



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



General del Aire, Arturo Merino Núñez
Nuevo Comandante en Jefe de la
Fuerza Aérea de Chile

- ▶ **El vuelo del Comodoro**
- ▶ **Eleodoro Rojas y el aeroplano "Tarapacá"**
- ▶ **Capitán Faustino Rico Toro Elegido de la gloria**
- ▶ **Albatros Dorado, Ala Fija, en el Territorio Chileno Antártico**





Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

***“Húmedas ventiscas de nuestros canales,
donde aún otea desde su canoa,
arpón en la diestra, el indio de ayer.
En vuelo rasante Merino, el primero,
surcó esos lugares de niebla y terror”.***

Fragmento de la poesía “Chile” de Alfonso Cuadrado M.

No han sido pocas las veces, que por este medio y por otros muchos, difundimos algunos de los sobrados méritos humanos, morales y profesionales que la recia y preclara figura de Arturo Merino Benítez, despierta.

Principal gestor e ideólogo de un proyecto que involucrara a su amado país de intrincada geografía, hoy que gracias a él y a muchos otros valientes que le acompañaron, lograron unir en perfecta bandada, las bondades de una naciente aviación con los sueños de millones de chilenos que hasta hoy disfrutamos de su legado.

Sin lugar a equivocación, la conectividad aérea dentro del país, es una de las obras más macizas y menos reconocidas. Quizás esto solo bastaría, para brindarle el reconocimiento sincero y justo a quien lo realizó, pero al desempolvar algunos de los muchos méritos que Arturo Merino presenta en esta senda, nos encontramos en el camino con antecedentes que nos llenan de orgullo. En el artículo *“El vuelo del Comodoro”*, el lector se encontrará con ese Merino aviador, que jefe como él lo era, no solo planifica y conduce, sino que arriesga y alienta el desarrollo de una aviación pionera en los parajes australes, acompañando siempre las tareas de quienes la practican. Pero, como Bonus Track de vida, mostrará esta reseña, su valor y entrega incontenible ante el peligro, como al igual su posterior sufrimiento ante la pérdida de tres de sus camaradas.

Otro gran artículo, lo será la investigación que realiza un amigo de esta corporación, y me refiero al investigador histórico ferroviario Harold Middleton, quien aborda a un piloto pionero escasamente explorado, como lo es don Eleodoro Rojas y su relación con la adquisición del mítico avión “Tarapacá”, artículo que con entretenida pluma nos brinda un valioso contenido que unido al placer de descubrir históricos e inéditos documentos, nos transporta a nuestro querido norte de Chile como a conocer más de su generoso pueblo.

Complementan los artículos, dos interesantes temas como lo son la reseña de un audaz piloto boliviano y los primeros vuelos que la Aviación Naval realiza con material de ala fija para llegar y operar en el Territorio Chileno Antártico. Estos tópicos y muchos otros componentes de Aerohistoria, aportados mensualmente por nuestra corporación a través de este medio, pretenden siempre despertar el interés por conocer la histórica y titánica tarea que la aviación y sus integrantes han descrito por décadas en beneficio de su país y sus pueblos. Por otro lado, está el construir esta huella, la que registra nuestras glorias, próceres y pioneros chilenos e iberoamericanos, lo que es y será siempre una obra grande que tiene que ser asumida por muchos, por lo que periódicamente invitamos a aumentar los esfuerzos que apuntan a cultivar el amor por las tradiciones y valores aéreos.

Ésta, una tarea de constante hacer y persistencia frente a los acontecimientos, más allá de la definición del deseo por volar a través de la historia aeronáutica chilena e iberoamericana o del simple servir, el que involucra al Instituto de investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile tanto con el mundo de la aviación como con el resto de las personas, pues su definición más profunda nace de la investigación histórica fundada o rectificadora, para lo que continuamente usamos cuidados registros, valorados medios y generosas voluntades para seguir en la senda de educar, conmemorar y difundir para el conocimiento del ciudadano ilustre y patriota más allá de su profesión u oficio.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



www.historiaaeronauticadechile.cl

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



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Ceremonia en homenaje a los mártires de la Aviación Militar.....</i>	6
<i>General del Aire, don Arturo Merino Núñez, asume el mando de la Fuerza Aérea de Chile</i>	8
<i>Asistimos a la solemne ceremonia de conmemoración del 99 aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Colombia.....</i>	12
<i>Entrega de Premio a distinguido piloto de la Asociación de Pilotos (R) de LAN CHILE.....</i>	14
<i>XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio 2018</i>	15
<i>Sexagésimo quinto aniversario de la Brigada de Aviación del Ejército de Chile</i>	20
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en misa del primer aniversario del fallecimiento de nuestro Presidente Honorario, don Fernando Matthei Aubel</i>	22
<i>Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile presentó al nuevo Directorio para el período 2019-2021</i>	23
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en programa radial de carácter patrimonial</i>	24
<i>Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se reúne con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.....</i>	25
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en la inauguración del monumento al Almirante Lord Thomas Alexander Cochrane.....</i>	27
OBITUARIO.....	30
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	32
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	35
EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE.....	41
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	57
<i>El vuelo del Comodoro.....</i>	57
<i>Eleodoro Rojas y el biplano "Tarapacá".....</i>	74
<i>Capitán Faustino Rico Toro, elegido de la gloria.....</i>	100
<i>Albatros Dorado, Ala Fija, en el Territorio Chileno Antártico</i>	104
<i>Comodoro Arturo Merino Benítez en la Filatelia Americana</i>	110
AVIONES CON HISTORIA.....	123
<i>Beechcraft C-50 Twin Bonanza, de Wichita a Aysén</i>	123
SABÍA USTED ?.....	127
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	129
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	130

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar*

El jueves 1° de noviembre se realizó la Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar, en la Base Aérea El Bosque, actividad que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Robles Mella, quien estuvo acompañado por integrantes del Alto Mando Institucional.

La ceremonia se inició con el sentido discurso del Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot Fajardo, quien destacó el legado de los mártires de la Fuerza Aérea: *“Es por eso que nos encontramos en este solemne y centenario monumento, para recordar a nuestros camaradas. El cóndor que lo corona, ha sido conocedor de la historia de nuestros mártires, que cuando eran unos impacientes y osados jóvenes, sintieron el llamado de la Fuerza Aérea y de nuestra Patria y despegaron sus aviones hacia el cielo con la única intención de sentir la velocidad, disfrutar del espacio infinito, de tocar las nubes, cumplir con una misión, cumplir con el deber y mirar desde lo alto al pequeño planeta que se alojaba a sus pies”*.

Luego, el Capellán Nacional Evangélico, Coronel de Aviación Aníbal Jiménez, realizó una invocación espiritual en memoria de los mártires, recordando que sus muertes no han sido en vano, pues permiten comprender la plena entrega del aviador militar.

Por su parte, el Obispo Castrense, Santiago Silva Retamales, ofició una misa en agradecimiento a los mártires de la aviación, por el legado que dejaron, destacando su ejemplo de valentía y amor a la patria y agradeciendo por sus vidas.

Tras el acto ecuménico, se presentaron ofrendas florales frente al Monumento a los Mártires por parte de la Fuerza Aérea de Chile, el Centro de Generales de la Fuerza Aérea de Chile, el Círculo de Coroneles de Aviación, el Centro de ex Cadetes y Oficiales “Águilas Blancas”, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el Club de Suboficiales Mayores de la Fuerza Aérea de Chile.



CDA. (A) Sr. Miguel Marguirot Fajardo

Finalmente, una formación de T-35 Pillán, sobrevoló la Base Aérea de El Bosque mientras se cantaba el himno institucional, en honor a los mártires de la aviación militar.



Coronas a los pies del monumento "A los mártires de la aviación militar"



Algunos de los integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, don Jorge Robles Mella.

❖ *General del Aire, don Arturo Merino Núñez, asume el mando de la Fuerza Aérea de Chile*

En una solemne ceremonia realizada el lunes 5 de noviembre en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, encabezada por el Presidente de la República Sebastián Piñera Echenique fue investido el General del Aire Arturo Merino Núñez, como nuevo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

El acto comenzó poco después de las 17:00 horas con la llegada del Presidente de la República al Instituto Formador de los futuros Oficiales de la Institución, quien junto al General del Aire Jorge Robles Mella, pasó revista a las Unidades de Presentación.



S.E. el Presidente de la República junto al General del Aire Jorge Robles Mella, pasan revista a las Unidades de Presentación.

La ceremonia fue seguida desde la Tribuna Oficial por el Mandatario junto a un gran marco de invitados, entre los que se contaron el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero, además de otras altas autoridades civiles y militares, tanto nacionales como extranjeras.

El General del Aire Jorge Robles Mella, luego de cuatro años al mando de la Institución, destacó en su discurso que *“el cumplimiento de la misión nos enfrenta a un constante desafío de conocimientos y de evolución, de un mundo que avanza, que se desarrolla a pasos agigantados y que nos obliga a estar en permanente preparación, atentos y alertas ante los requerimientos que el país nos demanda”*.

Asimismo, dentro de los logros de su gestión se cuenta la adquisición de helicópteros Black Hawk MH 60M, incorporados recientemente al inventario institucional; también el haber impulsado y

materializado el proyecto de construir salas cunas en las distintas Unidades para las funcionarias y, finalmente, destacó el importante trabajo desarrollado durante estos cuatro años relacionado con el cuidado de los adultos mayores, a través de Conapran, entidad que contó con el permanente apoyo de la Primera Dama del país, Cecilia Morel.

Nombramiento oficial

Durante el acto, el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Juan Francisco Galli, dio lectura al Decreto Supremo que nombró al nuevo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, quien asumió el Mando de la Institución.

Luego vino uno de los momentos más emotivos de la ceremonia, cuando el Presidente hizo entrega del Gallardete de Mando al General Robles y distinguió al General Merino con la condecoración “Presidente de la República” en el grado de “Collar de la Gran Cruz”, por haber sido investido como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.



Condecoración “Presidente de la República” en el grado de “Collar de la Gran Cruz”



*General del Aire don Arturo Merino Núñez
Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile*

En instantes, la Banda Institucional de la Escuela de Aviación interpretó el Himno “Camaradas” y casi al unísono acompañó en el cielo una formación de aviones F-16, cuyo líder se desprendió de la formación como símbolo del alejamiento de las filas del Comandante en Jefe que deja el Mando.

Posteriormente se inició un desfile aéreo y terrestre, a cargo del Jefe de las Fuerzas y Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) Hugo Rodríguez González.



Encabezaron el desfile terrestre los Estandartes de Combate de la totalidad de las Unidades Operacionales de la Fuerza Aérea de Chile, mientras que, desde el aire, sobrevoló la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”; aviones T-35 “Pillán” de la Escuela de Aviación; aeronaves F-16 de los Grupos de Aviación N°3, N°7 y N°8 de las Iª y Vª Brigadas Aéreas, respectivamente.

Frente a la Tribuna de Honor también se presentaron Unidades de Formación de las Escuelas Matrices y del Sub Escalón de Unidades.

Luego, se aproximó una dotación de aviones A29 Super Tucano, una formación de aviones de transporte del Grupo de Aviación N°10, de dotación de la IIª Brigada Aérea, conformada por las aeronaves Boeing 767, de Reabastecimiento en Vuelo KC-135 y C130 Hercules.

Después correspondió el paso del Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales y el Sub Escalón Unidades Terrestres de Combate, compuesto por Unidades de Despliegue Rápido, conformadas por una Compañía de Misileros Antiaéreos y una Compañía de Fuerzas Especiales.

Para concluir el desfile, hizo su presentación una Escuadrilla de Transporte Táctico encabezada por los nuevos Helicópteros Black Hawk MH 60M, seguida de Bell UH-1H y Bell 412 del Grupo de Aviación N°9.

Terminada la ceremonia, el Presidente Piñera destacó las capacidades del General del Aire Arturo Merino Núñez y le deseó éxito como nuevo líder de la Fuerza Aérea, *“porque ha tenido una vasta trayectoria en la Institución, un gran piloto y estratega, por lo que los chilenos podemos estar muy seguros y tranquilos porque la Fuerza Aérea de Chile está en muy buenas manos y seguirá volando cada vez más alto en beneficio de nuestros compatriotas”*.

Finalmente, el nuevo Comandante en Jefe de la Institución se mostró agradecido por la confianza otorgada por el Presidente la República en su nombramiento y en ese sentido *“muy orgulloso de comandar este gran equipo que es la Fuerza Aérea de Chile y que tanto hace por nuestro país”*, señaló.

❖ *Asistimos a la solemne ceremonia de conmemoración del 99 aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Colombia*

El jueves 8 de noviembre, la Fuerza Aérea Colombiana celebró en Chile su nonagésimo noveno cumpleaños, cimentada en la verdadera trayectoria histórica que exhibe en América:

“Conocidas las experiencias de la Primera Guerra Mundial sobre el empleo de la aviación como arma de combate, una vez superados los problemas económicos, el Congreso colombiano, exhortado por el presidente Marco Fidel Suárez, demostró la necesidad de que las instituciones militares fortalecieran sus capacidades, introduciendo definitivamente en su organización las unidades aéreas.”

De esta manera, se originó la aviación militar en Colombia y se sancionó la Ley N°126 de diciembre de 1919, como punto de partida de la Fuerza Aérea Colombiana.

Sus ya casi centenarios pergaminos, nos relatan esa historia que la convierten en quizás la institución militar más querida y respetada por los colombianos y que hoy está preparada para *salvaguardar la vida, honra y bienes de todos sus nacionales*, gracias al entrenamiento, formación moral y la experiencia con la que cuentan sus *“Caballeros y Damas del aire”*.

La Fuerza Aérea Colombiana, a través de su Agregado Aeronáutico en Chile, Coronel Sr. Robert Zambrano Lozano junto a su equipo de la Agregaduría a la Embajada de Colombia en Chile, celebraron este nuevo aniversario en las dependencias del Club de Campo “Quinchamalí” de la Fuerza Aérea de Chile en Santiago. En lo que fue una emotiva ceremonia, encabezada por altas autoridades de la Embajada de Colombia en Chile, asistieron distinguidos invitados de las Fuerzas Armadas, Agregados Aeronáuticos de países amigos, empresarios y académicos chilenos.



De izquierda a derecha: Capitán Santiago Restrepo de la Fuerza Aérea Colombiana; Crl. Martín Cangahuala, Agregado de Defensa y Aéreo del Perú; Crl. Alejandro H. Arocena, Agregado de Defensa del Uruguay; Crl. Francisco Martínez E., Agregado Militar, Naval y Aéreo de la República Dominicana; Crl. Jessica Guitron, Agregada Aeronáutica Adjunta de los Estados Unidos de Norteamérica; Crl. Sergio Mourão, Agregado Aeronáutico de Brasil; "Silla del Héroe" destinada a recordar los que han ofrendado su vida por la paz de Colombia; Crl. Robert Zambrano, Agregado Aéreo de Colombia; Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; CDA. Fernando Atala, Oficial de Enlace de la Fuerza Aérea de Chile con las Agregadurías Aéreas Extranjeras; Crl. Jaime Gómez Jr., Agregado Aeronáutico de los Estados Unidos de Norteamérica; Crl. Roberto Idoyaga, Agregado Aeronáutico del Paraguay y el Técnico Jefe de Comando William Meza Repizo, Secretario de la Agregaduría Aerea de Colombia en Chile



De izquierda a derecha: Presbítero colombiano don Juan Carlos Giraldo; CDE (AD) Simón Pérez Núñez, Gerente de Finanzas de FIDAE; CDA (DA) Fernando Atala Cifuentes, Oficial de Enlace FACH y Norberto Traub G.



De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Rodrigo Restrepo Pérez, Gerente General de PRISA S.A. y el CrI. F.A.C. Sr. Robert Zambrano Lozano, Agregado Aeronáutico de Colombia en Chile.

❖ Entrega de Premio a distinguido piloto de la Asociación de Pilotos (R) de LAN CHILE

Por octavo año consecutivo, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile otorgó el premio "*Jorge Verdugo Correa*", instituido para recordar la memoria de este destacado piloto Comandante de Aeronave, y reconocer en quienes reciban esta distinción, las dotes de caballerosidad, espíritu de vuelo y profesionalismo.

Es menester recordar que la importancia de este galardón, radica en que la persona propuesta a recibirlo, es elegida por sus pares, de modo que son ellos, los miembros de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile quienes reconocen en quien lo recibe, las máximas virtudes, merecida elección que este año recayó en el señor Comandante de Aeronave (R) de Lan Chile, don Álvaro Guzmán Salinas.



*Cdte. de Aeronave (R) de Lan-Chile
Sr. Álvaro Guzmán Salinas (Q.E.P.D)*

Invitado por Directorio de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile, nuestro presidente, señor Norberto Traub Gainsborg concurre a un almuerzo el pasado jueves 8 de noviembre en Club de Campo Quinchamalí, ocasión en que a nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile debió entregar el significativo premio, pero esta vez de forma póstuma, a su viuda.



De izquierda a derecha: Durante el almuerzo, la señora Lilian de Besoain; la señora Marta viuda de Guzmán; Leonidas Medina y Renato Besoain Armijo, Presidente de la Asociación de Pilotos.

❖ **XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio 2018**

Organizado entre los días 12 al 17 de noviembre de 2018 por el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA), se realizó en la ciudad de Santo Domingo, en República Dominicana, con la asistencia de delegados de provenientes de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, España, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Cordial y eficientemente recibidos y acomodados por el presidente del INDOHA, Mayor FAD Carlos ORTEGA Vergés, para quien junto a su equipo sólo caben palabras de elogio y de reconocimiento, por su dedicación y esfuerzo, aspectos que fueron determinantes en el completo éxito que tuvo este Congreso. Luego de una digna ceremonia inaugural en el Salón de Honor de la Universidad Nacional “Pedro Henríquez Ureña”, dedicamos los dos primeros días a las exposiciones enviadas con antelación

por los respectivos Institutos y Academias respectivas, centrados siempre dentro del tema central propuesto, que fueron *“los vuelos de buena voluntad, hermandad y ayuda humanitaria”*.

Nuestra corporación, estuvo representada a través del Coronel de Aviación don Edgardo Villalobos Chaparro, quien presentó la charla *“El Cóndor de los Andes”*, como homenaje al próximo Centenario del cruce de los Andes por su parte más alta, realizado por el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, el 12 de octubre de 1918.



Nuestro distinguido representante, don Edgardo Villalobos Chaparro durante su exposición “El Cóndor de los Andes” dictada el día 13 de noviembre de 2018

Los asistentes tuvieron también la oportunidad de escuchar otras tres Conferencias sobre temas aeronáuticos: *“Perspectivas sobre la militarización de la seguridad aeronáutica”* del abogado Dr. Walter

Barrera (Ecuador), y “*Dinámica de las quiebras de compañías aéreas*” del Dr. Álvaro Sequera (Colombia) y “*Manejo del stress en situaciones de crisis*” por don Boris Domínguez (Venezuela).

La Universidad ofreció un recorrido por sus modernas dependencias y un almuerzo de camaradería, junto con algunos de sus académicos. Más tarde, fueron recibidos en la Base Aérea de Santa Lucía, donde tuvo lugar la ceremonia de celebración del 60 aniversario del Comando Aéreo, con desfiles aéreo y terrestre, seguidos de un almuerzo en el Casino de Oficiales. Un hito importante en la estadía, fue la visita al monumento Faro de Colón, imponente edificación que en su interior contiene salas dedicadas a cada uno de los países de América, con sus respectivas banderas nacionales y objetos representativos.



Delegados y miembros participantes de FIDEHAE

En otro de los días, se celebró una sesión solemne de Delegados, donde se presentó una solicitud por parte del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAEP) para que el próximo Congreso se realizará en el año 2020 en Lima, propuesta que fue aceptado gustosamente por las delegaciones de los otros países, sin perjuicio de ello, el representante de Cuba, indagó sobre la idea de que para el próximo año 2019, se pudiera hacer un encuentro en Cuba, similar al que se realizó tiempo atrás en España, con motivo de los 500 años de La Habana.

Se acordó también confeccionar un libro entre todos los países visitados por el vuelo Pro-Faro de Colón en 1937, en el que se incluirá un relato de lo que significó localmente dicho vuelo y que este libro sea entregado por la Federación Internacional de Entidades Histórico Aeronáuticas (FIDEHAE) en los Congresos futuros, descartándose la entrega de otras membresías o condecoraciones particulares, con el fin de reforzar la imagen e identidad de los integrantes de la Federación. Con este mismo propósito, se acordó crear una página propia de la Federación, con su dominio “.org”, dejando de estar incluida dentro de la página del Instituto Nacional Newberiano de Argentina, que hasta la actualidad le había cedido gentilmente un espacio dentro de la suya.



Tras la celebración de una misa en el 60 aniversario de la Fuerza Aérea de República Dominicana.



Durante la ceremonia del 60 Aniversario de la Fuerza Aérea Dominicana



El presidente Pro Tempore de FIDEHAE, Mayor F.A.R.D. don Carlos Ortega Vergés, durante la ceremonia del 60 Aniversario de la Fuerza Aérea Dominicana



El presidente del Instituto Nacional Newberiano de la Argentina, don Salvador Roberto Martínez, procede a condecorar con la "Orden Al Mérito Newberiana", al Pabellón de Combate de la Fuerza Aérea Dominicana.

Se acordó además, favorecer el ingreso de otras entidades relacionadas con la aeronáutica de cada país, para que integren cada delegación en los Congresos, aunque éstos últimos, sólo tendrán derecho a voz en el caso de las votaciones. Se dejó constancia también en la Declaración Final del Congreso, de la preocupación expresada a través de un documento oficial de la delegación de la República de Panamá ante la proposición de reemplazar el nombre del Aeropuerto “Arturo Merino Benítez, en la capital de Chile, por otro que estuviera totalmente desvinculado a la aeronáutica, tal como suele ser en la mayoría de los países cuando existen pioneros y próceres de ese nivel.

El Congreso concluyó con una muy grata cena de despedida y la entrega de los certificados y documentos pertinentes, compartiendo momentos de la mayor amistad y afecto, al son de los típicos “merengues”, tan característicos de estas tierras caribeñas, así como la alegría y hospitalidad de su gente.

❖ *Sexagésimo quinto aniversario de la Brigada de Aviación del Ejército de Chile*



1913 - 1930

1970 - 2018

A las 11.30 horas del viernes 16 de noviembre, se realizó una emotiva ceremonia interna por el Sexagésimo Quinto Aniversario de actividades que cumpliera el 1º de octubre pasado la actual Brigada de Aviación del Ejército. La solemne actividad fue presidida por el Intendente de la región y encabezada por el comandante de la Brigada de Aviación, General de Brigada don Gustavo Núñez Kocher.

Tras un sentido recuento histórico de la Brigada y su devenir histórico, en el cual el General Núñez recordó a los presentes que el Servicio de Aviación del Ejército nació a través de la Ley Nº2771 del 7 de febrero de 1913 y que posteriormente fue el Decreto Supremo P. Nº 132 de igual fecha, el que designó al entonces General de División don Arístides Pinto Concha, como el primer Inspector del Servicio de Aviación.



Corbata del Estandarte de Combate de la Brigada de Aviación del Ejército de Chile, el cual lucía para esta ceremonia las siguientes distinciones: *Gran Cruz del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; “Santa Cruz de Triana” de la Ilustre Municipalidad de Rancagua; Centenario de la Aviación Militar Chilena y Estrella Libertador Bernardo O’Higgins Riquelme.*

A continuación, se entregaron reconocimientos por años de Servicio a quienes sirven en esa histórica Unidad del Ejército de Chile.



Luego, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile a través de su Presidente don Norberto Traub Gainsborg acompañado por el Director Secretario de la corporación, don Alberto Fernández Donoso y el Socio Sr. Claudio Cáceres Godoy presentaron los saludos de los integrantes de la Corporación.



De izquierda a derecha: Señores Claudio Cáceres Godoy; Norberto Traub Gainsborg; GDB Gustavo Núñez Kocher, comandante de la Brigada de Aviación; Teniente (Rsva.) Marcos Arellano Venegas y Alberto Fernández Donoso

Al término de la ceremonia, la mayoría de los asistentes fueron partícipes de una muy agradable actividad de camaradería en donde los invitados, personal y sus familias conversaron distendidamente.

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en misa del primer aniversario del fallecimiento de nuestro Presidente Honorario, don Fernando Matthei Aubel*

Por la tarde del lunes 19 de noviembre, la familia del Ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y presidente Honorario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, General del Aire don Fernando Matthei Aubel, recordó el primer aniversario de su fallecimiento con una misa en la iglesia del Monasterio Benedictino de la Santísima Trinidad de Las Condes, hasta donde acudieron en representación de nuestra corporación, los señores Claudio Cáceres Godoy y Rino Poletti Barrios, quienes entregaron nuestros respetos a su familia.



De izquierda a derecha: Rino Poletti Barrios, Evelyn Matthei Fornet y Claudio Cáceres Godoy

❖ *Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile presentó al nuevo Directorio para el período 2019-2021*

El martes 27 de noviembre en el Club de Campo de Oficiales Quinchamalí, tuvo lugar la penúltima Asamblea Mensual en que el Círculo de Coroneles de Aviación, ocasión en que se presentó al nuevo Directorio elegido que asumirá sus funciones a partir del mes de marzo de 2019.

El concurrido acto se inició con el Himno Nacional coreado por los presentes. A continuación, el Coronel de Aviación, señor Sergio Lizasoain Mitrano se dirigió a los presentes reseñando la génesis de esta entidad y los loables objetivos que persiguen sus numerosos asociados. *“...en efecto fue ayer, en el milenio pasado, en un otoñal atardecer del 28 de mayo de 1987, en este mismo lugar, que nosotros designamos cariñosamente como hangar de quinchamalí, un selecto grupo de 35 señores coroneles de aviación en situación de retiro, incluyendo al que habla, guiados por el espíritu de la fraterna camaradería azul aéreo y por el afecto entrañable a la fuerza aérea a la que sirvieron lealmente, ofrendando lo mejor de sus vidas, se reunieron para dar nacimiento y vida a esta cofradía de coroneles aviadores”.*



Algunos de los distinguidos señores Coroneles de Aviación que integrarán el nuevo Directorio a partir de marzo de 2019

A continuación, tras algunas emotivas palabras de despedida de los otros integrantes del actual Directorio, se realizó una interesante exposición al Círculo Coroneles de Aviación, con la charla *“El Cóndor de los Andes”*, dictada por nuestro distinguido Socio CDA. Edgardo Villalobos Chaparro, en homenaje al próximo Centenario del cruce de los Andes por su parte más alta, realizado por el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, el 12 de octubre de 1918.



El CDA Edgardo Villalobos Chaparro durante la exposición “El Cóndor de los Andes”, dictada al Círculo de Coroneles de Aviación como parte de las actividades de difusión que realiza periódicamente nuestra corporación.

❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en programa radial de carácter patrimonial

Por la mañana del miércoles 28 de noviembre, nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg, asistió invitado al programa “*La hora del patrimonio*”, que se emite de 11:00 a 12:00 hrs. por la radio de la Universidad SEK. El tema central a tratar en dicho programa, fue el conocer algo más sobre el nombre de Arturo Merino Benítez, en el aeropuerto de Santiago, propuesta que nuestra corporación viene apoyando desde hace algunos años.



Durante la transmisión del programa de la Radio Universidad SEK, “La hora del Patrimonio” ([#LaHoraDelPatrimonio](#)), las conductoras Paula Parada y Mónica Ortiz junto al panelista invitado Norberto Traub.

❖ *Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se reúne con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile*

Durante la tarde del miércoles 28 de noviembre del año en curso, el Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile cumplió con la tradicional visita protocolar al recientemente nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

En esta oportunidad le correspondió presentar sus respetos al General del Aire don Arturo Merino Núñez, quien nos recibió en su oficina ubicada en el edificio “Comodoro Arturo Merino Benítez”, ubicado en la Comuna de Los Cerrillos.

El Instituto estuvo representado por su Presidente, Norberto Traub Gainsborg, el Vicepresidente Oscar Avendaño Godoy, el Director Secretario Alberto Fernández Donoso, el Director Tesorero Aníbal Jiménez Lazón y el Director Mario Magliocchetti Oleaga.



De izquierda a derecha: Óscar Avendaño Godoy; Alberto Fernández Donoso; Arturo Merino Núñez, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; Norberto Traub Gainsborg; Aníbal Jiménez Lazón y Mario Magliocchetti Oleaga.

Puntualmente a las 14:30 hrs. el General del Aire Sr. Arturo Merino Núñez ingresó al Salón de Visitas saludando cordialmente al Sr. Presidente del Instituto y a los Directores que lo acompañaban.

Durante la grata y franca reunión se conversó sobre las actividades de conmemoración y difusión que viene desarrollando el Instituto, como también se abordó la reciente participación en el Congreso Internacional de Historia Aeronáutica realizado en Santo Domingo y algunos de los temas de interés común tratados allá.

Se le obsequió también, dos blocks de sellos de correos dominicano, los que fueron lanzados por esa nación, en los que recuerda los pioneros aeronáuticos iberoamericanos más relevantes, elección que incluyó la señera figura del Comodoro Arturo Merino Benítez, padre del actual jefe de la Institución aérea.



El general Arturo Merino conversa animadamente con nuestro presidente don Norberto Traub.

Al término de la entrevista, don Norberto Traub le hizo entrega al general Merino, de un cuadro con la portada de nuestra última Revista institucional, la cual trae en su portada la fotografía de su padre, el Comodoro Sr. Arturo Merino Benítez, primer líder de la Fuerza Aérea Nacional que en 1930 protagonizara un heroico hecho en la conquista aérea de Magallanes y que hoy se ilustra junto a otra del nuevo Comandante en Jefe, gesto que agradeció emocionadamente.

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en la inauguración del monumento al Almirante Lord Thomas Alexander Cochrane*

Por la mañana del jueves 29 de noviembre, a las 11.00 horas, en la Avenida Bernardo O'Higgins altura de la calle Ejército, se realizó en Santiago, la inauguración de un monumento que recordará en esta capital, al Almirante Lord Thomas Alexander Cochrane, insigne marino de origen británico y ciudadano chileno por gracia, quien contribuyera de manera decisiva en la conquista y consolidación de nuestra Independencia como también en la conformación de una Marina Nacional.



Durante el descubrimiento de la placa central del monumento a Lord Cochrane.



De izquierda a derecha: Yerko Torrejón Koscina; Almirante Rodolfo Codina Díaz, presidente de la Corporación del Patrimonio Marítimo; Ana María Ried Undurraga, presidente del Instituto de Investigaciones Históricas “José Miguel Carrera”; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y don Felipe Alessandri Vergara, Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Santiago.

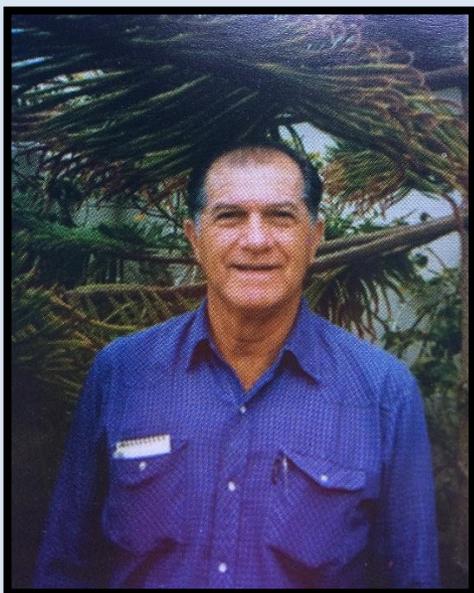


De izquierda a derecha: Don Arturo Hevia Salazar, destacado artista escultor que realizara la nueva imagen del Almirante Cochrane junto al señor Norberto Traub, presidente del IIHACH.



Detalle de la nueva escultura del marino británico que participó en la consolidación de nuestra Independencia

II. OBITUARIO



Sr. Fernando Rueda Vergara (Q.E.P.D.)

Don Fernando Rueda Vergara *Caballero de las Alas Antofagastinas*

Fue tal la impresión que siendo niño, una mañana le causara el ver aterrizar un biplano en un despoblado, en ese entonces existente junto al edificio de la Gobernación Marítima de su natal Antofagasta, que ahí mismo nació su interés por la aviación y su deseo de llegar a ser piloto.

Por ello, al enterarse en junio de 1941 que el comandante Alfonso Scheihing Ritter había fundado el club aéreo de aquella ciudad, con tan solo dieciséis años de edad fue de los primeros en inscribirse como socio.

