

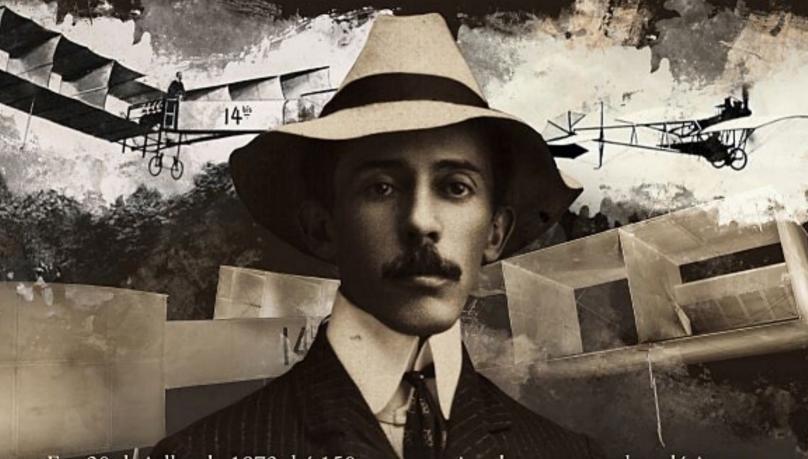
AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN DIFUSIÓN CONMEMORACIÓN

- El contexto de crisis en el surgimiento de la Fuerza Aérea de Chile
- Helicópteros de las FF.AA. y de Orden en Chile 2da. parte
- Una visión de México entre el cine y la aviación
- El Cuerpo Militar del Trabajo y su contribución al desarrollo nacional y a la acción del Estado.

 Construcción de aeródromos en Chile

- 20 DE JULHO SANTOS DUMONT DO PAI DA AVIAÇÃO 1873-2023



Em 20 de julho de 1873, há 150 anos, nascia o homem que deu glórias ao Brasil e asas à humanidade. Movido por seu espírito inquieto e ousado, encurtou distâncias, conectou pessoas e conquistou o espaço antes destinado somente aos pássaros. Seu legado se perpetua e seus valores inspiram as novas gerações na conquista incessante dos ares. Conheça a vida, as obras e os valores de Alberto Santos Dumont.

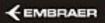


LEIA O QRCODE E ACESSE O SITE WWW.FAB.MIL.BR/SANTOSDUMONT150ANOS

APOIO INSTITUCIONAL











FORÇA AÉREA BRASILEIRA Asas que protegem o País





Editorial

"Toda persona tiene derecho a la libertad de opinión y de expresión, este derecho incluye la libertad de mantener opiniones sin interferencia y de buscar, recibir y difundir información e ideas a través de cualquier medio de comunicación e independientemente de las fronteras; ya sea oralmente, por escrito o impreso, en forma de arte, o por cualquier otro medio de su elección."

Artículo 19 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos

La irrupción de una serie de acontecimientos en nuestra realidad económica, política y social nacional de estos días de julio, se confunde en el crisol de la mente con hechos e hitos de los que tuvimos el privilegio de participar como Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas. En una realidad antagónica de las reflexiones y experiencias que nos permite el estudio del devenir histórico en el contexto americano y mundial, una serie de eventos y recuerdos aparentemente socio-culturales, en donde la Libertad y la reflexión sobre ella, permanecen interconectadas como toda una lección.

Salvando sus significados y alcances, se hicieron presente de una u otra forma, el aniversario de la Declaración de Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica; la Toma de la Bastilla en Francia y su posterior legado en mundo actual; la creación del Museo Aeronáutico; el sesquicentenario del natalicio de Santos-Dumont y ese -recordado generacional- alunizaje lunar de 1969.

Permítanme divagar: Qué podrían tener en común, estos hechos ocurridos en épocas y lugares diferentes, más allá de haber sucedidos en julio? En mi humilde y vaga opinión, todos están mágicamente vinculados con esa libertad que nos brindan ...las alas del volar.

Con toda seguridad podríamos aseverar que el volar, ha sido para muchos, el cumplir con un gran sueño. Una aventura que partió intentando imitar el vuelo de los pájaros ha llegado con el tiempo, ante la estupefacción de muchos, a la conquista del espacio y nuestra libertad de conectarnos, de pensar, de soñar, de decidir y de vivir en el respeto que no sólo brindan los derechos, sino que también los deberes.

Este mes de julio, participamos del recuerdo del nacimiento de un singular hombre, Alberto Santos-Dumont, cuyo trabajo, inteligencia, perseverancia y aportes desinteresados, trascendieron en auxilio de la humanidad, valiéndole el justo título de "Padre de la Aviación". La proyección sin obstáculos del avión y la voluntad del hombre por perfeccionarlo, salvó permanentemente las fronteras de la imaginación, permitiendo finalmente cumplir aventuras aéreas más rápido, más alto y más lejos, como lo han sido la conquista de la luna y la observación interplanetaria.

Sin lugar a equivocación, la conectividad aérea y la exploración espacial son algunas de las obras más macizas que alguien puede legar a nuestra civilización. Pero nada de ello sería aprovechable y de beneficio para la humanidad, sin libertad. Por ello, que la sola expresión y condición de ella, no puede ser discutible, por ello, es que cuando acudimos a los festejos de la Independencia de los Estados Unidos o al grito de Libertad que trajo esa revolución francesa, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes realizan y afianzan este tipo de tareas, se convierte siempre, en un deber sagrado que cumplimos con orgullo, y que merece siempre, toda clase de expresiones y de lugares donde sacralizarlos perpetuando su ejemplificadora misión – como suelen ser los museos- en sus funciones más básicas de educación e identidad.

Finalmente, el recuerdo de la primera licencia de piloto para una mujer chilena, se convierte en una celebración alentadora que, junto a otros hitos y desafiantes logros aeronáuticos o espaciales, nos llenan de emoción, porque todo ello se torna en vencer barreras por un bien mayor, que también se involucra en su génesis como la libertad, de sueños y de hecho, de logros y anhelos, involucrando como resultados, experiencias y plenas capacidades que afrontar y proyectar.

En este mix de conceptos, los hombres y naves que forman ese espacio diáfano y sincero de la mirada de altura, de la pertenencia y el agradecimiento, de la responsabilidad de fundar las observaciones y el conocimiento para transmitirlo inter generacionalmente, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega alicientes convertidos en relato cautivador que conquista el nuevo conocimiento, el incentivo espiritual y el crecimiento personal y colectivo.

Como muchas cosas aparentemente lejanas o a veces impensadas, la conquista del aire y del espacio, se constituye en ejemplo de logros personales y colectivos, los que son obtenidos con la voluntad, valor, conocimiento y perseverancia, por ello su conocimiento, recuerdo y difusión, transforma la experiencia de este trabajo, en un permanente incentivo para alcanzar un mundo mejor de la mano de Dios.

Finalmente, quizás cabría preguntarse: ¿De qué podrían servir las alas, ...sin el coraje de volar?

Norberto Traub Gainsborg

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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





DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
Con amena actividad cultural se conmemoró un nuevo aniversario de los Estados Unidos de Norteamérica	6
Inauguración de interesante y atractiva Exposición Cultural Italiana	
Lanzamiento del libro "La defensa de Arica. 1973-1976"	
79° Aniversario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio	11
Aniversario de la creación del Himno Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile	
Conmemoración del Aniversario de Francia, una fiesta que nos une	
Conmemoración del 150° Natalicio de Alberto Santos-Dumont	
Conmemoración del 82° Aniversario de la Fuerza Aérea del Perú	
Entrega a la Base Aérea de Quintero de un elemento histórico y exposición temática	
Día de la Mujer Piloto	
Conferencia en el Departamento de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Santiago de Chile	
Aniversario de la Declaración de Independencia del Perú	
OBITUARIO	
Gastón Eglinton Vargas	27
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	28
EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO	32
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
El contexto de crisis en el surgimiento de la Fuerza Aérea de Chile	49
El Cuerpo Militar del Trabajo y su contribución al desarrollo nacional y a la acción del Estado.	
Construcción de aeródromos en Chile	
Una visión de México entre el cine y la aviación	73
De Añoranzas y Recuerdos	
La Fe y la Esperanza	88
Aviones con historia	
Helicópteros de las FF.AA. y de Orden en Chile – 2da. parte	90
SABÍA USTED ?	
Denominación oficial como Línea Aérea Nacional (L.A.N.)	129
Denomination official como tinea Aerea Macional (E.A.M.)	12/
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
La Air France otra vez en Chile	130
Factoria de la Companya de la Compan	424
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	131

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

Con amena actividad cultural se conmemoró un nuevo aniversario de los Estados Unidos de Norteamérica

Durante la tarde del miércoles 5 de julio pasado, en el Teatro Oriente de la comuna de Providencia, la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea se presentó en conjunto con la USAF Band of the West, para conmemorar el aniversario 247° de la Independencia de los Estados Unidos de América.

La actividad musical, a la que asistieron cerca de 500 personas, entre vecinos de Providencia y también de otras comunas del Gran Santiago, contó con la asistencia de la alcaldesa Evelyn Matthei; de la embajadora de los Estados Unidos en Chile, Bernadette M. Meehan; de la Agregada Aérea Norteamericana en Chile, Coronel Jessica Nichol; del Jefe de la Plana Mayor de la División de Educación, Coronel de Aviación (TI) Juan Carlos Reyes; del presidente de nuestro Instituto, don Norberto Traub, como al igual, de Agregados Aéreos y de Defensa de países amigos.



En un teatro colmado, ambas Bandas Sinfónicas rindieron homenaje al aniversario de Independencia de los Estados Unidos, comenzando con un quinteto de músicos llamado "Freedom Brass", interpretando piezas musicales como la marcha Rolling Thunder de Henry Fillmor, continuando con un Medley de Cole Porter. Luego ambas agrupaciones musicales, deleitaron al público presente con piezas clásicas como Die Fledermaus o el tema de la película Gladiator, finalizando con velocity, Banda Rock Americanos, interpretando la Samba del Gringo.

Luego de una hora y media de una extraordinaria presentación, que causó la absoluta admiración en la asistencia gracias al reconocido talento desplegado, el público brindó a los músicos militares de ambas bandas, un fuerte y extenso aplauso.



De esta manera, la Fuerza Aérea de Chile a través de la Banda Sinfónica entregó un mensaje de aprecio y amistad por el pueblo norteamericano, como también de cultura, alegría y diversión, reiterando los naturales vínculos de la Institución con la ciudadanía nacional.





Inauguración de interesante y atractiva Exposición Cultural Italiana

Con ocasión de la visita a Chile que hiciera recientemente el Presidente de la República Italiana, Sergio Mattarella, el pasado viernes 7 de julio, fue inaugurada la Exposición Temporal "Forme e Colori dall'Italia preromana - Canosa di Puglia".

Se trata de la primera de estas "Embajadas culturales con material pre románico con más de 2.000 años de antigüedad" que el gobierno italiano está exhibiendo itinerantemente por el mundo. Con importante material que se encontraba guardado en bodegas de museos en la zona italiana de Canosa di Puglia, muy inteligentemente se ha elegido exhibirlo a través de atractivos montajes realizados al interior de algunas salas de los múltiples Institutos Culturales que Italia tiene alrededor del mundo y para estrenar ello, se ha comenzado por Chile.



"Italia tiene un patrimonio artístico y cultural enorme que no cabe en los museos y tenemos millones de piezas guardadas que nadie puede aprovechar", graficó a ANSA¹ Filippo la Rosa, jefe del departamento de la Promoción Cultural e Institutos Italianos de Cultura, al destacar la exposición inaugurada en Santiago de Chile. La muestra permanecerá abierta al público hasta el 4 de octubre, luego se trasladará a los institutos italianos de Buenos Aires y para el 2024 a Sao Paulo, para terminar su recorrido en Ciudad de México.

Alessandra Botta, responsable del proyecto por el Ministerio de Asuntos Exteriores de Italia, contó durante la presentación inaugural: "hemos decidido empezar aquí, en Latinoamérica, porque es un gran continente muy ligado a Italia, y esta muestra aporta un patrimonio que por varias razones no está expuesto en los museos tradicionales, pero no por eso menos precioso, son ejemplares bellísimos y la posibilidad de ser expuestos y de ser vistos por un público muy amplio nos hace muy orgullosos".

La Rosa agregó que las más de 70 piezas que se muestran en Chile "nos habla de la civilización que había en esa área del país, habla de hombres de querra, hay un uniforme de bronce espectacular,

Agencia Italiana de Noticias (ANSA). https://www.ansalatina.com/americalatina/noticia/cultura_y_moda/2023/07/07/ceramica-de-italia-de-mas-de-2.000-anos-en-chile_9e3b56b9-236a-4f5a-82fd-26773fcfa1bb.html

habla de los ritos funerarios tanto de los hombres como de las mujeres, de la capacidad en las manos de los artistas, el nivel, el padrón de detalles de trabajo de las obras es muy elevado".



Alessandra Botta junto a Norberto Traub recorriendo la exposición "Forme e Colori dall' Italia preromana - Canosa di Puglia", inaugurada en Chile (foto: ANSA)







Armadura, yelmo y otros artículos de bronce.

❖ Lanzamiento del libro "La defensa de Arica. 1973-1976"

El pasado jueves 13 de julio, asistimos a la Academia de Historia Militar, donde se llevó a cabo un significativo evento en el ámbito de la investigación histórica. Se trata de la presentación del libro "La Defensa de Arica. 1973-1976", escrito por el Licenciado y Magíster en Historia de la Universidad de Concepción, Ángelo Castro González y que aborda con profundidad la crisis de Chile con el Perú surgida entre 1973 y 1976, situación que acercó peligrosamente a ambos países a la guerra, en un contexto nacional e internacional altamente complejo.



En este contexto, intervinieron dos apreciados académicos de la ANEPE; don Miguel Navarro quien entregó una visión política y diplomática del contenido de este libro y el profesor Héctor Villagra Massera, quien lo hizo desde el punto de vista geopolítico y de quienes vivieron esos años como integrantes del Regimiento "Rancagua" de Arica.



* 79° Aniversario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Ese mismo jueves 13 de julio, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE)², de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cumplió su septuagésimo noveno aniversario.

Limitados por una serie de circunstancias adversas, este año nuestro querido museo no pudo celebrar como tradicionalmente lo hiciera, no obstante, este Instituto hizo llegar al director del MNAE, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, un enorme "GRACIAS" y nuestros mejores deseos para cada uno de los integrantes del prolífico equipo Museo, que permanentemente nos deleitan con su valioso trabajo.



² El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile fue creado oficialmente mediante Decreto Supremo N° 486 del 13 de julio de 1944 y, el 12 de diciembre de 1992, se inauguraron las actuales dependencias en Los Cerrillos. Hoy, tras 75 años de historia, cuenta con 98 aeronaves, de las cuales 35 han sido declaradas Monumento Nacional.

Aniversario de la creación del Himno del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

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

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

Himno del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Ī

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

п

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

(Coro)

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

Ш

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

IV

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

Conmemoración del Aniversario de Francia, una fiesta que nos une

El viernes 14 de julio pasado, tuvimos el privilegio de participar de una tradición que se remonta a 1790, cuando un año después de la épica *Toma de la Bastilla*, se celebrara la llamada Fiesta de la Federación, evento que congregó a los franceses en una serie de banquetes populares. El objetivo central consistía en celebrar la concordia y la recién recuperada unidad nacional.

Poco tiempo después, en 1880, el 14 de julio se convirtió oficialmente en la Fiesta Nacional Francesa, que hoy se celebra con desfiles militares, paso de aviones, fuegos artificiales, bailes y festejos populares. Desde aquellos días, en toda Francia y en todo el mundo, los franceses celebran con los amigos, independientemente de la nacionalidad que tengan, "el despertar de la libertad" cada 14 de julio.



El Subsecretario para las FF.AA., Galo Eidelstein; el Director de la DGAC, General de Aviación Raúl Jorquera; el presidente del IIHACH, Norberto Traub junto al Gerente Comercial de Airbus Helicopters, Enrique Helfmann

Conmemoración del 150° Natalicio de Alberto Santos-Dumont

El jueves 20 de julio pasado, tuvimos el privilegio de participar de la Ceremonia de Conmemoración del Nacimiento de Santos Dumont con imposición de condecoraciones, que la Embajada de Brasil en Chile en conjunto con la Agregaduría Aeronáutica, llevaron a cabo.

La tradicional fecha de conmemoración anual del Natalicio del Padre de la Aviación, Alberto Santos-Dumont -quien hiciera posible el vuelo de un "más pesado que el aire"- coincidió este año, con el sesquicentenario, por lo que no sólo en Brasil, hubo en el mundo entero, una serie de acciones y celebraciones que recuerdan a este generoso genio y pionero de la aviación, se venían preparando y difundiendo en https://www.fab.mil.br/santosdumont150anos/ El evento en nuestro país, inició al mediodía y fue realizado en la terraza de la Embajada. La emotiva actividad estuvo presidida por el Embajador de la República Federativa de Brasil, Excmo. Sr. Paulo Pacheco y el Agregado Aeronáutico de Brasil, Coronel de Aviación Alex Pereira de Souza. Participaron además, el General de Aviación Leonardo Romanini, Agregados Aeronáuticos y de Defensa de países amigos, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, personal de la Embajada del Brasil e invitados especiales, entre otros.



Durante el acto de este jueves, Embajador de la República Federativa de Brasil, Excmo. Sr. Paulo Pacheco, hizo un conciso relato de los muchos y beneficioso aporte de Santos-Dumont a la humanidad, resaltando en la ocasión, el completo trabajo de investigación que realizara Norberto Traub sobre el aporte de del pionero y su relación de gran amistad con nuestro país y otros del cono sudamericano, obra que fue preparada en formato digital e impreso por nuestra corporación y difundida en https://www.fab.mil.br/santosdumont150anos/img/Livros/Livro Alberto Santos Dumont Chile.pdf

A continuación, el Coronel de Aviación FAB Alex Pereira de Souza, hizo lectura del mensaje del comandante de la FAB, Teniente Brigadier Marcelo Kanitz Damasceno, indicando la trascendencia y legado de Santos-Dumont con el mundo, como también felicitó a quienes este año, recibirán el reconocimiento de la FAB, en la expresión de condecoraciones, medallas y nombramientos honoríficos.

Este año, cuatro personas fueron homenajeados en Chile, entre ellas: el nombramiento de "Miembro Honorario de la FAB"; la Medalla "Bartolomeu de Gusmao"; y quizás, la distinción más relevante en ese día, correspondió a la "Medalla Mérito Santos-Dumont"³, condecoración que es entregada desde 1956 a civiles y militares con cualidades, valores o servicios destacados prestados a la aeronáutica, y que en esta ocasión, le fuera impuesta durante la ceremonia por el Coronel de Aviación FAB Alex Pereira al Coronel de Aviación (A) Nelson Pardo Ocaranza.



³ Traub Gainsborg, Norberto. *Medalha Mérito Santos-Dumont.* Revista Aerohistoria N°7/2019.

Conmemoración del 82° Aniversario de la Fuerza Aérea del Perú

Al igual que para otras importantes actividades recientes, nuestra corporación hizo llegar oportunamente los respectivos saludos de nuestra corporación al señor Agregado Aéreo a la Embajada del Perú en Chile, Coronel FAP Marcial Grandez Ramírez como también a nuestros amigos del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP).

El viernes 21 de julio pasado, asistimos a la solemne ceremonia de conmemoración del octogésimo segundo aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de la hermana nación del Perú.





Durante la celebración del Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea del Perú este 2023.

De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Coronel FAU Marcelo Cavalero, Agregado de Defensa del Uruguay; Coronel FAC Ricardo Galán, Agregado Aéreo de Colombia; General Brigadier Omar González, Agregado Militar y Aeronáutico de México; Comodoro (I) Armando Osorio, Director de Relaciones Internacionales, en representación del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Ministro Sr. Renzo Villa Prado, Encargado de Negocios de la Embajada del Perú y el Coronel FAP Marcial Grandez Ramírez, Agregado de Defensa Adjunto y Aéreo a la Embajada del Perú en Chile; Coronel USAF Jessica Nichol, Agregada Aéreo de los EE.UU.; Coronel FAE Edgar Moya, Agregado Aeronáutico de Ecuador; Tte. Crl. USAF José Linares, Agregado Aéreo Adjunto de los EE.UU. en Chile; Coronel FAP Christian Villasanti, Agregado Aeronáutico de Paraguay y el Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado de Defensa Adjunto y Naval del Perú en Chile.

Entrega a la Base Aérea de Quintero de un elemento histórico y exposición temática



En una ceremonia realizada el viernes 21 de julio, y que contó con la presencia del Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Andrés Leiva Divasto, el Círculo de Coroneles de Aviación hizo entrega a la Base Aérea de Quintero, de un ancla que perteneciera a un hidroavión Dornier J Wal, la cual estuvo resguardada cerca de 70 años por uno de sus tripulantes-mecánicos.

En la especial actividad estuvieron presentes el Comandante del Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales "Escuela Táctica", Coronel de Aviación (DA) Marco Aguirre Ojeda, junto a Aviadores Militares que se desempeñan en la Base Aérea Quintero, y el investigador aeronáutico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH) Alberto Fernández Donoso, quien en su exposición detalló que los Dornier Wal, llegaron a Valparaíso en agosto de 1926, cumpliendo importantes misiones de exploración aeromarítima y reconocimiento a lo largo del país hasta 1942, fecha en que este material de vuelo fue desactivado.

"Consecuente con el mandato fundacional de la Fuerza Aérea de Chile, el Comodoro Arturo Merino Benítez, acuciado además por su interés en el pronto establecimiento de un servicio de correo aéreo a Aysén y Magallanes, dispuso que se exploraran los canales aiseninos hasta Puerto Edén", señaló

Alberto Fernández, haciendo referencia a las misiones de exploración que realizaron estas aeronaves y sus valientes tripulaciones, principalmente, entre 1927 y 1932.

Por su parte, el Presidente del Círculo de Coroneles de Aviación, CDA Edgardo Villalobos Chaparro, indicó que "lo que hoy entregamos constituye en sí una reliquia por cuanto los hidroaviones Dornier Wal que usaban estas anclas comenzaron a construirse en Alemania en 1922 y llegaron a Chile entre 1925 y 1926, hace ya alrededor de un siglo", agregando que "el ancla que estamos entregando no es solamente una pieza de metal, sino que un verdadero símbolo que nos recuerda la incesante lucha, los enormes sacrificios y la indomable pujanza de los aviadores quinteranos que, a través de décadas, forjaron los caminos aéreos que incorporaron efectivamente el extremo sur y austral con el resto del territorio".

