobre los vuelos del siguiente lunes 6 de enero, "O Imparcial" nos narra que: *"...bajo el prolongado aplauso brindado por un gran número de familias y caballeros de la mejor sociedad reunida en el Jockey Club de Río de Janeiro, Napoleone Rapini da inicio a las 4 y media de la tarde, al Raid Río-Petrópolis a bordo de su monoplano "Caroline"...."*

*"...Momentos después, da arranque al motor de 50 caballos de potencia y el "Caroline" gana espacio en pocos segundos. Napoleone Rapini, después de una serie de recorridos por el campo, cautivó las miradas de los espectadores dirigiéndose hacia la estación de S. Francisco Xavier...."*

*"...En ese momento Michele Rapini, levantó el vuelo en su biplaza, "Alexandrine", pero después de unos minutos, el "Caroline" había regresado al campo del Jockey Club. Se había roto uno de los cables de acero que conecta el volante con la campana de dirección y el aparato no obedecía a los mandos. El activo mecánico de Blériot, Antonio Peuch lo reemplazó en unos minutos y Napoleone Rapini volvió a tomar el volante del "Caroline". Pero a pesar de un despegue excelente, aterrizó poco después. Otro cable de comando estaba roto. Las alas de su elegante monoplano estaban deformadas y debían ser reemplazadas debido a que Michele Rapini lo había volado audazmente el domingo anterior bajo mucha lluvia, durante unos 27 minutos y la estructura de madera de sus alas empapadas se contrajo con el calor del día...."*



A pesar que Napoleone Rapini insistía en llevar a cabo el raid, el mismo fue pospuesto para el día ocho por las autoridades, temerosas que sería muy peligroso volar en estas condiciones. Debieron además telegrafiar la noticia al Presidente de la República, Sr. Mariscal Hermes da Fonseca, que esperaba en Petrópolis ver volar al "Caroline". El día se cerró con otro vuelo de Michele Rapini sobre la pista del Jockey-Club, aunque no pudo volar sobre la ciudad por una avería en el motor del "Alexandrine".

### **De la Capital a la Serra de Petrópolis tardó 28 minutos!**

A pesar del mal tiempo, que amenazaba con lluvia constante y fuerte viento, el martes 7 de enero Napoleone Rapini intentó de nuevo completar el Raid Río-Petrópolis, brindándole otro gran espectáculo de aviación a las poblaciones de Río de Janeiro y Niterói. A las 5 horas, se subió a la góndola del "Caroline" y cuatro minutos después el monoplano se fue elevando, girando varias veces sobre el prado hasta desaparecer de la vista del público que llenaba las instalaciones del Jockey Club.

A una altitud de 1.700 metros, Napoleone sobrevolaba Manguinhos, Arraial da Penha y siguiendo más o menos la ruta del ferrocarril Leopoldina, en solo unos minutos se acercaba a la sierra de Petrópolis. Entonces el "Caroline" quedó atrapado por un formidable vendaval que le obligó a elevarse a 1.850 metros, hasta que la lluvia, el viento y la niebla sobre la montaña le impidieron continuar su recorrido. Napoleone retornó por Mauá atravesando toda la bahía de Guanabara, volando lentamente sobre Niterói, variando su altitud entre 1400 y 750 metros, hasta aterrizar en el Jockey Club. La multitud que vio el vuelo de 58 minutos, le aplaudió con entusiasmo. Esa misma tarde Michele Rapini hizo un sobrevuelo por ciudad, intentando evolucionar sobre la Avenida Río Blanco.

Sobre este mismo vuelo, la "Gaceta de Noticias" publicó que: *"...Eran las 4 horas y 45 minutos, tiempo incierto... El cielo lleno de contrastes: por un lado, se abre azul contra nubes de algodón y desde el otro, cerrado, negro, entre nubes de Gris. Napoleone se prepara para volar el "Caroline", que a las 4 horas y 58 minutos había sido trasladado al lugar indicado. A las cinco, sin demora, anhelante montó su aparato. Animación. Calor. A las 5 y 5, le dieron giro a la hélice, que como yo sé, da mil y tantas vueltas por minuto. Napoleone corre por el prado... Luego se eleva triunfal. A las 5 y 7 describe una hermosa curva más allá del prado, allí por Penha o Inhauma. Y quien lo viera, casi imperceptible, a 500 metros de altura y a 2 kilómetros de distancia, sentiría un entusiasmo, un delirio arrebatador, desconcertado su corazón, haciéndole suspirar el alma... Cada vez más imperceptible, 609 metros. Nueva curva. Parecía estar de vuelta en el prado. Pero no. Estaba buscando los medios para seguir el curso conveniente. Cinco horas y nueve minutos. Otras curvas, ahora menos distantes, 820 metros. ¡Hurra! A las 5 horas y 12 minutos se lanzaba definitivamente hacia Petrópolis, entre nubes de lluvia, de unos 990 metros más o menos de altura. Ya casi nadie lo veía: ahora era como un punto negro, muy microscópico.*

*- Mira, aquí viene, exclamaron. ¡Es extraordinario! El clima se volvió cada vez más oscuro desde el noreste. Minutos de silencio. Se esperaba la llegada de Napoleone. - ¡Que no vuelve! Cinco horas y 32 minutos. Nada. Esperamos unos minutos más, nada. No fue hasta las 5 y 44 que se notó, muy distante, hacia el oeste. -¡Perdió el rumbo! Desapareció. Aflicciones generales. ¡En fin! El "Caroline" sobrevoló Santo Domingo, luego Garcés, y finalmente, a las 5 horas y 58 minutos, llegó demandando la pista del Jockey Club. Unos minutos... A las 6 y 3, Napoleone descendió, en medio de almas vibrantes, admiradoras del coraje y el progreso. El gran aviador había alcanzado los 1.607 metros y los*

*100 kilómetros, ¡Eso es! Fue de la Capital hasta la Sierra de Petrópolis, donde una "mufa" impertinente lo esperaba, haciéndolo recular.*

De la Capital a la Serra de Petrópolis tardó 28 minutos! Una hora de ida y vuelta...."

*"...Mientras tanto, su hermano Michele evolucionaría sobre el Jockey llevando a los pasajeros inscritos y la primera de ellas fue la señorita Helena Rapini..."*

La prensa había anunciado que el Ministerio de Guerra había institucionalizado un premio para la realización del Raid Río-Petrópolis, sin embargo, al momento de agradecer el gesto, el mismo ministro tuvo que dar la desmentida expresando que el ejército necesita mucho el poco dinero del que dispone como para establecer un premio a una actividad deportiva.

Este había sido el último vuelo de los hermanos Rapini en Río de Janeiro.

### **Finalmente, se impuso un premio de diez "contos de réis"**

Debido al temporal desatado el miércoles 8 de enero, desistieron de completar el Raid Río-Petrópolis. El "Caroline" y el "Alexandrine" fueron embalados para su despacho y esa misma noche, Napoleone se embarcó en el Tren Nocturno de Lujo hacia la ciudad de San Pablo.

El tren llegó a la "Estação da Luz" el jueves 9 de enero, a las 9 de la mañana. Napoleone Rapini, llamó a un automóvil y se dirigió al "Grand Hotel e Rotisserie Sportman", junto a sus compañeros de viaje, Horacio Sulley de Sousa, hijo del cónsul de Brasil en Hamburgo y socio del Aero-Club Brasileiro y del Dr. Américo Mancini. Napoleone Rapini visitó después el prado de Móoca del Jockey Club Paulistano, que juzgó adecuado para realizar desde allí algunos vuelos, en caso de encontrar un anfitrión en San Pablo capaz de compensar sus esfuerzos.



Al día siguiente, el periódico “Correio Paulistano” hace una severa crítica al Ministro de Guerra expresando que: *“...el temerario aviador le pone el hombro a una empresa tan arriesgada sin el más mínimo estímulo por parte del gobierno federal ni de los poderes municipales, volaba sin el estímulo de un premio, por insignificante que fuera, movido a surcar las grandes alturas, atravesar plomizas nubes por simple diversión, por amor al arte!...”*

*“...porque lejos de obtener lucro con sus hermosos vuelos, en Río solo encontró perjuicios de toda naturaleza, ya que le faltaron, a Napoleone y a su hermano, las promesas hechas por personas de alta representación...”*

Hacia el día 13 de enero, el Gobierno del Estado de San Pablo anunciaba estar estudiando otorgar un premio a la realización de la travesía San Pablo-Santos, con la participación del Jockey-Club y el Parque Antártica. Finalmente, se impuso un premio de diez “contos de réis”, pero a la realización de la travesía San Pablo-Campinas.

Michele y Elena Rapini llegaron a San Pablo, en el tren Nocturno de Lujo, el martes 14. Los dos Blériot, el “Caroline” y el “Alexandrine”, fueron recibidos el viernes 17, en la Estación Norte de la Ciudad de San Pablo y trasladados después al Hipódromo de Móoca para ser ensamblados por el mecánico Antonio Peuch.

Aprovechando la soleada tarde del sábado 18 de enero, después de muchos días de lluvia, Napoleone Rapini fue a donde estaba el “Caroline” y habiéndolo examinado a fondo en compañía de su mecánico, lo llevó al medio del campo y lo puso en marcha para la prueba de vuelo.

Napoleone dio tres vueltas sobre el prado a una altura de aproximadamente 200 metros, aterrizando poco después. Una vez en tierra, examinó de nuevo todo el equipo, el funcionamiento del motor y de la hélice y convencido que el “Caroline” ofrecía condiciones de perfecta seguridad, inició un nuevo vuelo, esta vez más amplio.

Por la tarde, a las 5:53, Napoleone Rapini salió del Hipódromo de Móoca y dio las dos primeras vueltas a 600 metros de altura, tras lo cual el aparato empezó a elevarse serenamente, hasta alcanzar la considerable altura de 2000 metros, rumbo a la ciudad.

El monoplano de Napoleone Rapini permaneció en el aire durante quince minutos, tras pasar por la plaza Antonio Prado, el Teatro Municipal, la Plaza de la República, Santa Cecília, Campos Elíseos, etc. Descendiendo suavemente sobre el Hipódromo de Móoca, hizo un gran aterrizaje donde fue abrazado y felicitado por su brillante éxito.

El domingo 19 de enero, el prado de Móoca estaba completo, en las gradas no quedaba un solo lugar vacío y todas sus inmediaciones se encontraban ocupadas por una multitud de espectadores. Vuelan los hermanos Rapini y el “Caroline” se encontraba en la pista desde las dos de la tarde.

*“...El programa del día de carreras del Jockey-Club era excelente, pero se podría decir que no toda esa gente estaba allí solo por eso! La gente esperaba pacientemente hasta que, a las tres de la tarde, Napoleone Rapini ordenó a su mecánico que le diera giro a la hélice del “Caroline” y este se deslizó por*

*la pista, elevándose con gracia ante el aplauso de los espectadores entusiasmados. El elegante monoplano de Napoleone describió un gran número de giros alrededor del prado, flotando una y otra vez cerca de las gradas y en otros momentos, casi deslizándose por el suelo....”*

Este vuelo produjo la mejor impresión en la numerosa asistencia, que no escatimó aplausos al intrépido aviador italiano. Hasta las 6 de la tarde, los hermanos Rapini realizaron tres vuelos más en el prado, logrando todos un éxito digno de mención, que da fe de la habilidad y el coraje de los distinguidos aviadores

### **Una extraordinaria travesía en avión, desde São Paulo hasta Campinas.**

El miércoles 22, Napoleone había viajado a Campinas a fin de buscar un lugar apto para el aterrizaje, de no encontrar ninguno, intentaría entonces un vuelo de ida y vuelta sin aterrizar y dejando caer una señal como prueba de su paso por esa ciudad. Al encontrar apto al Hipódromo Campinero, casi de inmediato resolvió hacer el raid al día siguiente y regresó a São Paulo en el tren de las 4:40 de la tarde.