Sin embargo, tres largos años debieron esperar hasta que al recibir el club su primer avión, recién pudieron empezar a volar. Un flamante Aeronca L-3B que la Fuerza Aérea de Chile les entregara como resultado de la Campaña Alas para Chile.

“Ya te fuiste”, le dijo su instructor, el teniente René Ianiszewski Courbis, al bajarse del avión y cerrar la puerta de la cabina, en el que fuera su primer vuelo solo y el comienzo de la materialización de un anhelo largamente acariciado.

Poco después, en octubre de ese mismo año, un brillante examen rendido ante una comisión del Club Aéreo de Chile presidida por el capitán Mario Barros Ortiz lo hizo acreedor a su brevet de piloto aviador de turismo, abriéndose para él las puertas de los cielos de la patria y dando inicio a una brillante y fecunda trayectoria que solo finalizaría en su ancianidad.

Dotado de un entusiasmo y una perseverancia digna de encomio, solo dos años más tarde obtenía su habilitación de instructor de vuelo, actividad en la que llegaría a formar casi cuarenta nuevos pilotos y con participación destacada en la puesta en servicio del nuevo material de vuelo Fairchild M-62B y PT-19 que recibiera el club nortino.

No fue extraño por ello el que la Dirección de Aeronáutica lo nombrara examinador zonal de vuelo de todos los clubes aéreos ubicados entre Arica y El Salvador. Exceptuando, a petición suya, el de Antofagasta por haber sido formado en él y los profundos lazos de amistad que lo unían a sus integrantes.

Como la presencia del club entorpecía las operaciones aerocomerciales que se realizaban en Cerro Moreno, la Fuerza Aérea les traspasó el aeródromo La Chimba, que anteriormente había pertenecido a la Línea Aérea Nacional, cediéndoles además el hangar existente en el desactivado aeródromo de Portezuelo.

Difícil desafío al que supieron hacer frente y uniendo voluntades, junto a otros socios, con grandes sacrificios y constancia lograron que el club contara con su propio aeródromo y sede social. Todo un orgullo para los cóndores civiles.

No imaginaría en el momento de alegría de la inauguración, que con el transcurso del tiempo, llevando una enorme pena en su corazón, décadas más tarde le correspondería realizar el último despegue de un avión desde La Chimba, al ponerse término a su funcionamiento, debido a la expansión de la ciudad hacia dicho sector.

Aquilatando sus condiciones personales, la asamblea de socios lo nombró primero director secretario, luego tesorero y finalmente presidente del club. Cargos todos que sirvió con ecuanimidad y entrega total de sí mismo durante tiempo prolongado.

Queriendo tener sus propias alas, con un hermano piloto adquirieron un biplaza Culver Cadet, aeronave que por sus pequeñas dimensiones fuera número fijo en cuanto festival o actividad social organizara el club.

Sin duda los viejos antofagastinos aún recordarán la simpática broma que gastó a la ciudad para un aniversario del club, al simular con aquel avioncito, un aterrizaje en plena calle Prat, llevando como pasajero al afamado músico cubano Isidro Benítez.

Gesto que le significó ser sacado en andas del avión por una muchedumbre enfervorizada, mientras en el kiosco de la plaza Colón, Benítez junto a su orquesta hacía bailar a la ciudad al son del mambo, ritmo de moda.

Pero su interés no conocía límites e incentivado por un amigo incursionó también en la aviación comercial, prestando servicios a importantes empresas mineras de la zona, logrando sacar del aislamiento a tantos compatriotas de apartadas localidades, a los cuales la naturaleza había confinado a dicha desmedrada condición.

La construcción de la pista de la azufrera Ollagüe, a más de doce mil pies, fue obra suya.

Como integrante de Águilas Blancas supo acercar las alas civiles a las militares y él mismo lució con orgullo el azul aéreo de la Reserva Aérea de la Fuerza Aérea de Chile, llegando a alcanzar el grado de Comandante de Escuadrilla en la rama del aire.

Trayectoria que mereciendo un reconocimiento especial, en 1994, para el Día de la Aeronáutica Nacional, en la Base Aérea El Bosque, la Federación Aérea Internacional le otorgó el Premio Paul Tissandier y la Federación Aérea de Chile prendió en su pecho la medalla por Cincuenta Años Ininterrumpidos de Vuelo.

Distinciones ambas que recibió con la sencillez y modestia que lo caracterizaban.

No obstante, el paso del tiempo, implacable le señaló que para él llegaba también el momento de bajarse de los aviones. De bajarse, pero no de alejarse de la aviación, continuando en tanto sus fuerzas se lo permitieron, participando en cuanta actividad aérea se realizaba en Antofagasta y en ello secundado por tres de sus hijos que habían seguido sus pasos en la aviación y que fueran todo su orgullo.

Tal vez, comprendiendo que ya no volvería a empuñar los mandos de un avión, en un gesto que lo enaltece, queriendo dejar en buenas manos a su fiel compañero, hizo entrega del Culver Cadet al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Templo donde se resguarda el patrimonio de la aviación chilena, desechando no pocas ofertas que por aquel recibiera de importantes coleccionistas del extranjero.

Leal colaborador de nuestro instituto, cada vez que se lo solicitamos y hasta que su delicada salud se lo permitió, con la amabilidad que le era característica atendió todas las consultas que le formuláramos, ayudándonos en nuestras investigaciones relacionadas con la aviación nortina.

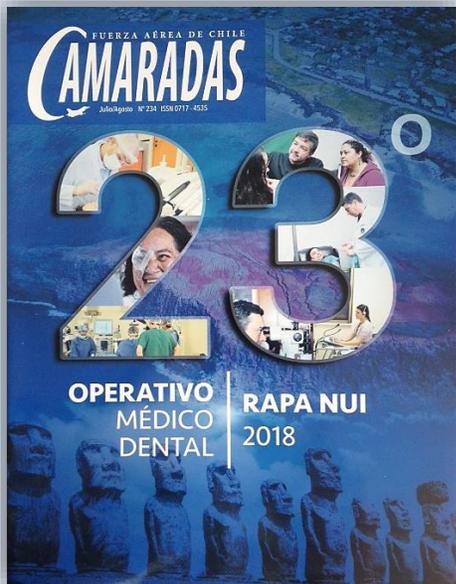
Cumplida su terrenal misión, el 6 de noviembre pasado su vida se extinguió silenciosamente, como queriendo hasta el último pasar desapercibido y a nadie molestar.

Sin duda Fernando Rueda Vergara, todo un caballero del aire, *“realizado como hombre y como piloto”*, según él mismo se definiera en cierta ocasión, ha pasado a tomar en la Escuadrilla de los Azules Horizontes, el lugar al que con justicia se hiciera acreedor en su paso por esta tierra.

Sergio Barriga Kreft



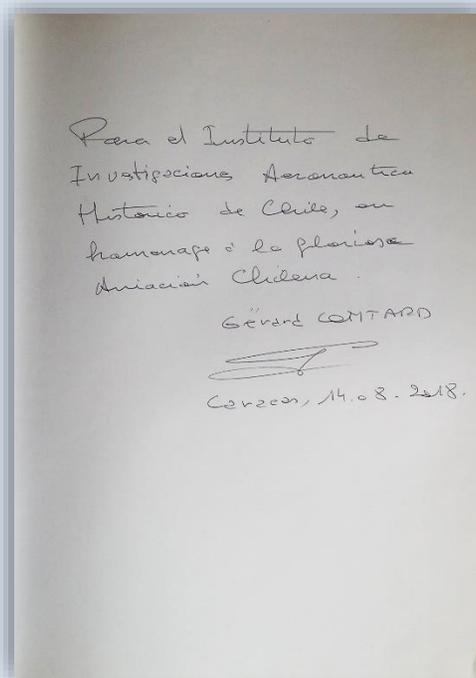
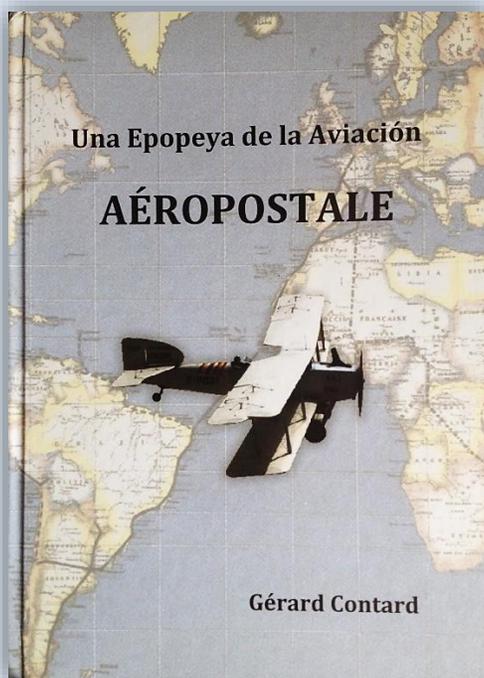
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

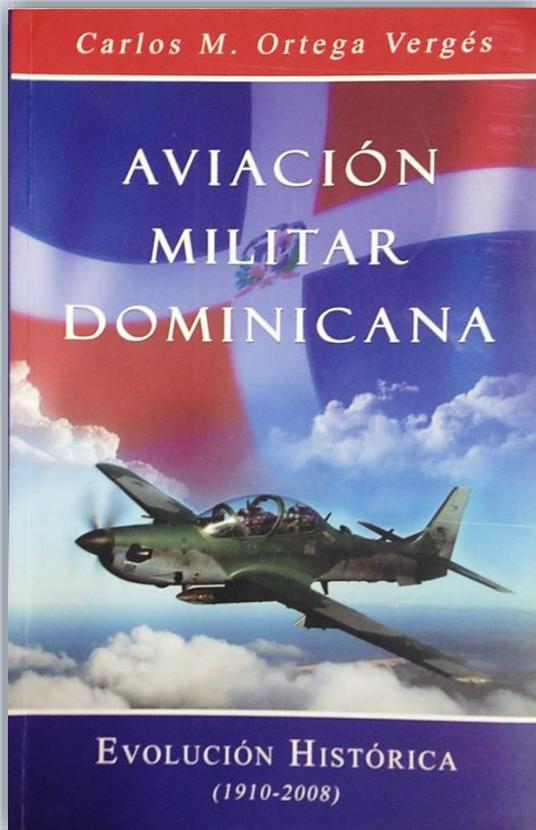
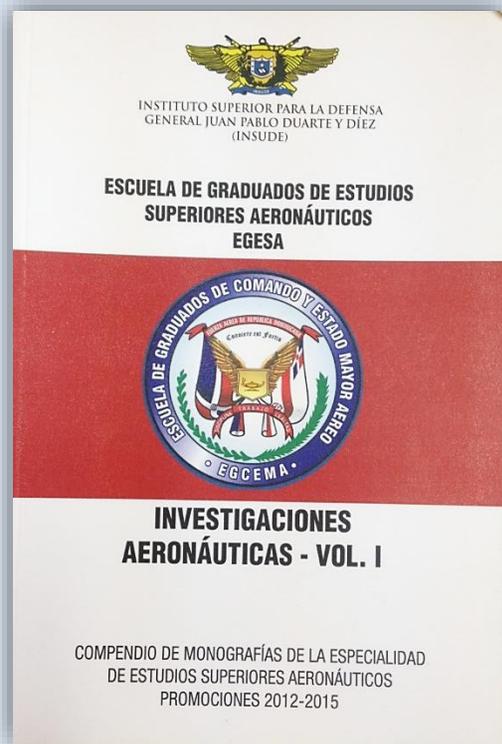
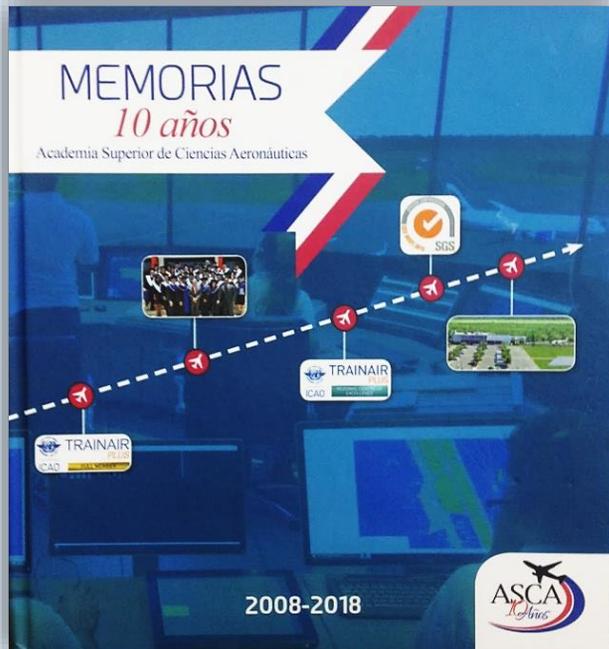


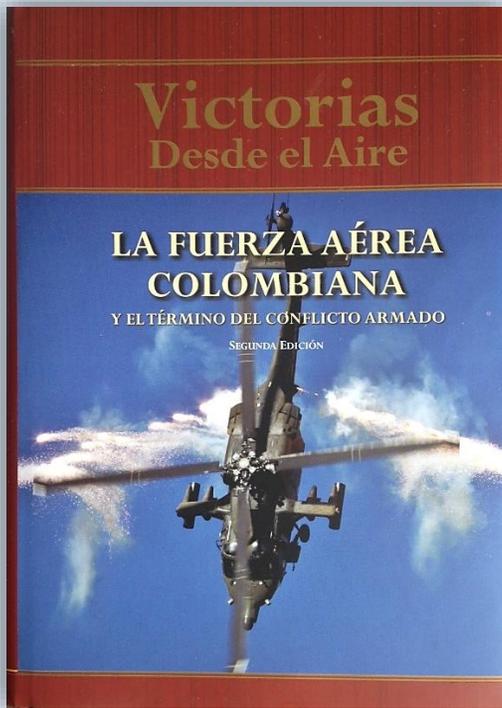
En noviembre, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, agradecemos los entusiastas y excelentes comentarios recibidos en referencia a nuestros dos últimos números especiales, y a quienes han hecho posible su impresión.

Portadas de las valiosas publicaciones que recibíáramos de regalo por parte del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica; el Miembro Correspondiente en México, don Fernando Morlett; el Miembro Correspondiente en Perú, don Hernán Rivas; el Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile; la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; la Fundación Infante de Orleans en España y los amigos Coroneles señores Óscar Zuluaga de la Fuerza Aérea de Colombia y el Crl. Gérard Contard del Ejército del Aire de Francia quien reside actualmente en Venezuela.

Muchas gracias a todos ellos.







FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

81
Diciembre 2018

Noticias FIO

La demostración del 4 de noviembre tuvo como novedad la exhibición acrobática del avión Extra 330 de Juan Velarde, campeón de vuelo acrobático. El Extra es un avión acrobático de última generación fabricado en Alemania en fibra de carbono y dotado de un motor de 315 CV. Está certificado para soportar factores de carga de +/- 10 G y es ganador de seis Campeonatos del Mundo de Acrobacia. Juan Velarde cerró con su tabla acrobática la demostración del día, que se abrió con el remolque y suelta del velero Swallow por parte de la Dornier 27, la demostración del histórico Comper Swift (raid Madrid-Manila de 1933) después de varios meses sin tener ocasión de hacerlo, seguido de la Chipmunk, AISA I-115, B.A. Eagle, Jodel Compostela, Stinson 108, Piper L-14, Cessna Bird Dog, Polikarpov U-2, la formación Bücker liderada por la Jungmeister de Aresti, y finalmente la formación T-6, Mentor y C-45 Twin Beech, a la que se unió el Extra de Juan Velarde.

Próxima demostración el domingo 2 de diciembre

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

GACETA DE LA AVIACION

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

Nº 43 - Diciembre de 2017

Primer Curso de Pilotaje de la Escuela de Aviación Militar, julio 1917
En los mandos el instructor Tte. C. L. Berisso. De izquierda a derecha: Alf. C.C. Lacosta, mecánico, Alf. J.L. Ibarra, Tte. 2º T. Larre Borges, Alf. A.M. Rinaldi, Alf. E. González Conzi, Tte. 2º S. Gandolfo, Alf. A. Demicheli, Alf. N. Larroca. Sentado: Alf. A. Montero Pérez

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

Vuelo inaugural del BelugaXL de Airbus

RAP-01
Revista Aeronáutica Paraguaya
Año XVII - Nº 93
www.iaap.org.py

III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

- ❖ *Entre los días 13 y 19 de noviembre de 2018, se realizó en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio organizado por el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA) como integrante de la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE). He aquí algunas de las actividades de difusión y copia de las resoluciones tomadas por los representantes de las organizaciones participantes.*



*Entrevista al Mayor FARD, Carlos Ortega Vergés, en el programa El Día en el canal 11, donde ofreció detalles acerca del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio del 12 al 17 de noviembre.
([Telesistema 11 UNPHUIDac Al Filo Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica Aerodom RD](#))*



Declaración de Santo Domingo

CONSIDERANDO:

1. La Resolución RESOL-2017-26-APN del jueves 19 de enero del 2017 de la Presidencia de la Nación Argentina-Ministerio de Cultura, declarando de interés Cultural el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio.
2. La Resolución RESOL-2017-26-APN-MC del jueves 19 de enero del 2017 del Instituto Nacional Newberiano, declarando de interés Cultural el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio.
3. La declaración de Interés Histórico y Cultural por parte de la Sociedad Argentina de Historiadores y la Unión de Cóndores de las Américas en fecha 10 de noviembre del 2016, dando fe del apoyo incondicional a las actividades en conjunto entre ambas instituciones hermanas.
4. Que la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y del Espacio (FIDEHAE), celebró el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana entre los días 12 y 17 de noviembre del 2018, con la asistencia de los países miembros Argentina, Brasil, Colombia, Chile, España, Perú, Panamá, México, Uruguay, República Dominicana, y países invitados como Cuba y Venezuela.
5. Homenaje al trabajo realizado por el Teniente General FAP José Zlatar Stambuk, pasado Presidente del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, miembro distinguido y promotor de las actividades de la FIDEHAE.
6. Que fue de gran trascendencia para la República Dominicana y toda Iberoamérica, el hito de que el 15 mes de febrero del 2018, se cumplió 70 años de la creación de la Fuerza Aérea de República Dominicana, como cuerpo independiente administrativamente del Cuerpo del Ejército.
7. La acreditación formal y definitiva del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica INC, (INDOHA), como institución sin fines de lucro, promotora de la Educación, Cultura y acontecimientos históricos aeronáuticos de la República Dominicana y del mundo.
8. La importancia de la emisión de Matasellos Conmemorativo del 80 Aniversario del Vuelo Panamericano Pro-Faro a Colón, puesta en uso en el mes de noviembre del 2017, resaltando este hecho trascendental de la aviación en toda Iberoamérica y primera iniciativa promotora de la cultura aeronáutica en la República Dominicana.
9. La importancia de la iniciativa del INDOHA, para la emisión en conjunto con el Instituto Postal Dominicano, la Emisión y Puesta en Circulación el día 3 del mes de octubre del 2018, del Bloque de Sellos en memoria de los precursores de la aeronáutica en toda Iberoamérica.



10. La importancia de la emisión y Puesta en Circulación el pasado 14 de noviembre del 2018, el Sello Conmemorativo a la celebración del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, promovido por el INDOHA en conjunto con el Instituto Postal Dominicano, único en su género en la República Dominicana.
11. La importancia de la participación de Cuba y Venezuela como países invitados, continuando con las iniciativas de hermandad ante todo en lo referente continuar los lazos de confraternidad y trabajo académico para fortalecer nuestras federaciones.

En consecuencia, los Jefes de Delegaciones e invitados especiales asistentes al XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio en representación.

DECLARAN QUE:

ARTÍCULO 1.- Se rinde Homenaje Póstumo al señor Teniente General FAP Don José Zlatar Stambuk, fenecido Presidente del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, por su trayectoria militar y de fomento de la historia aeronáutica del Perú y de todos los países miembros de la FIDEHAE. Reiterando con esta actividad el compromiso de fortalecer la amistad entre las naciones Iberoamericanas, mediante lazos culturales, geográficos e históricos.

ARTÍCULO 2.- Se pone a circular el 14 de noviembre, la emisión postal de Sello Conmemorativo al XVII Congreso de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2018, aprobado mediante Decreto No. 279-16 del Poder Ejecutivo de la República Dominicana.

ARTÍCULO 3.- Se aprueba a unanimidad la propuesta del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, para ser sede del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2020.

ARTÍCULO 4.- Incorporación del Doctor Walter Barrera Espinoza, tomando en cuenta sus participaciones constantes a los diferentes congresos realizados por la FIDEHAE, con el compromiso de realizar las diligencias pertinentes para la creación en el Ecuador de una institución que pueda ser reconocida como miembro.

ARTÍCULO 5.- El INDOHA de República Dominicana, se compromete a dar seguimiento para nutrir de información de las diferentes Federaciones a la página web FIDEHAE a denominarse www.fidehae.org para de esta forma aglutinar todas las informaciones de entidades y trabajos realizados de las mismas.

ARTÍCULO 6.- Se aprueba la propuesta del INDOHA y el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, para que la Secretaría Permanente, sea transformada en Secretaría Protempore Ad Doc, asumido por la entidad sede de congreso. Teniendo de conocimiento que no desaparecerá la Secretaría Permanente de acuerdo al estatuto Capítulo 3 Artículo 18 de la FIDEHAE.



ARTÍCULO 7.- Se aprueba la confección del diseño de medalla y pergamino representativo de la Federación Internacional de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE), a solicitud del pleno de miembros.

PARRAFO.- La misma deberá ser otorgada en cada congreso en nombre de la FIDEHAE y no por ninguna entidad en particular. En primera instancia se otorgara a cada presidente y/o representante de federación en su condición de miembro y en lo adelante sería entregada a personalidades y/o entidades que merezcan este reconocimiento por parte de la FIDEHAE, asumiendo el costo el país anfitrión (organizador del Congreso).

ARTÍCULO 8.- Se acusa recibo a la carta dirigida por la Academia de la Historia de la Aviación Panameña, para reactivarse como miembro FIDEHAE a partir de la fecha, a los que les damos la bienvenida, comprometiéndose desde el momento a dar apoyo a todas las actividades por venir.

ARTÍCULO 9.- Se propone al AERoclub DEL PERU, por parte Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú la futura incorporación como miembro de la FIDEHAE, una vez que haya complementado el Capítulo 2 Artículo 7 del Estatuto vigente.

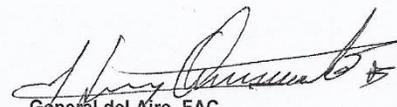
ARTÍCULO 10.- Se acuerda entre todos los miembros, suplir las informaciones y material fotográfico referente al Vuelo Panamericano Pro Faro a Colón, con el propósito de editar un libro sobre dicho acontecimiento que involucra todos los países que componen Iberoamérica.

ARTÍCULO 11.- Se acusa recibo de correo electrónico de la Academia Panameña de la Historia Aeronáutica, preocupados por el trámite del cambio de nombre del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Chile por el de "Pablo Neruda", la cual motiva a su estudio para posteriormente expresar la consideración de la FIDEHAE.

Dado en Santo Domingo, Capital de la República Dominicana a los 16 días del mes de noviembre del 2018. Firman en representación de los países:


Mayor CARLOS M. ORTEGA
Presidente Protempore, (2016-2018)
Presidente del Instituto Dominicano
de Historia Aeronáutica (INDOHA)
República Dominicana


SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ
Secretario Permanente
Presidente del Instituto Nacional
Newberiano.
Argentina


General del Aire, FAC
HENRY QUINTERO BARRIOS
Presidente de la Academia Colombiana
de la Historia Aeronáutica.
Colombia


Teniente General FAP
JUAN BURGA
Presidente del Instituto de Estudios
Históricos Aeroespaciales del Perú.
Perú

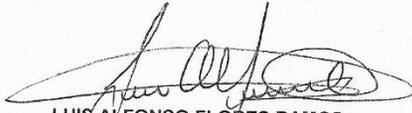
[3]


(G.V. NECCO)

GUSTAVO NECCO
Academia de la Historia Aeronáutica del Uruguay



RAFAEL RODRIGUEZ FILHO
Presidente del Instituto Histórico-Cultural de Aeronáutica (INCAER) Brasil



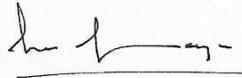
LUIS ALFONSO FLORES RAMOS
Vicepresidente de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos México



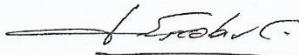
FRANCISCO HALBRITTER
Miembro representante de las Academias Santos Dumont Argentina y Jorge Chavez Dartnell Argentina.



EDGARDO VILLALOBOS
Miembro representante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



ENRIQUE FOMINAYA
Miembro del Número del CASHYCEA Consejo Asesor del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. España



JAIME ESCOBAR
Miembro representante de la Academia Panameña de la Historia Aeronáutica. Panamá

SU COOPERATIVA EN TODAS LAS REGIONES DEL PAIS



OFICINAS EN REGIONES

Arica:	(58) 2258 845
Iquique:	(57) 2410 166
Calama:	(55) 2538 065
Antofagasta:	(55) 2284 781
Copiapó:	(52) 2212 848
La Serena:	(51) 2216 730
Isla de Pascua:	(32) 2551 976
Quillota:	(33) 2318 873
Quintero:	(32) 2934 885
Viña del Mar:	(32) 2697 026
Valparaíso:	(32) 2259 742
Quilpue:	(32) 2956 589
Los Andes:	(34) 2408 286
Rancagua:	(72) 2226 574
Curicó:	(75) 2321 579
Talca:	(71) 2224 824
Chillán:	(42) 2222 682
Concepción:	(41) 2794 290
Los Ángeles:	(43) 2324 925
Talcahuano:	(41) 2557 695
Temuco:	(45) 2231 626
Valdivia:	(63) 2343 804
Osorno:	(64) 2315 007
Puerto Montt:	(65) 2313 750
Castro:	(65) 2532 436
Coyhaique:	(67) 2252 007
Punta Arenas:	(61) 2248 992

OFICINAS EN SANTIAGO

República:	(2) 2692 4000
El Bosque:	(2) 2692 4000
Cerrillos:	(2) 2557 4109
La Florida:	(2) 2580 7716
Las Condes:	(2) 2342 8300



HORARIO DE ATENCIÓN

Lunes a Jueves: 09:00 a 14:00 hrs.
y de 15:00 a 18:30 hrs.
Viernes: 09:00 a 14:00 hrs.
y de 15:00 a 17:30 hrs.



ATENCIÓN TELEFÓNICA (+562) 2692 4000

Lunes a Jueves: 09:00 a 19:00 hrs.
viernes: 09:00 a 17:30 hrs.

Si desea comunicarse a un Anexo en particular, marque Opción 5 y el Anexo.



ATENCIÓN EN LINEA

Si desea realizar consultas, contacte a nuestras ejecutivas de Contact Center al mail contactos@capual.cl.

Si requiere confirmar pago mediante Transferencia Electrónica, escribanos a pago@capual.cl.

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

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

01/12/1946: Con la presencia del Presidente de Panamá, señor Enrique A. Jiménez, se recibe en la Escuela de Actividades Aéreas S.A., la primera mujer panameña Piloto, señorita Mary Quelquejeu de Galindo. Recibe sus alas por parte de quien fuera su Instructor y distinguido piloto panameño, don Marcos Antonio Gelabert D.



Fotografías de la señorita Mary Quelquejeu de Galindo, primera mujer piloto de Panamá. (1946)

02/12/1915: El Capitán Juan E. O'Connor La Guevara realiza el primer vuelo táctico de cooperación con las Fuerzas del Ejército, en un avión Blériot por espacio de 45 minutos alcanzando unos 150 metros de altura. Tras cumplir su misión aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar de Chorrillos, donde es aclamado por la multitud y felicitado por el Presidente de la República del Perú, don José Pardo.

Debemos también recordar que el Capitán O'Connor junto a Ricardo Walter Stubbs, asistieron en marzo de 1916, como delegados del Aero Club del Perú a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación realizada en Chile. Con el grado de comandante, se convertirá en el primer director del Centro de Aviación Jorge Chávez, hoy actual Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, y posteriormente será el primer oficial en ascender al grado de Mayor General del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Falleció estando ya en retiro en 1956, su labor y su ejemplo fue simiente en el espíritu de los Aviadores Peruanos.



Parte de la concurrencia a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación celebrada en Chile en el mes de marzo de 1916.

Durante la recepción ofrecida por el Aero Club de Chile a los delegados del Aero Club del Perú, a su arribo a Santiago.

- 1.- Ricardo Walter Stubbs.
- 2.- Capitán Juan E. O'Connor La Guevara.

02/12/1984: Nace Gisella Ester Cortés Rojas en Villa Las Estrellas de la entonces denominada Base Aérea “Teniente Rodolfo Marsh” en Territorio Chileno Antártico, la primera niña chilena. El alumbramiento de la hermosa guagua de tres kilos y 49 centímetros, se produjo a las 01:20 horas. Sus padres fueron la señora Gisela Rojas y el Meteorólogo de la base, don Oscar Cortés.

La atención profesional del alumbramiento fue realizada por el equipo médico encabezado por el doctor gineco-obstetra, Miguel Serrano de la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile y asistido por un equipo médico que había arribado el 5 de noviembre pasado para asistir al primer nacimiento, que fue de un varón: Juan Pablo Camacho Martino (21 de noviembre de 1984).

03/12/1935: Con gran éxito finaliza el Raid de 2.000 kilómetros, la escuadrilla del Grupo de bombardeo utilizando trimotores Junkers al mando del comandante José Jara Concha de la F.A.N. de Chile, iniciado el pasado 25 de noviembre de ese año.

04/12/1949: El Club Aéreo Boliviano recibe 7 aviones AT-6 y Howard, todos adquiridos en los Estados Unidos de Norteamérica.

04/12/1967: Producto de una serie de erupciones volcánicas, queda destruida la Base Aérea Antártica “Presidente Pedro Aguirre Cerda”. (Chile)



05/12/1920: El Inspector General del Ejército venezolano, en Oficio N°607, participa al Ministro de Guerra y Marina, que los alumnos Tte. Alfredo Sánchez Colón y los civiles Elías Vivas Moros y Julio E. Molina, no fueron aptos para el curso de pilotaje, siendo los primeros descartados del pilotaje en esa nación.

05/12/1923: Se efectúa en un avión De Havilland DH-9, la comprobación en vuelo del invento del dentista chileno, señor Alfredo Leigh Bañados, una serie de perfiles dispuestos en el borde de ataque del ala, que más tarde fueran conocidos como "Slots".



Comprobación del invento del Sr. Alfredo Leigh Bañados.
Avión De Havilland DH - 9

06/12/1942: Ceremonia oficial de entrega del primer Gallardetón del Club Aéreo de Chile. A medio día y amenizada por el Orfeón de la Fuerza Aérea de Chile se realizó la entrega del emblema de aquella institución el que consistió en un gran banderín de tela azul y blanco a la mitad y que ostentaba una estrella blanca y un cóndor al centro, sobre la leyenda: CLUB AEREO DE CHILE. Testigos de esta ocasión, fueron el Directorio y gran número de socios de la entidad.



La aviadora Dora Koeppen (Mucki) junto al secretario del Club, René González, iza la bandera que flameó desde este día en cada ceremonia oficial realizada en Los Cerrillos.

06/12/1959: Primer catapultaje desde el Portaaviones “Independencia” de la Armada Argentina, con un avión Vought F4U-5 Corsario. Su Piloto fue el Capitán de Corbeta, señor Hugo Frontroth.

07/12/1941: Creación del Club Aéreo de La Serena, más tarde conocido como Club Aéreo de La Serena - Coquimbo. (Chile) El Club Aéreo de La Serena - Coquimbo fue fundado con un propósito claro, “*darle alas a los entusiastas de la aviación*”. La Fuerza Aérea de Chile le donó su primera aeronave hace ya más de medio siglo; como toda institución el Club ha pasado por altos y bajos, épocas oscuras en que no había vuelos, sin embargo, la fidelidad de sus miembros le ha hecho perseverar. Hoy el Club Aéreo cuenta con tres aeronaves y más de veinticinco socios pilotos activos. Los que dan vida a una verdadera hermandad de alas.

07/12/1944: Representantes de 52 países firman en Chicago, el Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual actualiza la Convención de París de 1919 y crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

07/12/1950: Por decreto N°26.099 del Poder Ejecutivo Argentino, se crea Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado.