El Coronel Villalobos además explicó cómo encontraron el ancla en el año 2013, localizando al Suboficial en retiro Alfredo Molina, quien la tuvo por más de 70 años. El Suboficial Molina, quien se desempeñó como mecánico de Dornier Wal, rescató el ancla del desguace de este material cuando fue dado de baja.

Finalizados ambos discursos, el Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Andrés Leiva Divasto, se dirigió a los representantes del Círculo de Coroneles de Aviación, agradeciéndoles y destacando la gestión realizada "de entregarnos una pieza histórica institucional y que por su antigüedad coincide con el próximo centenario de la Fuerza Aérea. Sin duda, para las nuevas generaciones, como las que están en estas filas, el esfuerzo de los aviadores de esos años que abrieron nuevas rutas y soportaron condiciones adversas e incluso dieron su vida, quedan plasmados en símbolos como éste. Es una pieza de gran valor histórico de la aeronáutica nacional lo que nos están entregando, y nos permite identificar la importancia que reviste reconocer y conocer la historia, porque nos posibilita saber de dónde venimos y transmitirla hacia al futuro de mejor forma".





Alberto Fernández Donoso durante su exposición

El CDA Edgardo Villalobos durante el descubrimiento de la vitrina

Gala Cultural en honor a los 75 años de Israel



La tarde del martes 25 de julio, tuvimos el privilegio de disfrutar un fantástico concierto de piano con el que se celebró el septuagésimo quinto aniversario de la Estado fundación del de Israel. consolidándose con ello, como el Hogar Nacional de un pueblo con miles de años de historia.

Es bien conocido que su cultura milenaria ha dejado un invaluable legado en las artes, y es por ello que el conmemorar esta fiesta con un concierto de gala, llenó de vida a los asistentes de aquella jornada.

Obras maestras de Nikolai Rimsky-Korsakov, Wolfgang Amadeus Mozart y Sergei Rachmaninov, interpretadas en el piano a duo, por el matrimonio de eximios pianistas israelíes compuesto por Sivan Silver y Gil Garburg.

El virtuoso y sobrecogedor concierto se realizó en el Teatro de la Escuela de Carabineros de Chile y contó con la presencia un gran número de asistentes de la comunidad judía, público de diferentes iglesias y autoridades que entregaron sus palabras al inicio de la Gala, entre ellos el Embajador de Israel en Chile, Gil Artzyeli, quien agradeció esta instancia para conmemorar los 75 años de Israel justo en un momento complejo en la sociedad israelí en donde se espera salir de la actual crisis fortalecidos como país.



Por su lado el Coronel Gabriel Millas, Director de Cultura de la Corporación Cultural de Carabineros de Chile, destacó la capacidad del dúo de pianistas en ponerse de acuerdo en qué cosa hará cada uno en el piano, logrando un resultado perfecto en la interpretación musical, reflexionando que cuando hay voluntad de ponerse de acuerdo se pueden solucionar conflictos de diversa índole.

La música en el judaísmo no solo tiene un propósito ceremonial, sino que también desempeña un papel importante en la preservación y transmisión de la identidad cultural judía. Por ello, esta verdadera Gala Cultural se constituyó en una oportunidad, no solo para disfrutar de un maravilloso concierto y un repertorio de lujo que incluyó la emotiva participación de uno de los hijos de la pareja, sino para conocer y acercar a Israel a nuestro país a través de la música y sus artistas.

Día de la Mujer Piloto

Un especial y recordado acontecimiento, ocurrió a las 10:45 horas del pasado miércoles 26 de julio, cuando la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas", celebrara el "Día Nacional de la Mujer Piloto", evento realizado en el Auditorium del Club Aéreo de Santiago, ubicado en comuna de La Reina, en Santiago.

La ya tradicional conmemoración, se unió a otra manifestación de reconocimiento que la Cámara de Diputados rindiera en esta fecha, como también la que la Fuerza Aérea de Chile hiciera en el Aula Magna de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", actividad presidida por la Ministro de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende, acompañada del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Hugo Rodríguez González, junto a parte del Alto Mando Institucional; y también, la que medios y redes sociales nacionales hicieran de ese día, recordando todos al unísono, la fecha en que la joven chilena Graciela Cooper Godoy, rindiera su Examen de Piloto, convirtiéndose así en nuestra primera aviadora chilena brevetada.





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

Uno de ellos en particular, fue el efectuado el día 9 de noviembre de 1989, cuando un grupo de nueve aviadores octogenarios, fueran homenajeados en un acto verificado en el entonces Salón Auditorio de Lan Chile S.A.

En aquella memorable ocasión, el coronel Flores rindió un homenaje póstumo a uno de los socios de esta corporación, Germán Picó Cañas y a su señora Dora Domínguez de Picó, ambos fallecidos, otorgándoseles el título de "Precursores de la Aviación" por su valiosa contribución al desarrollo de

las alas chilenas. Finalmente, en esta solemne ceremonia, sería también homenajeada doña Graciela Cooper Godoy⁴.



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

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



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

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

⁴ Graciela Cooper Godoy, piloto nacida el 30 de abril de 1909

Aquel día, y en su discurso como Presidente del Instituto, don Sergio Barriga Kreft invitó a la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas" adherirse a lo planteado por nuestra corporación para con esta importante decisión. A lo cual, tanto Madeleine Dupont como Margot Duhalde, con mucho gusto, acogieron esta proposición, manifestando que esa Agrupación hacía suyo este merecido homenaje y que dicha fecha sería considerada como "El Día de la Mujer Piloto en Chile".

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

Posteriormente, y algo más de 20 años después, reactivó esta antigua proposición, nuestro actual Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, señor Norberto Traub Gainsborg, con el objetivo de lograr la visibilidad y oficialización de esta importante fecha.

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

Para obtener ello, nuestro presidente se contactó con el Senador de la República don Kenneth Pugh Olavarría, quien con la relevante información en sus manos, le planteó la propuesta a otros Honorables Integrantes de la Cámara del Senado, quienes le manifestaron su interés por suscribir la presentación.

Este justo proyecto finalmente fue auspiciado por el Honorable Senador Kenneth Pugh, v apovado por las Honorables Senadoras Carmen Gloria Aravena Acuña, Ximena Rincón González. Luz Eliana Ebensperger Orrego e Isabel Allende Bussi a quienes, nuevamente este mes de julio agradecemos en el recuerdo, por haber comprendido la real importancia que esta fecha tiene para todas las Mujeres Pilotos de Chile y sobre todo para el desarrollo cultural de nuestro país.

Fue entonces que, para conmemorar y



compartir esta particular fecha, que la Agrupación "Alas Andinas" nos citara el pasado del pasado miércoles 26 de julio de 2023, junto a otras entidades, autoridades y personalidades del mundo aeronáutico, incluyendo como invitada de honor a la hija de la propia Graciela Cooper Godoy. Ocasión en la que tuvimos la gran oportunidad de escuchar testimonios de pilotos civiles, comerciales, militares y de Carabineros de Chile, con cada una de ellas pudimos reflexionar y conocer algo más sobre la trayectoria y trascendencia que tuvo en la aviación ese importante hito de julio de 1930.





Innumerables mujeres de todas partes de Chile testimoniaron su amor por el vuelo como también, han ejemplificado su ardua dedicación, valor, constancia, profesionalismo y servicio durante todos estos 93 años. En cada caso que se expone e investiga, se reconoce mérito que nos enorgullece como hombres y mujeres de bien, y finalmente, como país.



Tras las cálidas palabras de recepción que nos dirigiera Orietta Rodríguez, presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas", el numeroso público asistente pudo escuchar la exposición de la piloto Comandante de Aeronave Lorena Salas Olivares, quien con más de 19.000 horas de vuelo, nos contó de su vida, experiencia y sabrosas anécdotas como piloto, desde su difícil inicio hasta la actualidad.

Otra muy interesante presentación, vino de la Capitán de Carabineros Catalina Santibáñez.

A continuación, Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, realizó otra atractiva presentación sobre los mitos y verdades de la vida de Margot Duhalde Sotomayor.

Para terminar la jornada, escuchamos algunos otros testimonios y se otorgaron diversos reconocimientos.



Durante la amena charla dictada por Norberto Traub, presidente del IIHACH (Para escuchar hacer clic sobre la imagen)



Algunos de los presentes, posan para una fotografía de recuerdo tras la entretenida jornada

Conferencia en el Departamento de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Santiago de Chile

El jueves 27 de julio se realizó en el Auditorio Hernán Sanhueza Hardy del Departamento de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Santiago, la charla "Primeras Mujeres Piloto en Latinoamérica".

La actividad dictada por el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH), Norberto Traub Gainsborg, abordó el aporte de pioneras pilotos en el de desarrollo la aeronáutica Iberoamericana y fue organizada en conjunto por la unidad de Vinculación con el Medio del Departamento de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Santiago.

La jornada contó también con la activa participación de miembros de la comunidad universitaria, entre ellos estudiantes, profesores, académicos como también, del Agregado Aeronáutico de Ecuador en Chile, y de la Honorable Cámara de Diputadas y Diputados de Chile.



Tanto durante como al finalizar la exposición, don Norberto Traub respondió una serie de interesantes consultas que surgieron en la presentación. El público al igual que las autoridades académicas de la USACH, entre las que se encontraban el Dr. Héctor Chávez Oróstica, Director del Departamento de Ingeniería Eléctrica; el Profesor Raúl Thoms Lobos, coordinador del evento y el señor Sebastián Uribe Alarcón, presidente del Centro de Alumnos de Ingeniería Eléctrica, agradecieron al expositor como también al IIHACH, por tan interesante tema presentado.

Aniversario de la Declaración de Independencia del Perú

El viernes 28 de julio, el Ministro Renzo Villa Prado tuvo la gentileza de invitar a nuestro presidente, don Norberto Traub, a participar de la recepción que ofreciera la Embajada peruana en conmemoración del 202° Aniversario de la Declaración de Independencia del Perú, y que contara con

la importante presencia del Viceministro de Relaciones Exteriores del Perú, Embajador Ignacio Higueras Hare.



El Viceministro de Relaciones Exteriores del Perú, Embajador Ignacio Higueras Hare; el Ministro Renzo Villa Prado junto al Canciller chileno don Alberto van Klaveren Stork e integrantes de la comunidad peruana residente vistiendo algunos de los vistosos trajes típicos del Perú



El Ministro Renzo Villa, Beatriz Nogales, el Senador Rojo Edwards, Patricia Panizo, Aldo Milosevic y Norberto Traub

II. OBITUARIO



Gastón Eglinton Vargas Q.E.P.D.

Gastón Eglinton Vargas

"En cumplimiento a su última voluntad"

Siendo aún estudiante de secundaria, postuló y obtuvo un cupo para ingresar en marzo de 1958 a la Primera Escuadrilla de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Mientras a varios reclutas en los comienzos se les hizo muy difícil el acostumbrarse a la dura vida militar y prematuramente dejaron el establecimiento, a él, de carácter alegre y dicharachero, como se dice "no le entraban balas".

En su compañero Eduardo López Rodríguez encontró el "partner" perfecto para desarrollar el deporte del montañismo que lo apasionaba y tiempo libre que tenían, partían a escalar las cumbres nevadas.

Algo, que más de alguna broma les ocasionó de parte del resto de nosotros sus compañeros.

Iniciada la instrucción de vuelo, demostró que tenía las condiciones para ser un aventajado piloto y en oportunidades una calma abismante.

Poco antes de la graduación, siguiendo el ejemplo de su padre y un tío, solicitó su baja de la escuela e ingresó a Lan-Chile. Empresa en que más de algún simpático equívoco, en sus comienzos como piloto cuando aún no le entregaban su uniforme, su pequeño porte causó en algunas auxiliares de vuelo que se negaban a dejarlo entrar a la cabina.

Como todo recién ingresado, partió ocupando el puesto de copiloto del material Douglas DC-3 y con miles de horas a sus espaldas fue ascendiendo hasta ser nombrado comandante de los recordados Boeing 727.

Lamentablemente, cuando el futuro se le mostraba promisorio, su corazón dio una alerta y el diagnóstico médico fue tajante. Debía dejar de volar. Mucho le costó entonces aceptar el apoyar desde tierra, el vuelo de sus camaradas.

Alejado de nuestra empresa bandera, se le vio incursionar en otra aerolínea, pero siempre en labores administrativas, incorporándose a la postre a la autoridad aeronáutica donde su experiencia le abrió un nuevo campo.

Con él a la mano, como instituto, en innumerables veces le solicitamos su concurso para nuestras investigaciones.

Con que alegría recordaba sus años en Lan-Chile, narrando tantas anécdotas y vivencias en el Regional Puerto Montt, como las verdaderas odiseas que era aterrizar con temporal en Palena o despegar desde Futaleufú en los nobles y viejos DC-3 y bajar ratoneando por el Yelcho. Cuando aproximar de noche con mal tiempo a Bogotá, o aterrizar en Nueva York en medio de la nieve y con alerta de pista con hielo a los mandos de un 727, era algo que ponía a prueba toda su capacidad como piloto, mientras en su fuero interno se encomendaba a "Santa Lan".

Vivencias que vació en nuestra publicación "Horas de Losa", causando la hilaridad de nuestros lectores.

Por ello, viéndolo tranquilo y realizado, no dejó de sorprendernos cuando un día nos comentó que con su familia emigraba al Canadá.

Un fuerte abrazo y "Que les vaya bien y Dios los acompañe" fue la postrer despedida.

Poco tardaron en llegar noticias relatándonos lo difícil, que a su edad le había significado encontrar trabajo, en algo tan distinto a su experiencia como piloto.

No sin cierta preocupación, años más tarde notamos que su redacción no era la misma y que sus recuerdos se tornaban un tanto difusos, hasta enterarnos que un silencioso mal lo comenzaba a afectar.

Ingresado a una casa de reposo su deterioro se fue haciendo más notorio y ya no nos pudo escribir, recibiendo de su familia periódicas noticias referentes a su estado.

Conscientes que en esta vida solo estamos de paso, el aviso; "que en forma tranquila y silente había emprendido el vuelo final" no dejó de entristecernos, costándonos aceptar la pena que ello nos causó.

Cumpliendo su última voluntad, en fecha a determinar sus cenizas retornarán a la patria para ser esparcidas en la cordillera, donde seguramente el espíritu de Eduardo López, quien perdiera su vida en un lamentable accidente de aviación en enero de 1998, lo estará esperando para dar inicio a la última cordada.

Entonces, hacia las cumbres eternas.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



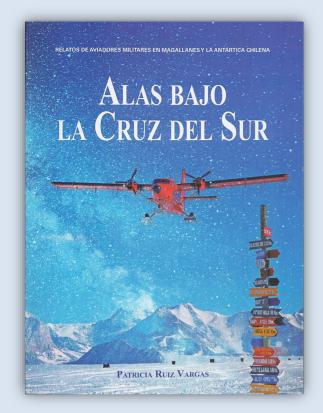
Interesante obra de nuestro recordado amigo y Miembro correspondiente en Uruguay, don Juan Maruri En este mes de julio, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.

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

Muchos saludos a todos ustedes.









La portada de la nueva publicación

La autora junto al GBA (A) Vicente Donoso H.

El miércoles 19 de julio, en el Centro Cultural de la ciudad de Punta Arenas, se realizó la ceremonia de lanzamiento del libro "Alas Bajo La Cruz del Sur", de la Suboficial en retiro de la Fuerza Aérea de Chile, nuestra apreciada amiga Patricia Ruiz Vargas.

El evento fue presidido por el Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Vicente Donoso Herman, y contó con la presencia del alcalde de la ciudad, Claudio Radonich Jiménez.

La interesante publicación consta de alrededor de 60 testimonios, compuesta de recuerdos, anécdotas y tradiciones, que dan cuenta desde la perspectiva humana, la trascendencia y el accionar de la Fuerza Aérea en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, sea protegiendo y apoyando a la comunidad, en la noble tarea de servir a la Patria, como también el realizar constante presencia y soberanía en nuestro Territorio Chileno Antártico.

"Este abanico de historias reunidas hoy, se gestó mediante conversaciones con diferentes grupos de camaradas, donde pude percibir el caudal inédito de testimonios contados en primera persona, que al no ser escritos se los llevaría la brisa magallánica", señaló la escritora, junto con destacar la importancia "de poder llevar estas enriquecedoras evidencias en estas páginas, y que puedan trascender en el tiempo".

La presente publicación se encuentra ya disponible de consulta y lectura en nuestra biblioteca, gracias a la muy gentil deferencia que la autora hace continuamente con esta corporación.

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

❖ Interesante Seminario que nos ofrece la Universidade da Força Aérea (UNIFA)



Interesante Seminario que preparó el Instituto Nacional Newberiano con ocasión del sesquicentenario del Natalicio de Alberto Santos Dumont



Actividad cultural coordinada con el Instituto Nacional Newberiano de Argentina (INN). El jueves 20 de julio pasado, se llevó vía Internet este muy concurrido encuentro virtual en torno al genio inventor y precursor de la aeronáutica mundial.

Su distinguido orador, fue el presidente del INN, Comandante Mayor Aviador Salvador Roberto Martínez.

Al igual de otras manifestaciones de divulgación e interés aeronáutico comunitario, esta también contó con el Patrocinio de nuestra corporación.

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO

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

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



México

Guatemala

Guatemala

Guatemala

Fortugal

República

Dominicana

Venezuela

Panamá

Colombia

Perú

Colombia

Colombia

Panamá

Colombia

Aeródromo "El Morro"



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

1/08/1924: Dos Escuadrillas de aviones navales argentinos (3 VICKERS "VIKING" y 3 AVRO 552) vuelan desde la Estación Aeronaval Puerto Belgrano a Buenos Aires, para participar en la recepción de la División Naval Italiana, que conduce en visita oficial al heredero de la Corona de Italia, Príncipe Humberto de SABOYA. El viaje de ida se efectuó en 5 horas 45 minutos y el de regreso 5 horas 30 minutos, significando para la época, un vuelo récord en escuadrilla.

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

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



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

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

2/08/1984: Se crea el Regimiento de Aviación № 1 "La Independencia" del Ejército de Chile con asiento en la ciudad de Rancagua. Esta Unidad de Armas Combinadas coopera en actividades de acercamiento con la comunidad, como lo son el traslado de enfermos graves, rescate en situaciones de catástrofe natural y otras múltiples actividades de apoyo. A partir del 2 de enero de 1995, los medios del Comando de Aviación del Ejército pasan a conformar la Brigada de Aviación en la ciudad de Rancagua.

3/08/1928: Con esta fecha se celebra la creación del Grupo de Aviación №3, que funcionara en la Base Aérea de Maquehue, con asiento en la ciudad de Temuco, Chile. Una de las más antiguas unidades de la Fuerza Aérea el cual nació bajo el nombre de 1ª Compañía de Aviación Militar en 1918. El Grupo de Aviación №3 tuvo inicialmente como base El Bosque y luego la ciudad de Temuco, en el aeródromo de Maquehue. Su primer comandante fue el Capitán de Ejército Andrés Soza Fuentes. Posteriormente, será desactivado en varias ocasiones. Ha operado también como Grupo de Helicópteros y como Grupo de Ataque con material A-36. Hoy en día tiene su asiento en Iquique, en la Base Aérea "los Cóndores" y está dotado del más moderno material de combate de que dispone la Fuerza Aérea de Chile.

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

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

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

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

07/08/1886: Nace en Hijuelas (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet №1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Falleció en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958.

Con el fallecimiento de "don Cloro" como llamaban sus amigos, la aviación chilena al más popular de sus pioneros, y quizás uno de los más vinculados con el desarrollo de la aeronáutica. Su labor fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, Director de una Escuela de Aviación propia, piloto de pruebas y de correo, protagonista de espectaculares accidentes y grandes hazañas. Quizás de él se pueda decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento en que vivió su apacible retiro, el zumbar de los motores constituyó su música predilecta. Figueroa nos dejó una máxima, y que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: "Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN"







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

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

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

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

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

8/08/1920: El italiano Elia Antonio Luit, realiza un vuelo sobre Guayaquil, Ecuador a bordo de un avión Macchi Hanriot HD1, bautizado como "el Telégrafo 1". Este avión había sido adquirido en Europa por el dueño del periódico nacional "El Telégrafo". Será tanto el impacto de este vuelo, que el Presidente del Ecuador, señor José Luis Tamayo, conseguirá con fecha 27 el octubre de 1920, que

el Congreso emita el decreto para la fundación de dos Escuelas de Aviación para Quito y Guayaquil respectivamente, dando así inicio oficial a la Aviación Militar Ecuatoriana.

08/08/1921: Primer Raid de la Aviación Naval de 3 aviones Short realizado en Chile entre las Torpederas y "Quintero". Esta fue una de las primeras operaciones de adaptación efectuadas por la Aviación Naval, reconociendo su entorno operativo natural. El raid fue liderado por el comandante británico asimilado a la Armada de Chile, señor James Travers. Otros Tripulantes fueron el Teniente 1° Manuel Francke Mariotti, Ingeniero 3°, Alfonso Lizasoain Henríquez, Guardiamarina Alfredo Caces, Piloto 3° Agustín Alcayaga y los Mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda.



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

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

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

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



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





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

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



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

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

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

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

14/08/1944: Si bien los antecedentes primarios de la Aviación Naval se originan en Colombia a partir de la incorporación del buque MC Cúcuta, entre 1934 y 1938, su creación oficial como Aviación Naval de Colombia se realiza mediante decreto Nº 1950 del año 1944.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20/08/1873: Nace Alberto Santos Dumont, pionero de la aviación, inventor e ingeniero brasileño. Algunos consideran a los hermanos Wright como los primeros en realizar esta hazaña, debido al vuelo catapultado que ellos manifestaron haber realizado el 17 de diciembre de 1903. Sin embargo, Santos Dumont fue el primero en despegar por medios propios, cumplir un circuito preestablecido, bajo la supervisión oficial de especialistas en la materia, periodistas y ciudadanos parisinos y posteriormente aterrizar exitosamente, por lo que universalmente se le reconoce como "Padre de la Aviación".