La noticia del emocionante espectáculo sacudió a la población de Campinas y a partir de las 8 horas de la mañana, del jueves 23 de enero, una gran afluencia de espectadores se había desplazado hacia el Hipódromo, mirando al aire y tratando de descubrir la sombra del monoplano Blériot en el cielo, antes que siquiera hubiese partido de São Paulo.

La salida estaba programada para las 8.15 am, con la promesa de aterrizar en la pista del Hipódromo Campineiro una hora después. Pasó la hora estimada y el avión no apareció. Pero la impaciencia del público aumentó cuando, hasta las 10 horas no había ni sombras ni noticias del avión y su piloto.

A la impaciencia, por lo avanzado de la hora, también se le sumó el miedo a la probabilidad de cualquier siniestro, ocurrido en el largo trayecto de 105 kilómetros que separa São Paulo de la ciudad de Campinas.

Desde la capital no se había informado nada sobre las razones del retraso. Muy tarde llegó finalmente, la información que la partida se haría a las 9.35; esta información no era precisa porque Napoleone, debido a una avería en la hélice en el momento de la salida, tuvo que reponer esa pieza al salir de São Paulo, un minuto antes de las 10 horas.

En São Paulo, el día había amanecido brumoso, una densa neblina oscurecía el cielo y a la hora establecida estaba tan cerrado que no fue posible salir. Se esperaba que mejorara el clima, pero la niebla continuaba y Napoleone despegó igual, dando dos vueltas sobre el Hipódromo de Móoca para ganar altura y poner rumbo a Campinas.

En estas condiciones el viaje es difícil, porque debía hacerse a menos de 1.000 metros de altura, exponiendo al aviador a toda la violencia del viento y las fuertes corrientes de aire. Napoleone Rapini probó hacer una parte del recorrido a 1.400 metros, pero la niebla era tal que le obligó a descender hasta los 600 metros por miedo a perder la ruta, exponiéndose a vientos contrarios muy fuertes.

Al sobrevolar Jundiahy, atravesando el cerro del Túnel de Ingleza más o menos siguiendo las vías del tren, la temperatura bajó considerablemente. Pasando Jundiahy a las 10:35, muy bajo debido a la densa niebla, elevó el “Caroline” a 1.000 metros, haciendo una recta en dirección N.O. de Rocinha a Campinas y finalmente emergió a la mirada ansiosa de la multitud a las 10:50, aterrizando en la pista a las 10:55, bajo una estruendosa ovación y transcurridos 56 minutos.

Napoleone Rapini realizó la aproximación con admirable seguridad, haciendo una curva muy cerrada ante los ojos de las gradas del lado de Bom Fim, pero durante el aterrizaje en el Hipódromo, se rompió la “Bequille” del monoplano, contra las ásperas elevaciones del terreno.

Al desembarcar fue abrazado con efusividad por su hermano Michele y amigos, que habían llegado de São Paulo para presenciar el aterrizaje. Recibido por el Alcalde, Dr. Heitor Teixeira Penteado, procedieron luego al Hotel Pinheiro para el almuerzo.

Durante el día, visitó el Ayuntamiento y estuvo en la oficina del Dr. Antonio Lobo, de quien obtuvo una declaración de desembarco en Campinas y de la ruta desde São Paulo. Esta declaración fue posteriormente firmada por los señores José Guathemozin Nogueira, presidente de la “Associação Hippodromo Campineiro”, Pedro Magalhaes, Dr. Pelagio Lobo y Dr. Bandera de Mello, comisionado de policía.

Reemplazada la “Bequille” del monoplano por el mecánico Antonio Peuch, a las 16.30 horas y con una concurrencia mucho mayor que por la mañana, Napoleone Rapini tomó vuelo. Antes de dirigirse a São Paulo hizo algunas “evoluciones” y a las 4.45 horas, atravesó el Hipódromo Campineiro en un vuelo muy rápido, en el que se notó que la máquina subía continuamente, siguiendo la misma recta de llegada, hacia la Rocinha, para luego desaparecer en dirección S. S.E.

Michele Rapini y los amigos de Napoleone, que habían llegado a Campinas, regresaron a la capital en el tren de las 16.30 horas. Al despedirse de su hermano, Michele le había dicho: “*San Elie te conduzca sano a São Paulo*”. Saint Elie es el patrón de los aviadores, es la imagen que los dos Rapini, llevan consigo con gran devoción.



***Antigua medalla de San Elías, considerado protector de los aviadores instruidos en Francia.***

*(Col. N. Traub)*

La lluvia empezó a caer sobre Campinas y lo alcanzó en Campo Limpo. La tormenta debió haber sido muy violenta porque después de cruzar Jundiahy, a las 5.10 PM., tuvo que aterrizar por precaución en la Estación Cayeiras, cerca del puesto telegráfico del Correo en Bobujurú. Tan pronto el ferrocarril São Paulo Railway se enteró del incidente, se preparó para transportar al aviador y su aparato a la capital. Finalmente, Napoleone llegó en tren a São Paulo, a las 8 de la noche.

Al siguiente día viernes 24, Michele, Napoleone y Antonio Peuch fueron a Bobujurú para transportar al "Caroline" por tren a la ciudad de Jundiahy, que se había movilizó para ver partir el monoplano desde el campo del Foot-Ball Club, a las 9:40 de la mañana del domingo 26. Napoleone Rapini fue avistado en las afueras de São Paulo a una altura de 1.000 metros, descendiendo luego en planeo para aterrizar en el Hipódromo de Móoca, a las 10:25. Esa misma tarde, Napoleone Rapini realizó varios vuelos, patrocinado por la Sociedad del Jockey-Club, siendo aplaudido por la gran multitud que miraba las carreras de caballos.

### **Na linda praia do Guarujá.**

Napoleone llegó a Santos el jueves 30 de enero de 1913 para inspeccionar las playas de Guarujá. El viernes 31 Napoleone sobrevoló el Río Guarujá durante media hora y le siguió Michele con un vuelo de veinte minutos, ambos fueron muy aplaudidos. El domingo 2 de febrero realizaron varios vuelos desde las playas de Guarujá.

El lunes 3 de febrero Napoleone voló a través de la bahía hasta Santos, continuando después a San Vicente para regresar a Guarujá. Ese día por la tarde hicieron varios vuelos, pero Napoleone en un aterrizaje un poco fuerte, terminó deformando la estructura de una de las alas del "Caroline", sin heridas personales felizmente.

### **De Valparaíso a Santiago de Chile, se había realizado el primer viaje en aeroplano.**

Los hermanos Rapini llegaron a Santiago de Chile el viernes 21 de febrero de 1913. Allí se entrevistaron con el Ministro de Guerra y Colonización de Bolivia, Juan María Zalles, con quien convinieron efectuar vuelos en la ciudad de La Paz, con vistas a establecer una escuela de vuelo civil y militar en Bolivia.

Como recientemente, ya se había fundado una Escuela de Aviación Militar en Chile, el interés por patrocinar los vuelos de los hermanos Rapini recayó entonces en la comunidad italiana de ese país, principalmente el Club Italiano y el Centro Democrático Italiano, que instituyeron un premio a la realización de la primera travesía aérea de Viña del Mar a Santiago<sup>96</sup>.

Un raid considerado temerario, teniendo en cuenta la cadena de cerros que se interpone entre Viña del Mar y Santiago y que demanda elevarse por encima de los dos mil metros, cuando el récord sudamericano establecido era de tres mil.

---

<sup>96</sup> Flores Álvarez, Enrique. Historia Aeronáutica de Chile. Pág. 90. El autor señala *"iniciaron los preparativos para unir Viña del Mar y Santiago por la vía aérea. Este empresa, considerada extremadamente peligrosa por las características de los aviones de la época, fue realizada por Napoleón Rapini el domingo 9 de marzo de 1913."*

La partida del Raid Viña del Mar - Santiago se había programado a las 8:00 AM del domingo 9 de marzo de 1913 y ya desde temprano, antes de las 7 de la mañana, una enorme multitud buscó ubicarse en las inmediaciones y en las tribunas del Valparaíso Sporting Club en la ciudad de Viña del Mar.

Napoleone Rapini alistaba su equipo mientras el mecánico Antonio Peuch termina de preparar al "Caroline" y después de un saludo a la concurrencia, los miembros del Ejército y Marina, familias y personas reconocidas que disfrutaban de una espléndida mañana de sol, le responden con una verdadera ovación.

Los cronómetros de los controladores marcaban las 8:15 cuando se da la orden de largar y el "Caroline" asciende en círculos hasta los 500 metros para poner rumbo a Valparaíso. Desde allí regresó camino a Santiago, a más de 1.000 metros de altura.



**Napoleón Rapini ayudado por su hermana Elena  
Viña del Mar, domingo 9 de marzo de 1913**

Guiándose por las rutas terrestres, el Blériot "Caroline", pasó por Casablanca a unos 2.000 metros, siendo la mayor altura que alcanzó en su raid y luego siguió en línea recta hacia Curacaví, pasando después la Cuesta de Lo Prado a las 9:20 horas.

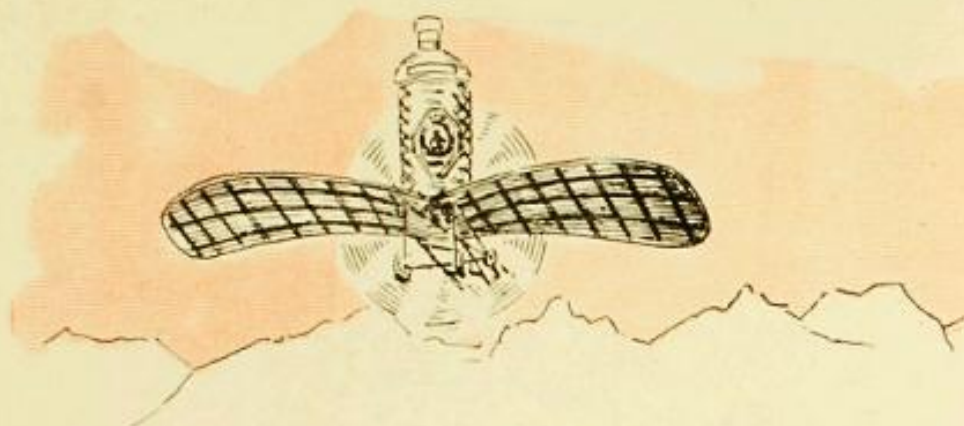
El lugar elegido para el aterrizaje era el Club Hípico de Santiago y estaba colmado por numerosos miembros de la colonia italiana, quienes pudieron distinguir la silueta del "Caroline" hacia el norte, cuando entraba a la ciudad a una altura superior a los 1500 metros. Después de dar tres vueltas sobre la pista del Club Hípico, el "Caroline" tomó tierra a las 9:40, después de un suave planeo.