07/12/2009: Aerogal (Aerolíneas Galápagos de Ecuador), fundada en noviembre de 1985 con el objetivo inicial de ofrecer transporte aéreo de pasajeros y carga en Ecuador Continental y en el Archipiélago de Galápagos, inaugura con gran éxito la ruta a Nueva York, para lo cual la empresa incorpora un Boeing 767. En 2013, la empresa se convierte en la nueva línea aérea Avianca Ecuador, puesto que Aerogal fue adquirida por [Avianca Holdings](#)



08/12/1944: Creación del Club Aéreo de Talca. VII región (Chile), que por Decreto Supremo N° 168 del 9 de abril de 1945 estableció su persona jurídica. Se dice que la idea de crear un Club Aéreo local habría surgido el 19 de octubre de 1939 en el Centro Español de Talca, día en que un grupo de jóvenes amantes del deporte aéreo se propone materializar la idea, alentados por el connotado piloto don Emilio Castro.

El aeródromo se construyó ese año en el mismo lugar en que actualmente aterrizan y despegan aviones y helicópteros de mediano tamaño. Ubicado en el sector de Panguilemo, a 5 kilómetros al norte de Talca, es el aeródromo más grande la región y lleva el nombre de uno de los socios históricos del Club, Emilio Castro.

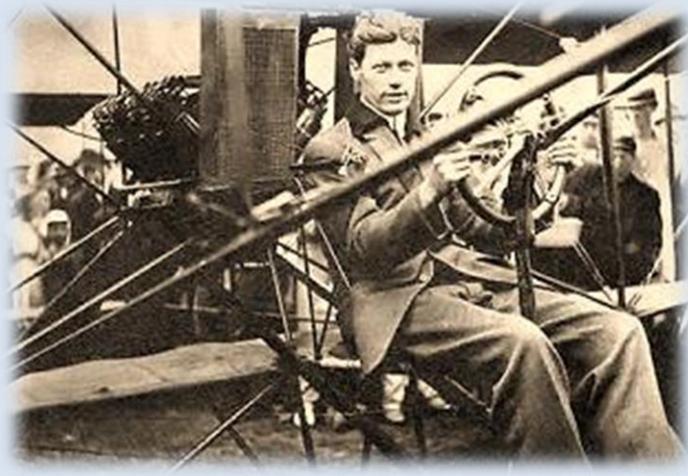
El Club adquiere en septiembre de 1968 dos nuevos aviones adquiridos con ayuda de la Municipalidad de Talca a un costo de 170 mil escudos, y logra ampliar el casino gracias al esfuerzo de los socios, esperando albergar una mayor cantidad de visitantes externos, principalmente pilotos en situación de “escala”. En 1968 y 1969, el Club Aéreo de Talca fue catalogado como uno de los mejores a nivel nacional.

En 1982, el aeródromo contaba dentro de sus instalaciones con una pista de aterrizaje de mil 200 metros de largo. Para este año, el Club tenía dos Cessna cuadriplazas utilizados como ambulancias aéreas en caso de alguna emergencia o accidente, un Cessna biplaza para dar instrucción a los alumnos y un Champion para la instrucción primaria.

Por suerte, al momento del terremoto de 2010, el aeródromo se encontraba en condiciones bastante favorables para los trabajos de monitoreo efectuados prioritariamente por la Fuerza Aérea de Chile, situación que la misma institución destacó en diario El Centro en abril de 2010, considerando, por ejemplo, la iluminación de la pista que ha servido para agilizar el traslado de órganos y pacientes de extrema gravedad que deben ser llevados a Santiago y como centro de operaciones de las Fuerzas Armadas en caso de catástrofes.

Carabineros de Chile también tiene su hangar dentro del perímetro. En agosto de 2016 se inauguró un Hangar de Carabineros dentro del Aeródromo “Emilio Castro”, que fue entregado con helicópteros, camiones, transportadores de petróleo y camionetas, todo para cumplir con más eficiencia las tareas de esa institución.” El Club Aéreo de Talca está formado en 2017 por 16 socios

09/12/1912: El ciudadano norteamericano de ascendencia germana, Georges Schmitt pone a prueba su avión biplano Baldwin, logrando despegar desde Santa Marta, Colombia, a las 7 de la mañana para sobrevolar la ciudad a 1.000 metros de altura, aterrizando minutos después, en medio de los aplausos del público. Fue este el primer vuelo de una nave en cielos colombianos.



9/12/1905: El futuro Capitán Emilio Carranza Rodríguez nace en Ramos Arizpe, Coahuila.

Fue un notable aviador mexicano y héroe nacional, conocido como el “Lindbergh de México”. Murió en 1928, cuando regresaba de un vuelo histórico para promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.

09/12/1944: Con gran pompa, regocijo y participación, tiene lugar la inauguración de las nuevas instalaciones del entonces Club Aéreo de Chile, en Los Cerrillos. Durante el solemne acto, 55 nuevos pilotos recibieron su piocha de manos del comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, Manuel Tovarias.

09/12/1952: Creación del Club Aéreo de Calama (Chile). Una entidad sin fines de lucro, que fue creado con el objetivo de formar básicamente pilotos civiles y prestar servicios a la comunidad, ya sea de la ciudad o de zonas cercanas. Apoyando en rescates aeromédicos, fotografía aérea, rescates andinos, etc.

10/12/1920: A las 7.30 horas de este día, el Director de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, Coronel David López Henríquez en compañía de su Ayudante, Capitán Alejandro Fernández Ortiz, de los Instructores, Capitán Roberto Petit, Ludovic Pouget y Luis Rollin y en presencia de los alumnos pilotos y mecánicos, declaró solemnemente instalado este plantel, procediendo a firmar su Acta respectiva. Se establece así más tarde como fecha de fundación de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela, la que tiene por misión asegurar la soberanía del espacio aéreo del Territorio Nacional así como contribuir con las demás Fuerzas Orgánicas de la Defensa Nacional.

11/12/1968: Último aterrizaje sobre el Portaaviones ARA "Independencia" de la Armada Argentina, realizado en un avión S2A Grumman Tracker. Su Piloto fue el Teniente de Navío, señor Juan Pedro Villemur.

12/12/1912: El Ministerio de Justicia del Brasil cede al Aeroclub de ese país, un terreno en "Campo dos Afonsos" para la construcción del primer aeródromo dentro del Distrito Federal, actual Municipio de Rio de Janeiro.

12/12/1918: A las 3 de la madrugada de este día se daba inicio a los preparativos para lo que sería el Primer Cruce de Los Andes en avión por su parte más alta. Este magno hito aeronáutico fue realizado por el entonces Teniente de Ejército, señor **Dagoberto Godoy Fuentealba.**

Dada la importancia y trascendencia de este triunfo sobre los macizos americanos, es que posteriormente en noviembre de 1956, se establece esta fecha como Día de la Aeronáutica Nacional en Chile.





GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A) SR. DAGOBERTO GODOY FUENTEALBA
(FOTOGRAFÍA CON EL GRADO DE CAPITÁN DE BANDADA. 1937)

Vencedor de las Altas Cumbres de la Cordillera de los Andes
Realizó el primer cruce en avión del macizo andino que une Chile con Argentina, el 12 de diciembre de 1918



12/12/1940: Cruce de la Cordillera de Los Andes para conmemorar la hazaña de Godoy en 1918, en un avión caza SPAD de la I Guerra Mundial por el entonces CDB(A), señor Enrique Flores Álvarez (Primer Presidente de nuestra corporación). El vuelo constituyó un alto riesgo por lo obsoleto del avión empleado a esa fecha.

12/12/1964: También en homenaje y conmemoración del cruce efectuado por el Teniente Godoy en 1918, el piloto chileno y socio de nuestra corporación, señor **Alejo Williamson Dávila** (Q.E.P.D.), realiza el Primer Cruce de la Cordillera de Los Andes en Planeador, volando desde Santiago a Mendoza tras 5 horas y 59 minutos, alcanzando alturas de más de 5.000 metros, en una nueva hazaña aeronáutica de resonancia mundial.



www.aguilasblancas.cl

12/12/1983: Creación del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas". Esta entidad nace como resultado de la unificación del Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas" con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Los Cóndores".

La unificación se produce a instancias del Comandante en Jefe de la época, General del Aire, don Fernando Matthei Aubel, quien teniendo en mente la idea de conformar una organización que cumpliera fines similares a los existentes en los Regimientos Simbólicos del Ejército, integra a ellos los Ex Cadetes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" y los Oficiales en retiro y de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

13/12/1927: Arriban a Santiago de Chile los aviadores franceses Dieudonné Costes y Joseph- Marie Le Brix, quienes venían dando la vuelta al mundo en un avión Breguet 19 GR (Gran Raid), con motor Hispano Suizo de 600 HP., con el que habían cruzado el Océano Atlántico en 18 horas de vuelo sin

escalas desde Saint Louis, Senegal hasta Natal en Brasil. Desde allí habían proseguido hacia Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo y Asunción, regresando a Río para intentar el vuelo directo a Chile.

Aunque trataron de hacerlo un 12 de diciembre, aniversario del cruce de los Andes por Godoy, el viento en contra los obligó a aterrizar en el Palomar, en Buenos Aires, desde donde salieron a las 01.20 horas del día 13, con plena oscuridad, sorprendiéndolos el amanecer con la visión de la Cordillera de los Andes que debían cruzar. Para ambos pilotos, según confesaron más tarde, este fue el más grande espectáculo que habían presenciado en sus vidas.

13/12/1944: Se da término al primer curso de capacitación constructora de aeromodelos que dictara la sección aeromodelismo del Departamento IV de la entonces Dirección de Aeronáutica. Este curso inaugurado en el mes de agosto e impartido a 25 alumnos de forma totalmente gratuito, constituyó un excepcional esfuerzo por aumentar la conciencia aérea en la juventud. El proyecto liderado por el capitán Enrique Flores Álvarez, desarrolló en 41 clases, las siguientes asignaturas: *Aerodinámica, Legislación Aérea, Historia de la Aviación y Capacitación Constructora.*

Finalizada la actividad, se exhibió una película que se realizó con el desarrollo y logros alcanzados durante el curso, material que fue luego distribuido para recorrer los cines de Santiago y provincias.

15/12/1913: Fallece Miguel Lebrija Urtegui, uno de los precursores de la aviación en México. Realizó sus estudios en el Colegio Williams. Posteriormente fue secretario particular del gerente de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz. En 1909 construyó y voló un planeador, siendo impulsado por un automóvil en la hacienda de San Juan de Dios en Tlalpan.

Fue el primer mexicano que voló sobre la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México y el primero en alcanzar alturas superiores a 1.000 metros. El 4 de abril de 1913, en un avión de la misma marca y en compañía del piloto Juan Guillermo Villasana, ejecuta un simulacro de bombardeo aéreo, en el Aeródromo de Balbuena, usando bombas Martín Hale.

El Gobierno Mexicano lo nombró Mayor jefe de la aviación y se le envió a Francia con objeto de adquirir varios aviones para el Ejército Mexicano; desempeñando este encargo tuvo que atenderse de urgencia una lesión en su pierna derecha. Muere a los 26 años de edad.

15/12/1987: Creación del Centro de Exposición de Aeronaves de la Aviación Naval, antecesor del actual Museo de la Aviación Naval Argentina.

15/12/2008: COPA AIRLINES inicia operaciones a Aruba y a Santa Cruz, Bolivia

16/12/1929: El Vickers Vedette N°3 procedente de La Chamiza en Puerto Montt amariza en Puerto Aysén, siendo el primer avión en llegar al entonces aislado Puerto Aysén. Los pilotos de esta valerosa travesía fueron el comandante Arturo Merino Benítez y el teniente Felix Schaerer Dabner.



Merino y Schaerer tras arribar a Puerto Aysén



16/12/1930: Creación Grupo de Aviación N°6. Creada inicialmente con el nombre de Escuadrilla de Anfibios N°2, asentada inicialmente los terrenos de Cabo Negro y posteriormente en 1935, con el nombre de Grupo de Reconocimiento N°6 en la Base Aérea de Bahía Catalina de la ciudad de Punta Arenas.

Esta es una de las unidades más antiguas de la Fuerza Aérea, siendo su primer comandante el Teniente 1°, señor Santiago Leitao Moya.



16/12/1966: Activación del Grupo de Aviación N°12. Al crearse en 1959, la antigua Ala Base N°3 en Punta Arenas, contemplaba en su orgánica el Grupo de Aviación N°12 de Combate.

Pese a ello, solo se activa esta unidad por Resolución de la Comandancia en Jefe N°E-01875, de fecha 16/12/1966, comenzando a operar en febrero de 1967 con aviones F-80 y T-33 provenientes del Grupo N°7, siendo su primer Comandante el entonces CDG (A), señor Jacobo Atala Barcudi.

17/12/1916: Se cumplen cien años desde que el sacerdote y capellán militar, Presbítero Norberto Schroer Bohle, se convierta en el primer religioso que vuela en Chile.

El hecho se produce cuando el avezado piloto civil don David Manuel Fuentes Soza, el mismo que realizara días antes (10 y 11 de diciembre) el primer correo aéreo en Chile, lo invita a subir a 700 metros de altura en su avión Blériot, tras lo cual el sacerdote portomontino exclamará:

¡Qué hermosa vista desde la altura, uno no quisiera volver a descender!



17/12/1930: El hidroavión alemán modelo Junkers W-34 Bremen, fue el primer avión venezolano que voló al extranjero. Ese vuelo con ruta Maracay-Maracaibo-Santa Marta, trajo a la representación diplomática venezolana hasta Santa Marta, Colombia, para asistir a la conmemoración de los 100 años del fallecimiento del Libertador Simón Bolívar.



Hidroavión venezolano que estuvo en Santa Marta en el año 1930.

17/12/1944: Se lleva a cabo en el Aeródromo de Los Cerrillos, el primer Concurso Nacional de Aeromodelos verificado en Chile, al cual concurren destacados aeromodelistas que enviaron los Clubes de provincias. En la competencia tomaron parte alrededor de cien concursantes de Santiago, Temuco, Valparaíso, Viña del Mar y se inscribieron 110 aeromodelos con los que se realizaron unos 300 vuelos entre planeadores, aviones a elástico y con motor a bencina. Se perdieron, en vuelo cuatro aeromodelos que en sus planeos se encontraron con térmicas que les impidieron volver a la cancha. Entre los aeromodelos perdidos se cuentan dos de Santiago, y dos de Valparaíso. Los constructores de dichos aviones, los señores Arellano y Rodríguez del Puerto y señores Alfaro y Santander de Santiago, fueron premiados con los más valiosos trofeos que se disputaron. El avión con motor “Capitán Flores” diseñado y construido por Guillermo Prado de Santiago, se incendió en un decolaje, lo que le impidió completar sus vuelos.

17/12/1949: Se graduaron los primeros Instructores de Vuelo a Vela del Club de Planeadores de Santiago y del país. Se trató de los señores Hernán Maturana Solano y Dobri Dobrev. Ambos postulantes rindieron examen ante la Comisión designada para el efecto por la Dirección de Aeronáutica, la que estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla Ingeniero Sr. Marcos Loyola y el Teniente 2º don Humberto Tenorio Iturra, en los terrenos que el Club ocupaba para sus prácticas en la vecina localidad de Batuco, terrenos gentilmente cedidos por don Jorge Herrera, dueño del Fundo “Santa Carolina”.

19/12/1919: El Teniente de Fragata, señor Marcos A. Zar (piloto) y el Capitán de Fragata Gregores (pasajero) efectúan con un hidroavión Macchi (M-9) el vuelo Puerto Belgrano – San Fernando (Argentina) y baten el récord sudamericano en velocidad y distancia sobre mar con y sin pasajeros.

19/12/1926: El teniente boliviano Faustino Rico Toro, junto a su instructor de vuelo, el francés Henry Lemaitre, quien le designó su copiloto, realizan con éxito el primer vuelo nocturno en Bolivia. Este episodio, fue objeto de elogiosos comentarios de la opinión pública que vio con asombro el destello de las luces del avión Breguet XIX que evolucionaba en el oscuro cielo paceño, haciendo rugir su motor propulsor, lo que fue todo un acontecimiento noticioso en aquella época.

18/12/1910: El Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina, a la fecha alumno de la Escuela Superior de Guerra en París, eleva un primer informe requerido por el Gobierno de Chile sobre el estado de avance aeronáutico europeo, estableciendo lo que sería a la postre la base para la materialización e implementación de la Aeronáutica militar en Chile.



20/12/1982: Fallece el General de División, Piloto Aviador señor Gustavo G. León González, quien realizó el primer vuelo de circunvalación a la República Mexicana.

20/12/1924: Primer aterrizaje en Medellín, de un avión de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos). El avión Fokker “Medellín” con los pilotos señores Ferruccio Guicciardi Romani y José Ignacio Forero F., aterriza en la finca “El Guayabal”, primer campo de aviación en Medellín, Colombia.



20/12/1936: Se entrega en custodia al Museo del Transporte Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo” de la ciudad de Luján en Argentina, el famoso hidroavión español Dornier Wal bautizado como “PLUS ULTRA”.

20/12/2005: Se realiza un doble cruce de la Cordillera de Los Andes en planeador a cargo del piloto chileno, señor Carlos Pérez Oehninger y sus hijos Javier y Mauricio.

21/12/1910: Nace el Ingeniero Zoilo Hermógenes García, quien se destacara por ser el primer dominicano en diseñar y construir un avión.

21/12/1927: Pilotos de la armada de EE.UU. en cinco aviones anfibios inician un vuelo panamericano, desde EE.UU. a Centroamérica, Sudamérica y de vuelta.

21/12/1952: La Fuerza Aérea Argentina, constituye la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA); realizándose durante este mes varios vuelos hasta la isla Decepción, con distintas tripulaciones al mando del Vicecomodoro, señor Gustavo Argentino Marambio.

22/12/1910: Se notifica como desaparecido en el Canal de la Mancha, el aviador chileno-británico, don Cecil Stanley Grace.

Primer mártir aeronáutico desaparecido en el mundo.

El aviador de padres británicos y nacido en el Cerro Alegre, Valparaíso, fue reportado perdido tras volver de su viaje de Inglaterra a Francia en un avión Short S.27. Cecil Grace fue declarado oficialmente muerto en marzo de 1911.



DESTINO DEL SEÑOR CECIL GRACE

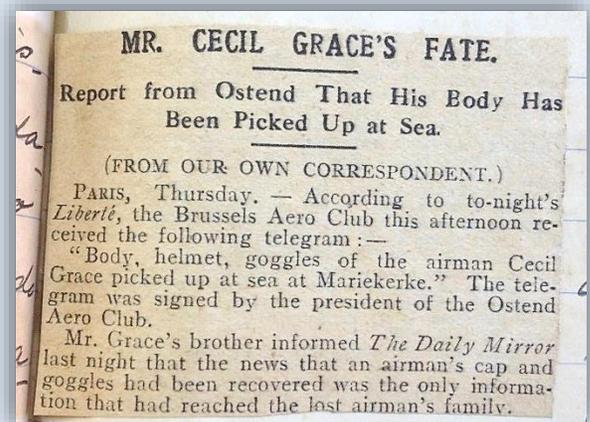
Informe desde Ostendee señala que su cuerpo ha sido recogido en el mar.

(De nuestro propio corresponsal)

París, Jueves. - Según el diario *Liberté* de esta noche, el Aero Club de Bruselas recibió esta tarde el siguiente telegrama:-

"Cuerpo, casco, antiparras del piloto Cecil Grace recogidos en el mar en Mariekerke". El telegrama fue firmado por el presidente del Ostendee Aero Club.

El hermano del Sr. Grace informó anoche a The Daily Mirror que la noticia de que se había recuperado la gorra y las gafas de un aviador era la única información que había llegado a la familia del aviador perdido.



Recorte del periódico británico Daily Mirror de 1911.

22/12/1956: Primer Sobrevuelo comercial de la Antártica, realizado por un DC-6B de LAN. El avión a cargo del Vice Presidente de LAN, Adalberto Fernández Ferreira. La tripulación estaba compuesta por los Pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa, el Ingeniero de Vuelo Eric Campaña, el Radio Operador Januario Lazo, el Sobrecargo Héctor García y los Auxiliares de Vuelo Polígena Nerlich y Karen Hanke.

22/12/1972: Se realiza en circunstancias muy difíciles, el heroico rescate de los supervivientes uruguayos caídos en la Cordillera de los Andes, tras el accidente del 13 de octubre de 1972, cuando un avión Fairchild FH 227D de matrícula T-571 la Fuerza Aérea Uruguaya se estrelló a la altura de Curicó en Chile.



23/12/1935: El médico y aviador peruano, señor Armando Revoredo Iglesias, efectúa un vuelo sin escalas de Lima, Perú a Bogotá, Colombia.

23/12/1907: El Ingeniero, señor Jorge A. Newbery, junto con su amigo Aarón de Anchorena, realizan su primera ascensión en un globo denominado "Pampero". Dos días más tarde, cruzarían el Río de La Plata desde Argentina hasta la vecina orilla del Uruguay, en la localidad de Conchillas. El hecho produjo tal entusiasmo, que con fecha 13 de enero de 1908, se creó el Aero Club Argentino, primera entidad aérea de este país.

23/12/1913: En sesión de la Cámara de Diputados del 23 de diciembre de 1913, la Comisión de Industria y Agricultura de esa corporación, presentó un proyecto correspondiente a la moción del Diputado por Santiago, don Héctor Arancibia Lazo, por el cual se establecía un premio de 20.000 pesos para el primer aviador que trasmontara la Cordillera de los Andes.

Así tras discusión, quedó acordado finalmente en la sesión del día 26 de diciembre, un premio de 50.000 pesos, para quien realizara un vuelo sobrevolando las más altas cumbres y comprendido entre los 31 y 35 grados, o sea entre La Serena y Linares.

GLORIA A DAGOBERTO GODOY!

El primero en atravesar en avión la Cordillera de los Andes por sus altas cumbres

(12 de diciembre de 1918)

23/12/1986: El Licenciado señor Humberto Chavarría junto a otros accionistas, forman la Compañía Istmeña de Aviación S.A., siendo ella la segunda empresa con el mismo nombre que se organizaba en Panamá.

25/12/1907: Jorge A. Newbery y Aarón Anchorena cruzan desde Buenos Aires el Río de la Plata por primera vez, en un globo bautizado "El Pampero" para luego aterrizar en Conchillas, Uruguay.



27/12/1909: El distinguido aeronauta argentino, señor Jorge Alejandro Newbery Malagarie, establece un récord sudamericano de distancia y duración en globo, al unir la localidad de Belgrano en Buenos Aires, Argentina; pasando sobre Uruguay y aterrizando en la ciudad de Bagé ubicada en Rio Grande do Sul en Brasil, a bordo de un aerostato de 800 m³, bautizado como "Huracán".

La travesía de 541 kilómetros fue cubierta en 13 horas de navegación.

27/12/1937: De acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial N°51 de esta fecha, se establece la denominación "BASE AÉREA" para la Unidad o conjunto de Unidades de la Fuerza Aérea de Chile, ubicadas en una misma localidad.

27/12/1990: Se protocoliza la Escritura Pública N° 520 de la Notaría 9ª del Circuito de Panamá, con la cual se da vida a la Sociedad CARGO THREE INC. (También conocida como Cargo Tres Sociedad Anónima). Su Presidente fue don Germinal Sarasqueta O.

28/12/1955: Se realiza el primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile, uniendo Punta Arenas con la Base Aérea Antártica "Presidente Aguirre Cerda".

El avión utilizado fue el OA-10 A Catalina N° 406, que fuera bautizado como "SKUA", perteneciente al Grupo de Aviación N°2. Tripulado por el Comandante de Escuadrilla (A) Humberto Tenorio Iturra (Piloto) y los Capitanes Rafael Vásquez y Sabino Poblete como Copilotos.



Sello postal nacional con la imagen del "SKUA" arribando a Territorio Chileno Antártico. (El original corresponde a una pintura al óleo del artista Crl. Enrique Flores Álvarez.)

28/12/1979: Se firma un Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República de Corea.

28/12/1984: Se envía a España el primer avión "Pillán" fabricado en Chile y que forma parte de una partida de cuarenta aviones del mismo tipo vendidos a ese país por la Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER).

29/12/1945: Creación del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile.

Unidad especializada en las tareas de transporte pesado, este Grupo de Aviación tiene sus antecedentes en la antigua “Escuadrilla de la Comandancia en Jefe”, creada el 31 de marzo de 1944 en “El Bosque” y el posterior Grupo de Transporte N°1.



29/12/2008: Como parte del proceso de renovación del material de helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, a partir de esta fecha comienzan a llegar al país las aeronaves Bell 412, destinadas a las distintas brigadas de la Institución.



(FACH.CL)

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

EL VUELO DEL COMODORO

A comienzos de 1930, los grandes raids de la aviación mundial habían dado paso a las exploraciones aéreas, poniendo al alcance de los científicos y exploradores aquellas regiones del planeta que aún les permanecían vedadas, destacando en tal sentido al explorador polar Richard Byrd, quien, en mayo de 1926, había sobrevolado el Polo Norte en un Fokker trimotor, de nombre "*Josephine Ford*", y repetido la hazaña, al sobrevolar el Polo Sur en un Ford, también trimotor, llamado "*Floyd Bennett*", en el mes de noviembre de 1929.

En Chile, en tanto, el desafío continuaba siendo la exploración de la ruta aérea entre Puerto Montt y Punta Arenas, por cuyo motivo el jefe de la aviación militar, teniente coronel Arturo Merino Benítez, dispuso que la Escuadrilla de Anfibios N° 1 se trasladara a su nueva base a orillas del Río Chamiza, cercano a la capital de Llanquihue, lo que se hizo el 15 de noviembre de 1929.

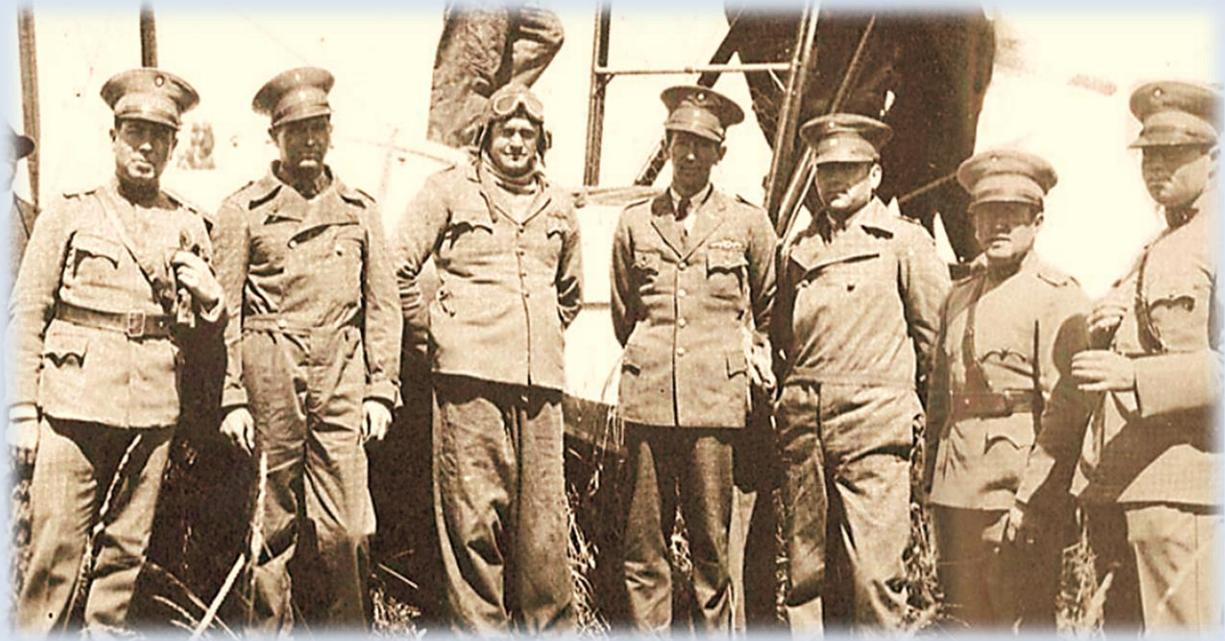


Arturo Merino Benítez

Integrado por cinco frágiles botes voladores Vickers Vedette de un motor, esta escuadrilla tenía la especial misión de explorar las regiones de Chiloé Continental y Aysén, debiendo efectuar además, los estudios necesarios para extender los servicios aeropostales hasta esas apartadas localidades.



Avión Vickers Vedette en la exploración aérea el sur de Chile



Pilotos de los Vickers Vedette de la Línea Aérea Austral.

De izquierda a derecha: Tenientes Juan Martínez y Aníbal Vidal, Capitán Modesto Vergara y Tenientes Jorge Bate, Felix Schaerer, Julio Bocaz y Otto Finger

Las condiciones extremadamente difíciles en que se llevaban a cabo estos trabajos, no tardaron en cobrar dos vidas al precipitarse a las aguas del estuario Aysén, el Vickers que tripulaban el teniente Aníbal Vidal y el cabo Alfredo Román Garay. La noticia de este lamentable accidente, ocurrido el 23 de enero de 1930, sorprendió a Merino en Puerto Montt, hasta donde había llegado con el objeto de evaluar el uso del bombardero Junkers R-42 como hidroavión en los canales patagónicos.

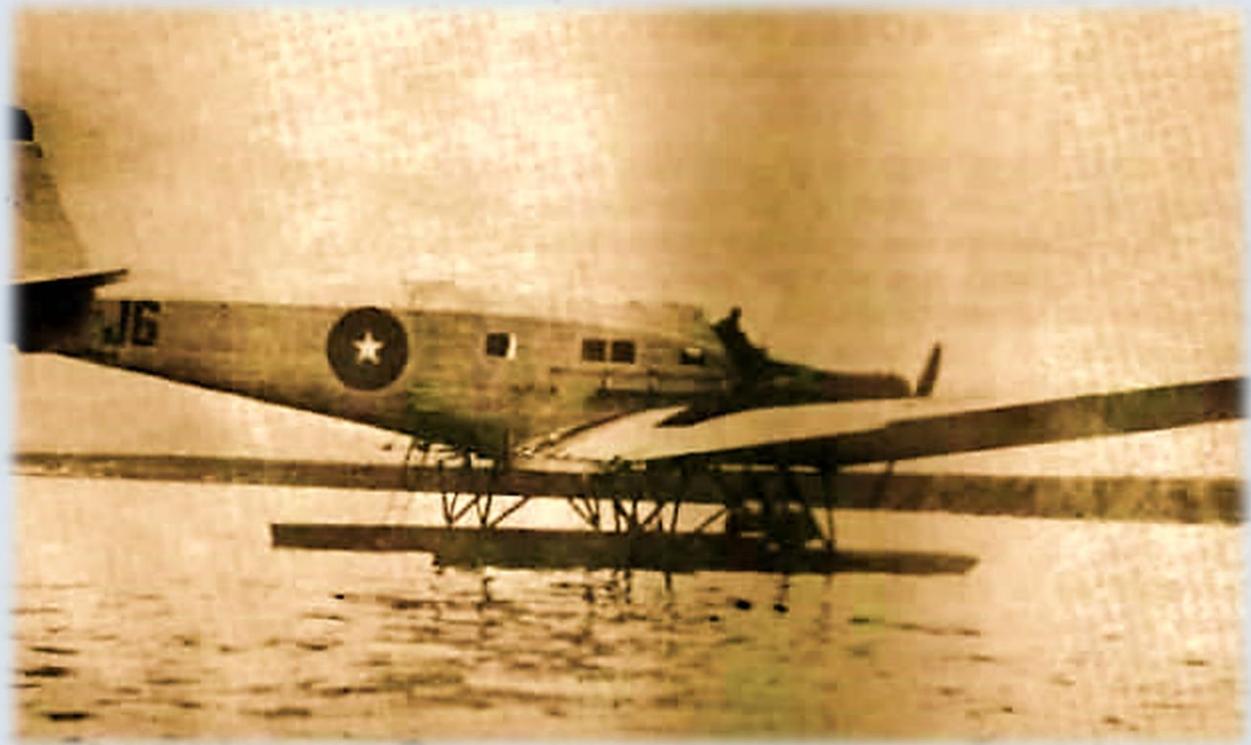
Este aparato era uno de aquellos que había adquirido el servicio aéreo del Ejército en 1926, en Limhamn, Suecia, donde eran construidos por la Aktiebolaget Flygindustri, en atención a que el Tratado de Versalles impedía a los fabricantes de aviones alemanes desarrollar aparatos de guerra dentro de sus fronteras. Por esta razón el R-42, que era una versión de bombardeo derivado del transporte comercial G-24, era construido y exportado desde Suecia por la empresa mencionada que fabricaba la parte central del fuselaje incluyendo todo el equipamiento militar. La proa y empuñase, así como las alas, tren de aterrizaje, motores, etc., eran traídos de Dessau, donde estaba la planta principal de la casa Junkers.

