



ISSN 0719-9635

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

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN



▶ **Aviación Mistraliana**

▶ **Aviador Luis Alberto Acevedo**

▶ **Escuela de Aviación Naval**

▶ **La Fuerza Aérea de Chile  
durante la II Guerra Mundial**

Actividades de abril de 2018 - **Nº4**

# VUELA ALTO

*Gabriela  
Mistral*



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

***“Una de las mejores lecciones de pedagogía que he recibido, me ha sido dada por una avecilla (pecho-rojo). Estaba en el jardín y la madre le enseñaba a volar a sus pequeñitos. Uno de ellos quedaba en el nido y parecía que temía moverse. La madre fue a posarse a su lado, le dio alimento con su pico y lo forzó a levantarse. En seguida saltó sobre una rama vecina, invitándolo a seguirla... Que los instructores no pierdan de vista esta verdad: es preciso que siempre y a la vez, den y tomen, que aventajen y que sigan, que obren y dejen obrar”.***

*Gabriela Mistral (1919)*

Porque hablar de nuestras alas es casi hablar de nuestra intensa y prolífica sangre nacional, en este número de AEROHISTORIA, reproducimos el trabajo que durante este mes de abril imprimiéramos de forma especial y que fuera expuesto durante la vigésima versión de FIDAE, realizando con ello un valioso trabajo en conjunto con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, haciéndonos cómplices gracias a la ayuda de empresas auspiciadoras de difundir nuestro patrimonio, al igual que en los otros muchos boletines, memorias y libros escritos y compartidos en estos 35 años de vida, donde tenemos el privilegio de poder tratar y exponer muchas veces, temas que plantean la consideración, el rescate y la preservación que debe tenerse en cuenta para con nuestra historia.

La reflexión sobre el quehacer poético en la aviación que en este especial fuera presentado, nos llenó de orgullo, pues en ella se accede como una constante más que ocasional de la obra de Gabriela Mistral, aquí está la experiencia de la escritura que constituye objetividad, su oficio la nombra e interpreta y más que eso, la sitúa en el mundo, dignificando la aviación como profesión y como espíritu.

A través de un corpus seleccionado de artículos –desde la carta Alas para Margot– y otros textos escritos en prosa –“cartas”, “elogios”, “siluetas”, nuestro socio Alberto Fernández lee y analiza la escritura metapoética mistraliana situándola en la tradición de la poesía que otorga un aporte a la aviación latinoamericana.

En su constante decir de su escritura, en su definición del vuelo, en su referencia a los pilotos y exploradores consagrados, el autor elabora la visión y concepción que Mistral tiene de quienes realizan estos aportes a la humanidad, quien con dedicada prosa, va introduciendo el vuelo en el mundo literario y público.

La investigación publicada como tema central por nuestra revista este mes, construye desde el poetizar pensante de Gabriela Mistral, primer Premio Nobel de Literatura de Latinoamérica, el lugar que la mujer poeta y la mujer artista aportan en la tradición literaria latinoamericana a 129 años de su nacimiento – el 7 de abril de 1889 – rindiendo con ello un merecido homenaje no sólo a la escritora mujer, sino que contribuyendo como medio a enriquecer el pensamiento estético-histórico y literario de nuestros lectores, situándolo en un lugar privilegiado, que con rigor investigativo y con conocimiento de la producción mistraliana, une efemérides aeronáuticas y otros artículos que AEROHISTORIA presenta, brindándonos el privilegio adicional del recuerdo inmortal de ilustres pioneros como lo es el aviador Luis Alberto Acevedo en el centésimo quinto aniversario de su trágico fallecimiento en aras del engrandecimiento nacional, visibilizando con ello ejemplos claros de servicio, valor y perseverancia, como al igual lo es conocer más en profundidad la trayectoria y aportes de prestigiosas instituciones aeronáuticas nacionales, presentándonos en el todo, un camino de experiencia que no nos puede dejar indiferentes.