*"...Napoleone mostró su rostro sonriente y satisfecho a un público que lo aplaudía con delirio. La primera etapa del raid estaba hecha. De Valparaíso a Santiago, se había realizado el primer viaje en aeroplano...."<sup>97</sup>*

Sus amigos, entre ellos su compañero de la Escuela de Étampes, el aviador chileno Clodomiro Figueroa, lo levantaron en andas hasta las tribunas, donde el Presidente del Club Italiano, señor Biancheri le ofreció a Napoleone un ramo de flores. Después del brindis con champagne, servido en el Salón del Hípico, se le ofreció un banquete en el Hotel Milán.

<sup>97</sup> Diario *El Mercurio*. Santiago, 10 de marzo de 1913

# CARICATURA SEMANAL



## LOS HERMANOS RAPINI

El Raid Valparaíso-Santiago, ida y vuelta, ocupa la atención de todos los amantes del progreso y admiradores del valor.  
También el

## ANIS DEL MONO

famoso licor, altamente digestivo, ocupa y ocupará siempre la atención de los que desean gozar de buena salud y tener inmejorables digestiones.

*Caricatura del semanario chileno, Zig-Zag N°421, sábado 15 de marzo de 1913*



Luego de almorzar en Santiago, se dirigieron al Club Hípico, que presentaba sus tribunas totalmente ocupadas por numerosas personas que habían concurrido, unas atraídas por las pericias del aviador y otras por su afición a la hípica.

El mecánico Antonio Peuch había llegado de Viña del Mar para alistar el regreso y el "Caroline" volvió al aire a las 16:00 horas, dando varias vueltas por la pista y subiendo hasta los 1.500 metros para perderse de vista en dirección al norte.

En el vuelo de regreso, Napoleone cubrió sin novedad la distancia de Santiago a Viña del Mar en una hora y media, recorriendo en total 264 Kilómetros de ida y vuelta, habiendo conquistado por este atrevido vuelo todos los premios instituidos por la colonia italiana y todos los récord de aviación que existían en Chile.



*Revista Zig-Zag N°423, del sábado 29 de marzo de 1913*

Los hermanos Rapini siguieron haciendo vuelos desde el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar y una semana después, el domingo 16 de marzo, Napoleone cayó durante una subida en Valparaíso, sufriendo sólo heridas leves. Una avería en el motor y el "Caroline" se había perdido, quedando totalmente destruido.<sup>98</sup>

Este récord sería batido poco después por Clodomiro Figueroa, el 25 de marzo de 1913, completando el raid Batuco - Valparaíso - Santiago gracias a los Rapini, que le vendieron la preciada hélice que necesitaba para reconstruir su accidentado Blériot XI "Caupolicán".

En ese raid, mientras sobrevolaba Viña del Mar, Clodomiro Figueroa dejó caer una carta en el Hotel France, donde se alojaban los Rapini: "...Saludo atentamente al valiente Napoleone y al intrépido Miguel Rapini..."

<sup>98</sup> Diario A Provincia, Pernambuco 23.03.13

*"...Quiero que al partir de Chile lleven como un recuerdo, en compañía de su hermana Elena, el saludo cariñoso de su amigo, desde el hermoso cielo azul de la Patria..." "...Deséoles que siempre les acompañe la fortuna, coronando sus frentes de laureles conquistados para la gloria de Italia..."*

### **Un tumulto que debió ser reprimido por la policía.**

A pesar de las ofertas de dinero por parte de la Comunidad Italiana de Chile, hacia finales de marzo de 1913, los hermanos Rapini abordarán el vapor S.S. Palena<sup>99</sup>, con rumbo a Antofagasta. Michele, Napoleone y seguramente Helena, tomarán el tren desde este puerto, para arribar a la ciudad de La Paz el lunes 31 de marzo de 1913, acompañados por su representante el Dr. Américo Mancini y el mecánico de la Casa Blériot, Antonio Peuch.

*"...A pedido del Ministerio de Guerra, los Rapini en su condición de representantes de la casa Blériot, propusieron instalar la Escuela Nacional de Aviación con cuatro aeroplanos de esa marca, y formar pilotos a un costo de Bs.1.000 cada uno. Sin embargo, agrupaciones patrióticas iniciaron entusiastas colectas para la compra de uno o más aeroplanos destinados al proyectado instituto de vuelo..."*<sup>100</sup>

Desde los albores de la aviación, Bolivia tenía un problema: la altura. Parte de su territorio tiene una elevación superior a los 4.000 metros y el récord de altura sudamericano era de tres mil. Cualquiera que despegara desde La Paz, estaría batiendo el récord por más de mil metros.

En una conferencia en el Centro Militar, el sábado 5 de abril, el coronel boliviano Pastor Baldivieso cuestionó: *"...¿Son en este momento de absoluta necesidad los aeroplanos en nuestro Ejército?, sinceramente pienso que no...(porque) los aparatos que hoy en día se hallan en servicio no están hechos para evolucionar más allá de 1.000 a 2.000 metros de altura..."*<sup>101</sup>

Después de entrevistar a los aviadores, la prensa local afirma que: *"...La altura no es una dificultad de gran consideración. Ellos están muy gratamente impresionados de Bolivia donde quisieran ver en breve funcionando una Escuela de Aviación y poder retirarse con la sincera complacencia de haber sido los iniciadores en el país de esa gran evolución del progreso moderno..."*<sup>102</sup>

Por su parte, el Dr. Américo Manzini, dijo a la prensa: *"...Los hermanos Rapini tienen el agrado de participar que el domingo próximo demostrarán todo lo contrario en El Alto de La Paz, a la teorías del conferenciante y lo harán con uno de los aparatos menos potentes, pues sólo tiene 50 H.P. de fuerza..."*<sup>103</sup>

Embarcado en tren desde Antofagasta, el "Alexandrine" llegó a El Alto el martes 8 de abril y habiendo localizado un lugar apropiado para la prueba en San José de Charapaqui, a 4.093 metros de altitud, se procede a la construcción de un hangar de madera y chapa para albergar a la aeronave. Los trabajos se extienden hasta el sábado 12 de abril para la preparación y limpieza del campo.

<sup>99</sup> Revista Zig-Zag N°424, 5 de abril de 1913

<sup>100</sup> El Diario, La Paz, 16 de abril de 2013.

<sup>101</sup> Diario El Norte, 11 de abril de 1913.

<sup>102</sup> El Diario, 6 de abril de 1913.

<sup>103</sup> El Tiempo, 8 de abril de 1913

Debido a que el proyectado vuelo fue conceptuado como un espectáculo público, se fijaron los precios de las localidades en los siguientes montos: Entrada general Bs. 5.00, tribuna normal Bs. 10.00, tribuna reservada con derecho de entrar al hangar, 15 bolivianos.<sup>104</sup>

El día domingo 13 de abril de 1913, la comitiva oficial compuesta por el Presidente de la República, Dr. Eliodoro Villazón Montaña, Ministros de Estado y altos oficiales del Ejército, llegó al lugar de la exhibición a las cuatro de la tarde, es decir, dos horas después de la hora señalada en el programa; encontrando un frenético e impaciente público compuesto por casi diez mil personas ansiosas de verificar el novedoso espectáculo aéreo anunciado.<sup>105</sup>

*“...La tarde se presentaba ventosa y densas nubes anunciaban la proximidad de una torrencial lluvia. Michele Rapini en traje de aviador se dirigió hacia el aeroplano “Alexandrine”, una salva de aplausos de la tribuna oficial lo saludó...”*

*“...Los aviadores antes de iniciar el vuelo pidieron a la policía que despeje el terreno, pero la muchedumbre corría de un lado para el otro. Minutos después, Miguel Rapini tomó asiento en su aeroplano. El aparato arrancó a más de 500 metros. Sin embargo, en el preciso momento que empezaba a elevarse, la boquilla del aparato tropezó con un montón de piedras deteriorando la nave. Miguel Rapini se hallaba a dos metros del suelo, al sentir el ruido producido por la rotura y dándose cuenta de que algún desperfecto había ocurrido en el monoplano, aterrizó rápidamente. Luego el aparato fue llevado nuevamente al punto de partida, donde se cambió la pieza rota...”*

*“...La nerviosidad del aviador que tuvo el percance, era notoria, entonces le reemplazó su hermano Napoleone. Este último partió por segunda vez. El monoplano corrió con furia una larga distancia, llegando a un terreno de piedras. En ese tramo al fin comenzó a elevarse a una altura de más o menos dos metros y medio...”*

*“...El público abandonando su sitio invadió la pista, se colocó detrás y a los costados del aparato, llevado por la creciente curiosidad; Napoleone Rapini que se hallaba impaciente y temeroso de una desgracia con el público, trató de alzarse más, cuando de improviso notó que a pocos metros de él, se hallaba una red de hilos telegráficos; para esquivar el peligro, hace un viraje demasiado estrecho, notando que está a punto de herir a algunos espectadores con las alas del aeroplano, dada la pequeña altura en que se encontraba...”*

*“...El aviador, entonces intentó aterrizar violentamente, con la mala fortuna de que se produjo una ráfaga de viento, el aeroplano cayó arrojado a tierra...”<sup>106</sup>*

A raíz de la violenta caída, el “Alexandrine” había quedado destruido. El fuselaje se partió por la mitad, quebrándose además el ala derecha, el tren de aterrizaje y la hélice, que obviamente causó serios desperfectos en el motor. El piloto recibió una herida en la pierna izquierda y un fuerte golpe en la cabeza, aunque felizmente sin mayores consecuencias.

---

<sup>104</sup> El Diario, 9 de abril de 1913.

<sup>105</sup> El Diario, 16 de Abril de 2013.

<sup>106</sup> El Tiempo, 15 de abril de 1913.

Los diarios comentaron que los asistentes al fallido intento de vuelo de los hermanos Rapini, no conformes con el hecho de ver destruido al aeroplano y herido a su piloto, abuchearon a los aviadores, provocando un tumulto que debió ser reprimido por la policía. Hoy se reconoce a este fallido intento de vuelo como el inicio de la aviación militar boliviana.

### **El inicio de la aviación militar peruana.**

Pareciera que con la destrucción del “Caroline” en Chile y del “Alexandrine” en Bolivia, se había terminado la gira sudamericana, pero debieron haber recibido un tercer Blériot en un puerto chileno porque, el lunes 16 de junio de 1913, los Rapini hicieron con éxito el raid Iquique-Pozo-Almonte, donde fueron muy aclamados.

Con este monoplano, el domingo 20 de julio de 1913 se inauguró solemnemente una Escuela de Aviación Civil en Lima, con la participación de muchas autoridades de la República del Perú.

Después de los actos oficiales, uno de los Rapini realizó un sobrevuelo de la ciudad que fue muy aplaudido. Estando en Perú, le vendieron a su amigo Clodomiro Figueroa el motor Gnome de 50 HP que habían recuperado del accidente del “Caroline” y que Clodomiro utilizó para motorizar su nuevo avión bautizado “Lautaro”, construido en su taller a partir de los restos de su accidentado Blériot “Caupolicán”.

En noviembre de 1915, el ministro de Guerra del Perú Coronel Puente Urrunaga, solicitó a la Liga Nacional Pro-Aviación, la entrega del aeroplano Blériot, que había pertenecido a Michele Rapini y que se encontraba siniestrado.