El avión resultante era un monoplano metálico, artillado con dos puestos de ametralladoras dobles sobre el fuselaje; una torreta retráctil que cubría las partes ciegas en la sección inferior y con instalaciones para bombas bajo las alas.

Tres motores Junkers L-5 le permitían alcanzar una velocidad de crucero de 155 km/h. y montar hasta los 4.000 metros de altura, mientras que los 1.250 litros de combustible que podía llevar en su versión estándar, le daban una autonomía de 7 horas¹.

¹ Jane 's All the World's Aircraft. London 1927

Se lo podía convertir fácilmente en hidroavión al cambiarle el tren de aterrizaje por dos flotadores centrales, como era el caso del J-6 de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente.



Aun cuando la evaluación del hidroavión no estaba del todo terminada, Arturo Merino Benítez ordenó al capitán Alfredo Fuentes Martínez², que lo alistara para salir lo antes posible hacia Aysén para sumarse a la búsqueda del Vickers Vedette desaparecido.

El 25 de enero a las 14 hrs., el poderoso trimotor enfiló hacia los fiordos de Aysén donde cuatro horas después amaró con toda felicidad, luego de haber sobrevolado el lugar del naufragio con la esperanza de encontrar los restos del malogrado teniente.

El panorama en Puerto Aysén no podía ser más desolador. *"Aquello de que una ráfaga de viento volcara el avión y lo sepultara en las aguas, era aplastante"*³ diría más tarde Merino al ver la desmoralización de sus hombres que tan valientemente participaban en la exploración de la ruta austral. Intentar la travesía a Magallanes en esas condiciones, sin contar con el apoyo logístico a lo largo de la ruta, ni con los informes meteorológicos necesarios, era una locura, pero Merino impulsado por la audacia ordenó cargar al avión con el máximo de combustible y prepararlo para el histórico vuelo que se realizaría al día siguiente.

² El capitán Alfredo Fuentes Martínez, nació el 20 de agosto de 1895, y era hijo del que fuera gobernador de Magallanes entre los años 1904 y 1907, don Alberto Fuentes Manterola y doña Elena Martínez.

Ingresó a la Escuela Militar en 1911 y después de servir en diferentes unidades del Ejército, ingresó a la Escuela de Aviación en 1921. Nombrado jefe de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente a mediados de 1929, por el teniente coronel Arturo Merino Benítez, le correspondió organizar la "Línea Aeropostal Santiago-Puerto Montt", inaugurada en enero de 1930.

³ Cuadrado M., Alfonso "El Comodoro Arturo Merino Benítez". Edit. FACH, Santiago 1983

A las 8:45 de la mañana del 26 de enero de 1930 se dio comienzo al gran raid. La pesada máquina diestramente guiada por el capitán Fuentes se acercó al Golfo de Penas para hacer frente a los huracanes vientos reinantes en ese lugar. *"Volando a 20 mts. de altura, sin poder apreciar realmente la cercanía del mar y sus grandes olas"*⁴ a lo que se sumaba una densa niebla que le imposibilitaba navegar y una turbulencia que amenazaba con desarmar el avión, los intrépidos aviadores continuaron su vuelo hasta que se vieron forzados a amarar en una pequeña caleta denominada *"Ancón sin Salida"* a unas 50 millas al norte de Puerto Natales, donde esperaron que las condiciones meteorológicas mejoraran antes de reanudar el viaje.



El Junkers R-42 N°6, en Ancón sin salida (Canal de las montañas), donde el Comodoro Merino decidió amarizar debido al temporal de viento que afectaba la ruta el 26 de enero de 1930.

En primer plano aparecen el comandante Merino y el Capitán Fuentes.

A las 21 horas, apenas avistado el trimotor en Puerto Natales se reunieron en el muelle de dicha localidad, el comisario de Carabineros Eulogio Rodríguez, el jefe de la Aduana, el subdelegado marítimo y representantes de la prensa naftalina, en tanto que la población, totalmente sorprendida se agolpó en las playas vecinas, tributándoles un grandioso recibimiento.

Una vez en tierra, Merino, Fuentes y sus compañeros, caminaron hasta la Gobernación en medio de los hurras y vítores que les gritaba la multitud. Rápida y espontáneamente la comunidad organizó una comida de bienvenida en los salones del Hotel Última Esperanza terminando los festejos con un chocolate en la tradicional Pastelería Central.

Siendo las 9 de la mañana del día siguiente y luego de haber efectuado algunas reparaciones menores en la hélice del motor derecho, los avezados aviadores despegaron hacia Punta Arenas, cuya población enterada del vuelo, los esperaba ansiosa colmando los muelles, explanadas y alrededores del puerto.

⁴ Ibid

A las 10:30 de ese lunes 27 de enero de 1930, el Junkers J-6 se posó con toda maestría en las aguas de Magallanes, a un centenar de metros del muelle fiscal.

El gobernador marítimo, capitán Miguel Elizalde, les dio la bienvenida a bordo del remolcador de la Gobernación, en el que acudió hasta el avión, mientras que en el muelle quedaba el resto de las autoridades y los escampavías de la Armada y demás embarcaciones surtas en el puerto, saludaban con sus sirenas. Cerca de las 11 horas, los viajeros llegaron al muelle fiscal donde fueron saludados por el intendente Manuel Chaparro, el comandante en jefe del Apostadero Naval, capitán de navío José Herrera, el comandante del Destacamento Magallanes Juan Merino Saavedra y otros jefes y oficiales militares.

A los acordes del Himno Nacional interpretado por la banda del Destacamento, se dirigieron a la Intendencia encabezando una impresionante columna organizada espontáneamente por el público asistente. Pocas veces la ciudad presenció una manifestación más grandiosa y entusiasta que aquella que avanzaba por las calles O'Higgins, Roca y Plaza.

Llegando a la sede del Gobierno Provincial, el abogado Guillermo Nieto improvisó un vibrante discurso en honor a Arturo Merino y su tripulación, expresando sentidas palabras en recuerdo del teniente Vidal. El director general de aviación, visiblemente emocionado respondió a nombre suyo y de sus compañeros, señalando en una parte de su intervención: *"y cuando la visibilidad se hacía imposible, sobre el ala de nuestro avión veíamos la mano extendida de nuestro querido compañero, que nos indicaba la ruta que debíamos seguir..."*⁵. De entre la salva de aplausos que siguió a las palabras de Merino, surgió la voz de Esteban Scarpa solicitando un minuto de silencio por los caídos en Aysén, asociándose con este gesto, toda la población, al duelo que afectaba a la aviación militar en ese momento de triunfo.

Los actos de homenaje continuaron con un gran almuerzo en el casino de oficiales del Destacamento Magallanes, y por la noche con una comida en la *"Villa Graziella"*, residencia de Julio Menéndez y su señora Graziella Prendez, contándose con la presencia de los aviadores, las altas autoridades del territorio y algunos familiares de los anfitriones.

Temprano en la mañana siguiente, la Honorable Junta de Alcaldes se reunió con representantes de 32 organizaciones deportivas, sociales, mutualistas, obreras, bomberiles y de la Cruz Roja, con el fin de organizar un desfile popular en honor de los aviadores, acordándose además hacerles entrega de una medalla de oro en dicho acto.

Para invitar a la población a participar en este grandioso homenaje, se distribuyó la siguiente proclama:

"AL PUEBLO DE MAGALLANES"

"El domingo a las 21 horas en Puerto Natales y el lunes a las 10 horas en esta ciudad, un potente avión del Instituto Militar de Aviación de nuestra Patria, hendía los aires del territorio, conducido por el distinguido jefe del Ejército, comandante don Arturo Merino Benítez y el capitán don Alfredo Fuentes Martínez a quienes acompañaba el siguiente personal: ingeniero don Fritz

⁵ El Magallanes, 27 enero de 1930

Reiche, sargento 1º don Luis Soto, sargento 2º don Alfredo Moreno, cabo 1º don Alarico Espinoza. Acaba de cubrirse por primera vez en una gloriosa jornada la enorme distancia que separa a Puerto Montt de Magallanes.

Todos los habitantes, sin distinción alguna han sentido el enorme regocijo de verse unidos al centro del país por un medio rápido de locomoción que significa una promesa efectiva de la próxima instalación de un servicio permanente. Y llenos de patriotismo y de admiración hacia los héroes vencedores de las cumbres y montañas inexploradas, desean presentar a los distinguidos aviadores de nuestro Ejército, el homenaje cariñoso que esta ciudad ha sabido prodigar siempre a los hijos distinguidos de la Patria.

Es por eso que el comité organizado espontáneamente para rendir este homenaje, invita a ud. a concurrir al grandioso desfile que se llevará a cabo el sábado 1 de febrero a las 17:30 horas, partiendo desde la calle Borjes esquina de Valdivia.

El comité ha querido que este homenaje tan merecido que se rinden a las virtudes ciudadanas, y en este caso especial a los que sacrifican sus vidas para agregar nuevas conquistas en favor del progreso nacional, cumpliendo un compromiso de honor por el engrandecimiento de la Patria, tenga un origen esencialmente popular y por tal concepto invita al pueblo de Magallanes a concurrir a su organización en la calle Borjes, entre Valdivia y Colón, el sábado a las 17:30 horas para de ahí seguir por frente a la Intendencia.

La Comisión Organizadora" ⁶

Durante la semana, mientras se realizaban los preparativos para el homenaje popular, el comandante Merino y el capitán Fuentes visitaron las estancias cercanas de Pecket y San Gregorio, ocasión que aprovechó Merino para contactarse con los representantes de las firmas ganaderas de la región a quienes les explicó la forma en que podrían ayudar al Gobierno a instalar una línea aérea en Magallanes.

Por su parte el ingeniero Reiche se dedicó a efectuar una completa revisión del Junkers y a reforzar los flotadores del mismo en el muelle fiscal, lo que concitó el interés de numerosos curiosos, debiendo la autoridad portuaria arbitrar ciertas medidas para impedir que las faenas de carga y descarga de los vapores se vieran interrumpidas.



Condecoración de oro otorgada a los vencedores de la ruta aérea austral. El reverso de este ejemplar lleva la inscripción: La Municipalidad de Magallanes al comandante Sr. Arturo Merino Benítez. 1er. Raid de Aviación P. Montt – Magallanes. 27.I.1930

⁶ El Magallanes, 29 enero 1930

El viernes 31, después de un almuerzo ofrecido por Francisco Campos Torreblanca, Merino y Fuentes fueron invitados a una manifestación en los salones del Club Magallanes donde el jefe de la aviación militar resumió lo que había sido su gestión hasta ese momento diciendo: *"Hemos rechazado los viajes internacionales y grandes raids, para servir al país anónimamente. Nuestros jóvenes ya no caen sólo en "El Bosque" sino en las ardientes arenas del desierto y las profundidades de los tormentosos mares del Sur. Antes de un año la línea aérea será una realidad. ¡por los compañeros que quedaron, salud!"*⁷.

Al día siguiente sábado 1 de febrero, se efectuó el gran desfile cívico con la participación de todas las organizaciones sociales, juveniles, deportivas, femeninas y sindicales de la ciudad quienes, a los compases de la banda del Destacamento Magallanes, desfilaron ante el estrado ubicado frente a la Intendencia, donde se encontraban los tripulantes del Junkers, el intendente y otras altas autoridades civiles y militares.

Una vez que hubo terminado el desfile, sus participantes se dispusieron a escuchar los discursos, llenado la plaza Muñoz Gamero. En primer lugar habló el gobernador marítimo Miguel Elizalde a nombre de la Armada, a continuación lo hizo María Amarantes por los niños magallánicos, la señora Rosa de Serantes por las mujeres, el obrero Ramón Cifuentes y finalmente, el notario José Gallardo Nieto quien expresó *"Esta gran asamblea cívica, como todo lo humano dentro de poco tendrá que disolverse, pero debemos recordarla entre los episodios más notables de la historia de este territorio"*⁸.

El homenaje finalizó con las palabras de Arturo Merino Benítez *"¿Será posible ante los huracanes que volcaron el avión de Vidal como débil pluma y que lo sepultaron en las aguas seguir, mantener la línea aérea hacia Aysén y pensar todavía en llegar a Magallanes? Y a descifrar esa incógnita, a borrar esa duda, vinimos acá..."*⁹

La incógnita parecía estar descifrada. El optimismo del comandante Merino y del capitán Fuentes era contagioso y la población esperaba la pronta cristalización del viejo anhelo de conectarse por la vía aérea con el centro del país.

Para llevar a feliz término su idea, Merino solicitó la ayuda de las sociedades ganaderas y comerciales de la región en una reunión que se efectuó el 5 de febrero en los salones de la alcaldía. En ella el jefe de la aviación señaló que, aunque la ruta era difícil, era perfectamente realizable al contarse con cientos de caletas abrigadas a lo largo de ella y al existir en el país los aviones adecuados para volarla.

Más adelante puntualizó que las entradas serían suficientes sólo con aquellas que generara la correspondencia, ya que se aprovecharía de combinar en Santiago con las líneas aéreas que volaban a Estados Unidos, Europa y Norte de Chile. Este proyecto, que era particularmente importante para el Gobierno del Presidente Ibáñez, necesitaba de un capital inicial del orden de los \$ 6.000.000 siendo éste el problema mayor para llevarlo a la práctica y donde se esperaba una positiva respuesta de los magallánicos, principales beneficiarios de la idea.

⁷ El Magallanes, 1 febrero de 1930

⁸ El Magallanes, 7 febrero de 1930

⁹ Ibid

Terminada la exposición del ilustre aviador, los empresarios allí presentes decidieron formar una comisión integrada por Juan Bautista Contardi, Francisco Campos Torreblanca, presidente de la Sociedad Rural; Hernán Koch, presidente de la Cámara de Comercio, y los representantes de la firma "Menéndez Behety", Julio Menéndez Behety y Roberto Ewing quienes continuaron reunidos estudiando la forma más adecuada de cooperar con esta importante iniciativa.

Al día siguiente en la mañana, la comisión entregó los resultados de sus estudios al intendente Chaparro y al comandante Merino, señalando que la situación crítica que afectaba a la industria lanera de Punta Arenas, impedía financiar una línea aérea a Magallanes, pero si se podía hacer un empréstito al Gobierno por \$ 3.000.000 en las mismas condiciones que el que se le hizo para la pavimentación de la ciudad¹⁰. La propuesta empresarial fue aceptada por Merino que prometió hacerla llegar al Presidente Ibáñez tan pronto ésta quedara formalizada por escrito, con lo que se dieron por terminadas las gestiones, no quedando más que esperar la respuesta que daría el Gobierno.



**Fotografía tomada en una Estancia vecina a Punta Arenas, el día anterior al accidente del Junkers.
De pie al centro: Alfredo Fuentes Martínez; Arturo Merino Benítez
y Manuel Chaparro Ruminot, Intendente de Magallanes.**

Mientras tanto, la revisión del Junkers N° 6 efectuada por Reiche había concluido. El avión lucía una pintura nueva y sus estanques estaban llenos con la gasolina que había traído el vapor "Araucano", restando sólo cambiar las hélices por las metálicas que habían sido pedidas a Puerto Montt para

¹⁰ Revista Menéndez Behety, enero 1929. Para la pavimentación de la ciudad, la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety compró a principios de 1929 \$5.000.000 en bonos del Gobierno con un 7% de interés los que fueron pagados mediante depósitos en la Tesorería General, de donde se giraban los fondos para la ejecución de los trabajos.

emprender el regreso a la capital. Sin embargo, antes de hacer esto último, Merino quiso efectuar un vuelo de reconocimiento de la región aprovechando de llevar al intendente Manuel Chaparro quien deseaba ver unos terrenos fiscales de la isla de Tierra del Fuego pedidos en concesión al Gobierno.

De esta manera el 7 de febrero a las 16 horas el trimotor se elevó bajo unos cielos amenazantes, y poniendo proa al Sur, se alejó en lo que iba a ser su último vuelo.

Minutos más tarde sobrevolaron San Juan, donde iniciaron la travesía del estrecho, hacia la isla Dawson y cuando se encontraban próximos a ella el motor central comenzó a vibrar deteniéndose completamente con una sorda explosión. Evaluada la situación a bordo, el capitán Fuentes y el mecánico Reiche se inclinaron por regresar a la costa continental lo que fue aceptado por el comandante Merino, quien prefería amarar en las playas de la isla.

El avión, con su pesada carga de combustible a lo que se sumaba la resistencia que ofrecían sus enormes flotadores, comenzó a perder altura lentamente a pesar de mantener a su máxima potencia los dos motores laterales, hasta que a una milla de Punta Carrera acuaticó en un mar agitado por el vendaval que a esa hora afectaba a la región.

El brusco contacto con el agua arrancó los montantes que sujetaban los flotadores, cayendo el pesado trimotor sobre ellos y aprisionándolos con su peso. Pasada la confusión de los primeros momentos y comprobado que ninguno de los tripulantes había sufrido daño, el comandante Merino ordenó al radio operador Soto armar la radio y lanzar el S.O.S., en tanto que el resto inflaba el bote salvavidas y aseguraba los flotadores con las sogas del ancla.

Aproximadamente a las 18 horas se supo la noticia en Punta Arenas, provocando la natural angustia de la población. De inmediato el gobernador marítimo solicitó el apoyo de la Naviera Braun Blanchard, la que puso a su disposición el vapor "*Tamar*" y el remolcador "*Antonio Díaz*", embarcándose el propio Elizalde en el primero de los nombrados. La improvisada flotilla de rescate zarpó del puerto al máximo andar que le podían imprimir sus viejas y gastadas calderas. Sin contar con generadores eléctricos, ambos remolcadores carecían de equipos de comunicaciones y de sistemas de iluminación para una búsqueda nocturna, por lo que no tenían otra posibilidad que intentar avistarlos en las agitadas aguas del estrecho antes que cayera la noche. Cerca de las 8 de la tarde el "*Tamar*" se acercó a las playas de Agua Fresca, enviando un bote a tierra para requerir noticias. En ese lugar se había congregado un numeroso grupo de magallánicos preocupados por la suerte de los naufragos, destacando entre ellos los hermanos Guillermo y Waldemar Bitsch, cuñados del intendente Chaparro, los que habían sido informados por un lugareño de apellido Coliboro, que había visto caer el hidroavión como a dos kilómetros de la costa entre Agua Fresca y Punta Vaquería y que éste había sido arrastrado hacia el centro del estrecho por el fuerte viento reinante, hasta perderlo de vista.

Con tales antecedentes los hermanos Bitsch se embarcaron en la chalupa de regreso al "*Tamar*", donde se reunieron con Elizalde.

Por su parte el "*Antonio Díaz*" había continuado hasta Punta Carrera y realizado la misma operación, enterándose que se había visto roncar el avión en dirección a Punta San Valentín en la isla Dawson.

Ambos remolcadores se encontraron en medio del estrecho, decidiendo continuar la búsqueda en dirección a la isla señalada, hasta las últimas luces del crepúsculo, momento en el cual la tripulación del "Tamar" divisó unas luces que parpadeaban en el horizonte.

El capitán Miguel Elizalde, desmoralizado por los infructuosos resultados de la rebusca, pensó que esas señales provenían de otro barco en el área y era partidario de suspender la misión de rescate hasta el día siguiente, lo que no fue aceptado por los cuñados del intendente, provocándose una fuerte discusión en la que incluso salieron a relucir revólveres y graves amenazas, que sólo vino a terminar cuando los hermanos Bitsch se cambiaron al "Antonio Díaz", cuyos tripulantes voluntariamente decidieron continuar la búsqueda con ambos hermanos. Es así que el pequeño vapor, hábilmente gobernado por su capitán Pedro Mansilla M., se alejó en demanda de las señales luminosas. La caldera de la noble embarcación parecía que iba a estallar al ser exigida al máximo por el maquinista Ramón Castreje, en tanto que el fogonero Teófilo Vargas y los marineros Eulogio Cárdenas y José del Carmen Oyarzún se encargaban de mantener vivo el fuego y con él, la esperanza de llegar a tiempo¹¹.



Remolcador "Antonio Díaz"

Aproximadamente a las 23:30 horas los ansiosos tripulantes del vapor tuvieron la certeza de que las luces correspondían a los aviadores siniestrados, al distinguir entre las sombras de la noche la silueta del Junkers hundiéndose de proa en las gélidas aguas magallánicas. Después de luchar casi 6 horas contra el vendaval, los aviadores se aferraban a la vida, equilibrándose como podían sobre una de las alas del aparato. Hacía rato que habían tenido que abandonar el fuselaje al ser inundado por las aguas, perdiéndose el pequeño transmisor y con él toda posibilidad de contacto con el mundo. El radio operador Soto, que había estado hasta el último minuto enviando el dramático S.O.S. ahora continuaba su tarea con una pequeña linterna apuntándola hacia el barco que veía venir a no más de 100 metros de distancia.

En esos precisos instantes una ola de grandes proporciones los arrastró al mar y el Junkers, clavando su proa en el agua, desapareció para siempre en las profundidades del estrecho.

¹¹ Waldemar Bitsch Saunders en relato del autor

Con mucha fortuna el comandante Merino, el intendente Chaparro y el cabo Espinoza, lograron asirse a unos de los flotadores que afloró, pudiendo Merino instalar sobre él, al intendente, quien a su vez lo sujetó por el brazo y a Espinoza del pelo, permaneciendo en esas condiciones por unos 15 minutos, al término de los cuales la roda del "Antonio Díaz" dio con el flotador por el costado en que se encontraba Merino. A los gritos de socorro, Waldemar Bitsch se agachó sobre la borda y los subió a bordo uno por uno, comenzando por Espinoza, que era el más afectado, luego Chaparro y finalmente el comandante Merino quien, en un acto que lo retrata de cuerpo entero, los ayudó desde el agua ya que había resuelto que sería el último en ser rescatado. Los tres, visiblemente agotados, fueron examinados por el doctor Gustavo Lagos Rivera, hallándolos en buen estado físico, salvo Merino quien presentaba algunas erosiones en la cara producto del choque con el remolcador. Minutos más tarde subían el mecánico Reiche, quien montado sobre el otro flotador no se había mojado más que las piernas.

Del resto de los tripulantes, el Sargento 1° Luis Soto, *"cuyo grito de protesta contra el destino fue la última voz que quedó flotando en el momento trágico del hundimiento"*¹², se perdió en algún minuto tras recibir la fuerza de la ola y volcarse el avión. El capitán Fuentes se hundió con todo su equipo de vuelo, capote y botas de montar puestas. Mientras su cuerpo apareció en la orilla oriental del estrecho algunas semanas después junto a otros restos del naufragio, nunca más se supo de los sargentos Soto y Moreno.



Capitán Alfredo Fuentes



Sargento 2° Fotografista Alfredo Moreno



Sargento 1° Radiotelegrafista Luis Soto

Cerca de la medianoche los náufragos fueron transbordados al vapor "Austral", que puesto a disposición de la Gobernación Marítima por la empresa Menéndez Behety, se había sumado a la tarea de rescate. Este barco equipado con potentes focos eléctricos y con un equipo de radio, había zarpado de Punta Arenas a las 21 horas, alcanzado a comunicar su salida a los accidentados antes que éstos perdieran su aparato de comunicaciones.

¹² Relato del propio Arturo Merino Benítez, en su informe posterior del accidente.

Aunque no fue posible determinar con exactitud las causas que motivaron la caída del J-6, hay una serie de antecedentes que han permitido elaborar una hipótesis probable.

La noche del 19 de enero, el trimotor quedó anclado frente a la playa de Pelluco, en Puerto Montt. Por ser ésta una bahía muy abierta se decidió cambiar el fondeadero al canal de Tenglo al día siguiente. Durante la maniobra de traslado, las hélices bipalas de madera, de los motores laterales, recibieron sucesivos golpes de mar a causa del oleaje existente, ocasionándole serios daños.

No obstante, los días 20, 21 y 22 de enero se hicieron vuelos a Valdivia, lago Yelcho y Aysén respectivamente, mientras se esperaba la llegada de un juego de hélices metálicas solicitadas a Santiago con toda urgencia. Estas llegaron a Puerto Montt el día 25, en el tren de las 19 horas, cuando el avión se encontraba en el lugar del accidente del teniente Vidal.

El 26 de enero el trimotor continuó viaje a Puerto Natales debiendo hacer un amaraje intermedio en Ancón sin Salida. Al despegar de allí con mar muy áspera, la hélice del motor derecho golpeó contra una ola perdiendo, aproximadamente 10 centímetros de pala. Las reparaciones hechas en Puerto Natales consistieron solamente en recortar la otra pala para así evitar las vibraciones de una hélice asimétrica y, para llegar a Magallanes, fue necesario forzar el motor hasta las 1.550 rpm., bastando 1.300 rpm., para el vuelo crucero.

En Punta Arenas, Reiche revisó prolijamente los motores, cambió el magneto 1 del motor izquierdo, reparó y pintó los flotadores y reforzó la estructura del tren de aterrizaje izquierdo, con una tubería de acero sacada del stock de repuestos del avión Heinkel de Gunther Plüschow.

El día 7 de febrero, pese a la oposición de Reiche, el trimotor fue preparado para efectuar un vuelo de reconocimiento al río Baker, el que no se pudo hacer por las condiciones meteorológicas reinantes esa mañana. Por esa razón, al despegar aquella tarde, el avión estaba cargado en exceso. De acuerdo a las especificaciones técnicas, el R-42 estaba certificado para un "*peso máximo de vuelo*" de 6.000 kgs. Posteriormente, una orden técnica autorizó un peso de 6.250 kgs. para operaciones ocasionales como hidroavión. Es importante considerar este aspecto, habida cuenta el peso del J-6 en el momento de despegar desde el Estrecho de Magallanes, que se descomponía como sigue:

Peso del avión vacío	3.884 kg.
Agua de refrigeración	84
Innovaciones y reparaciones hechas en Punta Arenas	53
2.500 litros de combustible (0,8 kg. x litro)	2.000
Aceite, tanques llenos	105
Tripulación 6 hombres, 1 pasajeros	560
Equipaje para 6 personas	75
Estación de radiotelegrafía completa	64
Equipo aerofotográfico	35
Herramientas, repuestos y otros	40
	6.900 kg.

De lo anterior se desprende que el trimotor se elevó con 650 kgs. de sobrepeso en un mar agitado por el viento.

Una hora y media más tarde, al amarrar de emergencia en las cercanías de Punta Carrera, el avión pesaba 6.700 kgs. aproximadamente y había Mar 7 a 8, exigiendo que los flotadores y su estructura absorbieran un amaraje extremadamente crítico pues había sido diseñado para resistir una Mar 4.

Esta situación hizo que los tirantes y estructuras que sujetaban a los flotadores en sus puntos más débiles, expresamente calculados para tal efecto, permitiera que las alas del trimotor cediesen directamente sobre ellos, y permaneciera a flote.

En cuanto a la falla del motor central, es atribuible, entre otras posibilidades, a la desigualdad de fuerzas que resultaban del choque de los flujos de aire de la hélice del motor central contra los flujos de la hélice izquierda y derecha, ya que mientras la primera giraba a 1.300 rpm., la segunda lo hacía a 1.550 rpm., 100 rpm., por encima del máximo permitido para el vuelo crucero. Esta diferencia de fuerza habría afectado de tal forma al motor central con vibraciones imperceptibles al comienzo, que fueron desgastando el cigüeñal y los bujes que lo sujetaban, hasta destruirlo completamente.

Otra posibilidad, que no descarta lo anterior, es que la hélice de madera del motor central (las tres habían sido hechas en El Bosque) se haya deformado y sufrido rajaduras por la humedad creando una peligrosa asimetría.

Como quiera que haya sido, al momento de detenerse el motor central, el trimotor volaba a 1.200 mts. de altura, con casi 500 kgs. de sobrepeso; el motor derecho forzado más allá de lo permisible, a 1.550 rpm.; y con una hélice recortada en 20 centímetros, con una merma de su capacidad estimada en un 30 por ciento. Por si esto fuera poco, el amaraje se hizo en medio de un oleaje muy superior al considerado por el fabricante.

De esta forma, como todos los desastres aéreos, éste fue el resultado de una suma de factores diferentes y el afortunado salvamento de parte de su tripulación se debió a la sólida construcción del trimotor, a la extraordinaria pericia de su piloto para amarrar en tan críticas circunstancias y, en general, al comportamiento disciplinado y resuelto de todos¹³.

El 10 de febrero a medio día, una comitiva encabezada por el intendente Manuel Chaparro abordó el vapor "*Alejandro*" para despedir al comandante Merino, quien junto al ingeniero Fritz Reiche y al cabo Uldaricio Espinoza, regresaba al Norte por la vía marítima: previamente, en el muelle fiscal una silenciosa multitud les había expresado sus condolencias y solidaridad.

Al pasar por el lugar del accidente, el capitán Hitpass detuvo el barco y reunió en la cubierta a la tripulación y pasajeros para rendir un homenaje a los aviadores caídos.

En medio de esta sencilla pero imponente ceremonia, Arturo Merino Benítez arrojó por la borda una corona de flores donada para tal efecto por las señoritas Lobos y Franklin en representación de la

13 Reiche, Fritz. "Bericht über unfall Junkers R 42/6 Informe de Folsch y Cia. Santiago, febrero de 1930

comunidad magallánica, culminando el acto con un sentido discurso pronunciado por Roque Esteban Scarpa.



“De regreso a Puerto Montt por vía marítima, el comandante Merino visiblemente afectado por el accidente que costara la vida a tres tripulantes del Junkers, observa las aguas del estrecho tras haber lanzado al mar una corona de flores en el lugar del naufragio”.

En esa misma tarde, el remolcador *"Sylvia"* surcaba el Estrecho de Magallanes en dirección a Punta Arenas, trayendo desde la isla Dawson los restos del malogrado capitán Alfredo Fuentes Martínez, los que habían sido encontrados por el capataz de la estancia San Valentín la noche anterior. Al llegar a la ciudad, el cuerpo del abnegado aviador, fue trasladado al cuartel de la 6ª Compañía de Bomberos¹⁴ donde se instaló una capilla ardiente, cubriendo la urna con una bandera chilena. En la madrugada del

14 La 6ª Compañía de Bomberos fue fundada el 1ro. de septiembre de 1925, siendo su misión, de acuerdo a sus estatutos originales, *"el salvamento de vidas en los naufragios o cualquier otro accidente que ocurra en la bahía y secundariamente, prestará servicios en los incendios y demás llamadas que son obligatorias para todos los voluntarios del cuerpo"*. Debido a esta característica su director era el gobernador marítimo, correspondiéndole el puesto en la fecha del accidente en Agua Fresca al capitán Miguel Elizalde.

El 6 de noviembre de 1931, le correspondió a esta compañía rescatar a los tripulantes del remolcador *"Antonio Díaz"*, al hundirse éste en la bahía local, víctima de un fuerte temporal.

día siguiente se procedió a embalsamarlo en la morgue local, para ser finalmente llevado a la catedral donde se dispuso de una guardia de honor del Destacamento Magallanes.



***El cortejo llevando los restos del Capitán Alfredo Fuentes Martínez al salir del Templo Parroquial, doblando la esquina de la Plaza Muñoz Gamero en Punta Arenas.
(Hoy se perpetúa su nombre en el aeródromo de Puerto Porvenir en Tierra del Fuego.)***

El día 12 de febrero a las 11 de la mañana, el Vicario Apostólico Monseñor Arturo Jara Márquez, ofició un responso solemne ante las altas autoridades de la provincia y fieles que colmaban el recinto religioso. Al término de la ceremonia se organizó un cortejo fúnebre hasta el puerto, donde la urna fue depositada en el vapor "Chiloé" para ser llevada a la capital. Durante el trayecto las prolongas del carro mortuario fueron tomadas por oficiales del Destacamento, en tanto que una compañía de fusileros le rendía los honores de rigor. En el muelle fiscal el intendente Chaparro hizo uso de la palabra ante una nutrida y silente multitud congregada para despedir al nuevo mártir de la ruta austral.