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

20/08/1945: A las 11.30 horas de este día, se efectuó en la Base Aérea de El Bosque, la ceremonia de bendición y entrega a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" del avión DL-DL.22 y del facsímil de la Espada de San Martín, que el Gobierno de la hermana nación argentina obsequiara recientemente. El avión traído en vuelo por el Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, había arribado al país, el pasado 21 de julio, junto a la escuadrilla de nueve aviones T-6 chilenos que viajaran en representación de Chile, a las Fiestas Julias de la vecina República.



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

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

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





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

Diario "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910

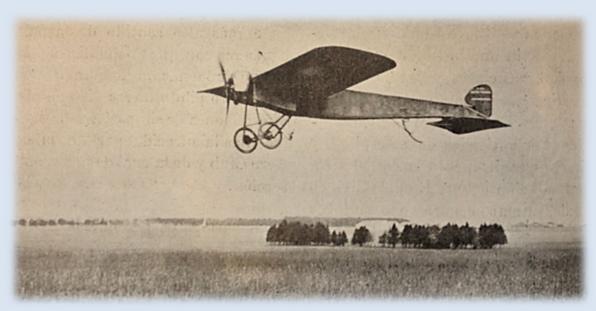
21/08/1941: Fundación del Club Aéreo de Rancagua, ubicado en la capital de la Provincia de Cachapoal, Chile y en la denominada "Región del Libertador General Bernardo O'Higgins", en recuerdo al Padre de la Patria.

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

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

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

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



Fotografía del Bathiat-Sánchez "Punta Arenas"

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

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

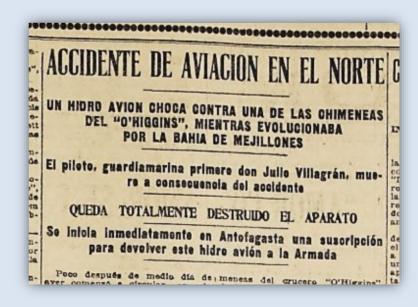
24/08/1912: El piloto y constructor de aeronaves chileno, señor José Luis Sánchez Besa, gana la copa del Club Náutico en un hidroplano de su invención. El Concurso fue realizado en Saint Malo entre el 24 y el 31 de agosto de ese año.



Hidroavión Sánchez Besa

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

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



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

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

Medalla de plata otorgada por el entonces Departamento de Deportes del Estado al teniente René Arriagada A.

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



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

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

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



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

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

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



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

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

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



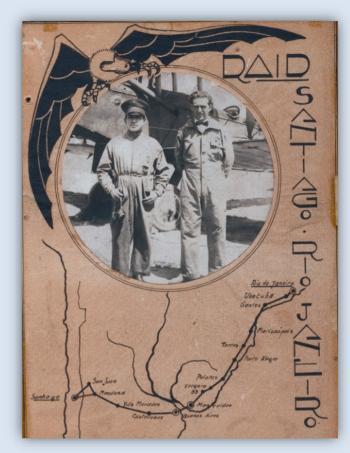
29/08/1922: Se efectúa el Primer Raid Internacional de Pilotos Militares Chilenos de largo alcance. (Santiago – Argentina – Uruguay - Brasil).

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

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

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

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



El texto de la carta enviada fue el siguiente:

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

Grande y Buen Amigo

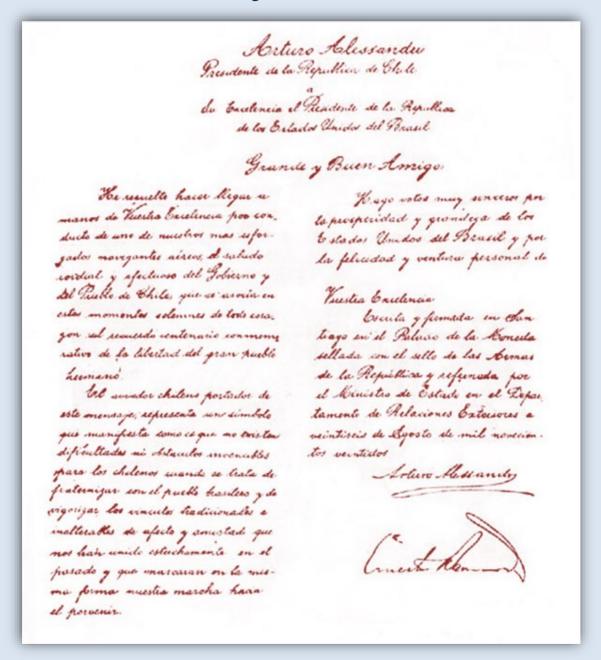
He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros más esforzados navegantes aéreos el saludo cordial y afectuoso del Gobierno del Pueblo de Chile que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazón al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran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

El aviador chileno portador de este mensaje representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstáculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vínculos tradicionales e

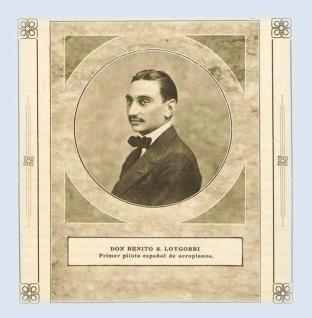
inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcarán en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

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

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



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



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

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

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

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

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

31/08/1995: Se realiza el lanzamiento del FASat-Alfa, primer satélite chileno lanzado al espacio bordo de un cohete Tsyclon-3, adosado al satélite ucraniano de órbita polar Sich-1 desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia. El Jefe de este histórico proyecto, fue nuestro distinguido socio, don Fernando Mujica Fernández



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

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

EL CONTEXTO DE CRISIS EN EL SURGIMIENTO DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

I. Introducción.

Este año conmemoramos el 93º aniversario de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), una institución que ha evolucionado de acuerdo a los diversos contextos que ha enfrentado el país. Desde sus inicios en la década de 1920, se ha enfrentado a complejas situaciones desde el punto de vista económico, político y social en Chile.

En el contexto internacional, la aviación experimentó importantes avances debido a las necesidades surgidas durante la Primera Guerra Mundial y al auge económico e industrial en la década de 1920 en los Estados Unidos. Esto permitió a Chile acceder a una mayor cantidad de material aéreo y al avance en los conocimientos de las diversas áreas que conforman la aviación.

La perseverancia de Arturo Merino Benítez en la organización de la aviación nacional, respaldado por el gran desarrollo que experimentaba la aviación en casi todos los países, ya fuera en ámbitos militares, industriales, comerciales o deportivos, se vio enfrentada a las tensiones propias de la época en Chile⁵. Como la figura más destacada en el ámbito de la aeronáutica en la última mitad de la década de 1920, Arturo Merino Benítez desempeñó un papel fundamental en el establecimiento de una aerolínea comercial nacional y en el fortalecimiento de la maestría aeronáutica en el país.

Durante el proceso de unificación de la aviación, Merino Benítez enfrentó diversos contratiempos cruciales, que se pueden destacar de la siguiente manera:

- 1. Déficit de personal capacitado para constituir una fuerza aérea eficiente.
- 2. Carencia de recursos económicos.
- 3. La ausencia de una industria aeronáutica nacional.
- 4. Oposición de algunos sectores de la sociedad.
- 5. Divergencias con oficiales del Ejército y de la Armada en virtud de la fusión de la aviación militar.

Las tensiones sociales y militares, que se caracterizan por su contexto histórico, quedaron reflejadas en los medios de prensa escrita, como lo demuestra el periódico capitalino "Crítica" en su edición del 23 de agosto de 1931.

Uno de los mayores errores cometidos en nuestras Fuerzas Armadas, con el único objeto de saciar ambiciones personales, fue la unificación de las aviaciones militar y naval. De esta manera, vimos con singular asombro la creación de una Subsecretaría, el aumento fantástico de los efectivos en plazas y puestos innecesarios, y como coronación feliz de esta maravilla, la

⁵ Pizarro, Soto. *El Comodoro Merino Benítez hombre del destino*. Fundación Arturo Merino Benítez, 1998.

elevación al rango de Comodoro y Subsecretario de Aviación de Arturo Merino Benítez, uno de los más grandes mamones de la Dictadura⁶.

Inicialmente, la Fuerza Aérea Nacional (FAN) se financiaba principalmente a través del presupuesto anual asignado al Ministerio del Interior y luego del Ministerio de Guerra. Estos fondos se destinaron principalmente a la adquisición de aeronaves, la construcción de infraestructura y la formación del personal. Sin embargo, esta asignación de recursos estaba sujeta a una alta volatilidad, ya que dependía en gran medida de las condiciones políticas y económicas del momento.

En este artículo, se pretende exponer de manera concisa los eventos históricos a los que la FACH tuvo que enfrentarse durante el curso de su génesis institucional.

II. La crisis del salitre

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, Chile buscaba diversificar sus actividades económicas con el fin de insertarse en el comercio internacional. Desde 1880, el negocio salitrero experimentó una importante expansión, impulsado por el aumento de la demanda en el sector agrícola y, a principios del siglo XX, como materia prima en la industria de la pólvora. Las economías desarrolladas estaban adoptando tecnologías modernas como resultado de la segunda revolución industrial y diversificando la producción manufacturada.

En contraste, Chile seguía siendo una economía centrada en la exportación de recursos primarios, creando un vínculo de entrada a la economía mundial basado en bienes exportables naturales con poco procesamiento industrial. La venta de salitre, a menudo llamado el "oro blanco", permitió el aumento de los recursos del Estado, lo que a su vez impulsó mejoras en la infraestructura de obras públicas, destacando en el período 1911-1915, donde el porcentaje de recaudación tributaria representó el 51,9%⁷.

Sin embargo, los errores de los gobiernos llevaron a que los ingresos obtenidos del sector exportador no se invirtieran en el desarrollo de la industrialización y la modernización tecnológica del país.

Las consecuencias de la Primera Guerra Mundial generaron incertidumbre en la industria salitrera. El cierre de mercados y el desarrollo del salitre sintético en Alemania por parte de la compañía BASF, a partir de 1913, llevaron a un gradual declive en las exportaciones de salitre, que luego experimentaron una caída pronunciada hacia 1930.

Este golpe a la economía arrastro a la caída de las exportaciones, excediendo el 70% en 1919⁸, contrayendo la economía en el plano nacional ostensible en el elevado nivel de desocupación laboral y la fulminante inmigración de los obreros de las oficinas salitreras hacia la zona central La confianza en la industria salitrera como el principal agente económico de ingreso en las arcas fiscales (ver tabla n.º 1) dejo en evidencia el error de no diversificar la producción económica, colocando en jaque las inversiones en políticas públicas y la rebaja del presupuesto fiscal.

⁶ Pizarro, Soto. *El Comodoro Merino Benítez hombre del destino*. Fundación Arturo Merino Benítez, 1998.

⁷ Meller, Patricio. *Un siglo de economía política chilena (1890-1990).* Ed. Andrés Bello, 1996.

⁸ Riveros, Luis. *La Gran Depresión (1929 – 1932)*. Departamento de economía de la Universidad de Chile, 2009.

La crisis fiscal manifestada en la década de 1920, estuvo acentuada por la mezcla de una serie de factores:

- a) Descenso sostenido de los precios del salitre, su valor en los mercados internacionales sufrió una significativa disminución en el decenio de 1920, impactando negativamente en los ingresos del Estado chileno.
- b) Chile había adjudicado una elevada deuda externa, con el objetivo de costear la construcción de infraestructura y atender exigencias sociales. La crisis fiscal hizo que el Estado tuviera dificultades para cumplir con sus compromisos de deuda, lo que afectó aún más la situación económica del país.
- c) La crisis fiscal también propició un descontento social en Chile, el Estado tuvo que adoptar medidas de austeridad, como reducciones en el gasto público y aumentos de impuestos, afectando al golpeado sector obrero gestando protestas y tensiones sociales.
- d) El Banco Central, en respuesta a la crisis fiscal, intervino para imprimir más papel moneda con el propósito de financiar el déficit fiscal, lo que suscitó una considerable inflación debilitando aún más la economía del país.

Tabla n.º 1. Contribución de la exportación salitrera a las rentas ordinarias de la Nación. 1900 - 1929

Año	Rentas ordinarias de la nación	Porcentaje de contribución		
		Industria Salitrera		
1900	267.200,379	56.29		
1901	236.577,870	55.99		
1902	230.937,834	58.88		
1903	284.105,964	52.32		
1904	270.697,563	56.3		
1905	303.505,347	56.67		
1906	348.780,629	51.75		
1907	379.232,211	44.41		
1908	362.542,341	57.19		
1909	377.174,952	57.16		
1910	437.346,885	55.14		
1911	465.289,599	53.84		
1912	490.201,542	52.04		
1913	515.294,583	52.81		
1914	404.973,558	48.66		
1915	373.629,318	54.81		
1916	508.344,063	60.16		
1917	639.212,228	50.52		
1918	738.251,379	45.40		
1919	379.097,675	24.12		
1920	638.167,530	49.65		

1921	274.441,532	46.12
1922	375.821,946	31.28
1923	561.840,153	40.78
1924	602.632,395	39.63
1925	695.693,709	37.18
1926	755.401,152	23.19
1927	909.129,764	25.87
1928	1.021.041,399	28.44
1929	1.267.556,419	23.65

Fuente: "EL SALITRE" Resumen Histórico desde su Descubrimiento y Explotación. Roberto Hernández C.
Asociación de Productores de Salitre en Chile. Valparaíso, Fisher Hnos., 1930.

El perdurar un ideal de explotación económica sostenida en inclinaciones de carácter coloniales se hallaba incongruentemente con la evolución del sistema económico de las economías del primer mundo, error de un alto costo para la billetera del país.

III. La Crisis de 1929

La caída de la bolsa de Nueva York, entre el 24 y 29 de octubre de 1929, representó la primera gran crisis del capitalismo, que a la fecha aludida se creía que era un sistema económico perfecto.

La bonanza económica aflorada en los inicios del período de 1920 en la economía estadounidense, resultante del impacto de la Primera Guerra Mundial y el posicionamiento de los Estados Unidos como potencia mundial, es la contextualización para comprender las causantes de la severa recesión económica en el plano mundial. La especulación desenfrenada en el mercado de valores, en el cual inversionistas adquirían acciones para obtener beneficios en corto plazo, llevó a la generación de una burbuja especulativa evidenciándose en precios inflados de acciones y a la sobreproducción industrial, disponiendo mayor cantidad de productos a lo demandado por el mercado. Conjetura avalada por la falta de regulaciones y supervisión financiera, tanto del Gobierno Federal y de la Reserva Federal de los Estados Unidos de Norteamérica.

La gran depresión golpeó con fuerza las economías de los Estados Unidos y Alemania, esta última sacudida con los efectos de la Primera Guerra Mundial y las sanciones impuestas en el Tratado de Versalles.

En el caso de Chile, el modelo económico basado en la dependencia de las exportaciones condujo a que la Gran Depresión tuviera graves consecuencias, convirtiendo al país en una de las economías más afectadas a nivel mundial. La caída de la demanda internacional de las materias primas chilenas llevó a prácticamente detener las exportaciones nacionales, lo que provocó una contracción económica y un aumento significativo del desempleo en varios sectores productivos. Esta crisis económica también tuvo un impacto en la financiación de obras públicas y programas sociales, lo que a su vez contribuyó a la inestabilidad política que había prevalecido durante la década de 1920.

El caos económico, causado por la crisis del salitre y la disminución de las exportaciones, resultó en un aumento significativo del déficit público. En el año de la fundación de la FAN en 1930, las

exportaciones cayeron un 35% en comparación con 1929⁹. A pesar de aplicar medidas de contingencia, el gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo enfrentó dificultades para financiar el déficit comercial. La deuda externa acumuló una gran carga de intereses, afectando los fondos públicos. Esto se reflejó en junio de 1931, cuando el diario El Mercurio informó sobre una reducción salarial del 5 al 15% y la eliminación de algunos servicios públicos¹⁰.

A pesar de toda la situación, se hace imprescindible enfatizar el valioso respaldo del gobierno de Ibáñez para el desarrollo de aviación nacional, manifestado en el mensaje presidencial Constitucional de la marcha política y administrativa del país durante del año 1929, expuesto en Sesión del Congreso Pleno en 21 de mayo de 1930:

El propósito de mi Gobierno de fomentar el crecimiento de la aeronavegación comercial de proyecciones tan interesantes para el establecimiento de comunicaciones rápidas a lo largo de nuestro dilatado territorio, está realizándose en forma eficaz.

La creación de la Línea Aérea Nacional, aprovechando los elementos y personal de la aviación militar, ha tenido un éxito halagador. Los aviones de la Línea Aérea Nacional vuelan seis veces por semana entre Santiago -y Arica, llevando pasajeros y correspondencia, y dos veces por semana entre Santiago y el Aysén, con escala en Temuco y Puerto Montt. El viaje de exploración a Magallanes efectuado por un avión militar, confirmó la posibilidad de prolongar la comunicación aérea hasta ese apartado territorio, lo que se hará en el curso del año¹¹.

En las palabras de Ibáñez, es importante destacar el propósito principal detrás del desarrollo de la aviación comercial: la firme convicción de Arturo Merino Benítez de impulsar la industria aeronáutica nacional. Esto a pesar de que la élite económica tenía la mentalidad de seguir enfocándose en la exportación de materias primas.

Los Servicios de Aviación del Ejército y de la Armada continuaron su crecimiento y el desarrollo de una provechosa labor dentro de la más severa disciplina y de un entusiasmo profesional sobresaliente. La reciente creación de la Subsecretaría de Aviación dependiente por ahora del Ministerio del Interior, que refundió bajo un solo mando los Servicios de Aviación Militares, Navales y Civiles, permitirá colocar a nuestro país en el plano más avanzado del progreso aeronáutico, dándole a nuestra aviación la unidad e independencia que son indispensables a su desarrollo¹¹.

IV. El presupuesto

Los inicios de la FACH se dieron en un contexto económico desafiante a nivel nacional e internacional. La economía chilena ya estaba lidiando con la pérdida de sus ingresos principales debido a la crisis en la industria del salitre, y esta situación se agravó con los resultados de la Crisis de 1929.

La Fuerza Aérea Nacional tuvo que enfrentar el desafío de fusionar la Aviación Militar Nacional sin aumentar los costos, lo cual no fue tarea fácil dadas las limitaciones presupuestarias impuestas previamente a la fusión. Especificado en la Circular S. n. º 3 del 14 de mayo de 1930 de Arturo Merino

⁹ Palma, J. Growth and Structural of Chilean Manufacturing Industry from 1830-1935. 1980.

¹⁰ El Mercurio de Santiago, sábado 13 de junio de 1931.

¹¹ Discurso del presidente Carlos Ibáñez del Campo Sesión del Congreso Pleno en 21 de mayo de 1930. Extraído del archivo de la Biblioteca del Congreso Nacional.

Benítez, "Como debe ser de su conocimiento, el Gobierno ha dado instrucciones a los Ministerios en el sentido que ajusten sus presupuestos a un máximo de economías, como medida previsora para afrontar los efectos de la crisis económica mundial"¹².

En el proyecto de presupuesto fiscal para el año 1931, la asignación para la aviación figuraba en el presupuesto del Ministerio del Interior, previamente incluida en la partida del Ministerio de Guerra y de Marina¹³. Por consiguiente, el Ministerio de Guerra constata una disminución de su presupuesto de \$30.701.769 por el traspaso de fondos para la aviación hacia el Ministerio del Interior (ver imagen N.º 1). Los desembolsos de pagos de sueldos para los empleados públicos en el presupuesto de 1930 ascendían a la suma de \$677.489.084, contemplando para 1931 una rebaja del 18,92% (\$128.173.054), consecuente con la política de disminuir costos con el objetivo de enaltecer los fondos de la protección social, recursos derivados mayoritariamente de la deuda pública¹³.

Imagen N.º 1. Comparación del proyecto de presupuesto año 1931 con el presupuesto de 1930

	Presupuesto impreso 1930	Presignuesto 1930 amoldado a la es- tructura del de	Proyecto Pressupuesto 1931		Presupuesto to 1930		en Presupuesto ctura de 1930
		1931		Aumento	Disminución	Aumento	Disminución
Presidencia de la República Congreso Nacional. Servicios Independientes Ministerio del Interior Id. (Servicios) id. (Carabineros) id. (Aviación). Ministerio de Relaciones Ministerio de Hacienda id. (Servicios) id. (Gastos Generales) Ministerio de Educación Ministerio de Guerra Ministerio de Guerra Ministerio de Marina Ministerio de Fomento Ministerio de Agricultura. Ministerio de Agricultura.	17 366 600 434 221 209 (39 004 470) (395 216 739) 164 244 388 30 442 835 121 234 963 119 769 062 62 274 055	(475 689 164) (8) 148 206 863 (9) 29 507 335 (10) 106 977 665 (11) 117 130 662 (12) 21 648 655 (13)	517 ()81 479 (26, 949 340) (490 132 129) 131 ()13 812 25, 713 269 90 533 194 89 6575 282 4 857 154 5 528 784	104 632 18 031 900 82 860 270 94 915 390	904 518 9 618 775 10 924 385 16 726 290 	1 136 202 3 193 345 14 442 965 5 528 784	920 000 1 966 218 28 266 633 11 457 955 17 944 870 3 450 520 11 249 620 16 593 051 3 794 066 16 444 471 27 455 380 16 797 501
Dirección General de Obras Públicas Ministerio de Biehestar Social		19 537 460 (14)	4 430 200 1 928 600 15 640 900	4 430 200 1 928 600		4 430 200 1 928 600	3 896 560
Menos: Reducción del 15% a empleados	-						
solteros. Economías en el Presupuesto de Guerra por la aplicación del nuevo Escalafón en el 2.º semestre de 1931.	•••••		15 000 000 476 800				
Total de Gasto:,		repeated	1 020 448 159				
Gastos de Leyes Especiales deduci- das las reducciones acordadas por el Gobierno							
TOTAL GENERAL	1 -177 176 358	1 159 323 798	1 039 448 159		104 393 839		104 398 839

Fuente: extraído de Exposición del Ministro de Hacienda sobre la situación de las finanzas públicas. Oficina del presupuesto, octubre de 1930.

¹² Villalobos, Edgardo. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile tomo I.* Ed. FACH, Santiago. 1999.

¹³ Exposición del Ministro de Hacienda sobre la situación de las finanzas públicas. Oficina del presupuesto, octubre de 1930.