La aeronave fue trasladada a la Escuela de Artes y Oficios del Perú -de la que era director el célebre ingeniero Pedro Paulet Mostajo<sup>107</sup>- donde fue reconstruida utilizando partes del Blériot perteneciente al piloto peruano José Ramón Montero.

Luego de realizar los respectivos vuelos de prueba, la aeronave quedó lista para su participación en maniobras militares. Este fue el inicio de la aviación militar peruana. Este Blériot habría sido nuevamente reparado por el periodista Octavio Espinoza en 1919 y utilizado hasta que se le prohíbe el vuelo debido a la gran cantidad de reparaciones que tenía, no ofreciendo ninguna seguridad para su piloto.

### **Sentado a la derecha de su Farman 1914.**

De vuelta en Italia después de la gira sudamericana, Michele se reencuentra con Alexandrine Morla, aquella que le había dado su nombre al Blériot biplaza perdido en El Alto. Contraen matrimonio en Città Di Castello cuando Michele contaba con 25 años y su novia Alexandrine sólo 17.

La guerra en los Balcanes, que durante 1913 había compartido titulares con los raids de Napoleone, escaló hasta convertirse en la Primera Guerra Mundial. Michele y Napoleone fueron de los primeros

---

<sup>107</sup> **Pedro Paulet Mostajo** (Arequipa, 2 de julio de 1874 - Buenos Aires, 30 de enero de 1945) fue un ingeniero peruano considerado como precursor de la aeronavegación a propulsión y pionero de la era espacial. Fue un sabio multidisciplinario: arquitecto, ingeniero, mecánico, químico, economista, geógrafo, escultor, diplomático, escritor, periodista, conferenciante e inventor. (Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro\\_Paulet](https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_Paulet))

en enrolarse como pilotos de la aviación militar italiana. Su experiencia de vuelo les condicionó a la tarea de formar nuevos pilotos.

Michele Rapini prestaba servicio en Malpensa como instructor de vuelo cuando, sentado a la derecha de su Farman 1914, pilotado por un alumno piloto de Turín, colisionó contra la pared de un hangar el 4 de mayo de 1916, incendiándose en el acto. Rapini murió en las llamas a los 28 años. Dejaba una hija, Marie Teresa Rapini Morlá.

En Città di Castello, Italia, se recordaría a Michele di Giovanni Rapini, como *“un artesano que convertido en aviador, había ganado fama y riqueza en la amarga lucha por el dominio del aire”*.

Apenas cuatro meses después de la muerte de su hermano, Napoleone logró el récord de altura con dos pasajeros en Mirafiori di Turín, subiendo hasta los 6.306 metros de altitud con un Caudron G. 4. Después de la guerra se radicaría en París.<sup>108</sup>



**Napoleone Rapini durante un encuentro de los “Vieilles Tiges” en 1922**  
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90385418.r=rapini?rk=42918;4>

Alexandrine Morla, volvió a casarse y se radicó en París junto a su nuevo esposo, Ignacio Mayol Cramer con quien tuvo otra hija, María Luisa Mayol, cinco años menor que María Teresa Rapini.

La familia se mudó a la Argentina en la década de 1930. María Teresa Rapini, moriría sin hijos, en Buenos Aires a los 28 años.

<sup>108</sup> “Il Doverè”, 5 de mayo y 14 de junio de 1915, 24 de septiembre de 1916.

Si de alguna manera, somos aquello que heredamos, hoy los descendientes argentinos de Alexandrine nos heredaron esta historia.

### **Roberto A. Gaineddu**

Investigador Histórico Aeronáutico

Periodista

### **Fuentes referenciales y bibliografía utilizada:**

Referencias:

Para los vuelos en Río de Janeiro, Brasil

Diario O Imparcial, 15.12.1912; 17-18.12.1912; 20.12.1912; 23.12.1912; 25-31.12.1912; 01-04.01.1913; 13.01.1913;

Para los vuelos en São Paulo, Brasil

Diario Correio Paulistano, 06.01.1913; 07.01.1913; 09.01.1913; 10.01.1913; 15.01.1913; 18-21.01.1913; 23-28.01.1913; 07.02.1913; 12.02.1913; 11.03.1913; 21.03.1913

Además los diarios y revistas brasileñas:

A Provincia 23.03.1913

A Imprensa 16.12.1912

A Época 23.12.1912; 26.12.1912; 01.01.1913

O Malho 28 -29.12.1912

O Gato 16.12.1912

Jornal do Brasil 29.12.1912

Correio da Noite 26.12.1912

Revista da Semana 29.12.1912

Revista Fon-Fon, Rio de Janeiro 29.12.1912

Revista Careta, Rio de Janeiro 25.01.1913;

Para los vuelos en Chile,

Diario El Mercurio de Santiago. 10.03.1913

Revista Zig-Zag, marzo y abril de 1913

Recortes de archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Flores Álvarez, Enrique. Historia Aeronáutica de Chile. Santiago de Chile, 1950

Para los vuelos en Bolivia, los diarios:

El Norte 11.04.1913

El Diario 06.04.1913; 09.04.1913; 16.04.1913

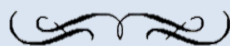
El Tiempo 08.04.1913; 15.04.1913

Para los vuelos en Italia,

Giornale Il Dovere, 05.05 - 14.06.1915, 24.09.1916

Correspondencia personal con Alejandrina y Carolina Ramiro y Evangelina Gómez Mayol, nietas de Alexandrine Morla, viuda de Michele Rapini.

Apuntes personales del autor.



## “PLUS ULTRA”, EL VUELO INCOMPLETO



El vuelo Palos-Buenos Aires del Dornier J Wal “Plus Ultra” en el año 1926 (22 enero-10 febrero), está descrito con todo lujo de detalles en multitud de publicaciones, artículos, reseñas de prensa, e incluso glorificado por Carlos Gardel en el tango *La gloria del águila*<sup>109</sup>. En este breve artículo donde recordaremos los primeros 96 años de realizado este histórico raid, solo trataremos lo que hubo detrás del vuelo, y sobre todo, de lo que se quiso hacer y no se pudo realizar.

El contexto político, social y económico del momento en que Ramón Franco Bahamonde planteó el vuelo era convulso, en los estertores de la interminable y costosa guerra de África, con la moral popular alicaída y la dictadura militar del general Primo de Rivera tratando de sanear las arcas públicas.

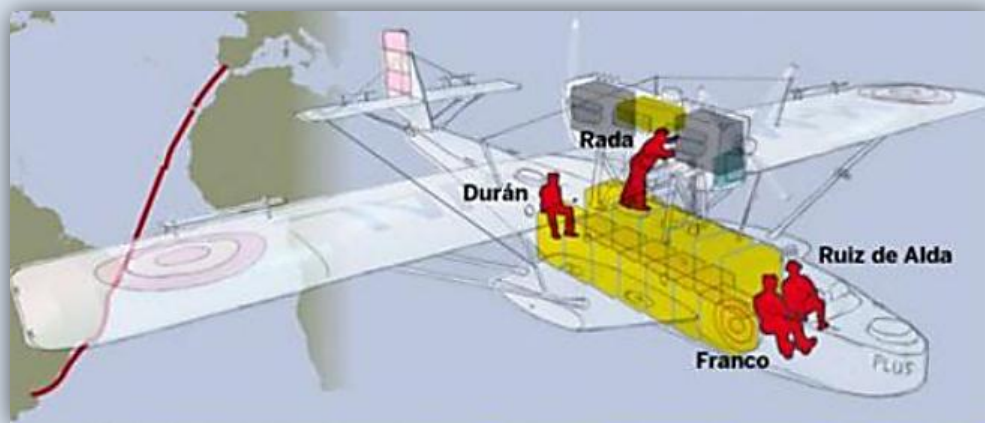
<sup>109</sup> Para escuchar este célebre tango, ingrese a <https://www.youtube.com/watch?v=vO8DjYVxrhU>

En definitiva, un momento crucial en la Historia de España, con el país todavía sumido en asimilar la pérdida de Filipinas y Cuba, y un ejército tratando de recuperar su prestigio.

En ese complicado entorno, y conscientes de que ya no se podía competir en igualdad de condiciones con las potencias mundiales emergentes tras la II Guerra Mundial, Ramón Franco tuvo la genial idea de aprovechar la orientación política hacia Iberoamérica del Gobierno de Primo de Rivera. Así pues, propuso al gobierno hacer un “raid” para, en sus propias palabras, *estrechar los lazos de unión entre España y las jóvenes naciones de habla castellana del continente descubierto por Colón, y poner a la Aviación Española en el Mundo.*

Preparó un detallado estudio de rutas posibles y alternativas, meteorología, costes, avión idóneo, etc., estudio que expone con detalle al General Director de Aeronáutica D. Jorge Soriano. Este se mostró muy interesado, y siguiendo los cauces militares, se comprometió a trasladar el proyecto al Gobierno para su estudio y aprobación. La guerra en África seguía su curso, prioridad máxima del gobierno español, hasta que se presentó en Tetuán la oportunidad de mantener una entrevista con el presidente del Directorio Militar al que explicó el plan y le convenció de que era una oportunidad única de elevar la moral pública y reforzar uno de los ejes principales de la política exterior del gobierno español.

De regreso a Madrid, comparten la idea con el Ministro de Marina almirante Honorio Cornejo, quien también se compromete con el plan aportando dos buques de acompañamiento al raid, el destructor *Alsedo* y el crucero *Blas de Lezo*, y siempre que se involucrase de forma activa a la Aeronáutica Naval.



***Modelo Dornier J Wal construido en Italia, cuyo prototipo volara inicialmente en 1922, alcanzándose a construir más de 250 unidades. Este en particular con modificaciones que lograron duplicar su alcance de diseño y equipándolo con los mejores sistemas de navegación de la época, tomando como referencia inicial la experiencia adquirida durante el cruce Lisboa – Río de Janeiro por los pilotos portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral en 1922.***

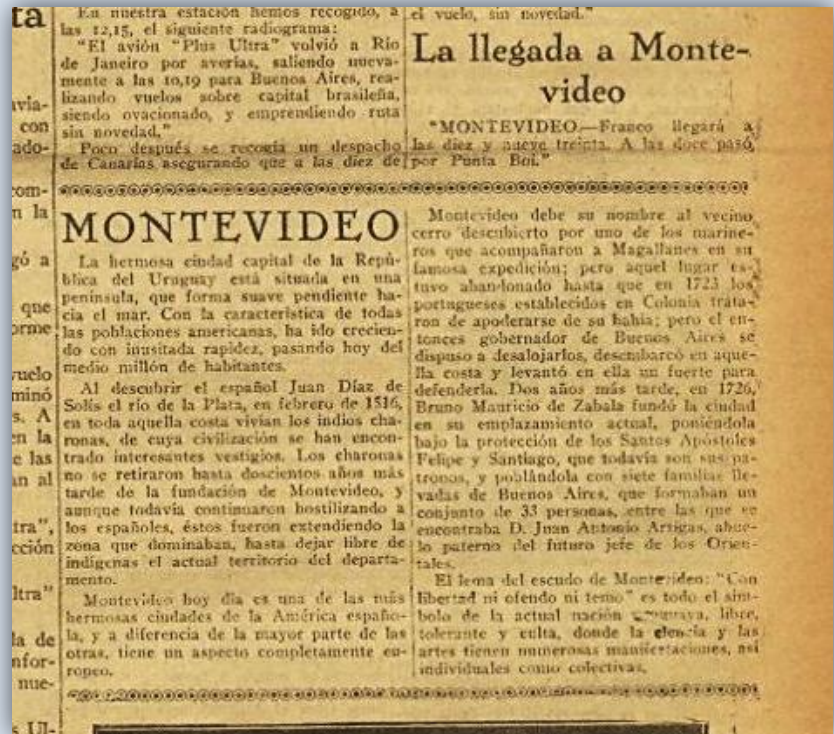
*(Fuente: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/PlusUltra-Conf/PLUSULTRA90anios.htm>)*

Y aquí retomamos la historia, obviando todo lo referente al desarrollo y éxito del “raid” en sí, indiscutible, para adentrarnos en que pasó al terminarlo oficialmente, con la firma del Acta de entrega del hidroavión *Plus Ultra* como donación de España, por mandato de Su Majestad el Rey Alfonso XIII y como pudo haberse prolongado por otros países iberoamericanos, como era el deseo de Ramón Franco.