Al cabo de un par de días, noticias provenientes de Puerto Natales daban cuenta del homenaje que la población de Ultima Esperanza le había tributado durante la recalada del "Chiloé" en esa ciudad, con un desfile jamás visto hasta entonces en la historia del pueblo, mientras en Punta Arenas se daba comienzo a una colecta pública en favor de las familias de los sargentos Soto y Moreno.

El 28 de febrero de 1930, bajo el cálido sol santiaguino, fueron sepultados los restos del infortunado capitán, ante la presencia del Ministro de Defensa, Bartolomé Blanche; el subsecretario de aviación, teniente coronel Arturo Merino; el director del Centro Magallanes, Dante Lépori y delegaciones del Ejército, la Armada, Carabineros y del Aeroclub capitalino, sellando con este acto el período precursor de la aviación en Magallanes.

Agreguemos que, inmediatamente conocida la tragedia de Agua Fresca, el presidente Carlos Ibáñez, de visita en la capital de Ñuble, le envió un telegrama:

"Chillán 08 de febrero de 1930 - 14:15 horas"

Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la aviación y al felicitarlo por su escapada, formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte al espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que quede en funciones la línea aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago PUNTO. Como medida preventiva, ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio, pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en esa, proyecto que deseo traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuando antes PUNTO. Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos.

C. Ibáñez C."

El telegrama en cuestión, no contenía solamente palabras de consuelo y ánimo dirigidas a un hombre golpeado por las lamentables circunstancias que le había tocado vivir. Por el contrario, denotaba la firme intención del Gobierno para llevar hasta Magallanes los beneficios de la aviación.

Pese a ello, el comandante Merino regresaba a Santiago con la sola idea de presentar su renuncia a la jefatura de la aviación militar. Los accidentes de Aysén y Agua Fresca pesaban sobre su conciencia y se sentía responsable de las valiosas vidas con las que se había pagado el privilegio de alcanzar hasta el confín de la República por la vía aérea.

El Presidente Ibáñez, que sentía un real aprecio por su leal colaborador, no sólo rechazó con energía esta idea del comodoro, sino que en un gesto de reconocimiento a todo el enorme trabajo realizado desde que llegara a la comandancia de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1926, decidió firmar, el 21 de marzo de 1930, el Decreto Supremo N° 1.678 por medio del cual se unificaban los servicios aéreos del Ejército y la Marina bajo la dirección de la Subsecretaría de Aviación, independiente de las otras Fuerzas Armadas.

Nacía de este modo la Fuerza Aérea Nacional, y el Presidente, renovando su plena confianza en el comandante Merino, le entregó a éste su dirección.

Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Diario El Magallanes, enero/febrero 1930

Revista Menéndez Behety, enero 1929

Jane 's all the world Aircraft,
London 1927

Cuadrado M., Alfonso

“El Comodoro Arturo Merino Benítez”
Editorial Fuerza Aérea de Chile, Santiago, 1983.

Reiche, Fritz

“Bericht über unfall Junkers R 42/6
Informe de Fölsch & Cia.
Santiago, febrero,1930

Traub Gainsborg, Norberto

“Sargento 1° del Ejército de Chile. Luis Alfredo Soto Vásquez”
Boletín informativo N°2/2014. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Gobernación Marítima de Magallanes

Circular G.M.M. N°89,
Revista Menéndez Behety. Febrero de 1930

“El Primer vuelo a Magallanes”

Revista Fuerza Aérea N° 142, enero 1977

Documentos y archivos gentilmente proporcionados por don Alfredo Mellado Yáñez y Cristián Vidal Jaque



ELEODORO ROJAS Y EL AEROPLANO TARAPACÁ

Hace 100 años atrás, el 15 de septiembre de 1918, la comunidad Tarapaqueña, unida y organizada como pocas veces, le regaló al pionero de la aviación civil, Eleodoro Rojas Faundez, un avión nuevo que orgullosamente mostraría desde el cielo el nombre de esta región a todo el país. Cómo ocurrió este hecho, es lo que pasaremos a revisar a continuación.

Los primeros años de Eleodoro Rojas

Nuestro héroe nació en Cauquenes, séptima región, en 1891, y como buen hijo de nuestro campo, sus contemporáneos lo retrataban como un hombre medio gordito, cazarro, de talla mediana y algo moreno de tez. Entró muy joven a la Escuela de Suboficiales, pasando en 1913¹⁵ a la recientemente formada Escuela de Aeronáutica Militar atraído por esta nueva ciencia; la aeronáutica y por lo que sería el deseo de su vida, volar.



Eleodoro Rojas, Adolfo Menadier y Juan Verscheure (1913) Archivo MNAE

¹⁵ G.1 N°777.- Santiago, 1° IV.1913.- Nombra alumno de la Escuela de Aviación Militar sin dejar de pertenecer a la dotación de su respectiva unidad al Sub-Oficial: Sarjento 1° Eliodoro Rojas, del Batallón Zapadores N°2.

Para lograr su sueño, el Sargento 1° Eleodoro debió aprobar primero una serie de cursos teóricos, para luego sortear las siguientes pruebas prácticas, requerimiento indispensable para obtener su “Brevet” o licencia de piloto:

1. Haber efectuado un vuelo de al menos una hora a 1.000 metros de altitud.
2. Aterrizar a menos de 200 metros de un blanco, con el motor apagado, desde una altura superior a los 500 metros.
3. Haber aprobado el examen teórico.
4. Haber aprobado tres vuelos de campo;
 - A- un viaje triangular de a lo menos 200 kilómetros, en 48 horas y con dos paradas.
 - B- un viaje recto, sin escala, de a lo menos 150 kilómetros.
 - C- un viaje de 150 kilómetros en línea recta entre la salida y puesta del sol, con escala facultativa.

Aprobados los ramos teóricos, se inscribió para rendir los exámenes prácticos, realizando el 8 de enero de 1914 el triángulo El Bosque – Culitrín (37 kilómetros al sur de El Bosque, cerca del actual casino Sun Monticello) – Cartagena – El Bosque, logrando esta y la prueba de aterrizaje, al detener su avión a solo 15 metros del centro del círculo. A continuación, el 17 de enero, realizó un vuelo hasta Curicó manteniendo su Blériot a una cota entre los 1.000 y 1.500 metros de altitud, regresando sin problemas a El Bosque. Como en el último vuelo había mantenido una cota superior a los 1.000 metros, se consideró como aprobados todos los requisitos, y recibió su título de piloto Militar.

Como nota, buscando obtener su título de aviador militar, el 9 de marzo de 1914, el teniente Alejandro Bello Silva – que diera origen al popular dicho - intentó realizar el mismo triángulo con que Rojas se había graduado. Lo malo del clima ese día lo hizo intentarlo ya avanzada la tarde, perdiéndose todo rastro de él en el tramo Culitrín – Cartagena, volando desde ahí hacia la leyenda.



En un Blériot XI como este, equipado con un motor de 50 HP, al que vemos preparándose para despegar desde la base de El Bosque, comenzó su carrera de aviador Eleodoro Rojas. Como era usual en los primeros aeroplanos, la partida era a mano y sostenido por un grupo de personas, al no contar con frenos (Blogspot El Observador aeronáutico).

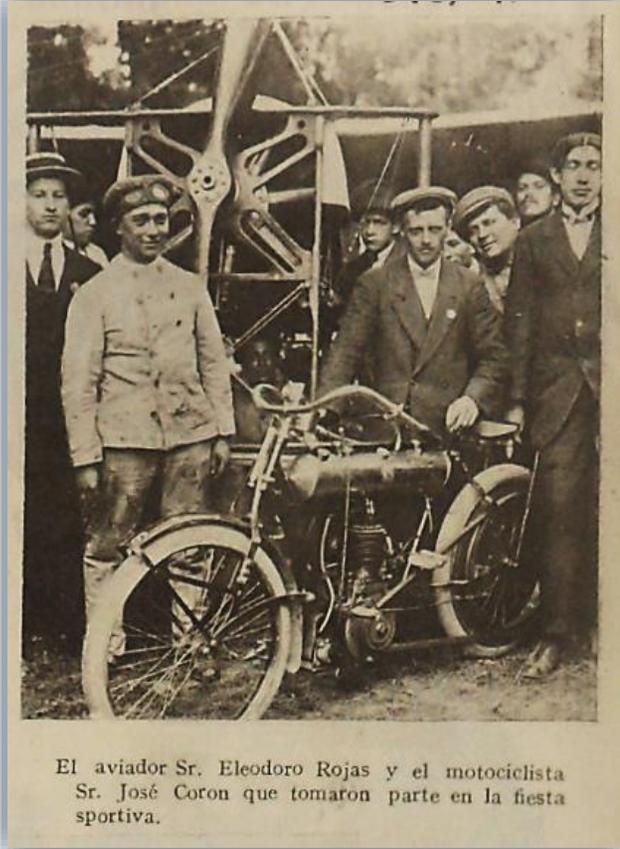
Las aptitudes como piloto de Rojas se lucieron otra vez durante en un concurso de aviación efectuado en el aeródromo de la Escuela Militar de Aviación a principios de 1915. Se presentaron al concurso seis civiles y nueve pilotos militares. Rojas, volando un Blériot de 80 hp obtuvo el segundo lugar en la prueba de aterrizaje sin motor, deteniéndose a solo 10 metros del centro del círculo. Igual resultado obtuvo en la prueba del circuito de 45 kilómetros por Santiago.

El 12 de marzo de 1915, Eleodoro Rojas fue comisionado para probar el aeroplano Bathiat Sánchez "Punta Arenas", ofrecido en venta por el fabricante de aviones Félix Copetta a la Escuela de Aeronáutica Militar. La prueba terminó en un grave accidente resultando Eleodoro con una fractura del reborde del maxilar superior y otras heridas de consideración, que determinaron el fin de su carrera como aviador militar (Accidente n°1).

*"Digna de elogio y de ejemplo fue la perseverancia de este suboficial, quien, una vez en retiro y a pesar de haber sufrido graves y numerosos accidentes de aviación, persistió en luchar por la causa de esta ciencia, invirtiendo en ella sus escasos recursos"*¹⁶



El aviador D. Eleodoro Rojas durante los vuelos que efectuó en la tarde del domingo durante la fiesta deportiva del «Moto Club de Chile.»



El aviador Sr. Eleodoro Rojas y el motociclista Sr. José Coron que tomaron parte en la fiesta deportiva.

Fiesta deportiva del Moto Club de Chile, Santiago, diciembre de 1915

¹⁶ Enrique Flores Álvarez. *"Historia Aeronáutica de Chile"*. Santiago de Chile, 1950

Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana

Entre el 9 y el 17 de marzo de 1916, el Aeroclub de Chile realizó en Chile la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, ocasión en la que se reunieron los representantes de la aviación de los principales países de América, entre los que se contó con Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Perú, Paraguay, Uruguay y Chile. El escenario de la época era generalmente bastante incipiente en algunos casos. En lo que respecta a la aviación civil chilena de aquellos días, los aviones con suerte pasaban de una decena de aparatos, los que eran volados por entusiastas y valientes aviadores como David Fuentes, Luis O. Page, Eduardo Molina, Emilio Castro, Armando Urzúa y el joven Eleodoro Rojas.

La Conferencia incluyó además de la presentación de los sendos trabajos teóricos, la realización de dos concursos de aviación, el primero de ellos en Viña del Mar y el otro en Santiago, donde los pilotos nacionales y extranjeros tuvieron ocasión de demostrar sus habilidades en el empleo de los aeroplanos. Será en una de estas ocasiones, en que el diestro Eleodoro Rojas, se proclamará como un avezado piloto, obteniendo un excelente tercer lugar en una prueba llamada “*Vuelos en ocho*”.



El Sargento 1° Eleodoro Rojas F. en uniforme del Ejército de Chile, lleva en su cuello los distintivos de aviador militar

Eleodoro Rojas, Piloto Civil Acrobático

Retirado de la aviación militar, pero no de su pasión por volar, decidió adquirir un avión para dedicarse a las giras de espectáculos, o “volaciones” como se les llama por entonces, contactándose con el piloto Clodomiro Figueroa, quien con grandes esfuerzos había levantado un taller en el N°50 de la calle Almirante Barroso, en pleno Barrio Brasil de Santiago, donde construía y reparaba aviones.

En este taller, basado en un diseño de Figueroa, el mecánico francés Henri Goudou construyó el “Tucapel”, el que fuera probado en público por Eleodoro Rojas. Lo brillante de la presentación acrecentó el prestigio de Figueroa como fabricante, prefiriendo éste contratar otro mecánico francés y regresar lo que era lo suyo; las giras de exhibición, algo que había estado haciendo antes de montar el taller.



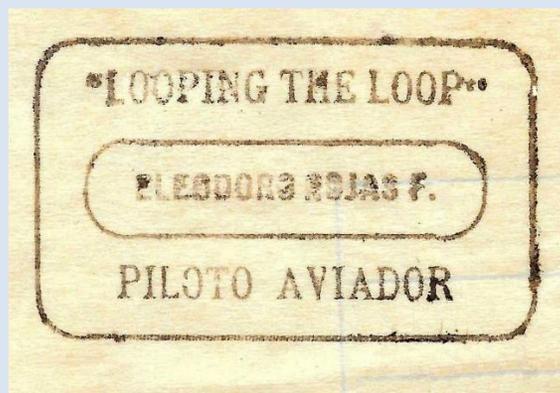
Este encuentro derivará en una sociedad que se dedicará a las exhibiciones públicas, actividad frecuente entre los pioneros de la aviación. Las primeras actividades comenzaron el 10 de junio con una exhibición en la localidad de Batuco, propiedad aquel entonces de la familia Cifuentes, que apoyaba a estos intrépidos pioneros, la que se había convertido en la zona preferida para volar por los pilotos civiles como Copetta, Figueroa y otros porque era plana, sin árboles y a una cuadra de la estación de ferrocarriles, lo que permitía llegar con los aviones desarmados desde Santiago y facilitaba la concurrencia del público a las exhibiciones. En este escenario, fue su estreno para realizar su primer Looping the Loop, maniobra acrobática de gran riesgo y que con el tiempo iría perfeccionando.

Batuco como primer campo de aviación civil, cayó en desuso a mediados de los años 20, cuando el terreno fue vendido y los nuevos propietarios prohibieron los vuelos porque, según relataría el mismo Rojas, estos creían que "los vuelos esterilizaban la tierra". Como alternativa, el Aeroclub y sus principales pilotos se fueron a Lo Espejo, bajo el amparo de la naciente Aviación Militar.

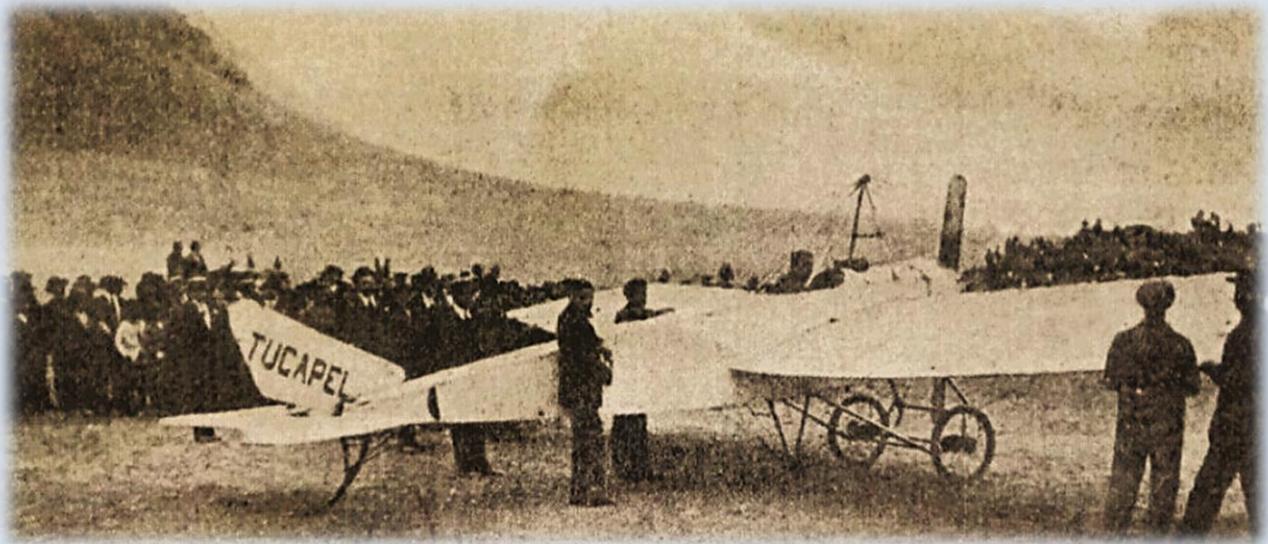
Las Primeras Giras por Chile

Esta sociedad realizó una breve gira al Sur, y en el segundo semestre de 1916, iniciaron una gira al Norte del país llegando el 27 de agosto de 1916 a Tocopilla, donde el poco después de las cuatro de la tarde, se elevó sobre el puerto por veintidós minutos, tiempo durante el cual efectuó dos "Looping the Loop", maniobra atribuida al famoso piloto francés Adolphe Pégoud, para luego continuar su exhibición sobrevolando la ciudad, recibiendo el entusiasta saludo de sus habitantes.

Al aterrizar, fue aclamado y felicitado calurosamente por la multitud que por primera vez veía las acrobacias de un aeroplano en vuelo.



Detalle del timbre de goma con que acompañaba sus cartas, en la que destacaba el hecho de ser el ejecutor de la maniobra "LOOPING THE LOOP", originalmente desarrollada por el aviador francés Pégoud, y replicada en Chile por Luis Omar Page, Eleodoro Rojas y Clodomiro Figueroa. (Colección del Autor).



El 27 de agosto de 1916, Eleodoro Rojas, piloteando el avión "Tucapel", construido en Santiago, en el taller de otro pionero de la aviación nacional, Clodomiro Figueroa, realizó el primer vuelo en Tocopilla. Días más tarde, en este mismo avión sobrevoló Iquique por primera vez. Aquí lo vemos aclamado por la multitud, luego de realizado su vuelo.

(Del Blogspot "Tocopilla y su Historia").



Rojas junto a su mecánico y vecinos de Tocopilla, entre ellos el Prefecto de Policía, señor Chacón y el redactor de "La Correspondencia", don Ramón Pinto.

La gira continuó al norte por la vía marítima, desembarcando el 7 de septiembre en Iquique, donde planeaban repetir sus notables "volaciones", tanto en el puerto como en la pampa. Para poder financiar las presentaciones, a los socios se les ocurrió exhibir el "Tucapel" en una bodega del centro, cobrando una módica contribución por la visita y vender las entradas para el espectáculo en clubes y organizaciones locales.

El espectáculo fue programado para el 13 de septiembre de 1916, en los terrenos del Sporting Club de Iquique, luego de subsanar algunos temas con las carreras de caballo de ese día. Los vuelos se

programaron entre las 10:00 y las 12:30 horas, participando tanto Eleodoro Rojas como Clodomiro Figueroa.

Por comentarios recogidos de la prensa local, la que cubrió el espectáculo ampliamente antes y después de ocurrido, criticando eso sí la *"...indolencia con que miles de personas veían surcar el espacio a dos de nuestros primeros aviadores sin ni siquiera haber contribuido con el más pequeño concurso..."*.

Buscando recuperar algo de lo gastado en esta expedición se programó un nuevo espectáculo el 20 de septiembre, donde la prensa local insistía que *"... como una justa medida de estímulo a los esfuerzos realizados por el célebre e intrépido aviador Eleodoro Rojas Faundez, para desarrollar el arriesgado deporte de que ha hecho su profesión, el comercio, obreros, y el pueblo todo se aprestan para concurrir en el mayor número a los vuelos que llevará a efecto el miércoles 20 de Septiembre del actual en la cancha del Club de Deporte..."*. Esta nota y otras más, aparecieron durante la semana en la prensa local llamando a apoyar la presentación de los pioneros de la aviación, la que tuvo un gran marco de público que admiró como Eleodoro ejecutaba el temerario Looping the Loop, que tan famoso lo había hecho.

Debido a que el 20 de septiembre no fue declarado feriado nacional, muchos trabajadores no pudieron presenciar los vuelos de ese día, al estar en sus puestos de trabajo. A causa de esto, Eleodoro decidió atrasar la continuación de su gira al Norte por una semana, para volar el domingo 23 en el Sporting Club. La entrada a la tribuna de Primera costaría \$ 3 pesos y la tribuna de Segunda \$ 1 peso. Cancha, si también se venderían locaciones en la cancha, pero el precio no se publicó ese día.

Aprovechando que se quedaba unos días más, fue agasajado por sus ex compañeros de armas en el casino del regimiento.

El domingo, cerca de las cuatro de la tarde, desde la cancha del Sport Club, el Tarapacá despegó ante la mirada de miles de personas que se agolpaban tanto dentro como fuera del recinto deportivo, dirigiéndose inmediatamente hacia el mar para ganar altura. Sobre la playa de Cavanha comenzó su espectáculo con un tirabuzón que arrancó los primeros aplausos, para luego ascender hasta 500 metros de altura, iniciando un descenso que culminó con un doble Looping the loop ante el asombro de los espectadores. Terminada esta maniobra, se escuchó un extraño sonido en el motor, y a Eleodoro planear rumbo norte mientras perdía altura. Alcanzó a pasar sobre las tribunas y aterrizó en un sector de arena, capotando y terminando en avión invertido con su piloto bajo este.

Miles de personas corrieron a su auxilio, pero Eleodoro, salió de los restos accidentados de su avión por sus propios medios con su característica calma mostrando solo con una herida en una mano y algo de sangre de sus narices (accidente N°2). El avión fue puesto en posición con la ayuda de las personas presentes, para su reparación, ofrecieron toda su ayuda los industriales locales Sparenberg, Jiménez, Herrera y otros. El avión fue llevado al taller de Jenaro Guigliano donde, aparte de albergarlo, le facilitó sus obreros y herramientas para los trabajos de reparación.

Las reparaciones exigieron un cambio de motor, el que llegó justo para volver a volar el 12 de octubre, en honor a día de la raza, haciendo una serie de maniobras que entusiasmaron al público presente.

Días después, mientras sobrevolaba la plaza Prat a baja altura, sobre cientos de espectadores agolpados para ver su paso, el motor se ahogó, paralizándose inmediatamente. Sin potencia, el avión comenzó a perder altura, amenazando con caer sobre los espectadores. Rojas, a sabiendas que podría herir y matar a mucha gente sino controlaba la caída del avión, buscó un lugar donde aterrizar, pero en el medio de la ciudad, simplemente no había...excepto un lugar alto y liso que se encontraba exactamente frente a él; el techo del teatro Municipal. A duras penas, y con el impulso que le quedaba, logró dirigir el avión hacia su objetivo, alcanzándolo, pero no pudo frenar el avión en tan corto trecho, pasando de largo y chocando con un poste de teléfono ubicado en la esquina de Gorostiaga con Aníbal Pinto, el que quebró con la violencia del impacto, para finalmente quedar colgando de los cables de la postación, cual mosca atrapada por una telaraña gigante (accidente N°3).

Desde esta incómoda posición, fue rescatado por el cuerpo de bomberos de Iquique, el que lo bajó ayudado por con escaleras. Eleodoro resultó ileso, y el avión con daños menores, porque días después volvía a surcar el cielo de Iquique para el gozo de sus habitantes. Conviene aclarar que estas giras eran financiadas por los propios pilotos vendiendo entradas y por medio de pequeñas colectas que hacían los espectadores para financiar en parte los gastos del espectáculo. Otra forma más organizada de recolectar fondos eran las veladas teatrales benéficas, organizándose, por ejemplo, una a para ayudar a Eleodoro Rojas a pagar los costes de la reparación del avión, en el mismo Teatro Municipal de Iquique el día de la raza, que tuvo gran acogida entre la ciudadanía local.

A principios de noviembre de 1916, Eleodoro y Clodomiro zarparían rumbo a El Callao para continuar su gira al Norte, como era el plan original. Ese mes, Eleodoro Rojas realizó una serie de vuelos acrobáticos en los cielos de Lima, incluyendo su famoso "Looping the Loop". Es en una de estas maniobras, a unos 500 metros de altura, que Eleodoro pierde el control del avión precipitándose a tierra hasta estrellarse violentamente en el suelo limeño¹⁷, fracturándose una pierna en cuatro partes, y resultando el avión completamente destruido (Accidente N°4).

Generosamente atendido por los limeños, pudo lentamente recuperarse de sus heridas, no así el aeroplano "Tucapel", el cual resultó completamente destruido. El 13 de enero de 1917, regresaba a Iquique y de ahí, continuaba convaleciente su viaje a Santiago, donde debió guardar obligado reposo.

El Comité Provincial

Pero su carrera recién estaba comenzando, y en este punto de su historia, la provincia de Tarapacá jugó un rol crucial. Luego del accidente del 23 de septiembre, que caló hondo en la comunidad tarapaqueña, nació la idea de regalarle un avión por medio de una erogación popular. La idea fue rápidamente difundida por los principales diarios locales, creándose, para coordinar todos los esfuerzos, el "*Comité Provincial pro Aeroplano Tarapacá*" en octubre de 1916.

Como su presidente se nombró a don Recaredo Amengual, a la fecha Intendente de la provincia, el nombramiento de vicepresidente fue para don Rubén Morales y como secretario fue nombrado don Marcos de la Cuadra.

El regalar aviones por erogación popular no era nuevo. En 1913, luego de haber perdido su aeroplano "Caupolicán" en Antofagasta, a Clodomiro Figueroa, la ciudad de Valparaíso le regaló un Blériot nuevo

¹⁷ 19 de noviembre de 1916

con motor Anzani de 80 hp inmediatamente regresado de su accidentada gira al norte. En agradecimiento, lo bautizó con el nombre del puerto que se había regalado.

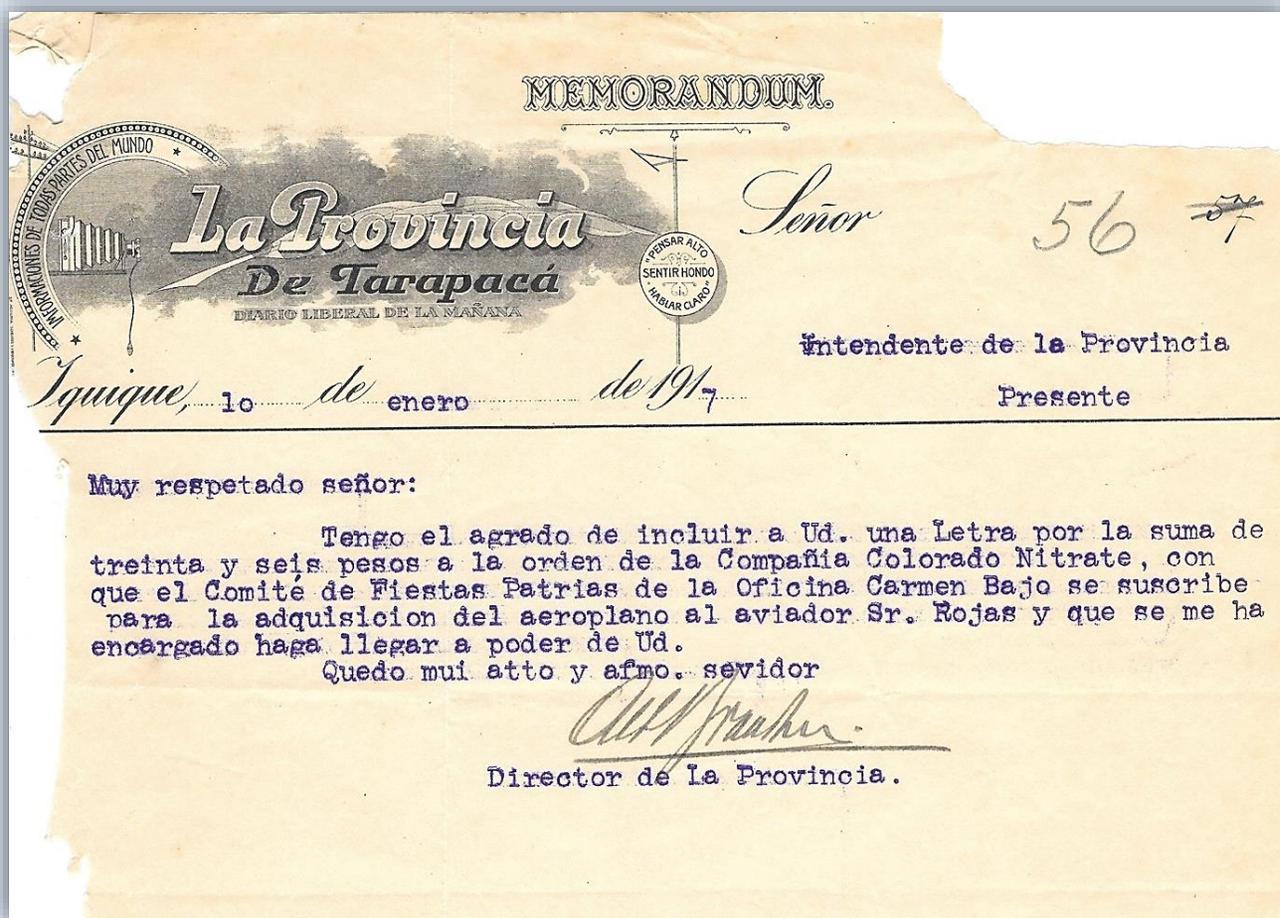


Las erogaciones populares fueron un método bastante extendido para ayudar al Estado a reunir fondos destinados a una causa nacional. Aquí tenemos, como ejemplo, un comprobante de una colecta realizada en la pampa en el año 1912, específicamente de la Oficina "Valparaíso", destinada a juntar fondos para adquirir un aeroplano para la 1ª División Militar de la República de Chile, esto a solo dos años del primer vuelo en territorio nacional. (Gentileza de F. Clotet).

Rápidamente cundió el entusiasmo por colaborar, formándose comités en todas las oficinas y pueblos del interior encabezados por los personajes más destacados de cada lugar. De este modo, se comenzaron a recibir donaciones de organismos fiscales, clubes deportivos, mutuales obreras, oficinas salitreras y otros. El alcance regional de la idea se expresa en la formación de un comité interdepartamental en Pisagua, para recolectar las donaciones del ese puerto y la participación de vecinos de localidades como Huara, Gallinazos o Pica. Otro mecanismo empleado para recolectar fondos fueron las muy efectivas veladas teatrales.

El total recolectado ascendió a cerca de 27.200 pesos de la época, suficiente para adquirir el aeroplano. Para tal efecto, se nombró una comisión, compuesta por el presidente, secretario y tesorero del Aero Club de Chile, más el capitán de ejército Manuel Ávalos y de los mecánicos de aviación Donoso y Olmos, para que estudiaran las alternativas de construir o comprar en el extranjero el aeroplano que llevaría el nombre de la región que lo había financiado.

Reunida la comisión, se revisaron las ofertas hechas por los constructores locales, y después de deliberar las diferentes alternativas, se optó por enviar a Eleodoro Rojas a Europa a adquirir dicho avión.



Durante los primeros días de la campaña de recolección de fondos pro avión "Tarapacá", los diarios locales actuaron como recolectores de fondos. Este es el caso de la donación de la oficina Carmen Bajo, en Pozo Almonte, que el director del diario "La Provincia de Tarapacá" la reenvía al intendente de la provincia, don Recaredo Amengual, que sería nombrado Presidente del "Comité Provincial pro Aeroplano Tarapacá", nombre no mencionado en la carta.

(Propiedad del autor).

Ya recuperado y muy entusiasmado por el éxito de la campaña que le permitiría adquirir un nuevo avión, "Rojitas" como era cariñosamente apodado, volvió nuevamente a Tarapacá durante el último trimestre de 1917, en donde se encontró ofreciendo a los habitantes de la pampa, nuevas "volaciones acrobáticas", esta vez en un avión facilitado por su amigo David Fuentes.

Entre muchos de los lugares visitados, uno de ellos fue el sector de Alto San Antonio en Iquique, como se conocía al pueblo que, al igual que en otros casos, había nacido alrededor de la estación de ferrocarriles de San Antonio, en el ramal a Lagunas del Ferrocarril Salitrero.

ALTO DE SAN ANTONIO (IQUIQUE).—E
AVIADOR ROJAS



El aviador don Eleodoro Rojas, que efectuó hermosos vuelos, y varias autoridades locales del Alto de San Antonio.