La reducción presupuestaria afectó diversas áreas de la operación aérea, incluyendo las horas de vuelo, el mantenimiento del material de vuelo y el uso de combustible. También tuvo un impacto en las actividades logísticas, como la conservación del vestuario y la gestión eficiente de los recursos alimentarios, así como en las comisiones de fletes y transporte.

Estos recortes en la asignación de recursos también impactaron la instrucción de los futuros pilotos militares en la Escuela de Aviación. En 1931, los cursos de instrucción tuvieron que ajustar las horas de vuelo para reducir gastos en combustible e insumos de mantenimiento de las aeronaves. Para los cadetes del 1^{er} curso, se redujeron de 100 horas a 38 horas, y para el 2^{do} curso se redujeron a 54 horas¹⁴. A pesar de estos esfuerzos por reducir gastos, el año cerró con un resultado negativo de \$8.359,65, que se utilizaron principalmente para cubrir los costos de electricidad y agua potable. También se suspendieron gastos en implementos de ejercicios de bombardeo, tiro y enseres de fotografía aérea¹⁴.

A pesar del profundo golpe en la reducción de recursos esenciales para el desarrollo de la actividad de aviación militar, la moral de los aviadores no decayó. La escasez de repuestos estimuló la inventiva y la creatividad de los encargados de la mecánica, quienes se esforzaron por mantener la responsabilidad de garantizar el mantenimiento mecánico adecuado de las aeronaves. Reconocieron la importancia de su labor en la seguridad de sus compañeros en el aire.

La Subsecretaría de la aviación aludiendo a conceptuaciones de seguridad-responsabilidad-economía emitió el 24 de abril de 1931 su circular n.º 50 manifestando lo siguiente:

La situación financiera porque atraviesa el país, reflejo de la crisis mundial que azota en forma mucho más grave aún a la totalidad de los países extranjeros, exige de los ciudadanos que reciben emolumentos¹⁵ del Estado, y en especial de los que tienen a su cargo puestos de responsabilidad, una preocupación muy esmerada por disminuir los gastos del Erario Nacional¹⁶ aún en asuntos de la más mínima cuantía.

Los señores Comandantes de Unidades y Reparticiones deberán reunir a sus Oficiales, y éstos a la tropa a sus órdenes a fin de instruirlos exactamente sobre el alcance que pueda tener para la buena marcha del país, el no reducir los gastos actuales del Erario que no puede continuar soportándolos, dadas las proporciones a que alcanza la crisis financiera.

Todos los países del mundo, desde las potencias más poderosas del globo, han debido restringir sus gastos, y a pesar de ello soportan la miseria de muchos hogares y grandes masas de obreros sin trabajo.

Aquellos países de menor vitalidad o de gobiernos débiles, incapaces de afrontar la enorme crisis, han visto desmoronarse sus sistemas de Gobierno, deshacerse sus Instituciones y sienten comprometido en forma gravísima su porvenir económico y político, es decir, la soberanía misma de los pueblos. Todo ciudadano patriota debe ayudar con su palabra y con sus hechos, a

-

¹⁴ Martínez, Rodolfo. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile 1913 – 1963* tomo *I*. Impr. de la Fuerza Aérea de Chile, Santiago de Chile.

¹⁵ Término que se refiere a la remuneración o compensación que recibe una persona por su trabajo o servicios prestados.

¹⁶ Término utilizado para referirse al conjunto de ingresos y gastos del Estado de un país.

salvar este grave momento porque atraviesa al país, y con mayor razón los señores Oficiales y el personal de la Aviación Nacional que debe dar siempre ejemplo de patriotismo¹⁷.

Conforme a estas instrucciones que buscaban fortalecer el ahorro de recursos, la FAN implementó las siguientes medidas:

Los aviones se lavarán cuidadosamente dejándolos libres de manchas de grasa o aceite. Deberán mantenerse levantados sobre banquillos u se vaciarán los sistemas de bencina y aceite. En caso de ser aceite vegetal o tenga más de 20 horas de trabajo, se dejará el carter con aceite mineral hasta medio nivel, engrase de roldanas, cadenas, etc. y en general todos los cables de comando empleando un trapo empapado con aceite de linaza caliente. Deberá vaciarse el agua tanto del radiador como del motor y ambos se lavarán con una solución débil de soda cáustica y lavar repetidas veces con agua dulce. Girar el motor por lo menos una vez al día. Las baterías serán enviadas a los talleres para mantenerlas en carga o vaciar el ácido, lavarlas con agua destilada y llenarlas completamente con agua destilada para conservarlas. Las hélices se dejarán en sentido vertical, especialmente las de madera. Tapar las tomas de aire de los carburadores y tubos de escape para impedir la entrada de materias extrañas al motor. Una vez por semana quitar el polvo con un plumero o escobilla y mantener enfundados el motor, la hélice y la cabina. Se desmotarán todos los accesorios en que haya ventajas sean guardados en sus respectivos cargos: cámaras fotográficas, ametralladoras, sistemas de bombardeo, etc. 18.

Las acciones mencionadas evidencian los resguardos de conservación del material aéreo con la finalidad de utilizar los escasos recursos adecuadamente e intentos de extender su vida útil, en un contexto esencial de separación de la aviación militar del Ejército y de la Armada.

Con el propósito de mantener los entrenamientos de los pilotos en forma regular en función de los recursos disponibles estaban organizados en el modelo Avro Lynx (ver imagen n.º 2) estimando un consumo de combustible de 45 litros y en el modelo Moth (ver imagen n.º 3) estimando un consumo de combustible de 25 litros, aguardando su provisión por 5 meses.

Las limitaciones de hora de vuelo afectaron las aspiraciones de Arturo Merino de expandir la FAN, no obstante, se testimonió el esmero del personal con fuerte vocación en el sostenimiento de la naciente Institución.



Imagen n.º 2: Avro Lynx n.º 78 Fuente: Extraída de Aviation Art e History

 $^{^{17}~}$ Circular n.º 50 Subsecretaría de Aviación. 24 de abril de 1931.

¹⁸ Martínez, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile 1913 – 1963 tomo I. Pág. 153. Impr. de la Fuerza Aérea de Chile, Santiago de Chile.

Imagen n.º 3: Gipsy Moth n.º 52



Fuente: Extraída de Aviation Art e History

V. La crisis del Gobierno de Ibáñez y la Anarquía Política

Durante el gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo, se destacó por desempeñar un papel protagónico en la mejora de la eficiencia administrativa del Estado y la modernización de la infraestructura de transporte. Entre estas medidas, merece especial atención el respaldo al desarrollo de la aeronáutica, que se evidenció a través de la construcción de la pista principal del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y la Antártica Chilena. Esta obra permitió establecer una conexión entre el territorio austral y el resto del país¹⁹.

Los efectos de la crisis del salitre generaron una reestructuración en la concepción del Estado, conocida como el plan de estabilización, que fue ocasionado por el déficit presupuestario hacia 1926.²⁰. Estas medidas, en consonancia con el contexto económico internacional, fueron utilizadas con fines políticos de aprovechamiento. "En un telegrama de 12 de agosto de 1930 el representante alemán comunicaba al Ministerio de Relaciones Exteriores en Berlín, la disconformidad que había con las medidas de ahorro que había decretado el gobierno y sobre todo con la reducción de los sueldos, lo que habría servido para que los sectores opositores a Ibáñez iniciaran una política de agitación"²¹.

En los años 1931 y 1932, las consecuencias de las crisis económicas comenzaron a evidenciarse en una profunda inestabilidad gubernamental, aumento del desempleo, escasez de alimentos, violencia social y dificultades en el acceso a viviendas. A pesar de los recortes presupuestarios del Gobierno de Ibáñez, no lograba cubrir el déficit. Las reservas se agotaron en el pago de la deuda externa y en la importación de productos vitales. Como resultado, el 13 de julio de 1931, Ibáñez constituyó un gabinete de salvación nacional²², en el que don Juan Esteban Montero asumió el Ministerio de Interior y don Pedro Blanquier, la cartera de Hacienda, con la misión de liderar la crisis que atravesaba el país.

¹⁹ Errázuriz, Tomás. *La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927 – 1931).* Historia n.º 47, vol. II. 2014. Pág. 313 – 354.

²⁰ Cariola, Carmen & Sunkel, Osvaldo. Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930, Santiago, Editorial Universitaria, 1991.

²¹ Brahm, García. La visión de la diplomacia alemana sobre un momento de crisis del régimen de Gobierno Chileno: la caída del presidente Carlos Ibáñez del Campo en julio de 1931. Revista de Estudios Histórico-Jurídicos. n.º 33. 2011. Pág. 493.

²² Collier, Simon & Sater William. *Historia de Chile* 1808 – 1904. Ed. Cambridge University Press. 1996.

Presionado por la magnitud de la revuelta en la última reunión de gabinete, Ibáñez señaló: "¿Qué habré hecho para merecer tanto odio?"²³, y con el gabinete renunciado procedió a designar como vicepresidente al presidente del Senado, Pedro Opazo, como Ministro del Interior, para poner rumbo al exilio en Argentina. Sin Ibáñez en el poder, el país entró en una fase de desgobierno total²⁴, resaltando la merma del liderazgo de la sujeción militar y desplegando un periodo de incertidumbre y tensión política en el país.

Con respecto a la vacancia presidencial, el Congreso Nacional nombró a don Juan Esteban Montero Vicepresidente, quien convocó a elecciones presidenciales para octubre de 1931. Los sectores sociales y profesionales lo animaron a presentarse como candidato, y para efectuar su campaña delegó temporalmente el cargo al Ministro de Interior, Manuel Trucco.

Sin embargo, la anhelada calma se hizo esperar, ya que las disminuciones salariales al sector público y el respaldo del partido comunista llevaron a la sublevación de la marina en septiembre de 1931. En ese marco de inestabilidad, debido a su criticada simpatía con Ibáñez, Arturo Merino Benítez se retiró a fines de 1931, pero reingresando al servicio en marzo de 1932.

En 1932, los efectos de la oscilación interna del país tuvieron sus frutos, "hubo cuatro cuartelazos y siete gobiernos sucesivos, incluyendo el legítimo de Montero, la Junta del General Puga, la Junta de Dávila, el del General Blanche, el del magistrado Oyanedel y el definitivo y constitucional de Alessandri"²⁵.

En este contexto, se vivía un clima de preocupación en el ámbito militar, y eran comunes los desacuerdos y tensiones al expresar opiniones políticas. Dentro de este marco, se produjeron discusiones entre los miembros de la Escuela de Aviación y de la Escuela de Infantería. Fue necesaria la intervención del Comandante en Jefe de la FAN, Merino Benítez, para poner fin a la situación, como se evidencia en la Circular n.º 60 con fecha 21 de junio de 1932.

Han llegado a conocimiento de este Comando en Jefe ciertas incidencias desagradables ocurridas entre el personal de esa Unidad y el de la Escuela de Aplicación de Infantería. Estos incidentes revelan falta de disciplina y olvido, en estos momentos tan graves porque atraviesa la República, del deber más sagrado que existe entre hombres que llevan el uniforme de la Patria, el de estar estrechamente unidos sin enconos ni suspicacias²⁶.

Al constituirse la república socialista, Dávila, al autoproclamarse presidente provisional, no contaba con el respaldo total del ejército y la sociedad civil. A pesar de ello, continuó con sus planes económicos estatistas a través de corporaciones públicas²⁷. El 13 de septiembre de 1932, los cielos sobre el Palacio de La Moneda evidenciaron la presencia de nueve aviones Curtis Hawk y seis aviones Curtis Falcon, lo que ejerció suficiente presión para que Dávila traspasara la vacante presidencial al Ministro del Interior, General Bartolomé Blanche.

²³ Citado en Arturo Alessandri. *Recuerdos de gobierno vol. II.* Pág. 444, 1967.

²⁴ Góngora, Álvaro. *Historia de Chile del período parlamentario a los gobiernos de la concertación (1891-2006).* Universidad Finis Terrae. Pág. 24, 2007.

²⁵ Martínez, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile 1913 – 1963 tomo I. Pág. 171. Impr. de la Fuerza Aérea de Chile, Santiago de Chile.

²⁶ Martínez, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile 1913 – 1963 tomo I. Pág. 172. Impr. de la Fuerza Aérea de Chile, Santiago de Chile.

²⁷ Collier, Simon & Sater William. Historia de Chile 1808 – 1904. Ed. Cambridge University Press. 1996.

Ante la situación de inestabilidad en la gobernabilidad, Merino Benítez no estaba de acuerdo con la situación política actual del país. Anhelaba la realización de elecciones con la finalidad de que un civil tomara la responsabilidad del mando supremo de la nación, lo que brindaría seguridad en la continuidad gubernativa y respeto por el mandato constitucional. En respuesta a sus afirmaciones, se produjeron discusiones en las filas de las fuerzas armadas, destacando la disputa entre Merino y el jefe de la Escuela de Aplicación de Infantería, así como las diferencias con el General Blanche. Esto motivó lo que se conoció como la "Fuga de los Cisnes", que consistió en el traslado del material aéreo disponible y el personal hacia Colina, donde aguardaban la respuesta del Ejército con respecto a la toma de la Escuela de Aviación.

El plan original era reunirse en Ovalle para luego volar hasta Antofagasta con el propósito de encontrarse con la I División del Ejército bajo el mando del General Vignola, quien mostraba diferencias con el General Blanche. Sin embargo, debido a las condiciones meteorológicas desfavorables el 15 de septiembre, con densa neblina, los soldados del Ejército detuvieron a todos los miembros, tanto oficiales como tropas de la FAN, incluyendo a Merino Benítez.

El Decreto n.º 498 del 16 de septiembre designa al Comandante Adirio Jessen Ahumada como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional (FAN), con la tarea de ejecutar el Decreto n.º 1183 del 21 de septiembre del General Blanche. Dicho decreto estipula la reestructuración de la aviación militar mediante la disolución de la FAN y la distribución de sus recursos entre el Ejército y la Armada.

La propuesta de Blanche de poner fin a la FAN no se materializó. Las guarniciones del ejército en Antofagasta y Concepción ejercieron presión para que Blanche renunciara y cediera el control del poder ejecutivo al presidente de la Corte Suprema, Abraham Oyanedel, en conformidad con el mandato de la Constitución de 1925. Después del proceso electoral, Arturo Alessandri Palma asumió la presidencia con el objetivo principal de estabilizar la administración del país. Optó por no aplicar el Decreto de Blanche que buscaba suprimir la FAN y, en su lugar, nombró al Comandante Diego Aracena como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, quien daría un impulso de modernización a esta querida institución.

VI. Conclusión

La Fuerza Aérea de Chile, a pesar de su juventud institucional al integrar las ramas de las Fuerzas Armadas de Chile, desde sus inicios tuvo que desenvolverse en un contexto histórico difícil debido a las circunstancias económicas, políticas y sociales. Durante las décadas de 1920 y 1930, Chile se encontraba inmerso en una serie de tensiones y conflictos que generaban una profunda inestabilidad en su funcionamiento interno. Además, se sumaban los efectos de situaciones en el contexto internacional, ya que el mundo experimentaba una serie de transformaciones y crisis que tenían impacto en Chile. La inestabilidad política y económica a nivel global, junto con los conflictos en diversas regiones, creaba un escenario complejo y volátil que afectaba la estabilidad del país.

El espíritu vocacional del aviador militar no solo supo enfrentar las restricciones económicas en cuanto a los sueldos, sino también el impacto que esto tenía en la logística y el equipamiento del material aéreo. La crisis económica, la disminución de las exportaciones y el déficit público pusieron a prueba la capacidad de la FACH para operar con un presupuesto limitado. Se implementaron medidas

de austeridad para conservar recursos, y el personal de la Institución demostró su ingenio y dedicación al mantener y operar el material aéreo con eficiencia a pesar de las limitaciones.

La disciplina inculcada por las corrientes ideológicas militares se convirtió en un pilar fundamental para cumplir con el deber y fue un elemento esencial en el desarrollo aeronáutico de Chile durante la segunda mitad del siglo XX hasta nuestros días, tanto en el ámbito militar como en el civil-comercial. Por lo tanto, podemos considerar que el surgimiento de la FACH también fue un valioso aporte al desarrollo técnico y tecnológico del país.

Fernando Díaz Molina²⁸.

_

²⁸ Profesor de Historia Aeronáutica en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

EL CUERPO MILITAR DEL TRABAJO Y SU CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO NACIONAL Y A LA ACCIÓN DEL ESTADO. CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS EN CHILE



INTRODUCCIÓN

Para dar cumplimiento a la Constitución Política de la República y otros cuerpos legales, el Ejército de Chile desarrolla su quehacer en cinco áreas de misión, las que orientan su trabajo y enfocan sus esfuerzos y recursos. Mediante este accionar, se alcanzan los resultados que la autoridad y la sociedad esperan de la Institución, estas áreas son: defensa de la soberanía e integridad territorial, cooperación internacional y apoyo a la política exterior, emergencia nacional y protección civil, seguridad e intereses territoriales y finalmente, contribución al desarrollo nacional y acción del estado. ²⁹

En esta última área de misión, en donde se encuadra e integra con un esfuerzo principal el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), se agrupan las misiones destinadas a desarrollar requerimientos derivados de políticas públicas; el desarrollo del país en el ámbito científico y tecnológico para la obtención de sus propias capacidades; la preservación del medio ambiente y la integración de zonas fronterizas interiores, contribuyendo a la vertebración terrestre del territorio continental e insular y la presencia institucional en zonas extremas y aisladas. Lo anterior, sin dejar de entender, que la tarea principal del Ejército es la preparación de la Fuerza y despliegue de paz.



Vehículos trabajando en la construcción de caminos. (Archivo Fotográfico del Cuerpo Militar del Trabajo)

²⁹ D-10001 Doctrina "El Ejército" 2017 p. 27.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y EL ORIGEN DEL CMT

Desde los albores de nuestra independencia, el Ejército de Chile ha ido consolidando la soberanía a lo largo de todo su territorio nacional, mediante la construcción de caminos y fortificaciones, y posteriormente, en la década del '70, se incorpora además a estas trascendentales obras, la construcción de aeródromos, uniendo localidades de difícil acceso, colaborando a la integración, al desarrollo nacional y siendo una herramienta fundamental e insustituible en la solución de crisis ante situaciones de emergencias.

Ya en el período colonial los gobernadores impulsaron numerosas obras públicas llevadas a cabo con el concurso de ingenieros militares, que acompañaron al ejército español. Notable fue la construcción del Puente de Cal y Canto y la construcción definitiva de los Tajamares del Mapocho en 1783, por el Corregidor Zañartu durante el periodo de Ambrosio Benavides; y el inicio de la construcción del camino Santiago - Valparaíso por Ambrosio O'Higgins.

Durante la República, la fundación del Fuerte Bulnes en 1842 a orillas del Estrecho de Magallanes, es una de las obras más relevantes de la consolidación de nuestra soberanía en la zona austral.

Por otra parte, la experiencia de emplear militares en el desarrollo de obras viales fue adoptada previamente a los años ´50, en Bulgaria, Alemania, Estados Unidos, Suiza, Inglaterra, y otros países, experiencia que fue recogida por el Capitán Fernando Montaldo Bustos³⁰ en su memoria para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile (1951).

Sin embargo, fue durante el segundo gobierno del General Don Carlos Ibáñez del Campo, en 1953 y por iniciativa del mismo Presidente, mediante el D.F.L. Nº 13 de 9 de marzo de 1953, se creó la Inspección del Servicio Militar del Trabajo, (SMT) como un organismo dependiente directamente del Ministerio de Defensa Nacional, facultando a las Fuerzas Armadas (FAs) para cooperar en la realización de los programas civiles de obras públicas, conforme al Reglamento Orgánico y de Funcionamiento del SMT aprobado por D.S. Nº 828 de 27 abril de 1953.

Siete años más tarde, por el DFL Nº 200, de fecha 02 de abril de 1960, esta entidad pasó a denominarse Cuerpo Militar del Trabajo, (CMT) dependiendo directamente del Comandante en Jefe del Ejército (CJE) y luego a partir de 1976, se radicó bajo la orgánica del Comando de Ingenieros del Ejército, hoy División de Ingenieros.³¹

En efecto, atendiendo a una de sus definiciones básicas, la geopolítica como disciplina apoyada en la geografía, en la ciencia política y la historia, ha hecho factible una planificación a nivel nacional en términos económicos, políticos, de seguridad nacional y militar por parte del Estado, encontrando en el CMT una herramienta eficaz y eficiente que ha trascendido en el tiempo ajena a los avatares políticos del país.

-

³⁰ Fernando Sergio Montaldo Bustos (Valparaíso, 10 de noviembre de 1920 - 21 de octubre de 2010) fue un militar, abogado y funcionario chileno, que entre 1953 y 1965 se desempeñó como director general del Servicio de Registro Civil e Identificación de su país, bajo los gobiernos de los presidentes, señores Carlos Ibáñez del Campo, Jorge Alessandri Rodríguez y Eduardo Frei Montalva.

Historia del Arma de Ingenieros 1810-2010, Tomo II, p. 259.



Aeródromo Robinson Crusoe, año 2008. (Archivo Fotográfico Del Cuerpo Militar Del Trabajo)

LOS AERÓDROMOS Y EL CMT EN SUS 70 AÑOS.