Ramón Franco ya tenía interiorizada la idea al partir de Palos que el raid no debía finalizar en Buenos Aires.

Tenía plena confianza en el avión, en sus compañeros de viaje y en sus enormes deseos de gloria y fama, que cada vez se iban apoderando más de él, haciendo gala de su proverbial indisciplina. En la etapa final del vuelo, y a pesar de que existía una prohibición expresa de no amerizar en Montevideo, ya que el Gobierno del General Primo de Rivera no mantenía precisamente una relación amistosa diplomática e ideológica con Uruguay y su presidente José Serrato, tomó la decisión de amerizar en Uruguay.



*Diario La Nación, Madrid, martes 9 de febrero de 1926*

Su inesperada parada en Montevideo causó un profundo malestar en el Gobierno español, malestar que se añadió a las ya dañadas relaciones personales con Primo de Rivera.

Finalizado el "raid", durante sus días agotadores en Buenos Aires, asentó más su idea de continuarlo, llegando incluso a no participar en varias recepciones importantes por estar perfilando su plan, creando a su vez gran malestar entre los anfitriones e invitados a las múltiples recepciones, que se organizaron en su honor.

Una vez esbozado el plan, lo envió a España, solicitando su estudio y aprobación, terminando con la siguiente frase: *El éxito seguro de nuestro retorno en vuelo y aumentar los sentimientos españoles de América del Sur aconsejan no oír a los que quieren detener el raid en Buenos Aires.*



*Recorte del Boletín Oficial del Ejército de Chile N°1241*

Tras varias indiscreciones por parte del mismo Franco, en Buenos Aires ya se rumoreaba que Franco no quería terminar el raid allí, con lo que puso en marcha sin pretenderlo una serie de presiones muy fuertes en contra de su idea. El entusiasmo que había provocado la posibilidad de prolongar el "raid"

fue tal, que Chile envió algunos aviones para escoltarlo en la previsiblemente difícil travesía de los Andes y su presidente, remitió un cablegrama a Ramón Franco para alentarle a visitar el país<sup>110</sup>.



**Medalla conmemorativa de la Colonia Española en Chile. (Bronce plateado, 31 mm.)**  
(Col. Norberto Traub)

Su propuesta era la siguiente: Continuar a Puerto Belgrano, Rio Negro, hasta la región de los lagos buscando la menor altura de la Cordillera, Puerto Talcahuano, Valparaíso, Norte de Antofagasta, El Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador), Colombia, Colón (Panamá) y La Habana (Cuba). También incluía la posibilidad de volar a Veracruz (México) desde La Habana, Tampico, regreso a La Habana, Nueva York, Terranova, Azores y España.



**Detalle de la noticia aparecida en El Diario Ilustrado del sábado 13 de febrero de 1926**

<sup>110</sup> Durante el primer tercio del siglo XX, los inmigrantes españoles fueron la primera colectividad extranjera en número de Chile y eran muy importantes en el sector del comercio urbano. Carrellán Ruiz, Juan Luis. *El vuelo del Plus Ultra más allá de los Andes: la mirada de la prensa*. Pág.200

La recepción del plan en España causó hondo desagrado, sorpresa y cierto temor en el gobierno de Primo de Rivera, ante la posibilidad de que un raid tan exitoso pudiese terminar en una catástrofe y empañar la gloria y la popularidad alcanzada por los aviadores españoles. Pesó mucho la animadversión hacia Ramón Franco, por su carácter rebelde e impulsivo, por lo que ese temor fue bien aprovechado como excusa para desaconsejar el plan de regreso propuesto. Se movieron todos los resortes, incluida la Casa Real y la prensa nacional y argentina, por lo que la decisión final le fue comunicada con el siguiente cablegrama:

*El Gobierno de Madrid está persuadido de las perfectas condiciones en que se encuentra el "Plus Ultra" para continuar el vuelo, así como de la pericia admirable de los tripulantes para proseguir el "raid", cuyos detalles y etapas han sido estudiados y preparados con acierto digno del mayor encomio por el comandante Franco. Circunstancias especiales creadas por el alcance y resonancia mundiales concedidos al glorioso "raid" Palos de Moguer-Buenos Aires, han decidido, sin embargo, al Gobierno español a dar por terminado el "raid" en la capital argentina, reiterando al comandante Franco la autorización para visitar Montevideo en el "Plus Ultra", regresando después a Buenos Aires por algunos días, transcurridos los cuales, saldrá para España.*

La reacción de Ramón Franco ante esta negativa fue de profunda indignación, como quedó patente en su entrevista con diversos periodistas, pero añadiendo que como militar, no tenía más remedio que acatarlo.



**Franco, Ruíz de Alda Rada y Durán**

El día 11 de marzo de 1926, proceden a la entrega oficial del hidroavión con la firma del Acta que reproduzco, muy extensa y prolija, Acta que fue publicada por la revista AEREA como documento histórico. Es muy interesante observar que en el Acta se describe con todo lujo de detalles las características técnicas del hidroavión, y todas y cada una de las etapas del viaje, excepto la escala en Montevideo, que no se nombra en forma alguna. ¿Casualidad? no lo creo. La etapa de Uruguay fue un acto de indisciplina militar pro parte de Ramón Franco, que no podía ser condenada públicamente, pero tampoco podía quedar premiada, publicada y sancionada por Su Majestad el Rey en el Acta de donación.

## El acta de entrega del hidroavión "Plus Ultra", regalado por España a la Argentina

*«En la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, a los once días del mes de marzo del año mil novecientos veintiséis, siendo Rey de España Su Majestad Don Alfonso XIII y Presidente de la Nación Argentina el señor doctor D. Marcelo T. de Alvear, yo, el escribano general de gobierno de la Nación Argentina, me constituí en el arsenal naval Buenos Aires, siendo las diez y siete horas, a objeto de labrar la presente acta oficial de entrega del hidroavión «Plus Ultra», que dona el gobierno de España, por mandato de Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII, al gobierno de la Nación Argentina. Presente en este acto su excelencia el señor ministro de Su Majestad Católica, encargado de negocios de España, don Alfonso Danvila, y el comandante don Ramón Franco, en representación de Su Majestad el Rey de España, y su excelencia el señor ministro de Marina, almirante don Manuel Domecq García, en representación del gobierno argentino; y en presencia de las demás personas que al final firmarán, el señor representante de España dijo: Que en cumplimiento de expresas órdenes recibidas de su augusto soberano el Rey de España, y como muestra de sentida y especial cordialidad hacía entrega solemne al gobierno de la Nación Argentina del hidroavión denominado «Plus Ultra», en el que el comandante de Infantería del Ejército español don Ramón Franco, piloto del citado hidroavión, y los señores capitán de Artillería don Julio Ruiz de Alda, teniente de navío don Juan Manuel Durán y mecánico don Pablo Rada, efectuaron en vuelo la travesía del Océano Atlántico, partiendo del puerto español Paños de Moguer el día veintidós de enero del año mil novecientos veintiséis y llegando al puerto de Buenos Aires el día diez de febrero del mismo año; dejando especial constancia de que el citado hidroavión es el primer aparato aéreo que haya efectuado la travesía desde España al río de la Plata, habiéndola desarrollado según el siguiente itinerario: salida de Paños de Moguer el día veintidós de enero, llegando al puerto de la Luz (Las Palmas) el mismo día; salida de la bahía de Gando (Gran Canaria) el veintisiete de enero, llegando a Puerto Praia (Cabo Verde) el mismo día; salida de Puerto Praia el treinta y uno de enero, llegando el mismo día a Fernando de Noronha; salida de Fernando de Noronha el primero de febrero, llegando el mismo día a Río de Janeiro; salida de Río de Janeiro el nueve de febrero, llegando a Buenos Aires el mismo día. Que las características del hidroavión «Plus Ultra», tipo Dornier-Wal, construido en la Sociedad Italiana de Construcciones Mecánicas Aeronáuticas, son las siguientes: número del constructor, 40; longitud, 17,2 metros; altura, 4,7 metros; envergadura, 22,5 metros; superficie de sustentación, 96 metros cuadrados; motor empleado, dos motores Napier Lion 450 HP.; hélices, Dornier y España; capacidad gasolina, 4.000 litros; aceite, 250 litros; radio de acción, 3.000 kilómetros; velocidad crucero, con 2.000 kilos, 175 kilómetros; se deja constancia que los demás detalles y características corren agregadas en tres libros que corresponden al historial del hidroavión y de cada uno de los dos motores. Su excelencia el señor ministro de Marina, por la alta representación que ejerce, y en nombre del gobierno de la Nación Argentina, dijo: Que acepta y agradece, en todo su alto valor, el obsequio del histórico hidroavión «Plus Ultra», que hace la Nación Española a la República Argentina, distinción que es retribuida con todo el hondo afecto y amistad que siente el pueblo argentino por la noble e hidalga Nación Española. Con lo que terminó el acto, firmando las personas arriba mencionadas dos ejemplares de un mismo tenor, por ante mí.—Doy fe.—Firmaron: Primero el MINISTRO DE MARINA; le siguieron a ambos lados las del MINISTRO DE GUERRA y representante de España, señor DANVILA, y debajo de estas tres la del comandante FRANCO. Siguieron firmando después el capitán RUIZ DE ALDA, comandante del «Alsedo», capitán de fragata GÁMEZ; el jefe de la secretaría de Marina, capitán de navío RICARDO CAMINO; jefe del arsenal Buenos Aires, capitán de navío PEDRO GULLY; agregado militar de España, comandante CHACEL NORMA; cónsul general de España, jefes del servicio aeronáutico del Ejército y de la Armada, teniente coronel LUIS CASSINELLI y capitán de navío AURELIANO REY, respectivamente.»*

El avión se exhibe hoy en el Complejo Museológico Provincial Enrique Udaondo, en Luján (Argentina), pudiéndose contemplar una réplica muy fidedigna, en el hangar 1 del Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos (Madrid).