Alrededor de esta estación, se encontraban no menos de una docena de oficinas salitreras en funcionamiento, que sumaban cerca de 3.000 personas que recurrían a este pueblo para temas legales o domésticos. Por eso no es de extrañar que para la fecha en que lo visitara Eleodoro contaba con Registro Civil, juzgado, iglesia, matadero, y almacenes bien provistos, en su mayoría propiedad de comerciantes chinos que vendían un cuanto hay a las dueñas de casa pampinas.

Dada su cercanía con Iquique y contar con un ferrocarril para transportar su avión hasta este lugar, donde había un importante marco de público, resultaba el lugar ideal para hacer una exhibición.

ESTACIÓN ALTO SAN ANTONIO

La estación del Ferrocarril salitrero de Alto de San Antonio se encontraba a 61,96 km de Iquique, en el ramal a Lagunas, a 7,5 km de la Estación Central, punto de inicio de este ramal. En 1914, era el jefe estación Don Augusto Olivares, telegrafista A. Araya. Bodeguero Don F. H. Jiménez. Era servido por un tren diario desde Iquique que salía a las 10:45 AM, arribando a San Antonio a las 13:43 horas, donde se detenía por 5 minutos antes de continuar hacia Lagunas.

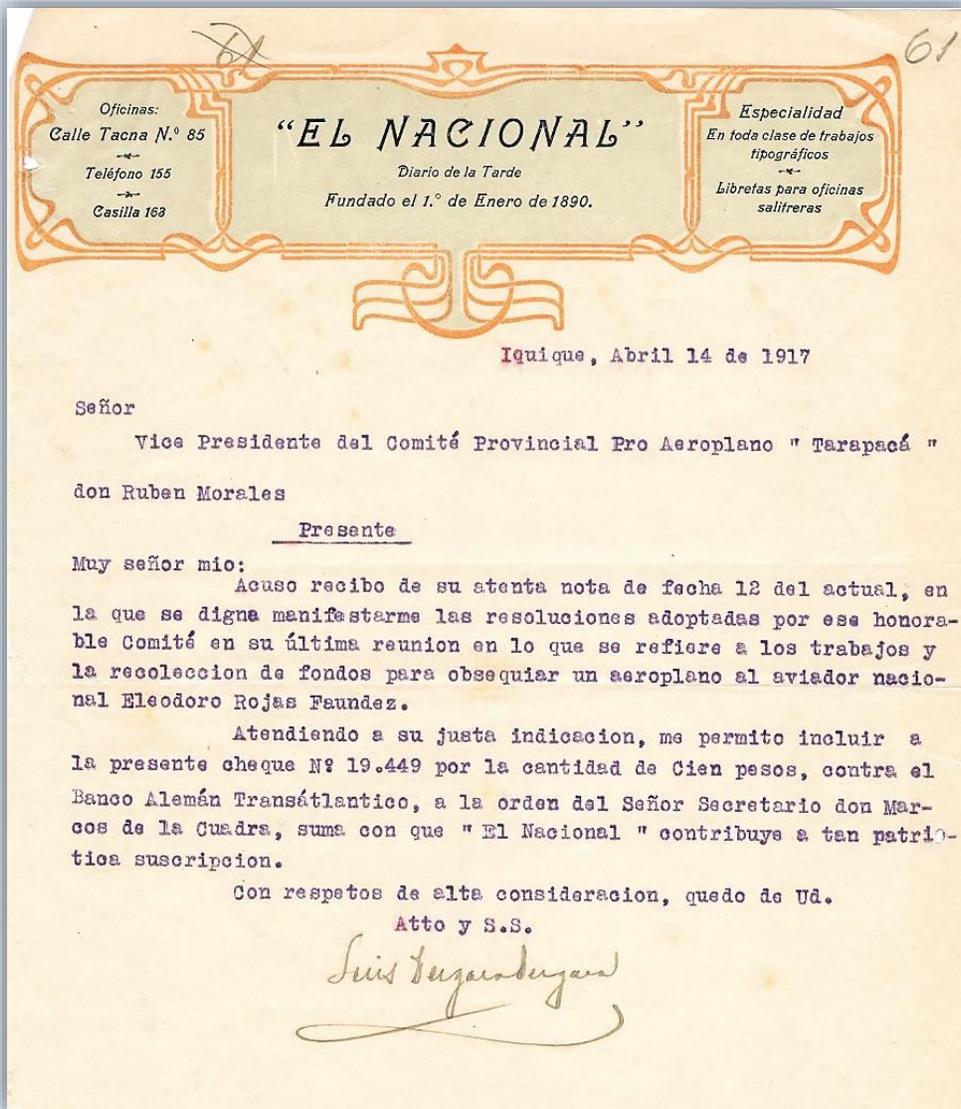
En su entorno se encontraban una serie de oficinas salitreras; "Argentina", "Cataluña", "Cholita", "Esmeralda", "Felisa", "Iquique", "Gloria", "Palmira", "Providencia", "Restauración", "Santa Clara", "Santa Elena", "San Lorenzo", "Santa Lucía", "San Pablo", "San Pedro", "San Remigio", "Sebastopol", "Tarapacá", y "Virginia" que sumaban una población flotante superior a las 3.000 almas.

Al igual que en otras estaciones de la pampa, a su alrededor nació un pueblo destinado a servir como centro administrativo que, para 1912, contaba con una oficina del Registro Civil a cargo de Don D.A. Castillo, Juzgado de policía local, carabineros, Iglesia, bomberos, y una oficina postal con 45 direcciones, tanto de las oficinas que la rodeaban como de ciudadanos chinos que regentaban varios de los locales comerciales del pueblo que nacía en torno a la estación. Durante un tiempo llegó a contar con dos periódicos; "El Correo de San Antonio", y "La Voz de la Pampa" que informaba del acontecer local y nacional.

La estación, y el poblado que lo rodeaba, desapareció completamente durante la década del 50 con el fin de la época dorada del salitre, hoy solo quedan los muros de la estación y un letrero que indica el nombre del lugar.



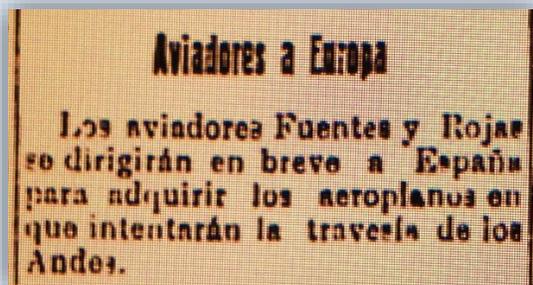
Estación del Ferrocarril salitrero de Alto de San Antonio, Iquique.



Otra donación, en este caso del diario local "El Nacional" en la que ya se habla del "Comité Provincial Pro Aeroplano Tarapacá" como organismo centralizador de las donaciones.
(Propiedad del autor).

El avión "El Tarapacá"

Con los fondos reunidos, salió de Chile a principios de diciembre de 1917 con rumbo a Buenos Aires, donde tomó un vapor que lo condujo a Barcelona, donde llegó el 5 de enero de 1918.



Cabe recordar además, que sería durante su convalecencia en Santiago, cuando visitado por otros "experimentados pilotos", se vio tentado en la consecución de una nueva gloria aeronáutica - "El cruce de los Andes en avión" - por lo que su viaje para adquirir un gran avión, cobraba ahora un nuevo sentido más allá que sólo ejecutar realizar arriesgadas acrobacias.

El Mercurio, lunes 26 de noviembre de 1917

Ahí comenzó a visitar las diferentes casas constructoras de aviones, como la Hispano Suiza, famosa por sus motores, que a la fecha construía un aeroplano similar al Morane Saulnier. Por desgracia para Eleodoro, toda la producción estaba comprometida con los gobiernos de Gran Bretaña e Italia, lo que no dejaba posibilidad de adquirir uno.

Abandonada esta alternativa, se dirigió a la casa Pujol, Comabella y Compañía, con la que acordó la construcción de una versión reformada del avión Morane Saulnier por 23.000 pesetas, incluyendo un motor de 50 Hp, lo único que pudo encontrar en aquellos días de guerra. La célula del avión estaba adaptada para recibir, si fuera el caso un motor Gnome de 80 hp, aunque el verdadero deseo de Eleodoro para vencer los Andes, era llegar a adquirir un motor de 180 hp., como los usados en ese momento por los cazas de combate y que obviamente no estaba disponible para el público general.



Fotografía de los hangares en la finca "La Volatería", por las aves marinas que revoloteaban en la zona, a donde la firma Pujol, Comabella y Cñía., mudó sus talleres buscando un lugar más cómodo donde construir y probar sus aviones. Esta firma, fundada en 1916 en un taller ubicado en Sant Martí de Provençals. En Barcelona, construyó principalmente copias de aviones franceses.

A esta finca pronto la seguiría el aeroclub de Catalunya y nacería un taller de mantención para atender los aviones que ahí operaban. Con los años, este núcleo aeronáutico pasaría a ser el aeropuerto "El Prat" de Barcelona. Esta empresa quebró en 1922, producto de la competencia con los cientos de aviones dados de baja tras la firma del armisticio, los que inundaron el mercado a precios imposibles de competir.

(Postal de época, propiedad del autor).

Este avión fue construido en solo 15 días, trabajando día y noche, siendo entregado en 26 de enero de 1918. El primer vuelo lo realizó el aviador e instructor de la escuela de aviación Rosillo, cuyos resultados fueron satisfactorios para Eleodoro, quién finalmente lo recepcionó. Ya con el avión en su poder, se dirigió al aeródromo El Prat ubicado a 30 kilómetros de Barcelona, desde donde realizó tres vuelos que incluyeron sobrevolar esta ciudad. Estos fueron presenciados por miembros del aeroclub local, familias chilenas residentes y los constructores de la casa Pujol.



Fábrica de
Aeroplanos
e Hidroaeroplanos
ESCUELA DE AVIACIÓN
 Piloto y Director: Don Salvador Hedilla

PUJOL, COMABELLA Y C^A

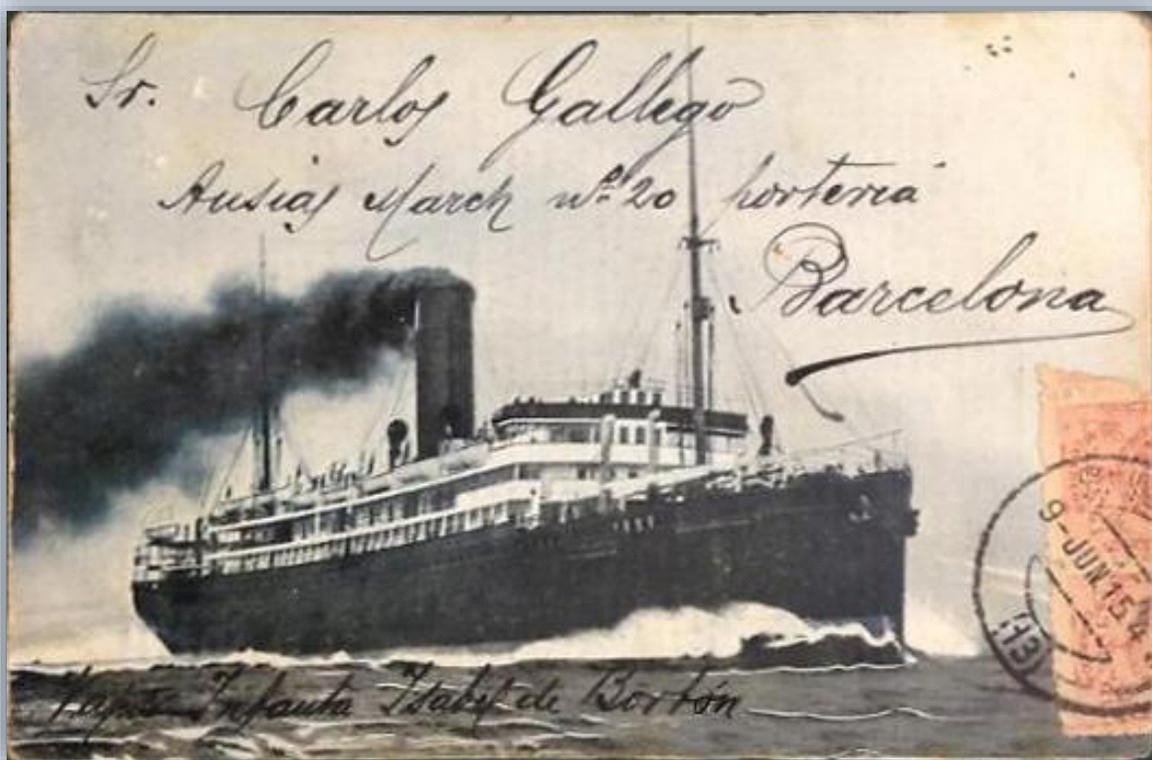
Fábrica y Despacho: Independencia, 313
 Almogávares, 167
 Campo de Aviación: Aeródromo "La Volateria"
(Prat del Llobregat)

Anuncio en un diario español promocionando la fábrica de aviones de Pujol, Comabella y Cía. de Barcelona, la que le vendería una versión modificada de un Morane Saulnier tipo "G" a Eleodoro Rojas, pasando a llamarse "Tarapacá".

El curso de piloto constaba de 50 lecciones de vuelo, y su importe 1.000 pesetas, obligándose bajo contrato que el alumno en caso de rotura o destrozo del aparato, correría a su cargo el importe de la reparación.

El Díficil Regreso a Casa

Ya conforme con su desempeño, lo desarmó y lo embaló en un cajón que le costó 1.400 pesetas. Posteriormente, lo trasladó al puerto y lo trató de despachar a Buenos Aires en el primer buque, lo que no fue posible por la negativa de los armadores a embarcar una carga que era considerada material bélico, y que sería requisada por la armada británica cuando fueran inspeccionados en Gibraltar. Después de muchas gestiones, lo logró embarcar en el vapor “*Teresa Pàmies*”, que salió más tarde que su buque, el “*Infanta Isabel de Borbón*”, que abandonó España el 4 de febrero de 1918.



Postal que ilustra el Vapor “Infanta Isabel de Borbón”

Su viaje hacia Sud América no fue para nada tranquilo; primero fue inspeccionado en busca de espías alemanes por la marina británica al pasar por Gibraltar, no encontrándose nadie así a bordo. Lo mismo ocurrió un par de días después, cuando fue inspeccionado por la marina francesa para luego, ironía del destino, ahora ser retenido por un submarino alemán en alta mar en búsqueda de soldados británicos. Solo la decisión del capitán, un viejo pero aguerrido español, salvó al buque de terminar apresado por el submarino. Solo en el atlántico sur pudieron los pasajeros disfrutar del viaje, arribando a Buenos Aires el 24 de febrero de 1918.

Luego de unos días en la capital trasandina, recibió el cajón con el avión y lo despachó por ferrocarril a Mendoza, donde sería transferido a un carro del Ferrocarril Trasandino para así cruzar la cordillera de los Andes rumbo a Chile. Desgraciadamente, los trabajadores ferroviarios de Argentina se fueron a huelga, y el avión quedó varado en los patios del ferrocarril en Buenos Aires. Frente a esta situación, Eleodoro decidió proseguir a Chile sin su avión, al que esperaría al otro lado de la cordillera. En Santiago, sería admitido como socio activo del Aero Club de Chile.

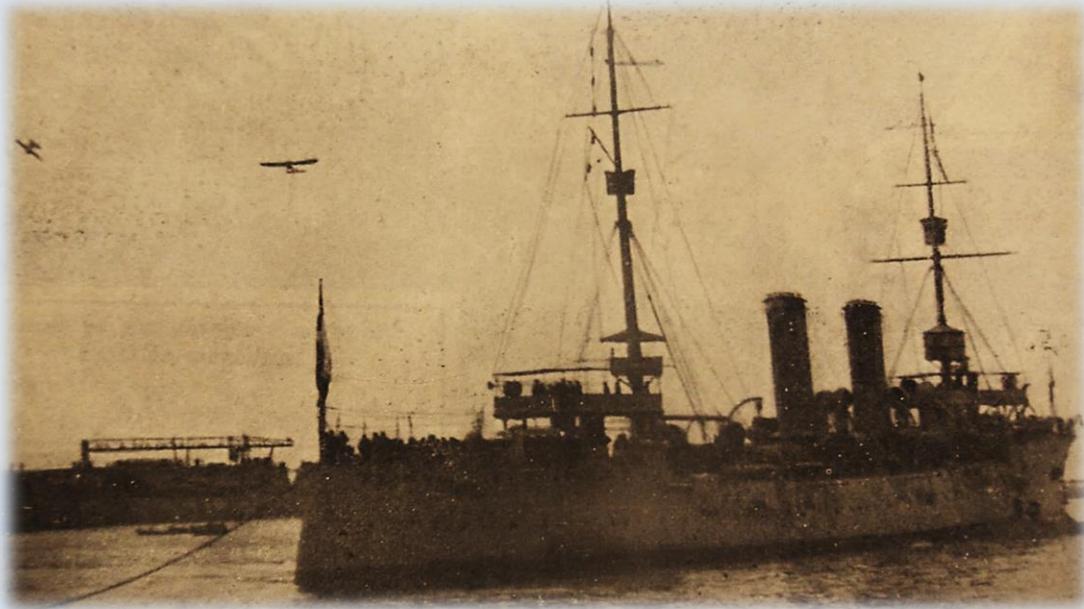


En su viaje a Europa para adquirir un aeroplano, Eleodoro Rojas pudo aprovechar las bondades de, lo que, en su momento, se consideró una de las maravillas tecnológicas de su época; el Ferrocarril Trasandino. Este permitía cruzar la cordillera de los Andes en solo un día, incluso con nieve, a diferencia de la travesía en mulas, que tomaba una semana si el clima lo permitía. Con lo cual el viaje entre Santiago y Buenos Aires se podía hacer en dos o tres días, considerando las combinaciones con los trenes locales, mucho menos que las semanas que requería un buque para el mismo trayecto, pasando por el Cabo de Hornos (Foto colección del autor).

Solo gracias a las gestiones de amigos influyentes, el avión fue despachado como carga prioritaria a Mendoza recién a fines de junio, atravesando el macizo andino en pleno invierno en un carro del Ferrocarril Trasandino, llegando finalmente a Santiago el 1° de julio.

Ya en suelo nacional, armó y probó el avión en Batuco, donde mostró todas sus habilidades y comprobó que no había sufrido daño alguno durante su agitado viaje. Días después participó junto a su antiguo socio, Clodomiro Figueroa en un vuelo de exhibición en la rada de Valparaíso el 20 de julio de 1918, con motivo del arribo de la primera flota de submarinos comandada por el Contralmirante Luis Gómez

Carreño. Este vuelo lo podríamos considerar su “estreno en sociedad”, en Chile, y Eleodoro consideró que era hora de mostrarlo a quienes habían hecho este sueño realidad.



Los aviadores Rojas y Figueroa volando sobre el “Chacabuco” en los momentos de entrar la flotilla de submarinos a tomar su fondeadero. (Fotografía original. Julio 1918)

El Bautizo en Iquique

Así, durante agosto de 1918, desarmó y embolsó su preciado “Tarapacá”, dirigiéndose con él a Valparaíso, donde se embarcó en el vapor “Quito” con rumbo a Iquique, arribando a su puerto el 8 de septiembre de 1918. Luego de desembarcarlo, lo preparó para su primer vuelo en la provincia que lo había financiado.

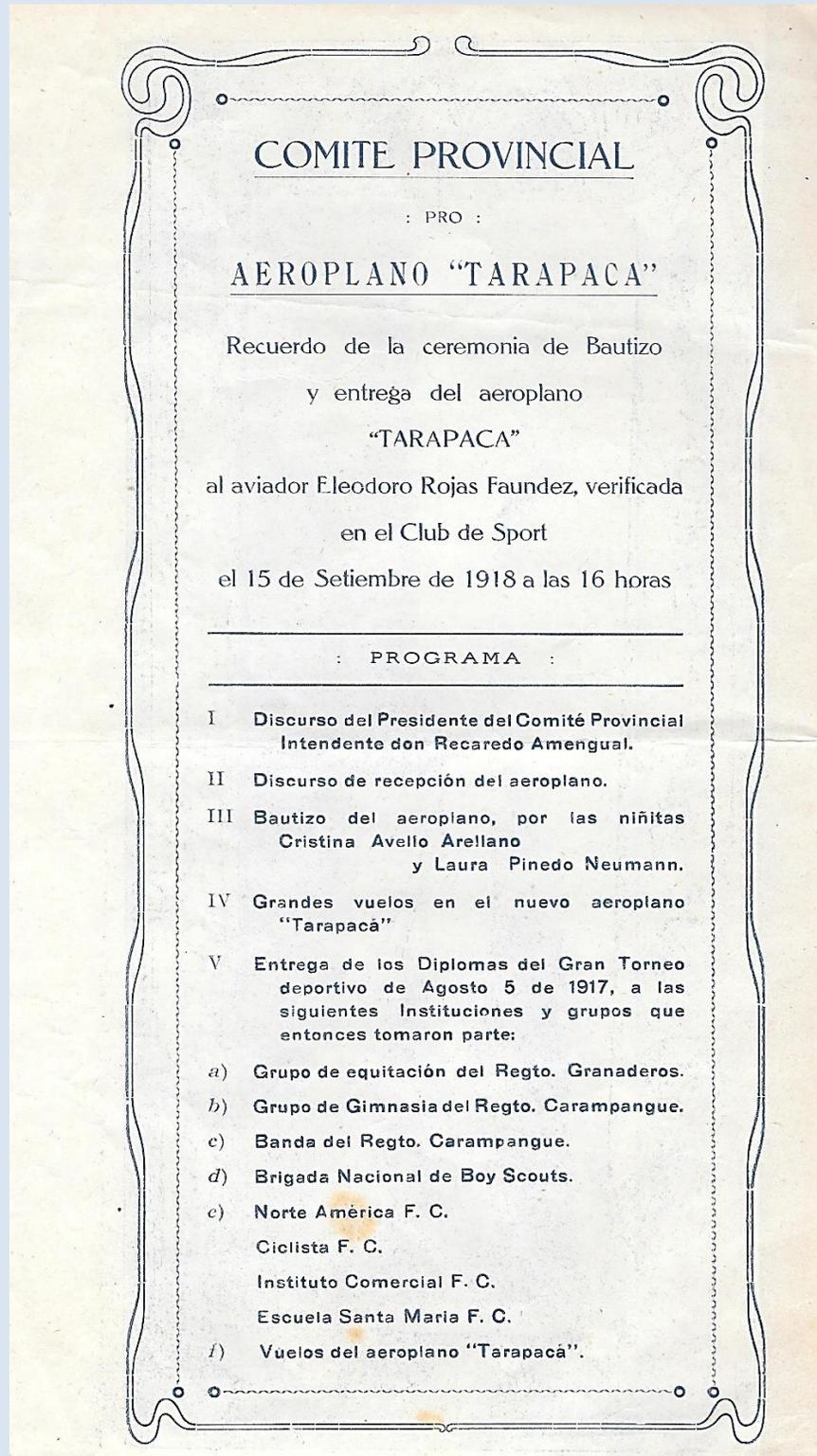
Faltando 10 minutos para las 11 de la mañana de aquel 11 de septiembre de 1918, desde la cancha del hipódromo de Cavancha, despegó Eleodoro Rojas en su nuevo avión, dirigiéndose primero a la ciudad de Iquique, sobre la cual dio una vuelta para, acto seguido, dirigirse hacia la bahía en busca del velero “Isla de Panay”, de nacionalidad española, dejando caer en su cubierta una carta de saludo a su capitán y un agradecimiento a los ciudadanos de esa nación que hicieron posible materializar el aeroplano que en ese momento volaba sobre la bahía.

Terminada su misión, sobrevoló la población a solo 100 metros de altura, permitiendo de esa forma que la población agolpada en las calles pudiera contemplar el fruto de su esfuerzo. Finalmente, aterrizó en el hipódromo a las 11:10 horas, donde fue felicitado por el vuelo realizado.

La Ceremonia Oficial

El 15 de septiembre de 1918, en la cancha del Sporting Club de Iquique y con sus graderías repletas de público, se realizó la ceremonia de bautizo y entrega del aeroplano a Rojas. A la cuatro de la tarde, comenzó la ceremonia encabezada por el presidente del comité, Don Recaredo Amengual, quién hizo entrega oficial de aeroplano. Luego, junto a un selecto grupo de autoridades locales y de las pequeñas madrinas del avión; las señoritas Cristina Avello Arellano y Laura Pinedo Neumann, las que llevaban las

banderas de Chile y España, rompieron una botella de champagne en el timón del avión, bautizándolo así "Tarapacá".



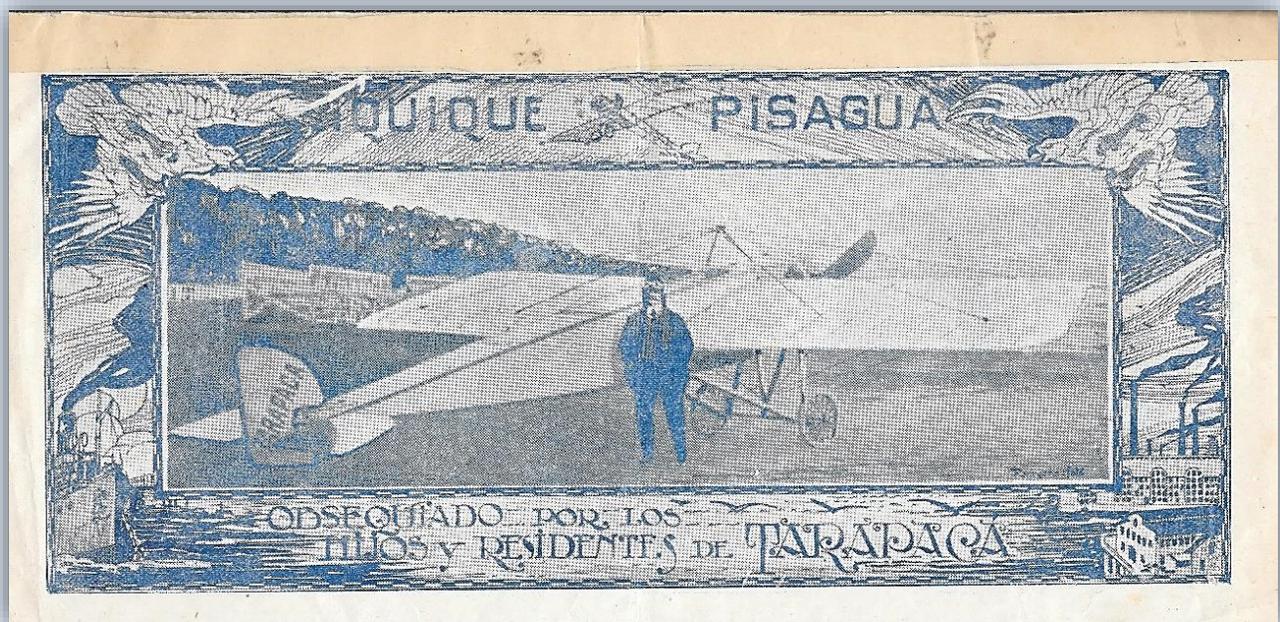
Reverso del volante de invitación al bautizo del avión, donde se indica el programa oficial de la ceremonia de entrega del avión "Tarapacá" a Eleodoro Rojas.
Nótese que el programa consideraba dos vuelos del avión (actividades IV y f). (Propiedad del autor).

Acto seguido, Eleodoro Rojas subió a su avión para deleitar al público presente con arriesgadas evoluciones, las que el avión desempeñó de buena manera. Volvió a volar el 18 de septiembre sobre Iquique en honor a las fiestas patrias, despegando nuevamente desde el Hipódromo, a donde regresó a recoger a un pasajero, con el cual sobrevoló la ciudad. De no haber existido otro vuelo con pasajeros, este sería el primero en Iquique.

Otro récord que impuso fue el primer vuelo nocturno, que realizó la noche del 20 de septiembre en honor a la colonia italiana residente en Iquique. Días después la Municipalidad de Iquique le otorgó una medalla de oro en recuerdo de los emocionantes vuelos realizados sobre la ciudad.

Días Difíciles

Todas estas presentaciones habían agotado los recursos de Eleodoro, quién no cobraba por deleitar a los ciudadanos que le habían regalado el avión. A sabiendas de esto, la comunidad iquiqueña decidió hacer una gala en el Teatro Nacional para recaudar fondos en su beneficio. El programa incluía números de canto y recitación a cargo de las señoritas de la sociedad, asaltos de esgrima y sable por parte de los tenientes del ejército, un monologo cómico a cargo del celebrado actor René Pinto y la proyección de una película de arte de Pathé Frères de Paris. Para publicitarla, el mismo día de la gala el 26 de septiembre de 1918, Eleodoro sobrevoló la ciudad arrojando panfletos en los que invitaba a la ciudadanía al evento.



Volante distribuido invitando a la ciudadanía de Iquique al bautizo y entrega oficial del avión "Tarapacá" a Eleodoro Rojas. La imagen mostrada en la cubierta, definitivamente no corresponde a Iquique, y el piloto con bigotes, no pareciera ser él. (Propiedad del autor)

A principios de octubre, las cosas comenzaron a salir mal, problemas mecánicos afectaron su plan de seguir con las exhibiciones, y peor aún, lo forzaron a gastar los escasos medios con que contaba en reparaciones. El 12 de octubre, volando en honor al día de la raza, sufrió un grave accidente que dañó seriamente al "Tarapacá" y que por poco le cuesta la vida (Accidente N°5).

Informada la gente de la prensa de su precaria situación, lanzó otra campaña en su ayuda, siendo respondida por diferentes instituciones y particulares que desinteresadamente ofrecieron su ayuda, la que se concretó el 31 de octubre en una velada organizada en el Teatro Variedades que incluyó películas de humor, música en vivo, un couplet interpretado por la señorita Manolita Fuentes y otros actos variados. La entrada costó 10 pesos en palco, 2 pesos en Luneta y 60 centavos en Galería.

Una semana después, Eleodoro Rojas volvía a surcar el cielo hacia la bahía en el “Tarapacá” para despedir a un nuevo contingente de jóvenes británicos que abandonaban su patria adoptiva para, a bordo del vapor “México”, dirigirse a Europa a combatir en Francia.

Solo un par de días después, recibió la invitación a ser parte de un desafío a realizarse en el Sporting de Viña del Mar, donde se mediría con otros pioneros nacionales de la aviación. Pese a no tener el avión en condiciones de volar, ni los medios para realizarlo, en la segunda semana de noviembre viajó al Sur para participar en el desafío.

A sabiendas de lo anterior, las Sociedades Obreras de Iquique decidieron ayudar económicamente a Eleodoro, porque, a juicio de sus integrantes *“...es un deber altamente patriótico ayudar al aviador Rojas con el fin de que pueda trasladarse al Sur a participar del gran concurso de aviación en donde el piloto Rojas, sin duda alguna obtendrá un brillante éxito...”*.

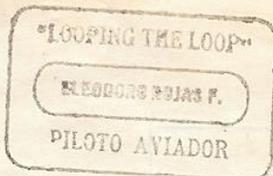
Para esto, organizaron una gala en su beneficio, la que se realizó el domingo 24 de noviembre, siendo su número principal la presentación de la señorita Juana Acevedo, recientemente titulada del conservatorio nacional. Incluyó una comedia y una orquesta que amenizó la función. El público respondió de buena manera a la invitación. Con este apoyo, Eleodoro pudo preparar su avión en el taller de Cataretti en Valparaíso para participar en el concurso organizado en Viña del Mar.

Accidentes y más Accidentes

Durante los últimos días de 1918, Eleodoro Rojas, junto a otros pioneros de la aviación, comenzaron una gira de exhibición hacia el Sur de Chile, llegando a Chillan el 31 de diciembre de ese año. Ese día, según lo relata la prensa local *“...El intrépido piloto aviador, Eleodoro Rojas...a las 12:00 horas...quiso en un vuelo de ensayo, presentar a nuestra ciudad un saludo de año nuevo, remontándose desde el Club Hípico y cruzándola en todas direcciones. Puesto en movimiento el motor, Rojas hizo su decolaje en buenas condiciones, pero apenas se había elevado unos metros fuera del hipódromo, falló la máquina y se vino al suelo invertido. Solo la sangre fría salvó a Rojas de la muerte, pues se acurrucó dentro de la caja (cabina) y a pesar de caer de cabeza con inaudita violencia, resultó ileso. El aparato quedó completamente destrozado, estimándose los perjuicios en seis o siete mil pesos...”* (Accidente N°6).