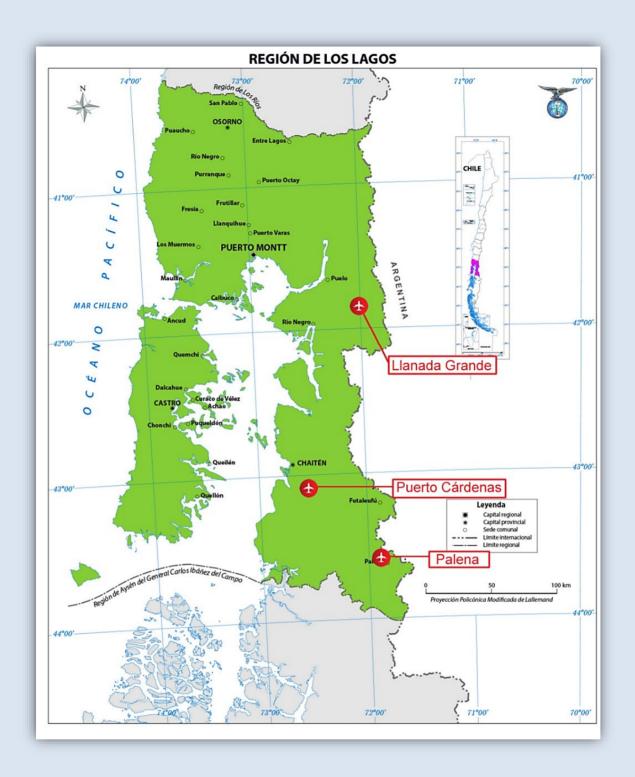
A través de la extensa historia del CMT y su aporte al desarrollo nacional con la construcción de aproximadamente 1.900 kilómetros de caminos a lo largo todo del territorio nacional, se han construido varios aeródromos, los cuales, según avanzaban las construcciones de las rutas, surgía la necesidad de construirlos, para apoyar la compleja logística que implicaban las obras en aquellos lugares y también para apoyar el control del personal del Ministerio de Obras Públicas (MOP), a dichos trabajos.

Es así como en la actualidad, es posible encontrar aeródromos construidos en sus inicios por el CMT, los cuales cumplen principalmente, las labores de conectividad y soberanía de las localidades más apartadas del territorio nacional y junto con ello, un rol social, al permitir el acceso de diferentes servicios públicos hacia estas localidades, permitiendo así el contacto entre las zonas rurales y urbanas.³²

En Puerto Cárdenas, localidad ubicada a 48 kilómetros de Chaitén, se encuentra el aeródromo construido entre los años 1978 y 1980, bajo el contrato que consistía en la construcción del camino entre Puerto Ramírez y Paso Futaleufú.

Posteriormente, distante a 1 kilómetro al norte de Palena, en la Región de Los Lagos, se ubica el aeródromo construido para apoyar la construcción del camino ubicado entre Santa Lucía y el paso Alto Palena, entre los años 1981 y 1983.

³² Dirección de Aeropuertos, disponible en http://www.dirección.mop.gob.cl



Aeródromos construidos por el CMT en la Región de Los Lagos Mapa del Instituto Geográfico Militar, correspondiente a la Región de Los Lagos, https://www.igm.cl

El Cuerpo Militar del Trabajo, además, en sus obras realizadas, ejecutó la conservación del Aeródromo de Llanada Grande, ubicado en la provincia de Llanquihue, región de Los Lagos, a inicios del año 2004.

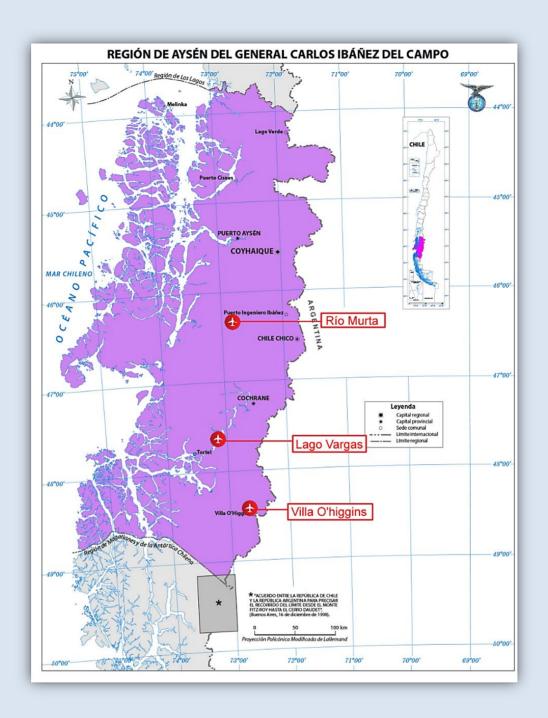


Aeródromo Llanada Grande. Fotografía Cristian Franz Cárdenas, año 2020

Avanzando en los años, durante el inicio de la construcción del camino entre Río Murta y Río Cofré entre el año 1982 y 1986, se construye el aeródromo de Río Murta, de una longitud de 500 mts. de pista, el cual se encuentra ubicado junto a Puerto Murta, Provincia General Carrera, en la región de Aysén.

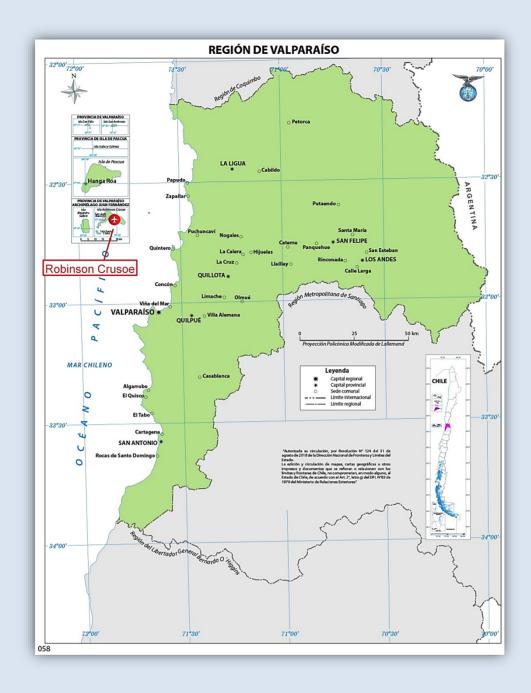
Entre los años 1986 y 1988 durante la construcción del camino que une la comuna de Cochrane y Puerto Yungay, se construye el aeródromo de Lago Vargas de una longitud de 700 mts.

Posteriormente, entre los años 1988 y 1996, se ejecutaron las obras entre la comuna de Cochrane y Puerto Yungay, localidades ubicadas en la provincia de Capitán Prat, región de Aysén, construyéndose el aeródromo de Lago Vargas, posteriormente entre el año 1998 y 1999 durante la construcción del camino entre Puerto Yungay hacia Villa O'Higgins en la misma región de Aysén, se construye el aeródromo de Villa O'Higgins.



Aeródromos construidos por el CMT en la Región de Aysén Instituto Geográfico Militar, Mapa región de Aysén, https://www.igm.cl

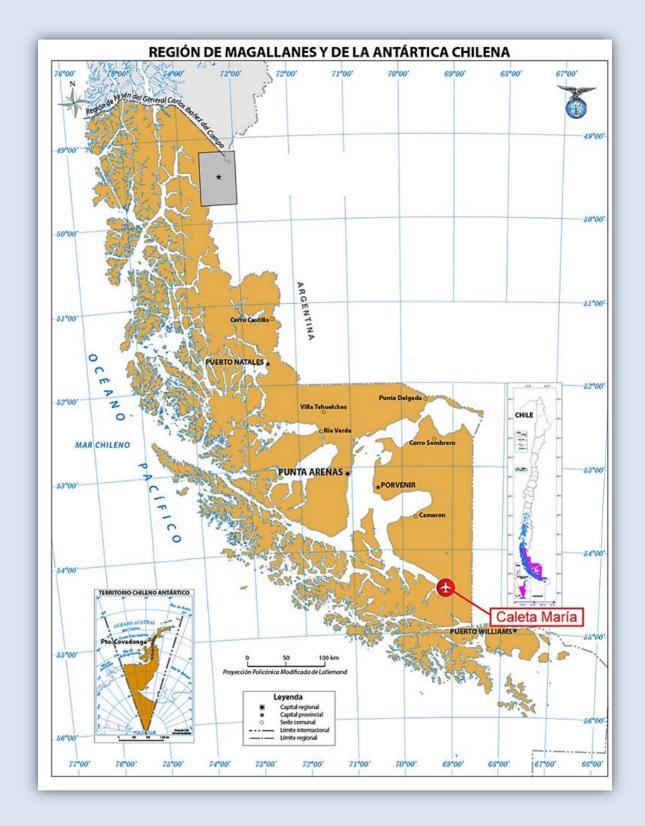
Más adelante en el tiempo, se encuentra la normalización realizada al aeródromo Robinson Crusoe, desde el 14 de diciembre del año 2006 al 08 de diciembre del año 2007.



Aeródromo construido por el CMT en la Región de Valparaíso Instituto Geográfico Militar, mapas Región de Valparaíso, Https://www.igm.cl

Finalmente, los trabajos más recientes referidos a aeródromos, fueron en el año 2013, en donde se inicia la construcción del "Pequeño Aeródromo Caleta María", de 750 mts. ubicado en la comuna de Timaukel, provincia de Tierra del Fuego, región de Magallanes y Antártica Chilena, con el objeto de brindar la conectividad aérea a Caleta María con Punta Arenas, en donde sólo existía accesos vía marítima y terrestre.³³

³³ Recopilación de antecedentes de obras construidas por el CMT, May. Jorge Cortés Garrido, (2023)



Aeródromos construidos por el CMT en Región de Magallanes y Antártica Chilena. Instituto Geográfico Militar, Mapas región de Magallanes y Antártica Chilena, https://www.igm.cl

REGIÓN	COMUNA	LONGITUD (MTS)		
VALPARAISO	JUAN FERNÁNDEZ (100 m ampliación)	1.005		
LOS LAGOS	ALTO PALENA	700		
LOS LAGOS	PUERTO CÁRDENAS	450		
	RÍO PASCUA	600		
A YSÉN	VILLA O'HIGGINS	1.100		
AISEN	RÍO BRA VO	800		
	LAGO VARGAS	700		
TOTAL		5.355		

Cuadro resumen de Aeródromos construidos por el CMT Resumen estadístico del departamento de operaciones de la Jefatura del CMT

CANCHA DE ATERRIZAJE EN CAMPO DE HIELO SUR, Y LOS AVATARES PARA SU CONSTRUCCIÓN.

Desde su existencia, el Cuerpo Militar del Trabajo ha debido sortear los obstáculos que impone el desarrollo de su labor, en donde mediante una breve reseña ocurrida en la década de los años ´70, se detalla uno de tantos relatos de esta abnegada faena.

Durante los años 1970 y 1971 el CMT, con personal del entonces Regimiento de Ingenieros N.º 4 "Arauco", de guarnición en la ciudad de Osorno, le correspondió realizar diversas faenas en la zona de Campo de Hielo Sur. Dichos trabajos fueron encomendados al Capitán Nelson Enriotti, a bordo de la barcaza Morel, la cual zarpó desde Puerto Montt, llegando después de dos días de navegación a Puerto Buzeta, lugar desde donde trasladaron parte de sus pertrechos a Bajo Pascua.

La unidad de trabajo a cargo del Capitán Enriotti, fue dividida en dos agrupaciones; Una parte permaneció en Buzeta, lugar en donde se estableció el campamento base, al mando de su Capitán con la tarea de abrir una huella hacia la Laguna Quetru; y una segunda agrupación al mando del Teniente Nelson Haase M., con una sección de 24 soldados, quienes se debían trasladar a Bajo Pascua, ubicado al SO de Campo de Hielo Sur con el objeto de completar la construcción de una pista de aterrizaje iniciada el año anterior.

El traslado se hizo por mar por el siguiente recorrido: Puerto Buzeta-Canal Baker-Barra del Rio Pascua- para luego remontar el río 4km. aguas arriba; la distancia a recorrer en total eran aproximadamente 20 km. Este viaje se debía hacer semanalmente para retirar los variados pertrechos desde el campamento base, cuyos medios eran bastante efímeros por cuanto solo se disponía de un tractor *Fordson Major* muy antiguo.

Las instalaciones en Bajo Pascua eran también muy rudimentarias. Su equipamiento muy escaso y en regulares condiciones de estado operacional; de hecho el único equipo de radio quedó sin

funcionamiento en la primera semana; las embarcaciones no eran aptas para la navegación marítima; las herramientas eran manuales y se tuvo que adaptar una carreta como aplanadora que era tractada por los soldados una vez efectuados los cortes de terreno.

A fines de septiembre de 1971-durante el traslado del tractor *Fordson Major*- al acercarse la barcaza que navegaba por el medio del fiordo Steele, próximos al Canal Baker, surgió un fuerte viento que levantó olas de más de tres metros las que hicieron ordenar abandonar la nave, quienes nadando llegaron a una playa cercana a Punta Steele. De este lamentable accidente todos escaparon ilesos a excepción de un soldado que por la baja temperatura del agua sufrió un infarto cardíaco y se hundió junto con la embarcación. Después de un largo esfuerzo desplegado por el Oficial y tres Cabos a través de la tundra, montaña y playas en sectores bajos, llegaron a la noche subsiguiente a Buzeta – distante a 14 Km- y pedir la ayuda correspondiente. Un buque de la Armada que los apoyaba logísticamente dio los avisos correspondientes y dos meses más tarde llegó un equipo de buzos tácticos encabezado por el Coronel Mateo Durruty, quienes recuperaron los restos del naufragio y el cuerpo del soldado fallecido, siendo la unidad rescatada finalmente por el Coronel Guillermo Van Schouwen Figueroa.

Superadas las contingencias se retomó el trabajo normal en Bajo Pascua con los medios que se disponían, dándose término a la pista en uso hasta el día de hoy, cuya longitud es de 700 mts y con una berma de más de 20 mts, lo que ha permitido el vuelo de aviones de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) y de esta forma preservar nuestra soberanía en esa tan importante parte del territorio nacional.³⁴



Maquinaria del CMT en el sector de Bajo Pascua Archivo fotográfico del Cuerpo Militar del Trabajo

Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile - Julio 2023

³⁴ Recopilación histórica del Arma de Ingenieros, GDB. Fernando Díaz Hormazábal, (2023)

ACTUALIDAD, PRESENTE Y FUTURO DEL CMT

Actualmente, el CMT, se encuentra desarrollando sus labores en cuatro Sub Jefaturas Zonales.

La SJZ CMT "Arica", desarrollando el Convenio MOP – CMT, "Reposición mejoramiento ruta B-15-A Ollagüe – límite I región", región de Antofagasta, el cual corresponde al mejoramiento de la Ruta Andina en el tramo de camino de la ruta B-15-A Ollagüe hasta el Límite con la I región, para sacar del aislamiento a lugareños y permitir la comunicación e integración de éstos hacia los centros poblados cercanos por una vía segura, hoy inexistente a nivel de huella en parte de su longitud, para mejorar la calidad de vida e incorporar nuevos sectores al ámbito turístico de la región.

En la región de Los Lagos, la SJZ CMT "PUERTO MONTT" se encuentran desarrollando dos convenios, uno es el camino PUELO – PASO EL BOLSÓN, ETAPA X" el cual corresponde a la construcción del camino de conexión vial que va desde el km 15.315 al 22.730 y el Convenio MOP – CMT, "camino conexión vial cruce ruta 231 CH – acceso norte Lago Espolón", el cual corresponde a la construcción del camino de conexión vial que va desde la ruta 231 CH distante a 5 km de la localidad de Futaleufú, hasta el poblado de villa El Espolón, camino que bordea el Lago del mismo nombre, en un tramo que se inicia desde km 1,450 al km 15,600. Su objetivo principal es sacar del aislamiento a las 70 familias aproximadas que viven en ese sector, minimizando los tiempos de desplazamiento que realizan a través del lago en pequeñas embarcaciones por alrededor de 2 horas.

En la región de Aysén, la SJZ CMT "COYHAIQUE" desarrolla dos convenios, uno es el Convenio MOP – CMT "Construcción conexión vial río tranquilo – Lago Brown – Frontera, etapa I, el cual tiene como objetivo sacar del aislamiento en que se encuentran lugareños emplazados a orillas del lago Brown – Lago Cochrane de la región de Aysén, permitiendo la comunicación e integración de estos pobladores hacia los centros poblados cercanos, por una vía segura, hoy inexistente en toda su longitud, mejorando la calidad de vida de los habitantes e incorporando nuevos sectores al ámbito turístico de la región, particularmente los de la comuna de Cochrane, generando nuevos circuitos viales, considerando la ruta 7 como eje principal.

El segundo convenio es la construcción camino Lago Verde – La Tapera, etapa I, tramo: KM 79,162 – 67,162 el cual corresponde a la construcción del camino Lago Verde – La Tapera, en una primera etapa de 12 km. El objetivo es generar un camino que permita afianzar la soberanía nacional, creando un acceso más expedito entre estas localidades, mejorando de esta manera la conectividad de Villa la Tapera y Lago Verde, reduciendo el circuito de 260 km actuales a 79 km una vez construido este camino en la región de Aysén.

En la región de Magallanes y Antártica Chilena, la SJZ CMT "PUNTA ARENAS" desarrolla en primer lugar el Convenio MOP – CMT "E. Vicuña – Yendegaia, sector Caleta 2 de mayo, etapa X". Este convenio tiene como objeto, concretar la conectividad del camino de penetración desde Punta Arenas a Puerto Williams a través de una ruta bimodal, de manera de sacar del aislamiento a este territorio de alto valor estratégico para el afianzamiento de la soberanía nacional.

Esta ruta en su última etapa, enfrenta su construcción de sur a norte, desde bahía Yendegaia hacia cordillera Darwin y su segundo convenio de norte a sur, desde Lago Fagnano hacia cordillera Darwin, en una zona prácticamente despoblada y de difícil acceso, por cuanto su trazado tiene como meta

conectarse finalmente hasta el Canal Beagle y acercar la conectividad con la Isla Navarino, que hoy sólo existe por vía marítima y aérea, permitiendo con ello acentuar la soberanía en sectores apartados de Chile, así como para facilitar la accesibilidad hacia nuevos sectores, de alto valor estratégico y potencialidad turística.

Y el segundo convenio en desarrollo es el Convenios MOP – CMT "Estancia Vicuña – Yendegaia, sector afluente Río Toledo – Río Cóndor, etapa XI" el cual corresponde a la prosecución de la ruta Y-85-1 que el CMT construye en la isla Tierra del Fuego desde el año 1994, con el fin de dar continuidad territorial a través de una ruta bimodal (tierra-mar) desde Punta Arenas hasta Puerto Williams. El tramo en construcción va desde el km. 77,400 al 93,500 en el sector de lago Fagnano y entrando a la cordillera Darwin. El CMT desde el comienzo de sus trabajos en la isla, ha tomado como referencia el km 0,000 en el río Rasmussen, que se construye hacia el sur.

Finalmente, el Ejército de Chile, a través del Cuerpo Militar del Trabajo, continúa desarrollando sus trabajos en las zonas más aisladas del territorio nacional con la misma entereza y dedicación como en sus inicios hace ya 70 años, trabajando constantemente por el desarrollo del país, tal cual como lo dice su lema, "Abriendo caminos, construyendo futuro".

Coronel Gerardo Weisser Matzner³⁵ Mayor Jorge Cortés Garrido³⁶

³⁵ Oficial del Ejército de Chile, pertenece al Arma de Ingenieros, Especialista de Estado Mayor, Profesor Militar de Academia, Magister en Estudios Estratégicos y Seguridad Internacional de la Universidad de Granada, España, Magister en Ciencias Militares con mención en planificación y gestión estratégica de la Academia de Guerra del Ejército. actualmente se desempeña como Jefe de la Jefatura del Cuerpo Militar del Trabajo.

³⁶ Oficial del Ejército de Chile, pertenece al Arma de Ingenieros, Bachiller en Ciencias Sociales de la Universidad Diego Portales, Licenciado en Ciencias Militares de la Escuela Militar, actualmente se desempeña como Jefe del Departamento Administrativo y Logístico de la Jefatura del Cuerpo Militar del Trabajo.

UNA VISIÓN DE MÉXICO ENTRE EL CINE Y LA AVIACIÓN

Solo con unos años de diferencia, pero que vivieron en forma casi paralela sus primeros años, la industria del cine y la de la aviación se convirtieron en una forma constante de transmitir y capturar emociones e historias de toda índole.

Al inicio del siglo XX, el cine llegó a México proveniente de Europa, como en todo el mundo. Comenzó a capturar de forma simple y sin sonido los momentos que vivía la sociedad mexicana, registros de su vida cotidiana y su desarrollo. La aviación, que igualmente arribó de Europa, Francia, en especial, llegó trayendo todo el asombro que generaba la tecnología del vuelo y la valentía de los hombres al surcar el cielo.

En un principio, el cine comenzó a documentar aquellos primeros sucesos del vuelo: las ascensiones en globo de don Joaquín de la Cantolla; el sobrevuelo en la ciudad del aquel dirigible de *El Buen Tono*; los primeros vuelos de Alberto Braniff en su Voisin sobre Balbuena y después de Miguel Lebrija en el Blériot XI; las sorprendentes acrobacias de los intrépidos aviadores de *The Moisant International*, primero con el legendario Roland Garros y meses más tarde con las damas del aire, Matilda Moisant y Harriet Quimby acompañadas por cinco audaces compañeros, y el vuelo del valiente torero Rodolfo Gaona (lamentablemente no se tiene registro fílmico del vuelo de don Francisco I Madero con el piloto británico George Dyot), y posteriormente el desarrollo de la aviación durante la lucha de la Revolución Mexicana.

Es en el año de 1917 cuando la aviación mexicana tiene su primera intervención en forma ya en una película como tal y no solo en un documental. La película se llamaba *La soñadora*, dirigida y protagonizada por el actor Eduardo Arozamena (Ernesto) y Mimí Derba (Emma), y con ellos Sara García y Manuel Arvide, entre otros. La historia trata de una mujer galante enamorada de un pintor que, al paso de los años, regresa a buscarlo. Él es un militar que se encontraba encuartelado. acusado de traición tras la fuga de un prisionero de guerra. En la película hay un par de escenas de un biplano Serie A, piloteado por el Tte. Horacio Ruiz, legendario piloto de la Fuerza Aérea Mexicana.

Con la llegada del cine sonoro a principio de los años 30, la industria del cine comenzó a crecer en nuestro país generando una enorme cantidad y diversidad de historias y, con ellas, surgieron grandes estrellas que conquistan al público, no solo al nacional, sino también al internacional, y con ello inicia la llamada Época de Oro del cine mexicano. Y es a partir de esta década y hasta finales de los años 70 que se realizan varias películas, cuyo tema principal fue la aviación, desde comedias románticas hasta dramas sociales y desgarradores.