***El Plus Ultra se guarda en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo de Luján (República Argentina)***

Tras su regreso a España a bordo del crucero argentino Buenos Aires, ofrecido por su gobierno, se sucedieron los homenajes por toda España, pero entre todos hay que resaltar un mensaje a los tripulantes dirigido por el Cuerpo Diplomático Iberoamericano en Madrid, redactado por el reconocido escritor y ministro de Chile D. Emilio Rodríguez Mendoza: *“No ha muerto en España la serenidad imperturbable ante el peligro, la fe heroica en el esfuerzo, la audacia impávida ante la muerte. En efecto, prosigue con el comandante Franco y sus compañeros la magnífica epopeya con que España trazó una de las huellas más hondas y vastas que haya dejado pueblo alguno. Y si ayer fue España la primera que llegó a velas desplegadas al Nuevo Mundo, hoy es también la primera que arriba con las alas abiertas en busca de sus hijos. El Plus Ultra simboliza el genio de la raza, y vibrando sobre el abismo y la distancia como una anunciación triunfal, acaba de llevar de nuevo a la América lo más eterno del alma hispana. Vuestro vuelo inmortal consume, pues, la unificación espiritual de la raza, cubriendo con sombras de alas tendidas hacia el porvenir la huella de Colón y los descubridores”*.

Así se escribe la historia aeronáutica, con sus luces y sombras, pero con personas que marcaron un antes y un después en su deseo de emular a las aves.

### **Enrique José Fominaya Escrivá de Romani**

#### **Bibliografía**

De Palos al Plata. Editorial Espasa Calpe. 1926  
Diario ABC. Hemeroteca  
Biblioteca de España/ Hemeroteca digital  
Archivo de Villaviciosa de Odón (Madrid). Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA)  
Revista AEREA. 1926  
El vuelo del Plus Ultra. Ejército del Aire.mde.es  
Mi vida con Ramón Franco. Carmen Díaz, viuda de Franco. Todocolección.  
Periódicos argentinos, chilenos y españoles de la época  
<http://www.apave-es.org/documentos/articulos/vueloplusultra.pdf>

## VI. AVIONES CON HISTORIA



*El avión de Lasli - Chile, recibiendo pasajeros. Crédito Revista Zig-Zag.*

### LÍNEA AÉREA SUR LIMITADA, LASLI - CHILE.

En esta edición de nuestra Revista Aerohistoria, comenzaré a relatar y alternar la tradicional nota, aviones con historia, con algunas historias de empresas aéreas que operaron en nuestro país en tiempos pasados, y que constituyeron el valor de pioneros por unir Chile transportando pasajeros. Muchas veces en condiciones muy adversas y en algún vuelo, pasarían a engrosar la bandada eterna.

En el mes de mayo del año 1957, se constituyó en la ciudad de Osorno, una sociedad aeronáutica, compuesta por el piloto, don Alejandro Grez Hesse<sup>111</sup>, don Mario Clivio y los hermanos Eduardo, Sigisfredo y Samuel Kemp Lobos, quienes formaron la empresa Línea Aérea Sur Limitada, cuyo nombre de operación fue Lasli -Chile.

En forma posterior, el día 16 de mayo, la sociedad adquirió a la empresa carguera norteamericana, Lanco International Inc., representada por su presidente, don Ernesto E. Villach, un avión bimotor Beechcraft, modelo C-45F, equipado con dos motores Pratt and Whitney R-985 de 450 HP a 2300 RPM.

<sup>111</sup> Domingo Alejandro Grez Hesse, nació en Santiago el 12 de agosto de 1920. En julio de 1958 se casó en Osorno con Sonia Hilda Neumann Godoy. Falleció en Santiago el 3 de agosto de 1975, a la edad de 54 años.

Meses más tarde, el avión fue inscrito el 17 de enero de 1958, en el Registro Nacional Aeronáutico, recibiendo la matrícula CC-CSA, número USAAF 44-47075 y su serial number 6948. Este avión había sido fabricado en el año 1944.

849

REPUBLICA DE CHILE  
DIRECCION DE AERONAUTICA

Nº 849

## REGISTRO NACIONAL DE MATRICULA DE AERONAVES

Marcos de Nacionalidad y Matrícula CC-CSA Marca de la aeronave Beechcraft Modelo C-45-F  
 Serie Nº 6948 Categoría Comercial

Construida por Beechcraft C<sup>o</sup>  
 País de construcción E.E.U.U. de N.A. Año 1944 Motores, tipo y Nº Pratt and Whitney R-985 450 H.P.  
a 2300 R.P.M.

Empresa, Compañía o Corporación propietaria Linea Aérea Sur Ltda. "Lasli"

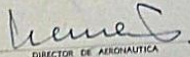
Domicilio legal Aeródromo de Osorno

Propietario (s) Sr. de la M. C. de la D. de Aeronautica Chileno, domiciliado en Santiago  
 Sr. de la M. C. de la D. de Aeronautica Chileno, domiciliado en Santiago  
 Sr. de la M. C. de la D. de Aeronautica Chileno, domiciliado en Santiago

Base habitual de la aeronave Aeródromo de Osorno Departamento Osorno Pueblo Osorno  
 Provincia Osorno

Título de dominio de la aeronave Según Factura de fecha 16 de Mayo de 1957, extendida en Miami-Florida de E.E.U.U. de N.A., el Señor Ernesto E. Villoch, Presidente de la Sociedad Lasco International, Inc, vende el avión anteriormente individualizado a la Linea Aérea Sur Ltda. "Lasli".

SANTIAGO, 17 de Enero de 1958

  
 DIRECTOR DE AERONAUTICA

NOTA: La presente Inscripción y el Certificado de Matrícula, para acreditar su validez, deben llevar la firma y el timbre seco del señor Director de Aeronautica. Por ningún motivo, se dejarán aceptar en blanco. Toda anotación que se haga en esta inscripción o al documento, deberá llevar la firma del señor Director de Aeronautica.

La base de operaciones aéreas de la naciente empresa, se ubicó en el Aeródromo de Osorno, mientras que comercialmente operó a través de la Agencia de Turismo Bari, Guerra y Cía. Limitada<sup>112</sup>, en Santiago; con Turismo Osorno en la ciudad de Osorno y con la Casa de Viajes Chile, en San Carlos de Bariloche, Argentina.

De acuerdo con lo publicado por la prensa de la época, Lasli-Chile realizó vuelos nacionales e internacionales, con el siguiente itinerario:

- Días lunes, parte desde Los Cerrillos a las 7 de la mañana, llegando a Osorno a las 10 AM. Luego despegua a las 11 horas de Osorno y llega a San Carlos de Bariloche, Argentina, a las 11.45 horas. El regreso, siguiendo la ruta inversa parte a las 16 horas, llegando a las 16.45 horas.
- Los días martes y jueves realiza vuelos directos entre Osorno y Santiago, en tanto que los días miércoles y viernes, vuela entre Osorno y San Carlos de Bariloche. El fin de semana, los pilotos pernoctaban en Santiago, para estar disponibles la madrugada de cada lunes.

<sup>112</sup> Empresa asociada a la American Society of Travel Agents



*Fotografía perteneciente a la colección de don Rodrigo Santa María, muestra el avión Beechcraft C-45F.*

Los vuelos de la joven compañía, continuaron hasta el día 22 de diciembre del año 1958, cuando al aterrizar en Cochrane proveniente de Aysén (Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo), el Beechcraft C-45F, sufrió el reventón del neumático derecho, provocando un carrusel, el que implicó la rotura del otro neumático, rompiendo además, ambos trenes de aterrizaje.

En el accidente, también sufrieron daños, ambas hélices, el centro plano y los timones de dirección.



*Detalle del estado como quedó el avión tras el accidente sufrido. Imagen D.G.A.C.*



El piloto Alejandro Grez y dos pasajeros felizmente resultaron sin daño alguno y posteriormente serían rescatados. El avión finalmente resultó con daños de consideración, razón por lo cual fue dado de baja.



*Otra imagen del accidente. Fuente D.G.A.C.*

Tres años después, el 7 de marzo del año 1961, la matrícula fue cancelada del Registro Nacional de Aeronaves.

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

<http://ivansiminic.blogspot.com/2018/>

### **Colaboración**

Sres. Erwin Cubillos Salazar y Norberto Traub Gainsborg.

## NUESTRO HOMENAJE A UN GRANDE

En los años de la Unión Soviética, Oleg Konstantinovich Antonov fundó la Antonov State Enterprise de Ucrania creada en 1946 e instalada en Kiev la capital del país en 1952. De sus usinas surgieron una gran variedad y cantidad de aviones, como el longevo biplano An-2 aun plenamente vigente o el An-124-100 Ruslan, uno de los cuales, el RA-82046, de Volga-Dnepr Airlines, trajo los tres primeros helicópteros Sikorsky S-70 Black Hawk construidos bajo licencia por PZL-Mielec de Polonia para la Fuerza Aérea de Chile, el domingo 22 de julio de 2018.

Pero sin duda que el que causó mayor expectación fue el Antonov An-225 Mriya<sup>113</sup>, (“Sueño” en el sentido de la inspiración) diseñado y construido en los años ochenta para el programa de transbordadores espaciales Burán, de la Unión Soviética. Con la caída del muro de Berlín y la cancelación del programa de transbordadores, el avión quedó en preservación hasta su puesta en servicio a comienzos de 2002, operado por la Antonov Airlines de Ucrania.

El “Sueño ucraniano” aterrizó por primera vez en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, el miércoles 16 de noviembre de 2016 a la 01:40 de la madrugada procedente de Sao Paulo, transportando un transformador de 182 toneladas para la central eléctrica Nehuenco. La gigantesca aeronave de seis turbinas, 32 ruedas, 88 metros de envergadura y 84 de largo, 640 toneladas de peso y capaz de llevar 250 toneladas de carga.



**Antonov An-225 Mriya, UR-82060** (Fotografía de Guillermo Sánchez – FIDAEGROUP)

*El aterrizaje de la aeronave ocurrió a las 1.40 horas en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, y su expectación fue tal, que hasta recibió aplausos en su arribo.*

<sup>113</sup> El Antonov An-225 Mriya (Антонов Ан-225 Мрія) fue un avión de transporte estratégico que entró en servicio en diciembre de 1988. Considerado el avión más grande del mundo hasta el primer vuelo (experimental) del Stratolaunch el 13 de abril de 2019. Fue además la aeronave más pesada de la historia con 640 toneladas MTOW y el mayor aerodino por longitud. (Fuente: flihtadar24.com)

Trajo a Chile la carga más pesada de la historia aeronáutica americana. Luego despegó en la madrugada del día siguiente a las 03:30 a.m., rumbo a Iquique, arribando al aeropuerto Diego Aracena<sup>114</sup> a las 5 de la madrugada de ese jueves 17, con carga para la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi. A continuación, despegó esa misma mañana, cerca de las 10 a.m. con destino a Houston, Texas, para regresar a Diego Aracena<sup>115</sup> en la tarde del 18, continuando luego a Santiago el domingo 19 de noviembre.

Posteriormente, nuevamente operó en Iquique<sup>116</sup>, entre el 27 de junio y el domingo 29 de julio de 2018, realizando un total de doce viajes al aeropuerto Chimoré SLCH(CCA), en Cochabamba, para trasladar 1.800 toneladas de carga<sup>117</sup> destinadas a la planta termoeléctrica “Entre Ríos”, en el trópico boliviano.