Ya sin avión, regresó por ferrocarril a Santiago al día siguiente, quedando su amigo y representante Castro a cargo de despachar los restos del avión “Tarapacá”. Pese a lo espectacular del accidente, fue posible repararlo en Santiago y, a mediados de abril, retomar sus vuelos de exhibición, comenzando esta vez en Valparaíso.

Desgraciadamente, volvió a sufrir otro accidente (accidente N°7), pero esta vez no fue tan afortunado como en las ocasiones anteriores, resultando con una pierna y un brazo quebrado, además de un profundo corte en la cabeza. El aeroplano “Tarapacá” resultó destruido.



Santiago, 28 de Noviembre de 1919.

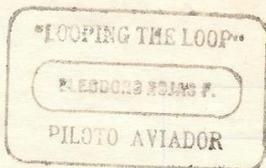
Señor Administrador
Oficina "San Lorenzo".
Muy Señor Mío:

Como creo se habrán impuesto de mi último accidente de Aviación que tuve con mi aeroplano Tarapacá el que quedó completamente destruido i yo salí con una pierna quebrada, con un brazo quemado i con una profunda herida en la cabeza de las que hoy me encuentro muy mejor.

Señor Administrador Confiado yo siempre en su filantropía le ruego que por su intermedio haga saber al personal de su oficina en la difícil situación en que me encuentro sin dinero para arreglar el aeroplano Tarapacá i que les pido vuelvan a levantar su brazo para ayudar al Aviador que lleva en su aeroplano el nombre de esa Provincia rica i Hospitalaria

Carta enviada por Eleodoro Rojas al administrador de la oficina salitrera "San Lorenzo" en Tarapacá, donde le solicita, una vez más, la ayuda de sus habitantes para reparar el aeroplano "Tarapacá". (Propiedad del autor).

Santiago, de de 191



Le ruego les advierta que por muy pequeña que sea su ayuda acompañada de las demás Oficinas, tendré medio como poder hacer surcar los Aires la maquina que lleva el nombre de esa tierra -

Seré muy agradecido se tomara la molestia hacer conocer esta carta al Comité que en esa Oficina hay formado Pro Aeroplano Tarapacá.

Esperando su grata acogida quedo a sus ordenes

E. Rojas 43

R.P.

Puede dirigirse
Aero Club de Chile Casilla 2720
Santiago

Nunca rindiéndose ante la adversidad, en medio de su convalecencia le escribiría al administrador de la oficina San Lorenzo, en noviembre de 1919, que "...confiando yo siempre en su filantropía le ruego que por su intermedio haga saber al personal de su oficina en la difícil situación en que me encuentro sin dinero para arreglar el aeroplano y que les pido que vuelvan a levantar su brazo para ayudar al aviador que lleva el nombre de esta provincia... seré muy agradecido se tomara la molestia de hacer conocer esta carta al comité que en esa oficina hay formado pro aeroplano Tarapacá...".

Del resto de su vida, sabemos que el 3 de septiembre de 1921 se casó en Valparaíso con María Aurelia Letelier y que tuvieron una hija llamada Alicia del Carmen Rojas Letelier¹⁸.



Revista Los Sports, marzo de 1925.

La revista Los Sports, en su edición de del 13 de marzo de 1925, señalaba sobre Rojas, lo siguiente: *“Nombre semi olvidado ya. Porque así somos los humanos; veleidosos, olvidadizos. Levantamos ídolos para experimentar en seguida el placer de verlos derrumbarse.*

Eliodoro Rojas, al igual que Page, pertenecen a la “época de los sargentos” de nuestra Escuela de Aviación. Ambos aprendieron allí a levantarse. Pero el pecado consistió en levantarse demasiado alto.”

Tras esta última tentativa conocida, la pista de Rojas señala que se incorporará como Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea, quedándose a vivir en Iquique y trasladándose más tarde a Antofagasta, donde ejercerá como Jefe de Aeródromo de 2° Clase. Finalmente, será en esta ciudad donde nuestro héroe fallece a los 48 años de edad, el 19 de marzo de 1944, producto de un ataque al corazón, sobreviviéndole su esposa, otros 20 años más.

¹⁸ Fecha de nacimiento: 24 de septiembre de 1922. Fallece el 12 de noviembre de 2017.

Días siguientes a su deceso, sus restos serán trasladados desde Antofagasta a Santiago, donde hoy descansan en el Mausoleo N°2 de la Fuerza Aérea de Chile.

REPUBLICA DE CHILE
Oficina del Registro Civil
de *Antofagasta*

Q

PASE DE SEPULTACION

10061 - Dirección General de Prisiones - Imp.

Antofagasta, 19 de *marzo* de 1944.

Después de las *15:50* horas del día *19* de *marzo* de 1944.

podrá sepultarse en el Cementerio de *Santiago*.

el cadáver de *Cleodoro Rojas Saunders*

sexo *masculino* edad *48 años* estado civil *Casado*

que falleció, según se comprueba en la Inscripción N.º *200* -

del Registro de Defunciones del presente año, el *19* de *marzo* de 1944.

en el lugar *Antofagasta, Chile 519.*

a causa de *Insuficiencia Cardíaca.*

Formulario gratuito y exento de Impuesto

OFICINA REGISTRO CIVIL ANTOFAGASTA DET. DE ANTOFAGASTA

GREGORIO IRIBARREN ALVAREZ
Oficial del Registro Civil Nacional
(Firma y sello del Oficial Civil)

Harold Middleton Nagel

Investigador e historiador Ferroviario

Bibliografía

- ❖ Alberto Fernández Donoso. *"La Aviación en Tocopilla"*.
- ❖ Enrique Flores Álvarez. *"Historia de la Aviación en Chile"*. Santiago, 1933.
- ❖ Enrique Flores Álvarez. *"Historia Aeronáutica de Chile"*. Santiago de Chile, 1950.
- ❖ Domingo Silva Narro. *"Guía Administrativa Industrial y Comercial de las Provincias de Tacna, Tarapacá y Antofagasta"*, Imprenta Gutenberg Santiago, 1914
- ❖ Víctor Contreras Guzmán. *"Historia de la aeronáutica militar de Chile"*. Santiago de Chile, Imprenta Universitaria. 1916
- ❖ Blog *"El Observador Aeronáutico"* (ivansiminic.blogspot.cl).
- ❖ Diario *"El Mercurio"* de Antofagasta.
- ❖ Diario *"El Nacional"* de Iquique.
- ❖ Diario *"El Tarapacá"* de Iquique.
- ❖ Diario *"La Discusión de Chillán"*.
- ❖ Revista Los Sports
- ❖ Revista Zig - Zag.
- ❖ Archivos y recortes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

CAPITÁN FAUSTINO RICO TORO

Elegido de la gloria



Piloto de caza, Cap. Faustino Rico Toro, nacido en Tupiza, en solitaria misión de ataque sorprendió a las tropas enemigas el 15 de diciembre de 1928, además, junto a su instructor el francés Henri Lemaître, protagonizó el primer vuelo nocturno en Bolivia. (Foto Acervo-FAB).

El aciago 7 de abril de 1932, a escasos dos meses del estallido de la Guerra del Chaco, Bolivia perdió a uno de sus más preclaros, audaces y experimentados aviadores militares, al Capitán Faustino Rico Toro, en quien la Patria cifraba todas sus esperanzas ante la inminente conflagración armada con el Paraguay.

El Cap. Rico, un verdadero elegido de la gloria, ingresó a nuestros fastos aeronáuticos por haber tenido el singular honor y privilegio de ser protagonista de trascendentales episodios históricos, los cuales se irán develando en esta sucinta semblanza de su notable personalidad.

Nacimiento y formación

Nació en Tupiza, provincia Sud Chichas del departamento de Potosí. El 15 de febrero de 1905; sus padres fueron el Coronel José Antonio Rico y Doña Teresa Toro.

Con la convicción de consagrar su vida a la abnegada carrera de las armas, en 1920 ingresó al Colegio Militar, del cual egresó como Subteniente de Artillería con la promoción 1924.

Atraído por la incipiente pero prometedor actividad aérea, a principios de 1926 se incorporó a la Escuela Militar de Aviación de El Alto, novel instituto donde se destacó por su intrepidez e innatas aptitudes para el pilotaje; precisamente por esas cualidades fue elegido por su instructor de vuelo, el Mayor Henri Lemaître (Francés) para que lo acompañe como copiloto en el Breguet XIX que el 19 de diciembre de 1926 realizó el histórico primer vuelo nocturno en Bolivia.

Después de cumplir óptimamente todas las fases del complejo curso de pilotaje elemental y de guerra, el memorable 29 de marzo de 1927 recibió de manos del Presidente de la República, Dr. Hernando Siles Reyes, el preciado brevet de piloto militar; la trascendencia del hecho es que junto al Teniente José P. Coello se constituyeron en los primeros aviadores bolivianos formados y brevetados en el país.



S.E. el Presidente de la República, Dr. Hernán Siles R., su Gabinete y diplomáticos extranjeros delante del hangar de aviación en El Alto de La Paz, durante la entrega de los brevets.

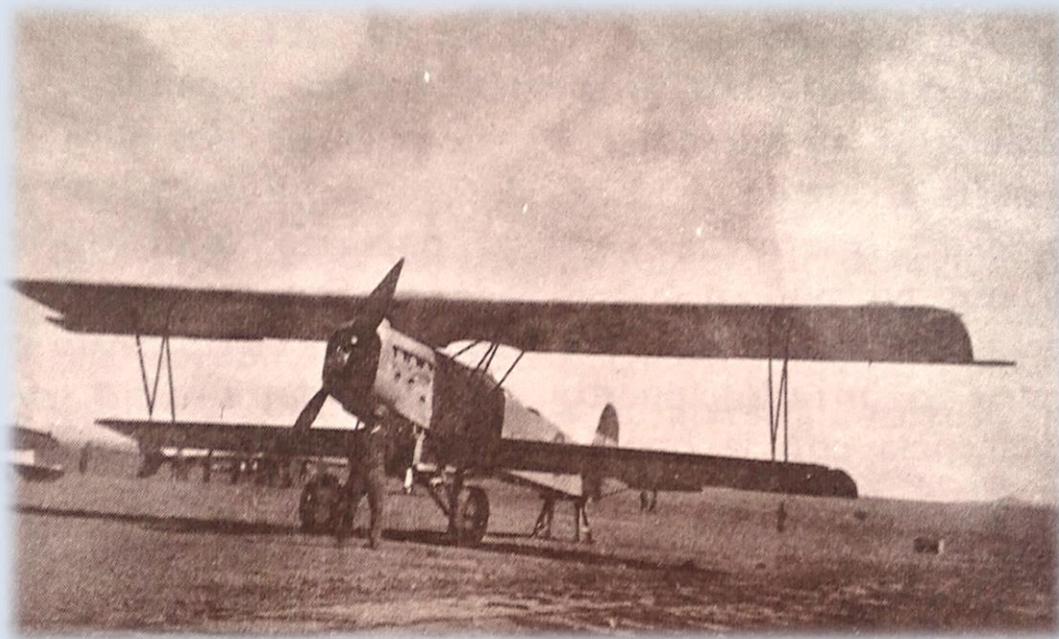


De izquierda a derecha: Subteniente Faustino Rico Toro; My. Hans Haerberli, Piloto Instructor; Tcnl. Genaro Blacutt, Director de la Escuela Militar de Aviación; Cap. Felipe von Vacano, Piloto Instructor y el Tte. José P. Coello.

Primer aviador en acción de guerra

En 1928, a raíz del artero e ignominioso ataque por tropas paraguayas al fortín Vanguardia, fue designado para realizar una difícil y peligrosa incursión aérea a los fortines del país agresor. Que como parte de las acciones de represalia debía ejecutar la 5ta. División de nuestro Ejército.

De esta manera pilotando un avión Fokker CVC, que tenía como experimentado Observador al Mayor Alfredo Santalla Esprella¹⁹, el 15 de diciembre de 1928 bombardeó y ametralló los fortines paraguayos de Bahía Negra, Patria y Galpón; si bien por un injustificado descuido o un vil sabotaje las bombas lanzadas por la aeronave no llegaron a estallar, el sólo trepidar del motor y los disparos del observador causaron indescriptible pánico en las tropas adversarias, que facilitó la toma por nuestro Ejército de los fortines Boquerón y Mariscal López.

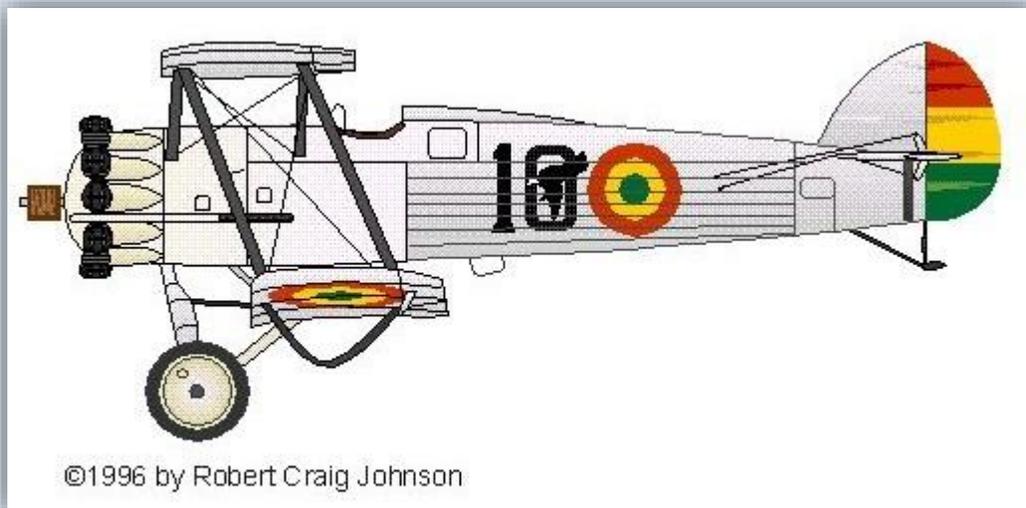


Avión Fokker CVC, que tripulado por el Subteniente Faustino Rico Toro y el Piloto Observador Mayor Alfredo Santalla, cumplieron su misión de bombardeo pese a todos los contratiempos.

Ídolo del pueblo

Esta audaz hazaña que le convirtió en el primer aviador boliviano que intervino en acción de guerra internacional en defensa de su Patria, no sólo le mereció su ascenso al grado de Capitán y distinciones militares, sino el aprecio y admiración del pueblo boliviano, que veía en él a un futuro As de nuestra aviación; sin embargo, el aciago jueves 7 de abril de 1932, cuando realizaba arriesgadas maniobras acrobáticas sobre la Escuela Militar de Aviación de El Alto, el Vickers "Scout" de caza que pilotaba, se precipitó a tierra causando la muerte del célebre aviador, hecho que conmocionó profundamente a toda la sociedad boliviana.

¹⁹ Nacido en 1894 en Sorata, Departamento de La Paz. En 1916 deja Bolivia y se enrola en la Legión Extranjera de Francia. Por sus servicios en Verdún le fue otorgada la Legión de Honor. Mas tarde, en 1918 ingresó a la Escuela Militar de Saint Cyr donde recibió en 1919 el grado de Teniente. En 1926 ingresó a la Escuela de Observación y Bombardeo de Aviación de Meknes en Marruecos y más tarde a la Escuela de Pilotaje de Istres en Francia, donde obtuvo su brevet de piloto. En 1928 retorna Bolivia con experiencia como piloto de combate y fotogrametría.



*Vickers tipo 143 "Scout".
Avión de caza del Cuerpo de Aviación que fueron adquiridos por Bolivia en 1929*

Como homenaje postrer, en el 2017, la Fuerza Aérea Boliviana nominó a la IV Brigada Aérea con el patronímico de "Capitán Faustino Rico Toro".

Ramiro Molina Alanes

Miembro Correspondiente en Bolivia
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- ❖ Tcnl. Amalia Villa de la Tapia. *"Alas de Bolivia"*. Tomo I. La Paz, Bolivia. 1974
- ❖ Tcnl. Amalia Villa de la Tapia. *"Alas de Bolivia"*. Tomo II. La Paz, Bolivia. 1976
- ❖ Revista quincenal de Aeronáutica *"Alas"* N°111. Año VI. Madrid, 1° de marzo de 1927
- ❖ Apuntes y archivo gráfico del autor.

ALBATROS DORADO, ALA FIJA, EN EL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

I. CASA 212, NAVAL 146:

El año 1985 había asumido como comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2, el Capitán de Fragata Eduardo Berardi Gaete, quien venía de desempeñarse por dos años como Jefe de Operaciones de la Tercera Zona Naval, con base en Punta Arenas.

El comandante Berardi había estado pensando en materializar un vuelo a la Antártica en un avión Casa 212, argumentando ante el Comandante en Jefe de III Zona Naval, la necesidad de unir con medios aeronavales propios toda la jurisdicción, y estar así preparados ante una emergencia para responder con rapidez, sin tener que recurrir a otras instituciones.

Durante una visita inspectiva, que realizó el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro, a la III Zona Naval, se le efectuó una recepción en el Club de Campo de Río de los Ciervos, el comandante Berardi se acercó al grupo en que el Almirante departía con otros oficiales y directamente le dijo: *"Mi Almirante, tengo la idea de materializar un vuelo a la Antártica con un Casa 212, aterrizar allí y luego con helicópteros del Pardo, enlazar a la Base Prat con su mando en Punta Arenas"*. El Almirante Merino se volvió al comandante y con su habitual profunda mirada le dijo parcamente *"¿Para qué?.. "* La respuesta no se dejó esperar: *"Para unir con medios aéreos propios la última dependencia austral de la Armada"*. Al Almirante se le iluminó la cara y le dijo: *"Si me lo estás proponiendo es porque se puede hacer, pues bien hazlo, pero no me falles"*.

El comandante Berardi buscó con la mirada dentro de la concurrencia, al Contraalmirante Fernando Camus Scherrer, quien era el Comandante en Jefe de la III Zona, mientras pensaba cómo lo abordaría para contarle la noticia, ya que indudablemente se había saltado el conducto regular y estaba en un aprieto con su superior directo, por lo que se le acercó y le dijo derechamente: *"El Almirante me ha ordenado que vaya con un Casa 212 a la Antártica"*, no alcanzó a continuar, ya que el Almirante Camus lo interrumpió para decirle: *"Usted se lo propuso, no me venga con rodeos."*, *"Bueno, si mi Almirante, yo se lo dije"*, respondió el comandante Berardi, esperando una reprimenda. Sin embargo, la reacción del Almirante se limitó a una corta frase: *"Bien pues Berardi, manos a la obra, manténgame informado."*

En esa época, entre otras aeronaves, había dos aviones Casa 212 en la III Zona Naval, uno en Punta Arenas y el otro en Puerto Williams. Por esta razón, se dispuso que el Naval 146, basado en Punta Arenas, se prepara para efectuar el vuelo a la Antártica.

Su dotación estuvo compuesta por:

- Teniente 1° Miguel Azócar Vélez Comandante de Aeronave
- Teniente 1° Jaime Rodríguez Rodríguez Piloto
- Sargento 2° (Mc.Av.) Braulio Ortiz Erazo Capitán de Aeronave

Los principales factores de analizar eran calcular el combustible para, en lo posible, ir y volver sin repostar y, el número de personas que podían embarcarse. Si fuera necesario reabastecer de combustible, se consideró que el Piloto Pardo debería proveer los tambores necesarios. Para esto se debió instalar los estanques auxiliares de cabina de carga. Luego de efectuados los cálculos respectivos, se determinó el combustible necesario para la misión, para no repostar en la Antártica, además sólo podían viajar hasta seis personas, incluyendo la dotación. De existir inconvenientes de vientos desfavorables, estaba la alternativa de Puerto Williams al regreso.

Como la idea de efectuar este vuelo era experimentar respecto a una situación de emergencia, se fijó de antemano la fecha del vuelo, haciendo el análisis meteorológico sólo en lo general, dejando los detalles para el momento de la toma de decisión de despegar, si las condiciones del momento lo hacían recomendable. Así fue como se fijó el día "D" para el 17 de diciembre de 1985.

Es así como a las 08:38 hrs. el Naval 146 despegó de Punta Arenas con rumbo a la Antártica. Junto con la dotación del avión, viajaban el comandante del Fuerza Aeronaval N° 2, Capitán de Fragata Eduardo Berardi Gaete, el Capitán de Corbeta Jorge Donoso y el Capellán Naval Capitán de Fragata Eduardo Stange, quien ofició más tarde una misa en la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva.

Ese día había comenzado muy temprano con la diana para la dotación a las 5:30 hrs., con el fin de recibir las condiciones meteorológicas del día y el estado de la pista en la Antártica, situación que debía ser reportada también a la Comandancia en Jefe de la Armada, ya que estaba pendiente de esta comisión.

En el Drake se destinó como buque de emergencia al AGS "Yelcho" y en la Antártica, Bahía Fildes, se fondeó al "Piloto Pardo", cuyos helicópteros Bell Jet Ranger, al mando del Teniente 1° Luis Torres Vásquez, esperaban en el aeródromo el arribo del avión. Durante el vuelo de ida se experimentó un fuerte viento del norte, el cual favoreció el tiempo de vuelo, siendo éste de 03:45 hrs. Las condiciones meteorológicas a la llegada a la Antártica eran buenas, realizando el aterrizaje sin problemas, a las 11:40 hrs. El Naval 146 se constituía así, en el primer avión naval en arribar a ese territorio.

Inmediatamente después del aterrizaje, el comandante Berardi y los Tenientes Azócar y Rodríguez se embarcaron en los helicópteros para desplazarse a la Base Prat, materializando el enlace con el transporte de correspondencia oficial y particular, como también diarios y revistas para el personal de dicha Base. Después de compartir algunos momentos en la Base Prat, se emprendió el regreso al aeródromo, despegándose a las 16:15 hrs. de vuelta a Punta Arenas. No se realizó carguío de

combustible y la única novedad fue que se aprovechó la oportunidad para realizar una aeroevacuación, embarcando a un marino de dotación de la Brigada de Reparaciones, con síntomas de úlceras.



El Naval 146 junto a los helicópteros Bell Jet Ranger del Piloto Pardo en el Aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh Martin", el 17 de diciembre de 1987.

El vuelo de regreso fue muy largo debido al intenso viento norte que se encontró en toda la ruta, incluso en el sobrevuelo de la Cordillera de Darwin y la Isla Tierra del Fuego, se experimentaron fuertes tormentas eléctricas, fenómeno poco habitual en la zona, aterrizando finalmente en Punta Arenas a las 22:05 hrs. después de 05:45 hrs. de vuelo.

El vuelo fue efectuado con dos estanques ferry con una capacidad de combustible total para 10:30 hrs.

Una vez que se guardó el avión en el hangar del FAN N°2, los Pilotos y el Capitán de Aeronave, se dirigieron a sus respectivas cámaras para un merecido descanso, mientras el comandante Berardi se encaminó a "Los Pontones", donde ese día había una recepción oficial. Se acercó al Almirante Camus y le dijo: *"Hoy la Aviación Naval ha establecido un nuevo hito mi Almirante: "Misión Cumplida".*



El avión CASA 212, Naval 146 durante la fase de aterrizaje en la pista del Aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh Martín", el 17 de diciembre de 1987.

II. EMBRAER P-111, NAVAL 264.

El 31 de diciembre de 1990, realizó un vuelo a la Base Antártica de la Fuerza Aérea de Chile “Presidente Eduardo Frei Montalva”, en territorio chileno antártico, un avión Bandeirante Embraer P-111 de la Aviación Naval chilena, Naval 264, de la Fuerza Aeronaval N°2 aposentada en Punta Arenas, al mando del Capitán de Corbeta Robert Gibbons Hodgson (comandante de aeronave), el Teniente 2° Eduardo Romero Aguirre (Copiloto) y el capitán de aeronave Cabo 1° Eusebio Barría Velásquez.

Se despegó desde Punta Arenas al aeródromo de Puerto Williams, donde se cargó el máximo de su capacidad de combustible para poder regresar en caso de encontrar malas condiciones climáticas en la Antártica. El regreso fue vuelo directo desde el aeródromo “Teniente Rodolfo Marsh” al aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas.

Dicho vuelo tuvo por objeto trasladar a una delegación inspectora a la Base Naval Antártica “Capitán Arturo Prat”, a la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes y a la AGS “Yelcho”, integrada por el Comandante en Jefe de la III Zona Naval, Contraalmirante Eduardo Oelckers Sepúlveda, el Capitán de Fragata Carlos Bidart Jiménez y el Capitán de Corbeta Pedro Urrutia Bunster. Integró además la dotación de vuelo el Teniente (A) de la Fuerza Aérea de Chile, Manuel Sainz Salas.

Al regreso a Punta Arenas se embarcó el Comodoro de la Flotilla Antártica, Capitán de Navío Jorge Vergara Dukic.

Al parecer, el Naval 264 ha sido la única aeronave de ala baja que ha aterrizado en la Antártica.

Al año siguiente se realizaron dos viajes más al territorio antártico, pero en uno de estos no se pudo aterrizar, debiendo regresar a Punta Arenas.

El Cabo Barría (Capitán de Aeronave), resume el vuelo de la siguiente forma:

- *“Llevamos la correspondencia de “Papá Noel”, a nuestra fuerza de tarea antártica.*
- *La única discrepancia fueron unas picaduras en la hélice izquierda, al embanderar la hélice cuando se retiró el carro de poder auxiliar.*
- *Mientras la comitiva pasaba la inspección, yo buscaba un trozo de hielo milenario, el cual después de trozarlo con destornillador y martillo, durante el vuelo de regreso, les di a cada uno de los integrantes del vuelo, un trozo para que brindaran en sus casas.*
- *Ese día, 31 de diciembre, llegué a mi casa a las 23:50 hrs. A disfrutar con mi familia y un brindis de Champagne con hielo milenario, escuchando el estremecedor crujido que hace el hielo.”*



*Dotación que viajó al aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh" de la Base Presidente Eduardo Frei Montalva en el Territorio Chileno Antártico, el 31 de diciembre de 1990, en el avión P-111 Naval 264.
De izquierda a derecha: Cabo 1° Barría, Capitán de Corbeta Gibbons, Capitán de Fragata Bidart, Contraalmirante Oelckers, Teniente 2° Aguirre y el Teniente (FACH) Sainz.*

Carlos Saldívar Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- ❖ Historiales de la Comandancia de la Aviación Naval.
- ❖ Relatos del Capitán de Aeronave, Cabo 1° Eusebio BARRÍA Velásquez
- ❖ Relatos del Contraalmirante don Eduardo Berardi Gaete y del Capitán de Corbeta don Miguel Azócar Vélez



COMODORO ARTURO MERINO BENÍTEZ EN LA FILATELIA AMERICANA

Diversos son los temas de las colecciones de estampillas, entre los que ocupa un relevante sitio la Aviación, con sus Pioneros y Aeronaves, de antigua o moderna generación, como los que se presentan en este artículo, con algunos Sellos y Sobres matasellados alusivos al aviador chileno, Comodoro Arturo Merino Benítez, considerado el precursor del Sistema Aeronáutico Nacional.



Comodoro Arturo Merino Benítez, Prócer de la Aviación en Chile

Referirse a la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez, trae a la conciencia la imagen del Aviador de corazón, aquel que más allá de sus convicciones y el romanticismo que produce el vuelo, ve en el aire la ruta de comunicación en la extensa geografía que nos une, figura que encierra para Chile la relevancia, que al igual que en muchos países, tiene un Pionero de la Aviación, con una extraordinaria visión de futuro y principalmente amante de su Patria y de su engrandecimiento.

Referirse al Comodoro, cuyo nombre posee el principal Aeropuerto del país, instaurado en su momento como reconocimiento a una vida de servicio en pos de la aviación en Chile, debe llevarnos a considerar su importancia en el desarrollo de todas las actividades aeronáuticas de la nación, a partir de las visionarias gestiones que en este ámbito realizó en beneficio de las posteriores generaciones de aviadores y en general de toda la comunidad.



Sobre con logo, timbre, matasellos e imagen del Aeropuerto Arturo Merino Benítez autografiado por su Jefatura

Al Comodoro Merino, padre del actual Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, se le debe la construcción de los primeros aeródromos en el territorio nacional, la incorporación de las zonas más alejadas en el norte y sur del país y la creación del Club Aéreo de Chile, el 5 de mayo de 1928, que permitió la reorganización de la aviación civil, motivando con ello el interés por la aeronáutica.

Sus ideas y proyecciones llevaron a expresar la necesidad de unificar los servicios aeronáuticos del Ejército y la Armada, creando la Fuerza Aérea Nacional, el 21 de marzo de 1930, siendo designado como su Primer Comandante en Jefe por el Presidente de la República Don Carlos Ibáñez del Campo. Producto de su incansable espíritu de trabajo, unido a la experiencia y conocimientos reunidos, abogó y concretó la creación, el 05 de marzo de 1929, de la primera aerolínea comercial de Chile, la Línea Aeropostal, que luego dio paso a la Línea Aérea Nacional, el 21 de Julio de 1932.



Sobre de Primer Día, de colección de Correos de Chile, conmemorativo al Natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez, emitido el 17 de mayo de 1988, con Sello N° 1278, con imagen del Aviador y aeronaves del Club Aéreo de Santiago, de LAN Chile y de la Fuerza Aérea de Chile.



***Sello N° 508 año 1951 de la serie
Línea Aérea Nacional***

No alejado de ello, es que en materia filatélica, actividad cultural, arte-ciencia que consiste en la recolección de pequeños trozos de papel de figuras o signos grabados en todos los países del orbe, que se utilizan en las Agencias de Correos para franquear las cartas, se reconozca la figura de Arturo Merino Benítez como precursor de la aviación chilena actual, siendo el arquitecto del Sistema Aeronáutico Nacional.

Es en este reconocimiento, que su imagen adquiere validez y ha estado siendo utilizada en diversas piezas filatélicas, (sellos, sobres conmemorativos, matasellos, timbres y otros), tanto nacionales como internacionales, imagen que junto a otros Pioneros de la Aviación de América, constituyen valiosas especies para coleccionistas de este fascinante mundo de la Filatelia, especialmente en la temática de aviación.

Nueva emisión postal de Serie de sellos de República Dominicana (año 2018), alusivos a Precursores de la Aviación Iberoamericana, la cual consta de dos blocks con ocho estampillas cada uno y valor facial individual de 20 pesos. Destaca en el extremo superior derecho, la imagen de Arturo Merino Benítez junto a la bandera nacional, como uno de los arquitectos de la institucionalidad aérea en Chile.





Pioneros Aeronáuticos y Correo Aéreo

Los primeros vuelos en aparatos más pesados que el aire dieron origen a un mundo fascinante en donde surgieron heroicos e intrépidos aviadores que aferrados a su bandera nacional surcaron el espacio en busca de conquistar ese cielo que siempre les atrajo y que mediante su imaginación, tesón y valentía iniciaron el maravilloso vuelo que los ha hecho reconocidos en el mundo entero como grandes Pioneros Aeronáuticos.



*Sello N° 604 año 1960 de la serie
Línea Aérea Nacional*

Los coleccionistas filatélicos, han seguido el desarrollo del servicio de correo aéreo detenidamente y se toman el trabajo de averiguar los primeros vuelos entre varios destinos y conseguir cartas entre ellos. Las autoridades usualmente usaban sellos especiales en los sobres y en muchos casos el Piloto o autoridades también los autografiaban.



Carta matasellada en el Territorio Antártico Chileno, autografiada por el comandante Humberto Tenorio, Piloto de uno de los dos primeros Vuelos Antárticos, realizados el 15 de febrero de 1947

En Chile el Correo Aéreo se reconoce como tal con el transporte de cartas en el vuelo entre Puerto Montt y Ancud el 10 y 11 de diciembre de 1916 por el Piloto David Fuentes Soza, Pionero de la Aviación Nacional.

Por otra parte, se reconocen los Primeros Sellos Aéreos utilizados por Correos de Chile en el año 1927 con la sobrecarga negra en prueba aplicada en sellos que conforman la famosa Serie Testart, utilizada en el Servicio Aéreo Santiago – Valparaíso, además del sello semioficial del Aviador Clodomiro Figueroa del año 1919, posteriormente vendrán los sellos de Correo Aéreo propiamente tal, emitidos hasta el año 1972.



Sobre de carta aérea, circulada desde Cunco - Chile a Lima - Perú, en enero de 1989, con utilización de pareja de sellos conmemorativos al Natalicio del Comodoro.