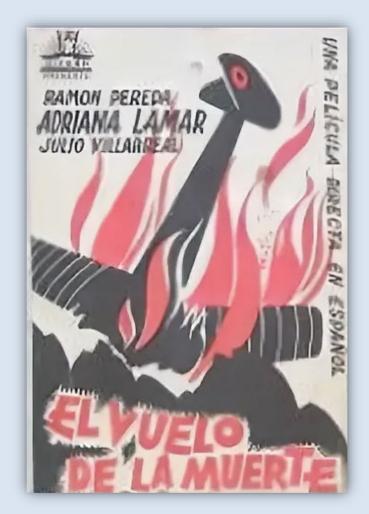
Esta es la filmografía que la Aviación Mexicana tiene en sus páginas históricas:

Alas abiertas, **1921.** Director: Humberto Vollrath. Productora: Ediciones Camus. Protagonistas: Luis Ross, Enrique Cantalauba, Carlota Santugini, Carmen Bonifant y Agustín Carrillo de Albornoz.

Durante la Revolución Mexicana, un par de aviadores militares deben bombardear tras las líneas enemigas a las afueras de Pachuca, pero se accidentan en la sierra de Hidalgo.

Aguiluchos mexicanos, 1924. Directores y productores: Miguel Contreras Torres y Gustavo Sáenz de Sicilia. Protagonistas: Luis Meneses, Socorro Astrol, y los pilotos Roberto Fierro, Pablo L. Sidar, Carlos Rovirosa, Carlos Castillo Bretón y Pacheco.

No hay mucha información sobre la historia de esta película, solo se menciona que se trata de un melodrama fílmico acerca de la modernidad de la aviación y contiene varias escenas protagonizadas por los pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana antes mencionados.



El vuelo de la muerte, **1933**. Director: Guillermo Calles. Productora: Pereda Films. Protagonistas: Ramos Pereda, Adriana Lamar, Sara García, Jorge del Moral, Luis G. Barreiro.

Un piloto de la Fuerza Aérea sufre un accidente mientras participa en la búsqueda de los aviadores españoles Barberán y Collar. Su prometida lo cree muerto y se casa con un músico, pero él regresa.

Existe una gran cantidad de escenas de aeronaves con aviones de la Fuerza Aérea Mexicana, en el aeródromo de Balbuena.

Hombres del aire, 1939. Director: Gilberto Martínez. Productor: Alfonso Rivas Bustamante. Protagonistas: Ramón Villarino, Alma Lorena, Miguel Arenas, Joaquín Pardavé, David Silva.

Un joven piloto enamora a la hija de un general y este lo envía a una misión para enfrentar una banda de traficantes, donde creen que muere, pero él finalmente da con la banda y los detiene.

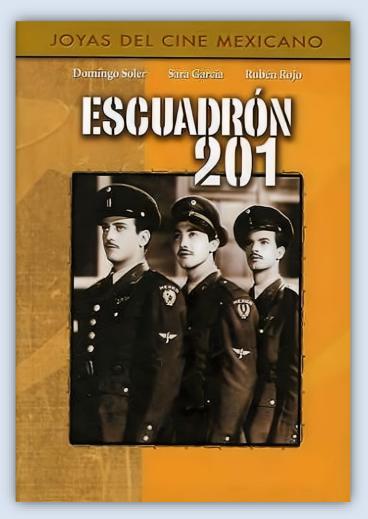
Esta película esta filmada en el campo aéreo de Balbuena y aparecen una gran cantidad de aviones y pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana.

El muerto murió, **1939.** Director: Alejandro Galindo. Protagonistas: Leopoldo Ortín, Adriana Lamar, Carlos López Moctezuma y Dolores del Río.

Comedia de enredos. Un piloto aviador seduce a una joven viuda, pero el supuesto marido muerto, aparece repentinamente.

El globo de Cantolla, 1943. Director: Gilberto Martínez Solares. Productor: CLASA Films. Protagonistas: Fernando Cortés, Jorge Reyes, José Cibrián y Prudencia Grifell, Agustín Insunza, Fernando Cortés, entre otros grandes actores de la época de Oro del cine mexicano.

La historia se enfoca en la vida y obra de Joaquín de la Cantolla y Rico, representado como un científico loco y excéntrico.



Escuadrón 201, **1946**. Director: Jaime Salvador. Productora: Films Mundiales. Protagonistas: Domingo Soler, Rubén Rojo, Fernando Fernández, Ángel Garasa, Sara García, Gloria Aguilar, Louise Burnette, Carlos Arellana, entre otros.

Historia ficticia sobre el Escuadrón 201 de Caza de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, que participó en campañas militares en Filipinas durante la Segunda Guerra Mundial. La historia se centra en dos hermanos, uno de ellos con un futuro prometedor como médico, que se ofrecen como voluntarios para esta unidad después de que México declarara la guerra a Alemania. El otro construyendo su vida en la finca familiar.

Cuenta con escenas filmadas en el Campo Aéreo de Balbuena con aeronaves At-6 de la Fuerza Aérea Mexicana, así como escenas documentales del Escuadrón 201 en Estados Unidos.

Los que volvieron, 1946. Dirigida por Alejandro Galinda. Producida por RAMEX. Protagonistas: Davis Silva, Sara García, Rodolfo Landa, Carlos López Moctezuma.

Un avión que volaba entre México y Buenos Aires realiza un aterrizaje de emergencia en un lugar de la selva sudamericana. Todos los pasajeros sobreviven y se viven diversos dramas. La película utiliza un avión Lockheed Electra L-10a.



¡A volar, joven!, 1947. Dirigida por Miguel M. Delgado. Producida por POSA Films Internacional. Protagonistas: Mario Moreno *Cantinflas,* Ángel Garasa, Miroslava, Andrés Soler, Julio Villarreal, Joaquín Cordero, Estanislao Schillinsky y Carolina Barret.

Un cadete de la Escuela Militar de Aviación es forzado a casarse con la hija *fea* de los dueños de una hacienda, por lo que él se inscribe en el curso de Piloto Aviador para huir del compromiso. Pero finalmente se casa y tras la luna de miel descubre lo hermosa que es su actual esposa, pero ahora le

es cancelado el permiso y debe regresar al Campo Aéreo, donde realizará su primer vuelo. Por una confusión, aborda un avión con otro cadete pensando que es el instructor y ambos despegan hacia una aventura de enredos en el aire y tierra.

Las escenas son filmadas en el Campo Aéreo de Balbuena, y los sobrevuelos en la Ciudad de México, con diversos aviones de la Fuerza Aérea Mexicana. Las aeronaves que participan son varios Beechcraft AT-6, un AT-11 e incluso una muy rara aeronave, el SEA Teziutlán 02.



Yo soy muy macho, 1953. Director: dirigida por José Díaz Morales; Productor: FIL.MEX, S.A.; Protagonistas: Silvia Pinal, Miguel Torruco, Gina Romand, Antonio Aguilar, Miguel Ángel Ferriz y Salvador Quiroz.

Para ayudar a su hermano piloto, un joven piloto se disfraza de hombre para tomar su lugar, y debe vivir en la selva, en un campamento chiclero, con un capitán muy "macho", eventualmente enamorándose.



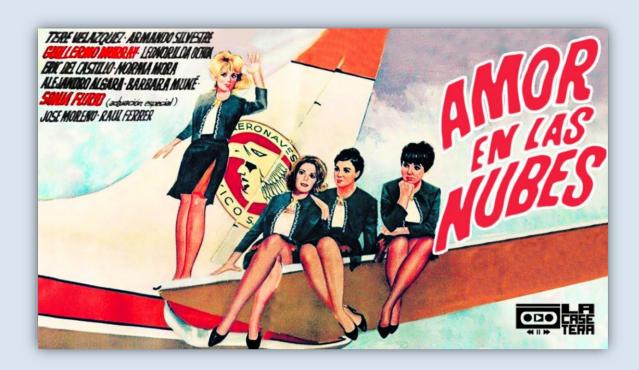
Ando volando bajo, **1959**. Director: Rogelio A. González. Productor: Producciones Sotomayor, S.A. Protagonistas: Luis Aguilar, Pedro Armendáriz, Lilia Prado Celia D´Alarcón, Arturo Manrique.

Historia aeronáutica que se desarrolla en un campamento chiclero en el sur del país, donde dos pilotos, primero rivales y luego grandes amigos, viven enredos amorosos, apuestas y fatalidades que ponen su amistad a prueba. Tres curiosidades que envuelven esta película: 1. Al inicio aparece una dedicatoria: "A nuestros compañeros aviadores, Pedro Infante y Miguel Torruco"; 2. Esta película era un proyecto pensado para Pedro Infante, por el gran éxito que generó la pareja de él con Luis Aguilar en *A Toda Máquina* y ¿Qué te ha dado esa mujer?, pero la muerte de Pedro Infante le impidió hacerla; 3. La película se estrenó a finales de enero de 1959, en pleno conflicto de ASPA de México con diversas aerolíneas mexicanas, por lo que los productores aprovecharon la ocasión para manejar una publicidad del conflicto de los pilotos aviadores y sus empresas.

Aparecen diversos aviones, entre ellos un Stearman PT-17 y Cessna T-50. Al inicio hay un musical grabado en la plataforma principal del Aeropuerto Central de la Ciudad de México.

El aviador fenómeno, 1960. Director: Fernando Cortés. Productor: Alameda Films. Protagonistas: Adalberto Martínez *Resortes*, María Eugenia San Martín, David Silva, Óscar Pulido, Sonia Infante.

Comedia de humor negro acerca de una estafa millonaria, llevada a cabo por un Doctor que compra pólizas de seguro por varios millones y planea matar a los integrantes de un grupo de suicidas anónimos en un accidente aéreo. El drama se realiza en un helicóptero Sikorsky R-4.



Amor en las nubes, 1966. Director: Manuel Zeceña Diéguez. Productor: Panamerican Films. Protagonistas: Tere Velázquez, Sonia Furio, Bárbara Angely, Leonorilda Ochoa, Armando Silvestre, Guillermo Murray, Pepe Moreno, Eric del Castillo, Norma Mora.

Previo a los Juegos Olímpicos de México 68, un grupo de jóvenes se convierten en sobrecargos de aviación y viven un sinnúmero de situaciones chuscas y románticas en diversas ciudades donde pernoctan. Muchas escenas fueron filmadas en instalaciones de Aeronaves de México, en sus equipos DC8 y en varios destinos internacionales donde volaba la aerolínea.

Vuelo 701, 1968. Director: Raúl de Anda. Productor: RADEANT Films. Protagonistas: Jaqueline Andere, Sonia Furio, Pedro Armendáriz Jr., Carlos East, Héctor Suarez, Carlos Bracho.

Una comedia de situaciones de humor negro, donde un grupo de pasajeros, que deberían viajar de Acapulco a San Francisco, pierden algunos el vuelo y otros lo abordan. La aeronave, un 707, explota tras despegar del puerto guerrerense.

La marcha a Zacatecas, 1968. Director: Raúl de Anda Jr. Productor: RADEANT Films. Protagonistas: Rodolfo de Anda, Pedro Armendáriz Jr., Rosario Gálvez, Claudia Islas, Jorge Lavat, José Elías Moreno.

Comedia de situaciones ocurridas durante la Revolución Mexicana, donde el Gral. Pancho Villa recibe un avión, el cual misteriosamente se extravía en el camino, con tres bombas. La aeronave era un Stearman PT-17, aunque históricamente el avión utilizado en la batalla de Zacatecas pudo ser un Moisant-Morane.



El mundo de los aviones, **1968**. Director: Rene Cardona Jr. Productor: Nacional Cinematográfica. Protagonistas: Gaspar Henaine *Capulina*, Enrique Rambal, Lucy Gallardo, Bárbara Angely, Armando Silvestre, Juan Antonio Edwards, Amedée Chabot.

El velador de un hangar en el aeropuerto hace creer a un niño que es un gran piloto aviador que vive miles de aventuras. Un día, durante una emergencia real a bordo de un pequeño avión, el velador logra llevarlo a tierra y por la misma carretera al aeropuerto. Finalmente recibe una recompensa con la cual ayuda al niño a estudiar para piloto.

La historia se desarrolla en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, así como en el Juan N. Álvarez de Acapulco, en diversos hangares y en el legendario avión-cafetería de WINGS, un Canadair CL-44 (DC-4M), así como en varios aviones de la Cessna, Beechcraft Bonanza, Queen y King Air e incluso parecen aeronaves Lockheed T-33 de la Fuerza Aérea Mexicana.



Águilas de acero, **1969**. Director: Rubén Galindo. Productora: Filmadora Chapultepec. Protagonistas: Alberto Vázquez, Rodolfo de Anda, Nadia Milton, José Gálvez, Marco Antonio *Viruta*, Jorge Barragán, Armando Acosta, Eduardo Galindo.

Dos pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana son grandes amigos, aunque en cuestión de amores la situación es diferente. Tienen que unir fuerzas para detener a un grupo de contrabandistas, que ocasionan la muerte del coronel a cargo de su Escuadrón.

La película fue filmada en la Base Aérea Militar 1 Gral. de Div. P. A. Alfredo Lezama Álvarez, en Santa Lucía, Estado de México. Las aeronaves que aparecen son varios Lockheed T-33, Douglas C-47, Douglas C-118 y un helicóptero Sud Aviation Alouette II.



Pilotos de combate, **1970**. Director: Rubén Galindo. Productora: Filmadora Chapultepec. Protagonistas: Alberto Vázquez, Rodolfo de Anda, Fernando Luján, Hugo Stiglitz, Sheila Don, Rosy Velázquez, Patricia Borges, Alejandro Changuerotti.

Continuación de la película Águilas de acero. Ahora la trama se desarrolla en la isla de Cozumel, y los pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana, trabajando en conjunto con oficiales de la Armada de México, deberán atrapar y desarticular una banda de narcotraficantes que cuentan con un submarino, y utilizan a bellas mujeres para llevar a cabo su objetivo.

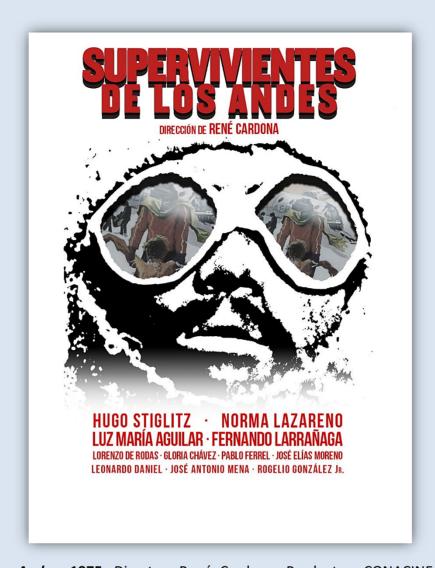
Los Lockheed T-33 siguen siendo los héroes de la historia, además aparecen diversos T-28 *Trojan*, Douglas C-47, Douglas C-118 y un Boeing 727-100 de Mexicana de Aviación.



Rapiña, **1973**. Director: Carlos Enrique Taboada. Productor: CONACINE y STPC. Protagonistas: Ignacio López Tarso, Germán Robles, Norma Lazareno, Héctor Cruz, Enrique Pontón, José Luis Caro.

Retrato crudo de la sociedad. Un par de campesinos se dirigen al lugar de un accidente de aviación, y al constatar que todos los ocupantes del avión están muertos, comienzan a robar las pertenecías, lo que al final genera situaciones dramáticas en su pueblo y luego con las autoridades, para al final matarse entre ellos por el dinero.

El lugar del accidente fue recreado con diversas piezas de diferentes aviones, donde se pueden encontrar partes de un DC6, un Curtiss C-46^a y hasta un North American B25 Mitchel.



Supervivientes de los Andes, 1975. Director: René Cardona. Productor: CONACINE y Productora Fílmica Real. Protagonistas: Hugo Stiglitz, Norma Lazareno, Fernando Larrañaga, Luz Ma. Aguilar, Lorenzo de Rodas, José Elías Moreno Jr., Leonardo Daniel, José Antonio Mena, Rogelio González.

Película que recrea el accidente sufrido por un equipo de rugby amateur uruguayo que enfrentaría a un equipo similar en Chile. Se trató del vuelo 571 de la Fuerza Aérea Uruguaya. Un vuelo charter que llevaba a 40 pasajeros y 5 tripulantes en la aeronave Fairchild Hiller FH-227D LCD Nº FAU 571. El accidente se produce en plena cordillera de los Andes del lado chileno. Solo sobreviven 16 de los pasajeros y logran mantenerse con vida hasta ser rescatados 78 días después del día del accidente.

La película se filmó en las faldas del volcán Popocatépetl, e incluso para simular la nieve se usaron grandes cantidades de sal. Se utilizó parte del fuselaje de un Fairchild FH-227.

Alas doradas, **1976**. Director: Fernando Durán. Productor: CONACITE DOS. Protagonistas: Arsenio Campos, Valentín Trujillo, Rebeca Silva, Eduardo Noriega, Yolanda Ochoa, Ricardo Noriega, Laura Zapata.

Un Cadete de la Escuela Militar de Aviación, al graduarse y recibir sus alas doradas de Piloto Aviador, empieza a recordar todas las experiencias que vivió durante los cuatro años que estuvo en el Colegio del Aire. La película fue filmada en la Base Aérea Militar núm. 5 Cap. P. A. Emilio Carranza Rodríguez y en las instalaciones del Colegio de Aire en Zapopan, Jalisco. Fueron varios tipos de aeronaves los utilizados, como Lockheed T-33, AT-6 y AT-11, IAI Arava, Douglas C-47 y helicópteros Bell-206.



El vuelo de la muerte, **1991**. Director: Mario Cid. Productor: Gazcón Films, S.A. Protagonistas: Joaquín Cordero, Alfredo Adame, Lorena Rivero.

Un secuestrador toma un vuelo comercial y amenaza con matar a los pasajeros y el capitán tiene que resolver la situación, en el que es casualmente su último vuelo para jubilarse.

Todas las escenas en el avión fueron realizadas en un Fairchild FH-27 de AeroMorelos, así como en el aeropuerto General Mariano Matamoros de Cuernavaca, Morelos.

Curiosamente esta película ostenta el mismo título que la película de 1933, aunque las historias son diametralmente distintas.

Esta fue la última película filmada en nuestro país, con el tema central basado en aviación.

Más cine, más aviación

A lo largo de los años se realizaron diversas películas de diferentes temas, donde la aviación tenía un papel pequeño, ya no era el eje central del drama. Sin embargo, sí daban la pauta de entrada, hay varios ejemplos, los más representativos son:

Sube y baja, **1959**. Dirigida por Miguel M. Delgado y protagonizada por Mario Moreno *Cantinflas*, Tere Velázquez, Domingo Soler y Joaquín García Vargas.

La historia de un deportista no muy brillante que logra conseguir un trabajo en una tienda de artículos deportivos. Hay una divertida escena donde Cantinflas y su compadre Borolas viajan a Acapulco en un Convair 340 de Aeronaves de México.

Me ha gustado un hombre, **1965**. Dirigida por Gilberto Mendoza Solares y protagonizada por Julio Alemán y Tere Velázquez.

Una joven va a visitar a su tío en Caracas, los primeros 10 minutos de la película transcurren en el vuelo entre México y Caracas en un DC8 de Aeronaves de México.

La hermana Trinquetes, **1970**. Dirigida por Rene Cardona Jr. y protagonizada por Silvia Pinal y Manolo Fábregas.

En una larga y divertida escena, una ladrona y maestra del disfraz escapa de Acapulco perseguida por un detective de Interpol. Una serie de situaciones se suscitan a bordo de un DC8 de Aeronaves de México y, posteriormente, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, donde ella se disfraza de sobrecargo y, para evadir al detective, aborda otro DC8, que es tomado por un secuestrador y ella tiene que resolver la situación.

Ni de aquí ni de allá, **1988**. Dirigida por María Elena Velasco. Protagonizada por María Elena Velasco, Sergio Kleiner y Cruz Infante.

La *India* María viaja a Estados Unidos para trabajar y mandar dinero a su abuelo, pero en el camino se topa con espías rusos y agentes de la CIA. Hay una amplia escena en la que aborda un DC9 Súper 82 de Aeroméxico en su viaje a Estados Unidos y sufre a bordo todo tipo de divertidas situaciones en lo que es su primer vuelo. Se intercalan tomas en el interior del DC9-82 con un DC10-15 en vuelo.

Hay más películas, protagonizadas por luchadores como el Santo y Blue Demon, grupos musicales como Magneto, cantantes como José José, personajes como Chanoc, e igualmente algunos actores como Héctor Bonilla, Lucía Méndez, o el mismo Mauricio Garcés, quienes recorren el aeropuerto buscando al amor de su vida o huyendo del marido celoso.

Durante las apariciones en los aeropuertos se ven aviones de diferentes aerolíneas, aparte de Aeroméxico o Mexicana, como Pan American Airways, Braniff International o Air Panamá, y otras nacionales como Aero California y Aerovías Guest.

Actores pilotos-pilotos actores

Otra forma muy interesante en que se dio la unión entre el cine y la aviación fue el hecho de que algunos actores se convirtieron en pilotos o viceversa. Los ejemplos más notorios fueron el de Pedro Infante, quien era piloto privado, e incluso tuvo un par de accidentes (el segundo de consecuencias fatales). Nunca realizó una película como piloto, pero llegó a tener un proyecto en el que participaría con Luis Aguilar, debido al gran éxito de *A toda máquina* y ¿Qué te ha dado esa mujer? Sin embargo, la muerte lo sorprendió en abril de 1957, en un accidente de aviación en Mérida y no pudo realizar *Ando volando bajo*.

El otro caso fue el del piloto aviador **Miguel Torruco Castellanos**, piloto de la Compañía Mexicana de Aviación, quien incursionó en el cine, alentado por su pareja, la actriz María Elena Márquez. Llegó a realizar 22 películas en solo 6 años de carrera y él, a diferencia de Pedro Infante, sí realizó una película con tema aeronáutico. Se trató de **Yo soy muy macho**, teniendo como pareja protagónica a **Silvia Pinal**. Miguel Torruco muere en un accidente en caballo durante la filmación de una película en 1956.

Víctor Hugo Gutiérrez González

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

Fuentes documentales:

- Revista QUAUHTLI 2000, México
- Revista COMUNIDAD CONACYT; Núm. 124/125; Abr-May 1981
- ❖ HEMEROTECA NACIONAL
- CINETECA NACIONAL

VII. DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

LA FE Y LA ESPERANZA



Era una tarde en que el tiempo en la zona, ni se despedía del duro clima invernal, ni aún se asentaba la primavera tan anhelada, cuando poco después de almuerzo, en Operaciones de nuestro aeródromo "Maquehue" se recibió un llamado urgente desde el Club Aéreo de Temuco, aledaño al Grupo de Aviación N°3. Señalaba que unas personas habían llegado junto a una ambulancia, solicitando un medio para trasladar en forma urgente por vía aérea a Santiago a un familiar que se encontraba en grave estado y requería ser internado en un centro de salud especializado.