***El “Sueño” ucraniano reposa en la plataforma del aeropuerto Diego Aracena, Iquique***

<sup>114</sup> Una nota de entrevista en el canal ITV Noticias a la Intendente de Tarapacá, Sra. Claudia Rojas, informó a los medios que el aeropuerto Diego Aracena fue certificado para la operación del Antonov-225, permitiendo con ello, que Iquique se transformara en un punto seguro dentro del mapa de operaciones de esta aeronave a nivel regional y mundial. (21 de noviembre de 2016)

<sup>115</sup> Este aeropuerto, cuenta con la certificación en Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), trabajan 162 funcionarios aeronáuticos, quienes día a día entregan los servicios de Control de Tránsito Aéreo (CTA), Seguridad de Aviación (AVSEC), Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), Técnicos en Servicios de Vuelo (TSV), Logística, Electrónica y Electricidad Aeronáutica, entre otros. Su pista, de 3.350 metros de longitud por 45 metros de ancho, está habilitada para la operación de aeronaves de gran envergadura como, por ejemplo, el Antonov-225, uno de los aviones de carga más grande del mundo. En ella operan principalmente vuelos comerciales, militares, privados, de instrucción del Club Aéreo de Iquique y de evacuación aeromédica. Según datos entregados por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), durante el año 2019 el aeropuerto Diego Aracena se ubicó en el sexto lugar de los aeropuertos nacionales con mayor tráfico, con un total de 16.031 operaciones aéreas, transportando a más de 1.550.000 pasajeros y 3.510 toneladas de carga. (Fuente: <https://www.dgac.gob.cl/operatividad-aeropuerto-diego-aracena-de-iquique>)

<sup>116</sup> “Esto no tiene precedentes a nivel mundial, que un Antonov 225 vuele tantas veces en un mismo punto con esa cantidad de toneladas”. Entrevista al señor Hernán Barrera, gerente de operaciones de HBO Cargas, empresa que coordinó la operación en conjunto con la compañía Hansa Meyer. (Fuente: Delphos Magazine. 11 de agosto de 2018. ([www.delphosmagazine.com/antonov-225-en-iquique](http://www.delphosmagazine.com/antonov-225-en-iquique)))

<sup>117</sup> La nota de entrevista en el canal ITV Noticias a Luciano Malhue, ejecutivo de Collahuasi, señaló que el uso del Antonov -225 que demoró sólo cinco días, habría ahorrado cuarenta días de operación tradicional en traslado por tierra. (21 de noviembre de 2016)

Para cerrar esta historia, digamos que fue un Titán que nos visitó y que lo recordaremos como el Sueño ucraniano de la libertad.



*En el aeropuerto Hostomel, en las cercanías de Kiev, Ucrania. 27 de febrero de 2022*



**Alberto Fernández Donoso**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## VII. SABÍA USTED?

Sabía usted que el jueves 24 de marzo de 1932, se realizó el primer vuelo de estudios meteorológicos hecho en el país?

Ese día, en el avión Vickers Wibault N°19, el entonces Teniente 1° Carlos Abel Krefft, realiza un vuelo de dos horas sobre Santiago, agregando el hecho de batir un récord nacional de altura al volar a una altitud de 10.618 metros, marca que estaba muy poco por debajo del récord sudamericano. Este histórico vuelo, tuvo como propósito realizar una investigación de corte científica bastante interesante.

La tarea desarrollada en un vuelo de una hora y cuarenta y cinco minutos, contempló el registro de los siguientes datos: “Presión” 196 mm.; “Humedad relativa” 0% y “Temperatura” -45,8 C. grados.

El éxito de la empresa estuvo centrado en la preparación del avión Vickers Wibault, el que se alivió sacando todo elemento que fuera innecesario para efectuar el vuelo. A continuación se tapó con lona parcialmente la cabina y se instaló un tanque de oxígeno de 1.000 litros, y al interior de la aeronave, se incorporaron un meteorógrafo, dos altímetros, un termómetro, un hidrógrafo y una botella para obtener muestras del aire. Los trabajos estuvieron a cargo de los técnicos, señores Arthur Seabrook, Harold Hammond y el Ingeniero Adwanter bajo la supervisión del meteorólogo señor Julio Bustos Navarrete (Director del Observatorio del Salto<sup>118</sup> y Profesor de la Escuela de Aviación a instancias de Arturo Merino Benítez).

Se relata que el Vickers llevó una carga de 300 litros de combustible y el piloto vistió un traje con calefacción eléctrica, obtenida con dos baterías de 12 volts cada una, las que iban al interior del fuselaje. Algunas de las experiencias obtenidas de este primer reconocimiento meteorológico de altura y con un avión, fueron que a los 6.500 metros sobre el nivel del aeródromo, se empezara a usar oxígeno, más que nada por la dificultad para respirar bien consecuencia del traje y exceso de abrigo. Además hubo filtraciones en las cañerías de oxígeno, pues la presión bajó bruscamente a cero antes de media hora de empleo, causando que el piloto se viera en la necesidad de bajar muy rápido para evitar la asfixia.

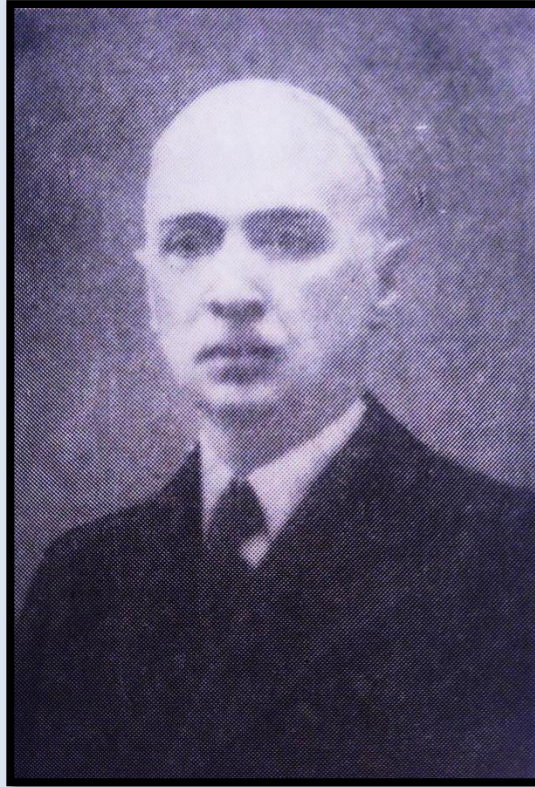
Otras deducciones de aquellos días fueron, el llevar sólo los instrumentos meteorológicos más indispensables, evitando así el peso inútil; el estudio de mejorar el empleo del carburador para permitir un mayor paso de aire y por último ver la eficiencia que produciría en altura una hélice metálica.

Si bien en este vuelo del teniente Abel Krefft, parece haber llegado a los 11.000 metros, esto no fue posible controlarse la altura, debido a que se congeló la tinta de los instrumentos de control, interrumpiéndose con ellos el trazo de los diagramas al pasar los 8.000 metros.



<sup>118</sup> El 19 de marzo de 1919 se fundó en el Torreón Victoria del Cerro San Cristóbal en Santiago de Chile, el observatorio El Salto por parte del astrónomo Julio Bustos Navarrete.

## VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Fallece **José Luis Sánchez Besa** en París, Francia, 2 de marzo de 1955  
*Piloto civil, diseñador y constructor de aviones.*

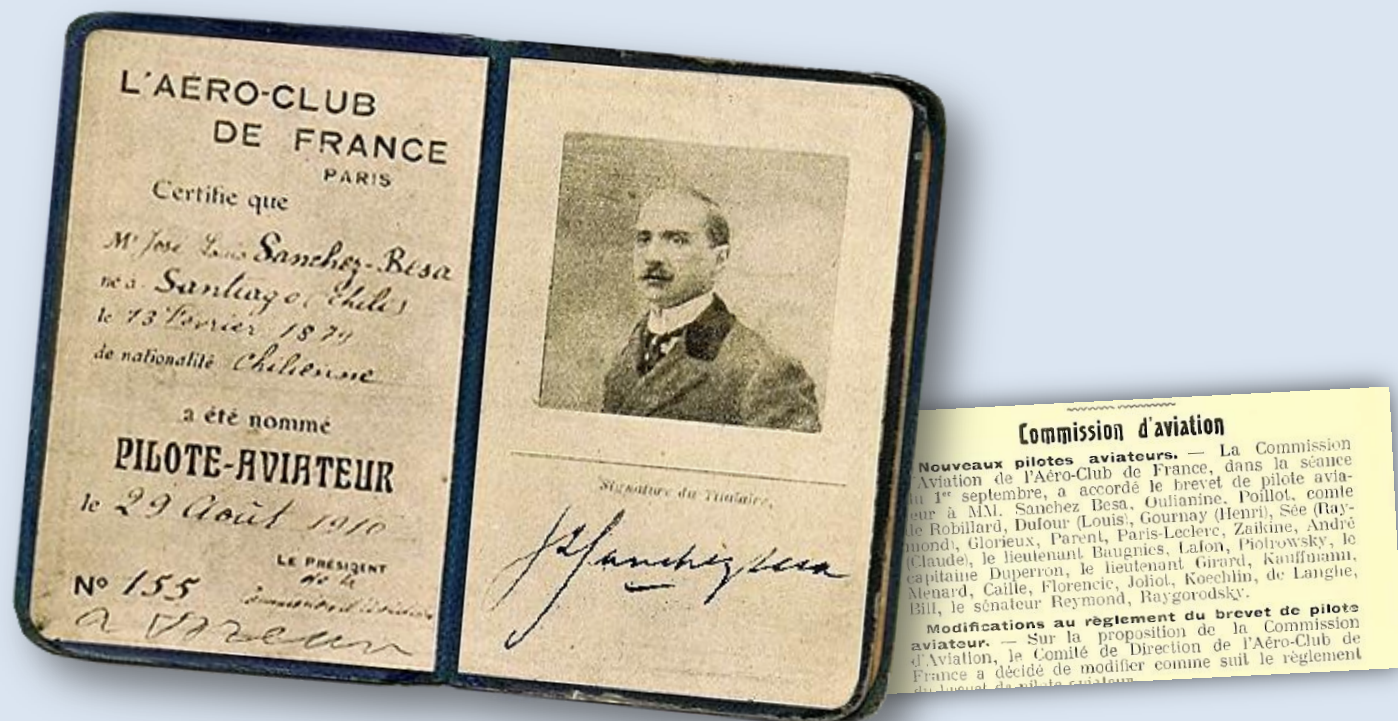
Nacido en Santiago de Chile, el 13 de febrero de 1879. Sus padres fueron Ambrosio Romuelo Sánchez Massenlli y Celia Besa Navarro. Hizo sus primeros estudios en el colegio San Ignacio de Alonso Ovalle en la capital. Más tarde, ingresará a la carrera de Leyes en la Universidad de Chile, graduándose de abogado.

En 1909 y junto a Emilio Edwards Bello<sup>119</sup>, se convirtieron en los primeros chilenos en despegar en un avión, al participar en el gran evento mundial de aviación del primer decenio del siglo, la Gran Semana de Champagne en Reims desde el 22 al 29 de agosto de 1909.

Si bien no tuvieron una sorprendente participación debido a problemas técnicos, esto les permitió hacerse conocidos y pasaron a integrar el restringido círculo de los pioneros de la aviación mundial, siendo invitados a los numerosos meetings que se efectuaron ese verano en varios países del continente europeo.