Especial mención merecen las piezas filatélicas alusivas al creador de la Fuerza Aérea de Chile, Comodoro Arturo Merino Benítez. A la vez, aquellas especies derivadas de su obra y gestión cobran aún más valor, al estar arraigadas tanto en la comunidad de los coleccionistas como en los amantes de la aviación y la historia aeronáutica.



**Sello N° 2149
"75 años de la FACH" – año 2005**



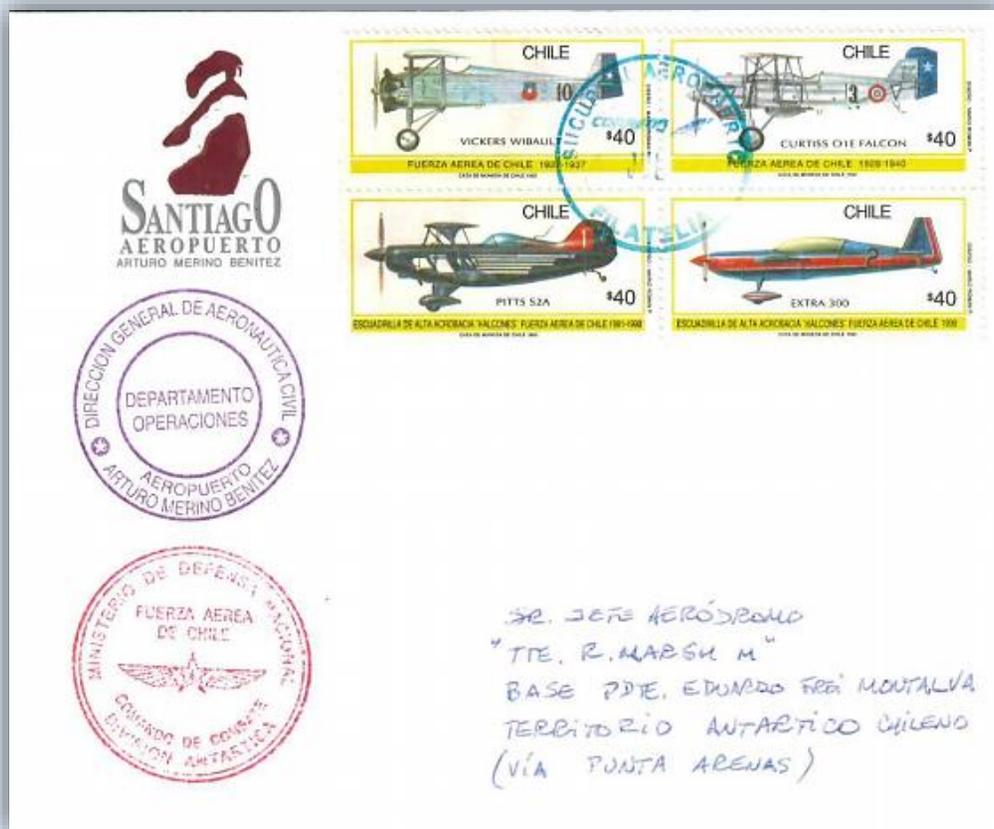
Block Souvenir N° 94 "Exposición Filatélica Antártica 2009" con imágenes de avión FACH C-130 y Villa Las Estrellas



**Serie "Homenaje a la Fuerza Aérea de Chile" – año 2001
Territorio Antártico – 20 años Escuadrilla "Halcones"
50 años Grupo de Aviación N° 1 – Primer Vuelo a Rapa Nui**



Sobre de Primer día de Emisión, Sello 2161, año 2005
“75 años Subsecretaría de Aviación”. Entidad de la cual, Arturo Merino Benítez fue su primer Titular.



Sobre con logo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez
con sellos de serie de aeronaves FACH con historia

En este ámbito, los sellos chilenos de temática aérea, recobraron especial valor a partir del desarrollo de la infraestructura aeronáutica, instaurada por Merino, en que modelos de aviones, aeropuertos y efemérides se fueron incorporando en las imágenes de los sellos, aerogramas y matasellos postales, entre otras, utilizadas por el Correo, además de las obras, acontecimientos y derivaciones, como las alusiones a las operaciones aéreas antárticas, la FIDAE, la Subsecretaría de Aviación, Dirección General de Aeronáutica Civil y por supuesto la Fuerza Aérea de Chile.



Sobre aéreo de colección del Primer Viaje Oficial de la Línea Aérea Nacional con lecturas históricas, matasellado en Magallanes y autografiado por uno de los Pilotos

Por su parte, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, dentro de sus variadas actividades ha resaltado las efemérides aeronáuticas y la figura de aviadores distinguidos, mediante la emisión de sobres conmemorativos y Matasellos en conjunto con Correos de Chile, los que tienen inserta la fecha de lanzamiento y constituyen un medio de promoción de la filatelia, propagándose rápidamente su utilización por todo el mundo.



**55° ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO DIRECTO DESDE CHILE CONTINENTAL
AL TERRITORIO ANTARTICO NACIONAL, 1955 - 28 DE DICIEMBRE - 2010**

**Instituto de Investigaciones Histórico aeronáuticas de Chile
CONQUISTA - SOBERANÍA**

Piloto Comandante de Escuadrilla (A) Humberto Tenorio Iturra.

Matasellos conmemorativo de Correos de Chile - IIHACH

Sin duda, el legado del Comodoro Arturo Merino Benítez, Prócer de la Aviación Chilena, así como en otros ámbitos, ha dado inspiración al desarrollo de la Filatelia temática aérea, cuyo reconocimiento, nacional e internacional, queda grabado en las siguientes generaciones, tanto de aviadores como de filatelistas y de todos los chilenos en general.



**Sobre conmemorativo de la Base Aérea "Pdte. E. Frei M." de la Fuerza Aérea de Chile
con sello alusivo a la Institución, matasellado en la Antártica y autografiado por los Oficiales
Comandante de la Base y el Agente Postal de Correos**



Carta aérea Antártica con sello N° 319 del Correo Aéreo de Chile, de 100 pesos de la serie Centenario Universidad de Chile año 1942, matasellado en febrero de 1947



Tarjeta postal con aeronave Lan-Chile posada en el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, matasellada en el Correo de Punta Arenas



Sobre circulado desde la Antártica hacia el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con sello e imágenes alusivas a operaciones aéreas FACH

“En el arte de coleccionar sellos queda representada parte de la historia nacional o regional de los países, mediante figuras de personajes ilustres, pinturas, flora, fauna, aeronáutica, historia postal, etc...”

Oscar Medina Rojas

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes:

- ❖ Revista Contacto Aeronáutico, DGAC N° 76, año 2014
- ❖ Boletín IIHACH N° 13, año 2013
- ❖ Colección Filatélica del Autor

VI. AVIONES CON HISTORIA



Magnífica ilustración del Beechcraft C-50 con los colores de la Fuerza Aérea de Chile, realizada por el artista don Miguel Osses Morales

Beechcraft C-50 Twin Bonanza, de Wichita a Aysén

Son pocos los aviones que tienen un pasado militar y luego comercial en nuestro país.

Hoy recordaremos a uno de ellos, el Beechcraft C-50 Twin Bonanza.

La compañía Beechcraft, desarrolló y puso en vuelo en diciembre del año 1945, un excelente avión monomotor, denominado Bonanza y sus primeras entregas comenzaron en el año 1947. Hoy setenta y un años después, aún continúa su producción, obviamente con todas las mejoras tecnológicas correspondientes

De ese avión, en 1950, se derivó al mundialmente famoso Beechcraft Modelo 45, o T-34 Mentor, utilizado por innumerables fuerzas aéreas en el mundo, incluida la Fuerza Aérea y la Aviación Naval de Chile.

En 1949 la Beechcraft Company desarrolla el modelo 50 Twin Bonanza, bimotor con mayor amplitud, alcance y velocidad que su antecesor. Incluso tuvo un rol militar en Estados Unidos con denominación L-23.

La Fuerza Aérea de Chile en septiembre del año 1956, adquirió cinco aeronaves Beechcraft Modelo C-50 Twin Bonanza, los que quedaron matriculados desde el 915 al 919, y sus C/N° fueron CH 355 al 359.

Los aviones fueron trasladados en vuelo desde su planta de origen en Wichita, Kansas, Estados Unidos por una agrupación de oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, liderados por el Comandante de Grupo (A) Sr. Lautaro Farías.

Los aviones una vez arribados al país, fueron destinados, uno al Grupo de Aviación N° 10 de Santiago, y los cuatro restantes al Grupo de Aviación N°5 con Base en Puerto Montt, todos ellos desarrollando labores de transporte y enlace.

La Fuerza Aérea de Chile en marzo del año 1957 realizó una reestructuración de su inventario, pasando los Beechcraft C-50 a portar las nuevas matrículas numeradas desde el 476 al 480.



Beechcraft C-50 N°476 de la Fuerza Aérea de Chile, en Puerto Montt

El 15 de noviembre del año 1957, se registró el primer accidente de este tipo de avión, en el aeródromo de Chile Chico, falleciendo el Comandante de Escuadrilla (A) Sr. Iván García Palazuelos y el Comandante de Grupo (S) Sr. Julio Infante Varela, quien era pasajero del numeral 477

El ejemplar matriculado 479 en el año 1961, estaba fuera de vuelo en la Base Aérea de La Chamiza, producto de un accidente, siendo utilizado piezas y partes para mantener en vuelo a los otros aviones.

Posteriormente fue reparado y enviado a la Maestranza Central en El Bosque, donde fue realizada una reparación mayor y transformado a rol de avión sanitario, capaz de transportar una camilla a bordo.

El 9 de febrero de 1973 un nuevo accidente, ocurrido en La Serena, involucra al avión matrícula 476, y sus tripulantes Comandante de Escuadrilla (A) Sr. Eduardo Ibáñez Fárez, y el Cabo Rodolfo Farías Calderón, quienes pierden la vida.

Los tres aviones remanentes del lote inicial, fueron trasladados a la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, y en julio del año 1981, son dados de baja y puestos a la venta en el mercado nacional.

El 13 de octubre del mismo año 1981, mediante licitación, la empresa aérea de la XI Región de Aysén, Transportes Aéreos Don Carlos, con base en el Aeródromo Teniente Vidal de Coyhaique, se adjudica, el ejemplar matrícula 479, ex 919, y recibe su nueva matrícula comercial CC-CCM.

Su primera operación comercial la realizó en abril del año 1982, al mando del experimentado piloto Sr. Carlos Hein, quien efectuó un vuelo a Lago Verde y realizó una escala en la estancia Río Cisnes.

La invaluable labor prestada por esta aeronave en la zona, le llevó a realizar vuelos de taxi aéreo, ambulancia aérea, correo aéreo y carga aérea, destacando la ayuda a los pobladores de esta extrema zona nacional.

El 28 de diciembre del año 2000, esta aeronave realiza su último vuelo operativo, tras fallar en pleno vuelo, el motor izquierdo cuando venía desde Balmaceda a Coyhaique, lugar donde aterrizó sin problemas y quedó posado tras volar para la Fuerza Aérea de Chile y Transportes Aéreos Don Carlos un total de 6.323,05 horas.



Twin Bonanza CC-CCM con los colores de Transportes Aéreos Don Carlos en el Aeródromo Teniente Vidal de Coyhaique

En el año 2012 mediante una gestión del destacado investigador e historiador Sr. Sergio Barriga Kreft, la empresa Transportes Aéreos Don Carlos, dona al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, esta histórica aeronave.

Personal del Museo se traslada al aeródromo Tte. Vidal de Coyhaique y durante los días 9 al 14 de diciembre, desarman el avión y lo embalan para su traslado a la Base Aérea de Balmaceda y posteriormente a Santiago. Este traslado aéreo realizado en un avión Lockheed C-130 Hércules, tiene fecha el 31 de mayo del año 2013, y los trabajos de restauración comenzaron en septiembre del mismo año.



Así luce nuevamente el Beechcraft C-50 en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE)

Hoy mediante la buena voluntad de Transportes Aéreos Don Carlos, y la restauración realizada por los técnicos del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, nos permiten admirar en esta repartición, un bello ejemplar de Beechcraft C-50 Twin Bonanza.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<http://modocharlie.com/2013/07/twin-bonanza-cc-ccm-en-museo-aeronautico/>

<http://editorialmanutara.blogspot.com/2013/06/llegada-avion-twin-bonanza.html>

<http://modocharlie.com/2013/05/el-ultimo-vuelo-del-twin-bonanza-cc-ccm-de-don-carlos/>

El Avión Beechcraft King Air, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, octubre 2015, páginas 26-27 y 28

Archivo Sr. Rino Poletti Barrios

Archivo Autor

Colaboraciones

Sr. Miguel Osses Morales

Sr. William Olave Solís

VII. SABÍA USTED?

...que en la Sesión de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile del 22 de noviembre de 1922, fue aprobado el impartir los primeros estudios aeronáuticos para los alumnos de la Universidad?



La última visita de Alberto Santos Dumont a Chile en noviembre de 1922, dejaba ciertamente sus frutos. Durante el mes de diciembre de ese año, trascendía a través de la prensa pública que la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas concedió al ingeniero ítalo chileno señor Sirio Contrucci Ballerini²⁰, entonces Secretario del Aero Club de Chile, la autorización para implantar en la Universidad de Chile, un curso libre destinado a la enseñanza de la aeronáutica al interior de ese prestigioso plantel.

Este primer curso se desarrollará a partir de 1923, y comprendió los siguientes ramos:

- **Aerodinámica.** Teoría elemental del vuelo mecánico, con un llamado a los principios fundamentales de ciencias físicas y matemáticas relacionadas con éste.
- **Motores de explosión.** Teoría, cálculo y construcción de los motores destinados a la navegación aérea. Tecnología de los materiales empleados.
- **Aeroplanos.** Cálculos y construcción de un avión. Tecnología de los materiales empleados. Pruebas estáticas y dinámicas para la aceptación de los materiales y las máquinas.

²⁰ Sirio Contrucci Ballerini, nacido en Florencia, Italia en 1892. Realizó sus primeros estudios en el Instituto de Humanidades Luis Campino y luego estudió ingeniería en la Universidad de Chile. En 1915, se traslada a Italia, en donde ingresa a la Academia Militar de Turín. Declarada la guerra contra el Imperio Austro Húngaro, será destinado a un batallón de aviadores donde realizará su curso de piloto. Debido a sus estudios de ingeniería, luego será trasladado para integrar la Comisión técnica de la aviación militar, en donde tendrá la oportunidad de serle asignada la tarea de dirección de una fábrica de aeroplanos militares. Finalizada la guerra, será propuesto para integrar una misión técnica a los Estados Unidos. Mas tarde, será nombrado Agregado Técnico de la Misión Aeronáutica en París.

Nombrado Secretario de la Comisión de Gobierno para la aviación civil, es propuesto para prestar servicios en Inglaterra, Brasil y Argentina. Mas tarde vuelve a Chile, en donde ingresa al directorio del Aero Club de Chile. Impartirá los primeros cursos de Auxiliares y realizará peritajes técnicos en la oficina de patentes de invención.

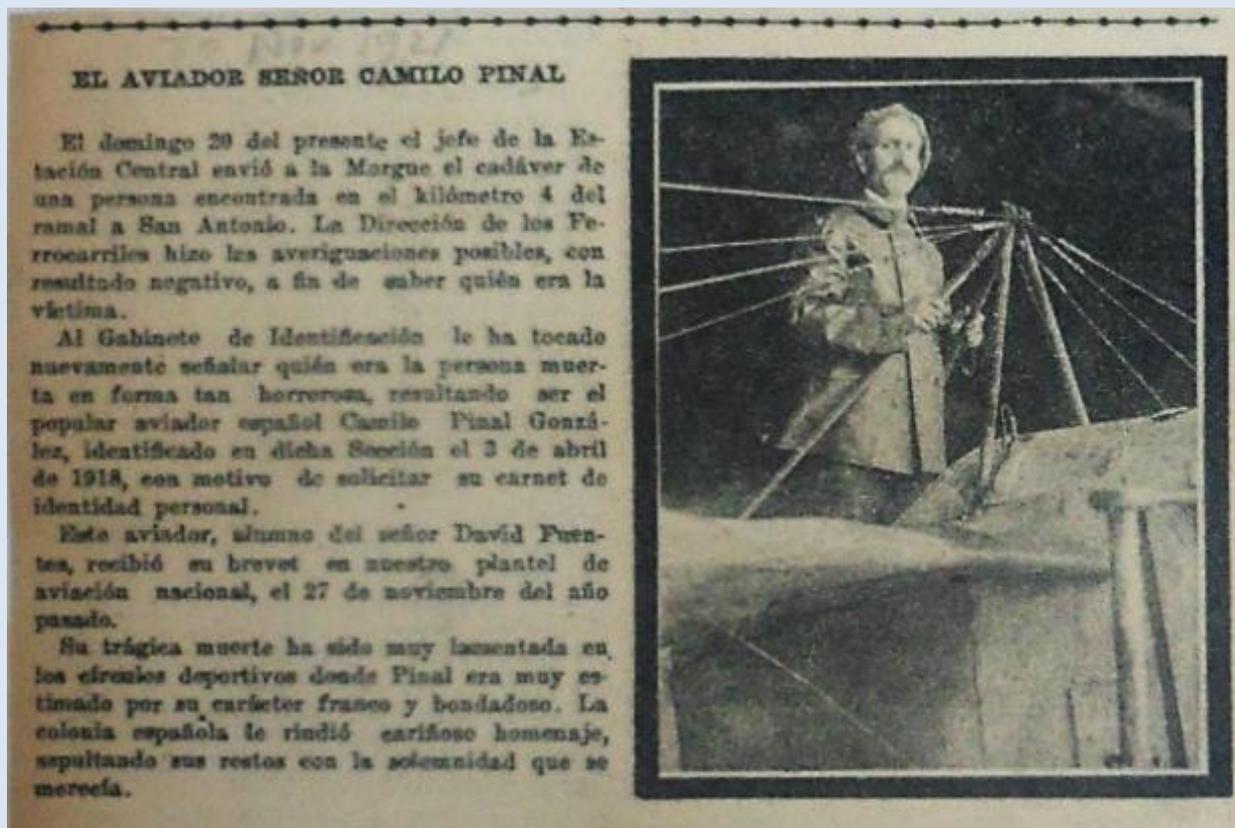
- **Aerología.** Estudio de la atmósfera en relación con la navegación aérea. Eficiencia de los servicios aerológicos.
- **Aplicaciones de la Aeronáutica.** Utilización militar del avión y del dirigible. El porvenir de la aviación comercial. Criterio para el estudio de una línea de comunicación aérea. Contribución de la aviación al levantamiento de la carta y del plano catastral. Otras aplicaciones.



Alberto Santos Dumont acompañado entre otras personas, por Aldo Contrucci, primero a la izquierda; Sirio Contrucci y Armando Venegas a la derecha. Rafael Maluenda, izquierda atrás, junto a Carlos Borcosque, al centro.

Norberto Traub Gainsborg
 Instituto de Investigaciones
 Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Noviembre de 1921

Camilo Pinal, primer aviador formado por un instructor civil chileno

El renombrado historiador aeronáutico chileno, CDA Enrique Flores Álvarez, señala textualmente en su obra Historia Aeronáutica de Chile, lo siguiente: ***“David Fuentes se anotó un nuevo triunfo al formar el primer piloto civil en el país en la persona de del ciudadano español Camilo Pinal”.***

Basta sólo esta cita para asignar mayor importancia a un recorte de una época en que el volar, era una de los desafíos que involucraba no sólo gran tenacidad, sino que también *riesgos inminentes*. La importancia de este recorte, radica en recordar al entusiasta y valiente Camilo Pinal, quien el 12 de octubre de 1920, realizó su primer vuelo solo, con escasas 8 horas en un avión de instrucción de doble comando.

El nuevo piloto, rindió las pruebas para obtener su brevet, de acuerdo a las exigencias de la Federación Aérea Internacional y continuó practicando hasta que sufrió una caída durante una exhibición en honor al Príncipe de Baviera que se encontraba visitando nuestra capital. El avión siniestrado era el Blériot “Talcahuano”, de propiedad de David Fuentes Soza.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Sr. Director

Me dirijo a usted para presentar mis objeciones al cambio de nombre de nuestro principal aeropuerto nacional.

Soy un oficial retirado de nuestra Fuerza Aérea, donde desarrollé mi carrera, principalmente como piloto de caza, instructor y profesor de pilotos, durante 25 años, posteriormente inicié una nueva carrera como piloto comercial, donde conocí otra parte de la aviación relacionada con el mundo civil, llevando en esta segunda carrera más de 27 años a la fecha.

El desarrollo de estas dos carreras me da la autoridad moral y ética para expresar mis argumentos para oponerme al cambio de nombre propuesto por algunas entidades, basándome en los hechos que el Comodoro Sr. Arturo Merino Benítez fue una persona visionaria y que gracias a su esfuerzo personal, creó las instituciones bases de nuestra aviación civil y comercial, la cual, a través de los años ha sido reconocida mundialmente por los altos estándares.

El Comodoro Arturo Merino Benítez, colocó su sello personal, en cada uno de ellos, trabajando honestamente y sin perseguir recompensas económicas o políticas, como ejemplo de esto, el gobierno norteamericano de la época estimó, que al Comodoro Arturo Merino Benítez le correspondía por su rango, un vehículo más moderno y apropiado para sus traslados terrestres y le regalaron un vehículo, el agradeció el gesto y les dijo si realmente querían hacer un regalo lo hicieran con un vehículo Ambulancia, ya que el Aeropuerto de Los Cerrillos no contaba con ese servicio y así fue como ese aeropuerto tuvo su primer servicio de ambulancias.

Este gesto refleja la honestidad y la integridad del citado oficial, al anteponer los intereses del país antes que los propios.

El no profito del estipendio público como el Sr. Nefthalí Reyes, conocido por su seudónimo, como Pablo Neruda, y como es de público conocimiento, quien se negó a hacerse cargo de su hija, que había nacido con un grave problema de salud, esto refleja la calidad moral de esta persona Además el Sr. Nefthalí, colocaba como condición a las personas que lo visitaran que le llevaran regalos, otro hecho que refleja su personalidad soberbia y egocéntrica.

Desafío a los que impulsan colocar el nombre de este personaje a la siguiente prueba: tomar un examen a todos los estudiantes de Chile y ver cuántos son capaces de recitar algún poema completo de este personaje, por el cual se solicita tan alto honor, suena ya patético cómo los comunistas buscan referentes para mantener vigente, un sistema, que ha demostrado en el mundo, el fracaso de sus ideas políticas sociales y económicas relacionando ciertos personajes íconos como el citado.

Basta ya de usar los organismos públicos, que son de todos los chilenos por parte de algunos oportunistas de turno, que pretenden a través de estas instancias, generar polémica solo con el mezquino interés de mantenerse visible públicamente, ya que las ideas y la oportunidad de construir se la farrearon y como siempre, sólo a través de la destrucción, generan ruido para rendir homenajes a estas personas, que si bien dentro de algunos círculos intelectuales de nuestro país, tienen ciertos reconocimientos.

Por lo cual no es justo, que a los que han dado muestras de ser personas altruistas y desinteresadas, que se han merecido estos honores, se les quite lo que en justicia se han ganado.

Y para finalizar, ¿cuál es la relación entre la aviación civil y comercial de nuestro país con el Señor Neruda?, porque no tengo memoria en mis más de sesenta años de algún hecho relacionado, de este señor con la aeronáutica, el símbolo debe reflejar lo que representa.

*Saluda atte. a Ud.
Luis Castillo López
5.529.063-6
Un aviador.*

Sr. Director

A raíz del nuevo intento por cambiar el nombre al aeropuerto de Santiago, una vez más han dejado oír su opinión aquellos que aducen como una de las razones que lo harían aconsejable, el que su actual denominación de Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez es muy larga y ampulosa.

Bueno sería recordarles que en nuestra normativa aeronáutica no existe la denominación de aeropuerto internacional, dado que la sola denominación de aeropuerto implica que está abierto al tráfico internacional.

Además, el que su nombre es Aeropuerto Arturo Merino Benítez, sin agregar el grado que el ilustre precursor de la aeronáutica nacional alcanzara en la Fuerza Aérea de Chile.

*Sergio Barriga Kreft
Rut. 4.334.117-0*

*Las Condes
Santiago*

Señor Director:

Chile es tierra de poetas. Posee dos Premios Nobel de Literatura: Gabriela Mistral (1945) y Pablo Neruda (1971) y tres Premios Cervantes: Jorge Edwards (1999), y los poetas Gonzalo Rojas (2003) y Nicanor Parra (2011) a los que deberíamos agregar un Nobel de facto, Vicente Huidobro, el poeta creacionista además de una importante cantidad de Premios Nacionales de Literatura, que han abordado el tema de lo aéreo.

De todos ellos el más cercano a la aeronáutica es Huidobro con Altazor. La Mistral, toma el nombre de Gabriele D'Annunzio, autor en 1910 de la, posiblemente, primera novela en la que el protagonista es un aviador. En su extenso poemario solo menciona los aeroplanos que caen abatidos por el "Campeón Finlandés". Pero es también una gran prosista. Seis de sus crónicas las dedica a la aviación, y en una profetiza: "las glorias de la aeronáutica son las más rápidamente ajadas, porque la hazaña próxima no sólo cubre la anterior, sino que la anula" recordándonos que "nuestra cordillera fue atravesada en un vuelo casi de coquetería por una francesa de veinte años, ninguno nombra a los campeones anteriores", refiriéndose a Dagoberto Godoy y a Armando Cortínez.

El tercero de los grandes, Pablo Neruda, nos entrega apenas una pincelada aeronáutica en su extenso poemario, en El Libro de las Preguntas.

Arturo Merino Benítez no es poeta. Es simplemente un chileno insigne y patriota ejemplar, fundador de Club Aéreo de Chile (actual de Santiago) de LAN (actual LATAM, la 2ª aerolínea más antigua de Latinoamérica en funciones) de la FACH y de la DGAC, ambas plenamente vigentes y dispuso la redacción del DS 221, actual Código Aeronáutico. Crea las bases aéreas de Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas. Construye Los Cerrillos y la red aeroportuaria al extremo norte. Instala la primera red de telecomunicaciones aeronáuticas y crea el Servicio de escucha de Aeroplanos asimilables a los Servicios de Navegación Aérea. Es también el primero que vuela sin escalas de Arica a Santiago y en llegar por la vía aérea a Magallanes, legándonos la conectividad aérea que hoy disfrutamos.

El hecho que su obra no sea conocida no le resta méritos. Más bien, nos impone el deber de incrementar nuestro acervo cultural y concederle el reconocimiento que le corresponde, que no es otro que otorgarle su nombre al principal aeropuerto del país.

Atentamente

Alberto Fernández Donoso

Historiador aeronáutico

RUT 5.898.746-8

Sr Director

Por enésima vez, y ya parece un cuento de nunca acabar, los honorables parlamentarios nuestros, siguen preocupados de cambiar nombres o rebautizar lugares importantes, con afanes antojadizos, como ocurre con el Aeropuerto Internacional de Santiago, "Arturo Merino Benítez".

Tanto en el 2012 como en el 2014, nacieron propuestas parlamentarias en el sentido de rebautizar el Aeropuerto de Santiago en homenaje a Pablo Neruda, el premio nobel, tirando al tacho la memoria e imagen del padre de la aeronáutica nacional, creador de la Fuerza Aérea de Chile, Club Aéreo de Chile y la Línea Aérea Nacional LAN CHILE.- Es decir, se desviste a un santo para vestir a otro.- Y de este modo, se borra con el codo lo que se escribió el día que el Presidente Allende firmara el Decreto que diera el nombre de Merino Benítez al Aeropuerto principal del país.-

Es una lástima que los legisladores miren solamente el presente, olvidando el pasado, y también da pena y vergüenza ajena que, hoy nuevamente insistan en desterrar a Merino Benítez tirando por la borda toda una vida y trayectoria dedicada a la aviación nacional. -

Para la opinión pública en general, salta la duda y sorpresa. ¿QUÉ MANERA DE PERDER TIEMPO, HABIENDO TANTOS OTROS PROBLEMAS PENDIENTES EN EL PAÍS?

ALFREDO MELLADO YAÑEZ

RUT 3.333.018-9



Human rights activists argue that the honour is inappropriate for a man who described raping a maid in his memoir

Hace un par de semanas **comenzó a discutirse lo que sería el rebautizo del aeropuerto más importante del país, el actual Arturo Merino Benítez pasaría a llamarse Pablo Neruda**, el poeta chileno que, durante el último tiempo, ha causado más dolores de cabeza que orgullo.

El reconocido medio británico ***The Guardian***, realizó un reportaje con respecto a esta polémica donde abordó los motivos que tuvieron activistas de derechos humanos para rechazar el nombramiento del aeropuerto señalando que **“el honor es inapropiado para un hombre que admitió haber violado en sus propias memorias”**.



Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Ramiro Molina Alanes
Oscar Medina Rojas

ISSN 0719-9635

101 años al servicio de nuestros asegurados

La Mutualidad del Ejército y Aviación se comenzó a gestar en el año 1916, en el seno del Directorio del Club Militar, integrado en ese entonces por su presidente, General José María Bari, General Guillermo Armstrong, Coronel Mariano Navarrete, Teniente Coronel Luis Cabrera y Mayor Bernardo Gómez Solar. Este grupo de oficiales impulsó el nacimiento de la Mutualidad, al modificar los estatutos del club e incorporar una novedosa entidad que ampliaba sus propósitos sociales originales, creando la sección de Seguro Mutuo de Vida y Compensación de Retiro.

El Seguro Mutuo de Vida, estipulaba que en caso de fallecimiento de un integrante de la sección se pagaría un seguro al o los beneficiarios indicados en la tarjeta de seguros. Por otra parte, la denominada Compensación de Retiro, donaba una determinada suma de dinero a la persona que cumpliera 20 años o más de servicio y que se retirara por enfermedad o retiro voluntario. Hasta el año 1918, el club contaba con alrededor de 1.056 socios, los que en su gran mayoría eran integrantes de la sección de seguros. En los años posteriores, el directorio resolvió crear un fondo de dinero destinado a cubrir los gastos de ingreso a la Escuela Militar de un hijo de alguna viuda o militar que hubiese sido miembro del club; similar a las becas que se otorgan actualmente bajo la forma de beneficios sociales o prestaciones de carácter gratuito.

El 24 de diciembre de 1925 se dictó el Decreto Ley N° 807, que disponía la obligatoriedad del seguro de vida para el personal del Ejército, el cual podía ser contratado en la Mutualidad del Ejército, de la Armada, o en cualquier otra entidad mutualista autorizada para ello. El Club Militar estableció un seguro ordinario de vida y uno mixto o dotal pagaderos al fallecer, permitiendo el ingreso como asegurados a miembros de las instituciones armadas y otras organizaciones afines. Con el nacimiento como institución independiente de la Fuerza Aérea en 1930 y el cambio de nombre de la Sección de Seguros de Vida a Mutualidad del Ejército y Aviación mediante Decreto Supremo N° 1829 del 30 de mayo de 1936, se formalizó la separación definitiva del Club Militar, al adquirir personalidad jurídica en 1944.

Junto con el importante avance de las instituciones a partir de los años setenta y sobre la base de los estatutos de 1978, la Mutualidad pudo avanzar a la par con los tiempos, produciéndose cambios trascendentes en su accionar. Durante las décadas de los ochenta y noventa se sucedieron la creación y colocación de nuevas pólizas de seguros dotales y varias modificaciones a la suma asegurada del seguro colectivo, elevando considerablemente el valor de la indemnización y adecuando estos valores a la realidad de las remuneraciones del personal institucional de aquella época. En virtud del espíritu mutualista, también se otorgaron numerosos beneficios para aquellas pólizas de seguro individual que, debido a la depreciación monetaria, disminuyeron considerablemente su rentabilidad.

De manera paulatina, también fueron incorporándose otros beneficios que han permitido el bienestar y protección de los asegurados ante distintas situaciones. Con el objetivo de mejorar la atención que se otorgaba a los asegurados y buscando transformarse en una organización moderna y altamente tecnificada, durante el año 1994 la Mutualidad se trasladó a un nuevo edificio.

Desde el año 2000 en adelante, la Mutualidad inició múltiples proyectos que le han permitido mejorar aún más la atención de sus asegurados. Dentro de estos hitos se cuentan la creación del primer sitio web institucional y la recientemente estrenada Sucursal Virtual durante el año 2017.



**MUTUALIDAD
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN**

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
hoy se escribe **GRISOLÍA**



Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

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