Como club se veía la factibilidad de trasladarlo en un Cessna 180, pero ello estaba condicionado a ubicar a un piloto que tuviera disponibilidad de realizar el vuelo y luego preparar el avión, lo que requería sacar el asiento trasero para dar lugar a colocar la camilla en que se encontraba el enfermo.

Como la hora avanzaba, consultaban a pedido de aquella familia, si no habría algún otro avión que fuera viajar a la capital.

Desgraciadamente, no había ninguno y ese día Lan-Chile por itinerario no hacía escala en Temuco, lo que dejaba como única posibilidad solicitar a una empresa de transporte ejecutivo de Puerto Montt enviara un avión para que llevara al paciente a la capital.

Algo que tendría un costo altísimo, fuera del alcance monetario de aquellas personas.

En cuanto al Grupo de Aviación N°3 su material estaba compuesto de alas rotatorias, lo que demoraría aún más un vuelo tan largo, el que lógicamente debería ser autorizado por la superioridad.

En definitiva, la única solución viable era en avión de la entidad aérea local, el que debería emprender vuelo a la brevedad si no quería que en el trayecto lo sorprendiera el Fin del Crepúsculo Civil Vespertino (FCCV). Comúnmente llamado "Hora Cero", luego de la cual el viaje debería realizarse bajo las reglas de vuelo por instrumentos. Algo que los clubes aéreos no estaban en condiciones de realizar, lo que implicaría el aterrizar en algún aeródromo de alternativa en la ruta, con la responsabilidad para el piloto de hacerlo con un enfermo a bordo y su acompañante.

Por mi parte no perdía las esperanzas que apareciera un avión de mayores prestaciones que sacara a aquella pobre familia del trance en que se hallaban.

Había ordenado a la torre de control estuviera atenta a cualquier aeronave que apareciera en la frecuencia y la llamara.

Fue entonces que desde la torre me informaron que un C-47 de la FACh en viaje al norte, haría escala en Temuco para reabastecerse de combustible.

Ante nuestra consulta si podrían trasladar a un enfermo grave en camilla y a su acompañante, el piloto accedió de inmediato, solicitando que la ambulancia esperara en la losa del Grupo de Aviación N°3.

Como el tiempo apremiaba, llamé al Club Aéreo de Temuco y pedí a su administrador el señor Díaz, informara a esas personas se trasladaran con el enfermo a dicha unidad, ya que un avión de la Fuerza Aérea lo llevaría a Santiago.

La alegría de ellos no tuvo límites y agradeciendo al club por su buena voluntad de ayudarlos, partieron con el enfermo a donde se les había indicado.

Luego del despegue, al pasar el C-47 frente a la torre de control con el enfermo a bordo, mientras el tren de aterrizaje principal se escondía en su compartimiento bajo los motores, a mi mente vino aquel aforismo popular que nuestros mayores acostumbraban repetir; "La Fe y la Esperanza es lo último que se pierde".

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. AVIONES CON HISTORIA



Posado en la losa de la BAN Concón, Cougar Naval 76. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

HELICÓPTEROS DE LAS FF.AA. Y DE ORDEN EN CHILE Segunda parte

Continuando con nuestra investigación e historia de los helicópteros en las FF.AA. y de Orden, corresponde ahora el turno de las aeronaves de la Armada de Chile, segunda institución que ingresó a su inventario, este versátil medio aéreo en el año 1954.

Cabe hacer presente que conjuntamente con la adquisición de este tipo de aparato de ala rotatoria y también de ala fija, la aviación de la Armada renace, tras veinte y cuatro años de receso.

En el año 1930, su Servicio Aéreo conjuntamente con el del Ejército de Chile, se fusionaron para dar paso a la Fuerza Aérea Nacional posteriormente Fuerza Aérea de Chile.

Mediante el DFL N°149 de fecha 4 de julio del año 1953, el ejecutivo autoriza a la Armada de Chile a adquirir aeronaves para su renaciente Servicio, limitando la cantidad a cuatro aeronaves de ala fija y cuatro de ala rotatoria, correspondiendo en aquella época a una unidad de cada tipo, por cada Zonal Naval a lo largo del país.

El decreto con fuerza de ley, fue firmado por el Presidente de la República, señor Carlos Ibáñez del Campo, quien coincidentemente había firmado el decreto que ponía fin al Servicio Aéreo de la Armada en 1930.

Al igual que la edición anterior publicada, los helicópteros se mencionaban en forma cronológica, de acuerdo con su llegada al país, y en este caso, se mencionan como marca y modelo, como asimismo con la denominación que le da la Armada/ Aviación Naval de Chile a cada aeronave.

Bell 47G (H/TH-13)



Fábrica Bell Aircraft Corporation, en USA, entrega de los Bell 47G. Fotografía: Bell.

Tres unidades de este tipo de helicópteros fueron adquiridos a la fábrica Bell Aircraft Corporation de Fort Worth, Texas, USA.

La orden de compra fue autorizada con fecha 26 de mayo del año 1954, y se procedió al traslado a Estados Unidos de América del personal seleccionado para realizar los respectivos cursos de vuelo y mantenimiento.

Las aeronaves llegaron vía marítima a Valparaíso el 27 de octubre, embaladas en cajones de madera.

El primer helicóptero se comenzó a armar en dependencias de la Base Aeronaval de El Belloto, esta labor fue realizada por el personal chileno instruido en la fábrica Bell. Su primer vuelo se produjo el 15 de noviembre de ese año 1954.

El siguiente paso lógico, fue posar por primera vez un helicóptero a bordo de uno de los buques de la Escuadra nacional. Este hecho se concretó el día 26 de enero del año 1955, aterrizando a bordo del crucero Prat.

Las tres primeras unidades matriculadas N-01, N-02 y N-03 llegaron pintadas de color amarillo y lucían el título "ARMADA" en sus flotadores. Luego de un tiempo, en 1961, la inscripción fue cambiada por "NAVAL".



Bell 47G con flotadores en BAN El Belloto. Fotografía: Armada de Chile

Posteriormente se adquirieron otras cuatro unidades, totalizando siete helicópteros de este tipo, los que prestaron servicios por más de veinte años.



Bell 47 G Naval 06 aterrizando en un buque de la Armada, en la Antártica chilena: Fotografía: Armada de Chile.

Al final de su vida operacional con la Armada, dos aparatos fueron vendidos en el mercado civil, y el ejemplar número N-01 se encuentra preservado en la Base Aeronaval Concón.



Preservado en la BAN Concón, Bell 47 G. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Bell 47J



Luciendo un vistoso esquema antártico, el Bell 47 J en BAN El Belloto. Fotografía: Armada de Chile.

Ante el buen desempeño de los helicópteros Bell 47G la superioridad de la Armada decide en el año 1957 adquirir nuevas unidades para el Servicio, recayendo la elección en la versión 47 J de la empresa Bell.

Se trataba de una versión más equipada y potente que la versión G, con fuselaje cubierto y capacidad para cuatro personas, además podía ser transformada su configuración en poco tiempo, ya que con poco esfuerzo se podían quitar los asientos y transformarlo en carga o dos camillas. Portaba una pequeña grúa con capacidad para levantar cargas hasta de 205 kilos. El total de la flota de helicópteros Bell 47J ascendió a cinco aparatos numerados a partir del Naval 11 al Naval 14 (hubo dos aparatos con el mismo numeral).



El Naval 11 con esquema oscuro y la palabra Armada en su fuselaje. Fotografía: Armada de Chile.

Con la incorporación de estas aeronaves se incrementaron las operaciones a bordo de los buques de la Armada y también en el territorio antártico chileno.



Posado en la zona austral de Chile, Naval 14. Fotografía: Armada de Chile.

Al momento de su baja definitiva, dos de estos helicópteros, también pasaron al mercado civil de Chile.

Sikorsky HSS-1N (SH-34J).



Conocida imagen del Naval 52 con sus colores originales en BAN El Belloto. Fotografía: Armada de Chile.

Tras las múltiples operaciones realizadas por las alas rotatorias de la Armada, se comenzó a visualizar la necesidad de contar con otro tipo de helicóptero, el que realizara labores propiamente de guerra de superficie y submarina, y asimismo obtener el control de las operaciones aéreas en el mar de Chile.

El principal escollo para ver un resultado final óptimo, lo constituía la oposición que mantenía la Orgánica de Defensa Nacional definida en aquellos días, pues ésta establecía para la FACH el rol de control y defensa aéreo nacional. Tras largas negociaciones que abarcaron casi dos años, finalmente la Fach, dio su beneplácito para que la Armada contara con helicópteros antisubmarinos. Esto se materializó a través del Oficio N° 53 de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. El Presidente, señor Jorge Alessandri Rodríguez, dictó el Decreto Supremo Reservado N° 2461 del 28 de julio de 1959, que autoriza a la Armada de Chile a operar helicópteros del tipo antisubmarino.

Con el aspecto legal solucionado, se obtiene en Estados Unidos de América, vía Pacto de Ayuda Mutua, dos helicópteros, (se solicitaron tres) marca Sikorsky, modelo HSS-1N. Estas aeronaves eran en origen el modelo civil Sikorsky S-58, transformados para lucha antisubmarina.

El primero de los dos helicópteros efectuó su vuelo de prueba el 6 de septiembre del año 1962. La segunda unidad llego al año siguiente, realizando su vuelo el 13. de junio de 1963. Recibieron sus numerales identificatorios como Naval 51 y Naval 52.



Con el fondo de la torre de control de la BAN El Belloto, Sikorsky Naval 51 alza el vuelo. Fotografía: Armada de Chile.

Arribaron a la Base Aeronaval de El Belloto con el típico esquema gris azulado de las unidades navales de USA. Con la llegada de estas unidades, la Armada potenció significativamente sus operaciones en el mar y le dio la capacidad antisubmarina y de ataque, que no poseía hasta esa fecha.

Lamentablemente y debido al tamaño de estos helicópteros, en esos años los buques de la flota, no poseían capacidades de plataformas de aterrizaje, razón por lo cual, nunca operaron embarcados.

Tras largos años de operaciones, ambos helicópteros fueron dados de baja respectivamente en enero y junio del año 1970.



Resguardando el mar de Chile, los dos Sikorsky en una Operación Unitas. Fotografía Armada de Chile.

El Naval 51 fue preservado en la Base Aeronaval El Belloto, luego trasladado a la Base Aeronaval Viña del Mar, y en el año 1992, fue donado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, lugar en que se encuentra hoy.



Así estaba preservado en la BAN Viña del Mar el Naval 51, antes de su traslado al MNAE en Santiago. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El Naval 52 tuvo una trayectoria más larga. Hubo un intento de ponerlo en vuelo en el año 1972, lo que no fructífero, pasando el aparato a quedar en dependencias de la BAN El Belloto, la cual poseía ya en exposición el Naval 51. Posteriormente es solicitado por el Regimiento Coraceros de Viña del Mar, para servir en labores de entrenamiento. Luego este Regimiento es trasladado a Osorno, y el helicóptero terminó en una chatarrería en el sector alto de Viña del Mar.

El siguiente destino fue el aeropuerto de los Cerrillos, donde estuvo botado un tiempo, para luego pasar a un Instituto de enseñanza educacional en la comuna de Maipú. En este lugar, estuvo varios años en un patio.



Lamentable estado del Naval 52 en el aeropuerto de Los Cerrillos. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

A mediados del año 2013, la Aviación Naval de Chile, recupera este helicóptero mediante un canje de aeronaves con el colegio, y procede a la larga y trabajosa labor de devolver a la vida este helicóptero, a fin de que ocupe el sitial que le corresponde en el Museo que posee la BAN Concón, lugar donde hoy puede ser visto.



Hoy así se encuentra el Naval 52 en el Museo de la Aviación Naval de Chile, en la BAN Concón.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Bell 206 A/B (SH-57A/UH-57B).



Despegando del helipuerto del Club de Yates de El Quisco, el Naval 31 concurre a una emergencia estival.

Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El reemplazo lógico de los Bell 47G y J, tras largos años de servicio, correspondió a un modelo de helicóptero de la misma marca Bell, esta vez del afamado modelo 206, del cual a esa fecha, se habían fabricado miles de ejemplares.

A fines de la década de los años sesenta, se estudió esta adquisición, la que se concretó el 10 de agosto del año 1970 con la llegada de las cuatro primeras unidades a la Base Aeronaval de El Belloto. En forma idéntica a las compras anteriores, personal calificado concurrió a las dependencias de la empresa Bell para instrucción y perfeccionamiento.

Las aeronaves adquiridas poseían patines de aterrizaje altos, que les permitía la instalación de torpedos y tenían sistema de flotación de emergencia. Los cuatro helicópteros fueron designados con matrículas Naval N-31 al N-34, y se constituyeron en las primeras unidades con propulsión de turbina a gas, además de tener lo más avanzado de la tecnología en su célula y equipos a bordo.

Varias unidades de la flota de la Armada, ya poseían plataformas de aterrizaje para este tipo de aeronaves de ala rotatoria, así que sus operaciones a bordo fueron múltiples y de variados roles a lo largo de su existencia en el inventario naval.



Imagen que muestra tres tipos de helicópteros navales a bordo de un buque de la Armada, dos Bell 47 (G y J) posados y un Bell SH-57 en vuelo. Fotografía: Armada de Chile.

Dentro de los hitos que le correspondió cumplir a estos helicópteros, estuvo la primera conformación del recién creado Escuadrón Antisubmarino, que tenía por objetivo entrenar e instruir al personal seleccionado y evaluar el material de vuelo para propósitos tácticos antisubmarinos.

Otra nueva misión que tuvo que desempeñar, fue la de realizar operaciones de vuelos nocturnos, desde los buques de la Armada.

En el año 1971, desde uno de los nuevos helicópteros y durante una operación UNITAS, fue lanzado con éxito, un torpedo del tipo MK-44, lo que aumentó su poder de ataque.

Gran importancia tuvo este material desde 1979, en las tareas desarrolladas en la Antártica chilena. La Armada tiene presencia aérea en el Continente Antártico desde el año 1957 a través de sus aeronaves Bell 47 modelos G y J.

Embarcados en el buque antártico, Piloto Pardo realizaron labores de exploración aérea, búsqueda, SAR, apoyo a la navegación en zonas de hielo, transporte de carga y pasajeros, comisiones hidrográficas y aeroevacuaciones, entre otras.

En el año 1993 fueron relevadas de estas labores por otro tipo de aeronaves.



Bell 206 con torpedo inerte en prácticas. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

En el mes de marzo del año 1980, son traspasados desde el Comando de Aviación del Ejército de Chile, a la Aviación Naval de Chile, dos helicópteros Bell modelo Jet Ranger, los que pasaron a ser los Navales 35 y 36.



Línea de vuelo en BAN Viña del Mar, en primera fila Bell 206, seguido de los SH-9 ya dados de baja. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

La empresa aeronáutica Helicópteros Andes, vende a la Armada en el año 1981, un helicóptero Bell 206 Jet Ranger, que pasa a constituirse en Naval 37.



Bell 207 Naval 37 despegando desde la cubierta de un buque de la Armada en Valparaíso. Fotografía: Armada de Chile.

En marzo del año 1986 ingresa al inventario de la Aviación Naval de Chile, el Naval 38. Este helicóptero proviene del mundo civil, donde tuvo un accidente con daños considerables. Fue vendido a un empresario del rubro de helicópteros que lo recuperó y luego transó con la Armada su traspaso.



Ejercicios de Cosacos a bordo de Bell 206 en BAN Concón. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Finalmente se adquiere en Brasil el último helicóptero Bell Jet Ranger, que es trasladado en vuelo desde Sao Paulo, Brasil, pasando por Uruguay, Argentina y luego por el Cristo Redentor, arribando a Santiago a la empresa representante de Bell en Chile, quien lo acondiciona para el servicio naval.

Fue recepcionado en la BAN Concón el día 2 de abril del año 2019, recibiendo la matricula Naval 30.



Bell 206 Naval 30 en ceremonia del Centenario de la Aviación Naval de Chile. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

A esta nómina de aeronaves, hay que agregar dos unidades correspondientes al reemplazo de los helicópteros Naval 32 accidentado en el mes de abril del año 1983, y el Naval 33, perdido en accidente el 8 de julio de 1971.

Al año 2019 sólo se encontraban operativos los helicópteros Naval 32 y Naval 35, eso motivó la llegada del Naval 30, el cual cerró el ciclo de operaciones de este material en la Aviación Naval de Chile.

Tras realizar operaciones de todo tipo, se acogieron a una merecida jubilación. El día 4 de julio del año 2022, el Naval 30 realizó el último vuelo, aterrizando en la BAN Concón a los mandos del Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante señor César Delgado Boffil y del Comandante del Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, Capitán de Fragata señor Ignacio Gamboa Muñoz. Posterior al aterrizaje se realizó una ceremonia de despedida del material.



Line-up de Bell 206 en BAN Concón. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Aérospatiale 319B Alouette III (SH-9)



SH-9 volando sobre una represa en zona central de Chile. Fotografía: Armada de Chile.

Los estudios realizados por la Armada, a fin de reemplazar los SH-57 Jet Ranger de los buques de la flota que contaban con cubiertas de vuelo, comenzaron en el año 1976, y fueron retomados al año siguiente 1977.

Tras estudiar las alternativas disponibles, el 1 de junio del año 1977 se decidió firmar el contrato por la adquisición de diez helicópteros Aérospatiale SA-319B Alouette III, fabricados por la Société Nationale Industrielle Aérospatiale de Francia.

Cuatro Oficiales pilotos visitaron la fábrica y evaluaron un modelo naval destinado a otro país. Aérospatiale contaba con la confianza de Chile, por haber proporcionado aeronaves al Ejército y a la Fuerza Aérea de Chile, además de utilizar el mismo modelo con la Armada Francesa.

En el intertanto las relaciones con Argentina se agudizaban negativamente a gran velocidad, lo que originó un rápido trabajo de entrenamiento y logística por parte del personal y la Institución.

Finalmente el 22 de agosto del año 1977, llegan por vía aérea los cuatro primeros helicópteros, los que son armados en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, del actual aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), siendo luego trasladados por pilotos de Aérospatiale a la BAN El Belloto.

Estas cuatro primeras unidades reciben matrículas Naval 60 al Naval 63 y presentan un color de fábrica gris.



Perfil del Alouette III Naval 61 en la BAN El Belloto. Fotografía: Armada de Chile.



Ceremonia de bautizo del nuevo material SA-319B en Base Aeronaval de El Belloto. Fotografía: Armada de Chile.

Los helicópteros numerados Naval 64 al Naval 69, arriban al país el 13 de noviembre del año 1977, siguiendo el mismo camino y destinos que los anteriores.

Durante su armado en AMB, hubo un incidente que afectó al Naval 67. Evaluados los daños se determinó enviarlo a reparación a la fábrica Aérospatiale, labor que demoró un tiempo determinado, regresando al país para integrarse a la dotación del Escuadrón HS-1



Naval 67 exhibido al lado de un Mirage 50 de la Fach, en FIDA 82. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Otro infortunio sucedió el día 4 de julio del año 1978, afectando al Naval 68 y su tripulación.

Lo sucedido transcurrió tras un largo día de entrenamiento y operaciones, cuando el helicóptero despegó a las 21.00 horas desde Valparaíso a la BAN El Belloto, con toda su tripulación a bordo, la visibilidad era reducida y con bancos de niebla, esto provocó que el aparato tocara con una de sus palas el agua, cayendo al mar. Automáticamente se activaron los flotadores, quedando la aeronave invertida en el agua.

Ante la emergencia se realizaron todas las maniobras para el rescate de la tripulación, lamentablemente fallecieron el Capitán de Corbeta señor Víctor Tapia Cerezo, y el Teniente 1° señor René Neumann Wilson.

Pasada la emergencia del posible conflicto por el Beagle y desarrollando las labores habituales de estas aeronaves en la Armada, el 17 de febrero del año 1989, se desplazan desde la BAN El Belloto a la nueva BAN Viña del Mar, los seis helicópteros que conformaban la dotación operativa del Escuadrón HS-1.



Ceremonia de aniversario de la Aviación Naval en BAN El Belloto. en primer plano línea de cuatro SH-9. Fotografía: Armada de Chile.

Con la llegada de los nuevos helicópteros a la Aviación Naval, MBB-BO-105 en diciembre de 1990 y del Naval 71, Súper Puma en febrero de 1991, se puso fin a las operaciones del SH-9 en la Armada, siendo vendidos los ex navales 60-62-63-65-66 y 67 a la empresa española Helicsa.



Dos Alouette III ya desmilitarizados antes de embarcarse a España. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Este notable helicóptero fue muy importante para la Aviación Naval y sus tripulaciones, ya que en estos se realizaron vuelos en toda condición atmosférica (IFR) tanto de día como de noche, con todo tipo de armamento y equipos de detección.



Parte del armamento que podía portar este versátil helicóptero. Fotografía: Armada de Chile.

MBB-BO-105 CBS (UH-05)



Despegando con los últimos destellos de luz en ENACI realizada en la BAN Viña del Mar. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Dentro de los planes de renovación de aeronaves a fines de la década de los ochenta, se compró por parte de la Armada, una partida de siete helicópteros de origen alemán, Messerschmitt, Bölkow &Blohm, todos ellos correspondieron al modelo BO-105 CBS-4 con excepción del Naval 40 que era modelo CBS-2.

Las dos primeras unidades, Naval 40 y Naval 41 fueron recibidas el 11 de diciembre de 1990, en la BAN Viña del Mar por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, (Directemar) para ser operadas por la Aviación Naval de Chile. Estas dos unidades provenían del mercado de segunda mano de Sudáfrica, y fueron acondicionadas por el representante de Eurocopter en Chile, de acuerdo con el requerimiento de la Armada.

El 28 de junio del año 2002, se precipitó a tierra el helicóptero Naval 40 en una población de la ciudad de Penco, Octava Región del Bio Bío, falleciendo en el lugar el marinero Eduardo Martínez Letelier, al día siguiente el Subteniente Jorge Stark López y el 8 de julio, el Teniente 2° Esteban San Miguel Vásquez.