---

<sup>119</sup> Traub Gainsborg, Norberto. "ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA". *Alas Chilenas en La Gran Semana de la Aviación de Champagne – 1909*. *Aerohistoria* N°8/2019. Página 53.



**Brevet de Sánchez Besa y recorte de la revista Aérofile del mes de septiembre de 1910. Curiosamente Sánchez Besa, quien había volado casi desde los inicios de la aviación a motor, recién a mediados de 1910 rindió el examen ante el Aeroclub de Francia, recibiendo posteriormente el Brevet de piloto N° 155.**

### Entrevista a José Luis Sánchez Besa en 1942

Para contextualizar el trabajo de este precursor de las alas nacionales, se transcribe una entrevista otorgada a la revista L'Aérofile en enero de 1942, por José Luis Sánchez Besa:

*“Comencé a volar en 1908 en Mourmelon-le-Grand en la Escuela Voisin con Colliex como instructor, después tomó parte en el primer meeting de aviación en Reims de 1909. A continuación, participé en los meetings de Berlín en Johannistal y en Hamburgo en 1909. No era todavía un piloto con Brevet, pero tenía una buena práctica. Tomé el examen en enero de 1910. Cosa curiosa, muchos de mis alumnos pasaron el examen ante de mí. Bielovucic, Chomet, Labouret, etc.*

*Había montado una Escuela de Vuelo en Bétheny y una fábrica en Reims en el camino de Neufchâtel.*

*Todo iba muy bien y había alegremente puesto mi fortuna a disposición de la aviación. Decidí entonces tomar parte con mis pilotos en las grandes competiciones. Tuvimos grandes éxitos entre los cuales recuerdo; el primer meeting de Mónaco, el Gran Premio de la Ville de Vienne, el Concurso de la Baja Austria, el Premio del Ministerio de Marina en Saint-Malo, el Concurso de la Tamise, el primer premio de la clasificación general en el meeting de Bélgica, la Copa del Rey de los Belgas, la Copa del Rey de España, la Copa Latham, la Copa Montigny.*



*Planta de Sánchez Besa en Sévres*



*Planta de Sánchez Besa en Cognac donde se fabricaron de vagones de ferrocarril. (1921)*



*En 1912 me asocié con Léon Bathiat, que posteriormente sería el Presidente de Les Vieilles Tiges, compré entonces todo el material y las instalaciones de las empresas Sommer y Train en Mourmelon para mi firma. Organicé a continuación una segunda Escuela de Vuelo donde formé numerosos pilotos militares tales como el teniente Morel que en un monoplano Bathiat-Sánchez, completó la Vuelta a Francia, sin mecánico y sin ningún tipo de ayuda. Uno de mis antiguos alumnos, el Ayudante Robinet se destacó en la batalla del Marne, como uno de los primeros aviadores de observación del Ejército Francés.*

*Todos mis esfuerzos se vieron coronados por el éxito, pasé a ser proveedor de la Aeronáutica y comencé a fabricar aeronaves en serie y abrí una nueva fábrica en Issy-les-Molineaux, contigua a la planta de Voisin. En 1914 se declaró la guerra y Bathiat fue movilizadado. A causa de esto, la sociedad fue disuelta. Bathiat fue llamado a la retaguardia y montó posteriormente su propia fábrica.*

*Después de la guerra transformé mis fábricas en talleres de reparación de vagones de ferrocarril y fabricación de embalajes y estudiaba en conjunto con el sobresaliente ingeniero Toussaint un multiplano al que le decían “avión a persianas”.*

*He guardado un fuerte reconocimiento a todos los pilotos que me han ayudado en mi tarea y entre los cuales citaré especialmente a Léon Bathiat mi antiguo asociado, a Bielovucic, Chomet, Labouret, al teniente Morel, Robinet, Pierre Benoit y otros.*

*Aventuras y anécdotas en mi vida.? Hay demasiadas para que las pueda citar aquí. Van pues algunas.*

*¿Qué es lo que me ha traído a la aviación? Pues, el globo libre. He hecho muchos vuelos en globo con Jacques Faure y el Vizconde De la Brosse. Tengo un recuerdo vivo de todas esas ascensiones que me han procurado las emociones más diversas. Santos Dumont con el cual estaba muy unido me aconsejó vivamente de interesarme en la aviación y pasé bruscamente del más ligero al más pesado que el aire.*

*Hacia un año que volaba cuando tuve un accidente grave. En un gran avión celular volaba ese día, un bello día de primavera en Béthany. Repentinamente se rompió un ala y el avión cayó desde una altura de 100 m, pero afortunadamente las paredes verticales del ala hicieron de paracaídas. La caída fue ruda y me recogieron en estado lamentable con una pierna quebrada, la mano derecha fracturada y dos costillas hundidas. Quede dos días en estado de coma.*

*El Conde De Lesseps que me había recogido me dijo cuando ya estaba restablecido: ¡Y vaya, te he tomado la cabeza por un lado, el brazo del otro y las piernas en otro lugar, un poco de soldadura autógena y todo quedará en su lugar, pegado y tendremos de nuevo a un hombre completo! Ese ha sido mi único accidente grave.*

*Ahora una aventura. Había partido con un pasajero hacia Inglaterra a bordo de uno de mis aviones. Despegamos del cabo Gris Nez y la travesía hacia Dover debía ser corta. Pasada una hora y cuarto, nada de Inglaterra. Sin que lo haya percibido el viento nos había desviado hacia el oeste, el combustible bajaba y la situación se hacía grave. Finalmente he aquí la tierra. Aterrizamos al sur de la isla y estacionamos el avión bajo unos árboles. Encontramos un café y entramos. Drink? All right!*

*Mi pasajero y yo habíamos bebido más de lo normal para festejar nuestro dichoso aterrizaje y decidimos alojar en el pub. Despegamos a la mañana siguiente y aterrizamos normalmente en Hendon. Allí pudimos leer en los periódicos que estábamos perdidos en el mar. Es una sensación bizarra el leer que se está muerto cuando uno se siente tan vivo. Terminamos así con una anécdota.*

*En 1915 en Villacoublay, el rey de España vino a pasar una revista de los aviones franceses junto al Presidente Raymond Poincaré. El rey me conocía, vino hacia mí y me estrechó calurosamente la mano. Estoy contento me dijo que un nieto de España represente nuestra patria en un tan gran país como la Francia. El soberano se acordaba así de mi nacionalidad sudamericana y por sus cumplimientos hizo surgir las felicitaciones sobre mi país.*

*Cuando efectuaba vuelos en España, el Rey Alfonso XIII conversaba familiarmente conmigo y no era raro que cuando aún estaba vestido con el overol de vuelo, me tomara familiarmente del brazo. Caminábamos así lentamente y el rey me hablaba sobre aviación. El adoraba la aeronáutica, pero el protocolo le impedía volar en esos tiempos heroicos lo que lamentaba infinitamente. Era un soberano atrayente y eminentemente deportivo.*

*Con esta anécdota se terminan mis recuerdos.*

*De todo lo que he hecho, que me queda.? Fotos, algunos objetos de arte, las reminiscencias de una bella época que no reviviremos, ya que la conquista del aire no se renovará. Ella ha sido hecha de una vez por todas.”*



## Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



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

### ***CORREO RECIBIDO***

*Estimado Norberto:*

*Gracias por el video enviado. Felicitaciones por recordar ese acontecimiento que no puede ser calificado sino de Magno evento.*

*Gracias,*

***Álvaro Castellón***

---

*ESTIMADOS SRES. CAMARADAS Y AMIGOS INSTITUTANOS:*

*AGRADECIDO POR HISTORIAL Y SUS PORMENORES DEL 75º ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO EN 1947; SOBREVOLANDO LA ANTARTICA. FUE EL 1er. VUELO FACH.-*

*MUCHAS GRACIAS POR ESTE INTERESANTE TRABAJO BIEN RECOPIADO EN TODO SUS ANTECEDENTES;*

*SR. PRESIDENTE DN NORBERTO TRAUB G. Y PARA SU HONORABLE DIRECTORIO.*

*FRATERNAL SALUDO.*

*ATTE. HUMBERTO H. LIMONGI S.*

*CENTRO CABALLEROS DEL ORDEN. DE CARABINEROS DE CHILE.*

*BRIGADIER DIRECTOR Y ENCARGADO.-*

---

*Estimado Presidente y amigo:*

*Muchas gracias por participarme y recordar esta importante fecha para el país y para la Fuerza Aérea de Chile. El tiempo pasa y lo que no puede ocurrir es perder la memoria de hechos tan importantes como el que recordamos hoy día.*

*Gracias nuevamente y un abrazo*

***Miguel Pérez de Castro V.***

BON ANNIVERSAIRE

UN ANCIEN DE L'ARMEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE FRANCAISE

BRIGADIER-GENERAL (RETIRED)



---

Bonjour; Bravo et Félicitations.

Cordialement.

Christian Libes-Mermoz.

---

*Felicitaciones por su inestimable esfuerzo por mantener viva la Historia Aeronáutica de nuestro País. El imaginario en torno a la Aviación no tiene límites.*

*Felicidades nuevamente y sigan con tan noble tarea que realizan a diario.*

*Saluda atte.,*

Guillermo Bravo Norambuena

---

*Acuso recibo y agradezco el envío de la revista "AEROHISTORIA".  
La misma será reenviada a nuestros Asociados.*

*Atentamente,*

Noelia.  
Secretaria  
Academia Uruguay de Historia Marítima y Fluvial.

Señor Presidente del  
*Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

*Acuso recibo muy conforme de su correo con el link del vídeo de Homenaje al 75º Aniversario de las Alas Nacionales sobre el Territorio Chileno Antártico. Un excelente recuerdo de aquellos chilenos que iniciaron la soberanía aérea en ese distante territorio.*

*Mis modestas felicitaciones por todo el trabajo que realizan con el objeto de mantener siempre presente nuestra historia, y de esa manera decirles a los chilenos actuales, que antes de nosotros hubo otros chilenos que se sacrificaron mucho por nuestro país para de esa forma, hoy en día poder disfrutarlo.*

*En Paz y Bien los saluda.*

**Oscar Silva Abarca**  
Suboficial Mayor Ejército (1960)  
"Veterano de Valdivia 1960 y del Beagle 1978"

---

*Muchas gracias don Norberto.  
Recibí la entretenida e interesante Revista Aerohistoria de Enero 2022.*

*Atte.*

**Abraham Acevedo Campos**

---

*Muchas gracias, por considerarme en el envío de esta revista, que tiene, como siempre, excelentes artículos, felicitaciones.*

*Saluda atentamente,*

[Corina Barrera Capot](#)  
[Sección Museología](#)  
[Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio](#)  
[Dirección General de Aeronáutica Civil](#)

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**

**Sandrino Vergara Paredes**

**José Guzmán Moreno**

**Mario Magliocchetti Oleaga**

**Aníbal Jiménez Lazón**

**Presidente**

**Vicepresidente**

**Director - Secretario**

**Director - Tesorero**

**Director**

**Director**

**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



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

### Declaración de responsabilidad:

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

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

**ISSN 0719-9635**

### Comité editorial

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

### Colaboradores

**Alberto Fernández Donoso**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín**  
**Enrique Fominaya E. de R.**  
**Rafael Shinya Olivares**  
**Roberto A. Gaineddu**

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



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

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