Una de las escasas imágenes del Naval 40 en su Base de la Octava Región. Fotografía: Armada de Chile.



BO-105 Naval 41 luciendo títulos de "Autoridad Marítima" y Naval en su fuselaje. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El Naval- 42 se adquirió en plaza a la empresa Helitec, representante de Eurocopter en Chile, donde portaba la matrícula CC-CWA (ex-N90755)



UH-05 recién adquirido en la BAN Viña del Mar, se puede notar la ausencia del cono de radar en su nariz. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.



En operación antártica el BO-105 Naval 43 se apresta al despegue: Fotografía: vía Sr. Alessandro Bocca Pérez.

El helicóptero matriculado Naval 44, llego nuevo de fabrica seis meses después de los dos primeros, y fue armado en las instalaciones del Grupo 10 de la Fach, por personal especializado de la Aviación Naval.



Posado en BAN Viña del Mar, BO-105 Naval 44. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El Naval 45 tuvo el infortunio de ser destruido el 15 de junio del año 2000, al incendiarse el hangar donde estaba guardado en la BAN Guardiamarina Zañartu.



Volando sobre el continente antártico chileno, el Naval 45 del Escuadrón HU-1. Fotografía: vía Sr. Alessandro Bocca Pérez.



Exhibición de rescate del Naval 46 en Encuentro Nacional de Aviación Civil (ENACI). Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Desde la temporada estival del año 1993, los MBB-BO-105 son los encargados de realizar todas las operaciones antárticas requeridas tanto por la Armada como por las entidades que operan en el territorio antártico.

Aérospatiale AS-332B/L Super Puma (HH-32)



Recién integrado al Escuadrón HS-1, en Base Aeronaval de Viña del Mar. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Conjuntamente con la adquisición de los Cougar, la Armada seleccionó y adquirió un helicóptero AS-332B-1, en el mercado de segunda mano de Francia, el cual fue navalizado en la fábrica.

Este helicóptero recibió la matrícula Naval 71 y fue destinado al entrenamiento de las dotaciones y misiones de apoyo y logística del servicio. Fue recibido por la Armada el 29 de enero del año 1990.



Con Cosacos a bordo, el Naval 71 se apresta al despegue para realizar ejercicios. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Lamentablemente, durante una sesión de entrenamiento, sufrió un accidente, el 11 de diciembre del 2002, quedando fuera de vuelo definitivamente. Nueve años después, en noviembre del año 2011, serán recepcionados dos nuevos helicópteros AS-332L, provenientes del mercado de segunda mano del Reino Unido (G-PUME y G-BKZG).



Presentación estática en aniversario de la Aviación Naval de Chile, BAN Concón. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Estas nuevas adquisiciones reciben las matrículas Naval 80 y Naval 81, y fueron reacondicionadas para realizar necesidades propias de la Institución. Asimismo, es importante la tarea de apoyo a la ciudadanía, a través de las Instituciones de la Salud, donde fueron parte importante durante la pandemia de Covid, como también, para el permanente traslado de órganos para trasplantes.



Vuelo durante ejercicio en Valparaíso, durante Exponaval. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Hoy son una herramienta fundamental para el empleo táctico de las fuerzas especiales, como asimismo, para efectuar labores SAR, mencionando entre estos, el primer rescate nocturno en el mar.



En una line-up, el HH-32 del Escuadrón HA-1 junto al Casa-295 y un Lockheed P-3ACH. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Aérospatiale AS-332F1 Cougar (SH-32)



Fotografiado a bordo de la Fragata "Lynch" durante la primera versión de la Exponaval en Valparaíso.

Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Mediante el programa de renovación de material aéreo, diseñado por la Armada de Chile, para potenciar las unidades aeronaves de la flota a fines de los años ochenta, se determinó la adquisición de cuatro unidades del helicóptero francés Aérospatiale modelo 332F-1 con nombre de "Cougar" para la versión militar.



Ceremonia de entrega del nuevo material en la fábrica Aérospatiale en Francia. Fotografía: Sr. Carlos Saldivia Rojas.

Estas aeronaves, estaban capacitados para el lanzamiento de torpedos, misiles y utilización de radar y sonar, y la última tecnología de electrónica de la época.

En el transcurso de las negociaciones y de acuerdo con el plan original que contemplaba también la adquisición de cuatro helicópteros SA 365 Dauphin, se eliminó dicha posibilidad, agregando dos unidades más de Cougar y un Super Puma (Naval 71).



Cougar Naval 72 volando en Francia. Fotografía: Aérospatiale/Helitec.

La ceremonia de recepción de estas nuevas unidades, se realizó el 23 de agosto del año 1991, en Marignane, donde está ubicada la fábrica de Aérospatiale, recibiendo por parte de la Armada, el Naval 72, el Contraalmirante Sergio Jarpa Gerhard y el Capitán de Fragata Roberto Vargas Barreau.

Los helicópteros comenzaron a llegar a Chile vía marítima, y eran armados en instalaciones portuarios por técnicos de la fábrica y personal de la Aviación Naval que habían realizado los correspondientes cursos en Francia.



Hermosa vista de la línea de vuelos de tres helicópteros Cougar: Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Las aeronaves habían sido probadas y evaluadas tanto en vuelo como en tierra en Francia, y aceptadas en dicho país, por la inspección técnica oficial.

La entrega de cada unidad coincidía en algunas ocasiones con el aniversario de la especialidad aeronáutica, el 16 de marzo.



Naval 73 y 76 en la BAN Viña del Mar. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Inicialmente estos helicópteros fueron asignados al Escuadrón Antisubmarino HS-1, para luego pasar al Escuadrón de Ataque HA-1, donde se desempeñan hasta el día de hoy.

La primera y única baja ocurrida a este material de vuelo, afecto al Cougar Naval 72, durante operaciones nocturnas con la Escuadra Nacional en las cercanías de Iquique, el 24 de mayo de 2003. El helicóptero perdió sustentación y se precipito al mar, siendo auxiliados por unidades navales. Infelizmente dos tripulantes fallecieron por inmersión, los Teniente 1° Juan Pablo Espinoza Sapunar y Gustavo Bahamondes Benavente.



Extraña visita a Tobalaba de helicópteros navales, motivo Parada Militar del año 2018. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Hoy los Cougar de la Armada son el brazo armado de la flota, pero también actúan en evacuaciones y emergencias con la ciudadanía, como por ejemplo el 15 de febrero del año 1997, trasladando en una operación Evacam a un niño con apendicitis desde el Archipiélago de Juan Fernández.

Bell 412 HP (UH-12)



En maniobra de despegue desde el muelle del puerto en Punta Arenas, el Bell 412 Naval 53. Imagen: Archivo autor.

La Armada decide adquirir un tipo de helicóptero que estaba ingresando al país de la mano de la Fach, el Bell 412 HP. esto enmarcado en el proyecto Spica, que se concretó con la compra de los AS-365 Dauphin.

Se adquiere de segunda mano en los Estados Unidos de América, (Texas), desde donde es trasladado en vuelo por personal de la Aviación Naval de Chile, hasta la NAS (Naval Air Station) de Charleston, South Carolina, el día 27 de noviembre del 2001. En ese lugar pernocta, para el día siguiente, volar hasta el puerto de Charleston, siendo embarcado rumbo al puerto de San Antonio, en la V Región de Valparaíso. Al momento de la adquisición el aparato no portaba su matrícula norteamericana (N30YM), y estaba pintado de un color amarillo oro.



Durante su única presentación en una FIDAE, el helicóptero es tractado a su lugar de exposición.
Fotografía: vía Sr. Alessandro Bocca

En la Armada presto diversos servicios en el Escuadrón HU-1 y también en la Fuerza Aeronaval N°2 en Punta Arenas. durante cinco años. Tras la llegada de los Dauphin, fue enajenado en el año 2006, retornando a los Estados Unidos de Norteamérica.



Simbólica imagen del Bell 412 sobrevolando el Buque Escuela Esmeralda en Punta Arenas. Imagen: Archivo autor.

Aérospatiale AS-365 N2/Fi Dauphin II (HH-65).



En primer plano Dauphin II, al fondo helicópteros Boeing CH-46 de los Marines de USA, durante los ejercicios POA en el año 2014. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Enmarcado dentro del proyecto Spica, la Armada de Chile adquirió en el año 2005, cuatro helicópteros medianos Aérospatiale AS-365 N2 Dauphin II, de segunda mano. Estos aparatos provinieron de distintos operadores particulares de Brasil, Japón, Estados Unidos y Chile, siendo recorridos por la empresa subsidiaria de Eurocopter en Brasil, Helibras a requerimientos de la Armada.



Ingresando a la losa de Airbus Chile en Tobalaba, Dauphin Naval 54. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Los helicópteros recibieron la numeración de Naval 54 al Naval 57, y fueron asignados al Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1.

El primero de ellos realizo el vuelo desde Brasil en marzo del año 2005, haciendo escalas en Uruguay y Argentina, antes de arribar en vuelo a la BAN Viña del Mar. El segundo aparato llego por vía marítima a Chile, siendo armado en dependencias de la Aviación Naval de Chile.



Labor de rescate del mar chileno. Fotografía: Armada de Chile.



En una tarea SAR debido a un accidente de tránsito en el norte de Chile. Fotografía: Armada de Chile.

En el año 2008, se adquirió una segunda partida de AS 365Fi, también de segunda mano. Esta vez la procedencia correspondió a helicópteros fabricados entre 1985 y 1987 para Irlanda, los que servían en el Servicio de Aviación de esta Nación (Irish Air Corps), entidad que los había dado de baja en el año 2005.

Los helicópteros fueron trasladados a Chile por vía marítima, donde en dependencias de Eurocopter Chile, en el Aeródromo Eulogio Sánchez, Tobalaba, fueron recorridos y puestos a punto por personal altamente calificado.



En uno de los hangares de Eurocopter en Chile, puesta a punto de dos Dauphin II, que aun lucen los colores del Irish Air Corps de la República de Irlanda. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

En la Aviación Naval, recibieron las matrículas Naval 50 al Naval 53, y se destinaron al mismo Escuadrón HU-1.



Par de AS-365Fi volando sobre el mar con Valparaíso de fondo. Fotografía: Sr. Cristóbal Soto Pino.

Finalmente en el transcurso de octubre del año 2021, se incrementó la flota estos helicópteros, con la compra en plaza de un modelo AS-365 N3 que operaba en Chile con la empresa Aerofan S.A, donde portaba la matrícula civil CC-CLJ. En el servicio naval, recibió el número Naval 58.



Hermosa fotografía de un HH-65 de la Aviación Naval de Chile. Fotografía: Airbus.

Hoy estas aeronaves cumplen los roles marítimos, enlace, policía marítima, búsqueda y salvamento (SAR).



Despegando desde el aeródromo Municipal de Vitacura después de una jornada anual de Open Day.

Fotografía Sr. William Olave Solís.

Airbus AS-350 Écureuil (HH-50).



Open Day de Vitacura, una de las primeras presentaciones del nuevo material HH-50. Fotografía: Sr. Guillermo Sánchez Arancibia

El último tipo de helicópteros en integrarse en el inventario de la Aviación Naval es el Airbus AS-350B. El proyecto Gaviota dio vida a la iniciativa del reemplazo de los antiguos Bell 206, en el año 2019, y contemplaba la adquisición de cinco helicópteros Airbus H-125 y la construcción de un nuevo hangar en la BAN Concón.



Ingresando a la losa de operaciones de FIDAE 2022, el Naval 23. Fotografía: Sr. Guillermo Sánchez Arancibia.

Las aeronaves fueron fabricadas en Brasil por Helibras, subsidiaria de Airbus y traídas al país en vuelo ferry por personal de la empresa, hasta dependencias de Airbus Chile en Tobalaba. El primero de los helicópteros matrícula Naval 21 llegó en diciembre del año 2020.



El Naval 23 volando en las costas de La Serena. Fotografía: Sr. Michel Anciaux.

En tanto el segundo arribo a Chile como Naval 22 en septiembre del año 2021, seguido del Naval 23 en noviembre del mismo año.



Uno de los dos HH-50 expuestos en la losa de la BAN Concón para la ceremonia del Centenario de la Aviación Naval de Chile. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El cuarto ejemplar recibido por el Escuadrón HU-1 fue el Naval 24 en noviembre del año 2022. Finalmente el quinto y último ejemplar, Naval 25 fue recibido en una ceremonia en la BAN Concón, el 18 de agosto del año 2023.



El último HH-50 entregado a la Aviación Naval de Chile, el Naval 25. Fotografía: Sr. Guillermo Sánchez Arancibia (FG Media).

En la ceremonia presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante señor Juan Andrés de la Maza Larraín, oficiales generales y directivos de Airbus Chile, se realizó la entrega del quinto y último helicóptero HH-50 a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar).

El Director de la Directemar, señaló que desde el ingreso de estas aeronaves al servicio, han participado en veinte y cinco operaciones de rescate y dos Evacam, salvando la vida de cuarenta compatriotas.

Bell 230 (Proyecto Avutarda)



Destacamento naval en FIDAE 94 en Los Cerrillos, en primer plano Bell 230, luego Cougar Naval 75 y de fondo CASA 212. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Si bien cierto este helicóptero no integró el inventario de aeronaves de la Aviación Naval de Chile, se le pudo observar durante la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE 94, luciendo los colores de las aeronaves chilenas y las marcas identificadoras Naval y la matrícula 49 en su fuselaje.

La pintura y marcas fueron realizadas en la fábrica Bell en USA, pero para su traslado a Chile, utilizó la matrícula norteamericana N230CH.

De acuerdo con la información recabada, se trataba de una evaluación a la aeronave (Proyecto Avutarda), que realizó la Aviación Naval, entre los años 1993 y 1994.

En las pruebas de evaluación del Bell 230, se destacó el uso de un sistema FLIR, radar de rebusca, sistema HUD y equipamiento de instrumental de vuelo EFIS, ejercicios en territorio antártico, como al igual, los realizado a bordo de casi todos los buques de la Escuadra Nacional, siendo el más utilizado el AP-41 "Aquiles".

Después de seis meses, el 15 de abril de 1994 fue devuelto a la fábrica, terminando sus días en la Aviación Naval de Ecuador como HN-401.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://www.historianaval.cl/publico/publicacion_archivo/publicaciones/82_1.pdf

https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista aerohistoria 2022 n6.pdf

https://issuu.com/norbertotraub/docs/revista_aerohistoria_n_9-2018

https://revistamarina.cl/es/articulo/los-helicopteros-alouette-sh-9-en-la-armada-de-chile

https://www.defensa.com/ayer-noticia/aviacion-naval-armada-chile-hace-decada

https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3439631/armada-chile-incorpora-noveno-helicoptero-airbus-as365-dauphin

https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2006/04/14/armada-confirma-llegada-de-helicopteros-dauphin-ii-de-segunda-mano/

https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4408609/armada-chile-incorpora-quinto-ultimo-

helicoptero-airbus-h125

https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4073800/armada-chile-recibe-cuart

https://www.directemar/proyecto-gaviota-flota-de-helicopteros-de-la-armada-sumo-quinta-yo-helicoptero-airbus-h125

La Aviación Naval de Chile. Carlos Tromben Corbalán.

Latin-American Military Aviation. John M. Andrade. Midland Counties Publications.

Colaboradores:

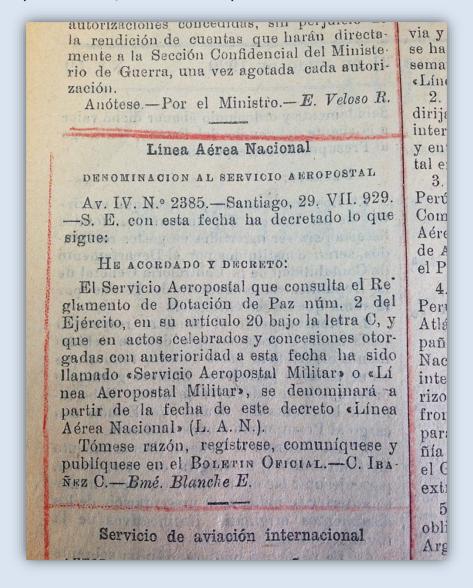
Señores Carlos Saldivia Rojas, Antonio Segovia Rentería, William Olave Solís, Guillermo Sánchez Arancibia, Michel Anciaux, Sergio Pulgar (Q.E.P.D.) Multimodel, Alessandro Bocca Pérez, Cristóbal Soto Pino y Javier Muñoz Romero.

Empresas especializadas Vortexx Magazine, FG Media, Airbus Chile, Eurocopter Chile y Bell Aircraft Corporation

IX. SABÍA USTED?

...que tempranamente hace unos 94 años atrás, en un decreto acordado el 29 de julio de 1929, se denominaba oficialmente como Línea Aérea Nacional (L.A.N.), al entonces llamado Servicio Aeropostal Militar de nuestro Ejército?

En este contexto, se expone este recorte extractado del Boletín Oficial del segundo semestre de 1929, donde se devela el verdadero "bautizo", para este importante medio de transporte nacional, que fuera uno de los grandes logros del entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, y que tanto orgullo, bienestar y conectividad, brindará a Chile y al mundo.



Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

X. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



La Nación, domingo 14 de julio de 1946

El domingo 14 de julio de 1946, Día de Francia, la prensa nacional, en este caso el importante diario La Nación, informaba esta buena nueva:

"Después de varios años de receso a causa de la guerra, la Air France ha reanudado sus servicios entre París y Santiago. La bien prestigiada línea de aeronavegación vuelve a sus actividades con nuevos bríos y totalmente modernizada, ya que ahora, mediante su espléndido material, está efectuando el transporte de pasajeros entre ambas capitales en sólo tres días.

Sus escalas son Buenos Aires, Río de Janeiro, Recife, Dakar y Casablanca.

Los aviones en servicio de la Air France son Douglas DC-4 cuadrimotores con capacidad para 42 pasajeros. Por el momento, sólo se efectúa una salida semanal: de Santiago, los miércoles, y de París, los domingos."

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Señor Norberto Traub Gainsborg Presidente

Hola Norberto muchas gracias por el envío, muy interesante el artículo del Día del periodista aeronáutico argentino, donde aparece Alfredo. Él fue durante 10 años el presidente de la comisión bicameral que administra la Biblioteca del Congreso. Desde ese lugar logro la apertura del acervo al público en general (antes era exclusiva para los parlamentarios).

La revista es excelente!!!

Saludos

Alejandro Montheil

Investigador Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina

Estimado Norberto:

Una vez más llega a mis manos la Revista que con tanto esmero editan. Supongo que es una odisea recolectar datos y especialmente fotografías de esos eventos que marcan la historia no solo de Chile, sino que contribuyen a la Historia de Aviación Universal.

Me puse a pensar en la valentía de los pilotos para atravesar los Andes en 1921. Increíble. Apasionado por la Historia de la Medicina, valoro el hecho de construir un artículo y más aún una Revista de esa calidad. Felicidades.

Por otro parte, al tener en mi familia varios pilotos, toda historia aeronáutica tiene un "sabor" especial: Mi cuñada Carmen Mercy (Piloto civil), su hija Elisa Araujo Mercy (en Emirates), su esposo Santiago Urioste (en Emirates), el yerno de mi hermano Tiago (Piloto civil), mi nieta (actualmente en cursos para piloto comercial) y mi hijo Agustín (en LATAM).

Saludos cordiales de mi esposa Elizabeth Gainsborg y el mío desde Sucre. Espero el próximo número.

Dr. Raúl Araujo Ríos

Señor Director.

Recibido conforme. Muy entretenido e ilustrativo de lo que ha sido la Aeronáutica en el siglo pasado.

Felicitaciones a todo el equipo.

Atte.

Luis Filippi

Estimado Presidente, siempre es muy grato recibir vuestra publicación.

Un cordial saludo desde Buenos Aires.

Embajador Nicolas Incolla Garay

Consejo Económico Social de la ONU

Querido Norberto:

nuevamente te felicito por la excelente revista, y especialmente por tu muy bien pensado editorial. Que trabajo tan acucioso y que completos los artículos.

Los admiro por la confección de ella y la selección de los temas.

Cariños,

Ana María Ried Undurraga

Gracias estimado Norberto por mantenerme en el registro de envío de la excelente publicación mensual del instituto.

Desde Isla de Pascua, muy atentamente

Enrique Carrasco

Estimado Norberto, junto con saludar agradezco tu habitual gentileza por el envío de la magnífica revista AEROHISTORIA que vuestro Instituto edita.

Aprovecho la oportunidad para felicitarlos por la calidad gráfica y contenido, es un agrado conocer hitos importantes de la historia de la aviación y muchas veces recordar parte de ella, en que uno también ha sido protagonista.

Muchas gracias, afectuosamente

Osvaldo Bahamondes Masafierro



Cerrillos, Julio 2023.-

Señor

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

DN. NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Muchos gracios.

Presente

Etimorto Norbesto. -

Por medio de la presente y en nombre de los Oficiales, Personal de Planta y Empleados Civiles de la Dirección de Finanzas de la Fuerza Aérea de Chile, tengo el agrado de saludarle muy cordialmente y hacerle llegar mis más sinceros agradecimientos por haberme enviado tan deferente saludo con motivo de la conmemoración del día de la Especialidad de Abastecimiento.

Junto con expresar mis agradecimientos en esta especial ocasión, hago propicia esta grata oportunidad para desearle pleno éxito en el desarrollo de sus funciones profesionales al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas que Ud. acertadamente preside, como asimismo, mis permanentes sentimientos de consideración y estima.

CARLOS KETTEMER DROGHETTI

Generat de Brigada Aérea (AD) DIRECTOR DE FINANZAS



Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente, El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg Presidente

Oscar Avendaño Godoy Vicepresidente

Raúl Romero Goenaga Director - Secretario
Sandrino Vergara Paredes Director - Tesorero

Aníbal Jiménez Lazón Director

Mario Magliocchetti Oleaga Director
Erwin Cubillos Salazar 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)



Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy Fernando Díaz Molina Gerardo Weisser Matzner Hugo Gutiérrez González Jorge Cortés Garrido Sergio Barriga Kreft



Abriendo muevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Monjitas 527 Of. 812 Santiago Centro, Chile F +56 2 24654201 - 24654202 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.d - www.grisolia.d



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