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

[www.historiaaeronauticadechile.cl](http://www.historiaaeronauticadechile.cl)

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





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

## INDICE

EDITORIAL.....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Participación Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en acto de recepción a los expositores de la vigésima versión de la Feria Internacional del Aire y del Espacio</i> .....	6
<i>Entrega de imagen de Nuestra Señora de Loreto al Instituto Histórico de Carabineros de Chile</i> .....	7
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la Feria Internacional del Aire y del Espacio 2018”</i> .....	8
<i>Corporación afín distingue a integrante por notable dedicación al estudio y difusión del patrimonio</i> .....	11
<i>Incorporación del nuevo General Director de Carabineros de Chile como Presidente Honorario del Centro “Caballeros del Orden”</i> .....	13
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	14
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	18
EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO .....	22
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	33
<i>Aviación Mistraliana</i> .....	33
<i>Aviador Luis Alberto Acevedo</i> .....	52
<i>Escuela de Aviación Naval</i> .....	61
<i>La Fuerza Aérea de Chile durante la Segunda Guerra Mundial</i> .....	79
<i>La Feria Internacional del Aire y del Espacio 2018</i> .....	107
AVIONES CON HISTORIA.....	112
<i>Breve reseña del T-34 “Mentor” en Chile</i> .....	112
SABÍA USTED ?.....	117
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	118
<i>A 98 años del primer vuelo sobre La Paz, Bolivia</i> .....	118
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	121

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

### ❖ *Participación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en acto de recepción a los expositores de la vigésima versión de la Feria Internacional del Aire y del Espacio*

En la tarde del lunes 2 de abril se efectuó en dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio el recibimiento oficial a autoridades nacionales, delegaciones extranjeras y expositores que participarán en la vigésima edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE.

A la actividad que fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero y el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Robles Mella, asistieron representantes de las diferentes ramas de las Fuerzas Armadas y policías de Chile, además de parte del Alto Mando Institucional.



***Cristián De la Maza Riquelme, Subsecretario de Defensa; General del Aire Jorge Robles Mella, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Ximena Zañartu de Robles; Alberto Espina Otero, Ministro de Defensa Nacional; Juan Francisco Galli, Subsecretario para las Fuerzas Armadas; Almirante Julio Leiva Molina, Comandante en Jefe de la Armada junto al Director General de la PDI, Sr. Héctor Espinosa Valenzuela.***

En la ocasión se proyectó un video de bienvenida de la FIDAE 2018, para posteriormente dar paso a las palabras del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quien dio la bienvenida a todos los asistentes, señalando que *“quiero agradecer especialmente a todas las organizaciones presentes, Fuerzas Aéreas, otras Instituciones de la defensa tanto nacionales como internacionales, organizaciones tanto civiles como militares, relacionadas a la aeronáutica y a la defensa mundial, ya que su presencia y confianza fortalecen nuestro evento y engrandecen los lazos de amistad que une a nuestras respectivas organizaciones”*.

En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, asistieron su Director Secretario don Oscar Avendaño Godoy y el Presidente de la corporación Sr. Norberto Traub Gainsborg quienes departieron con los numerosos asistentes y amigos de la comunidad aeronáutica nacional e internacional presente.

### **❖ Entrega de imagen de Nuestra Señora de Loreto al Instituto Histórico de Carabineros de Chile**

El martes 3 de abril del año en curso, nuestra corporación cumplió un grato compromiso con nuestros congéneres del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, cual era la donación de una imagen de la Patrona de los Aeronavegantes de Chile, la Santísima Virgen en la advocación de Nuestra Señora de Loreto.



***De izquierda a derecha: Señores Alberto Fernández Donoso y Hosmán Pérez Sepúlveda***

En la fecha indicada y en una singular ceremonia, encabezada por el Director de Educación, Doctrina e Historia Institucional, General de Carabineros Sr. Kurt Haarmann Ritter, nuestro Vicepresidente don Alberto Fernández Donoso acompañado del Director Secretario, señor Oscar Avendaño Godoy procedieron a hacer entrega de la mencionada imagen al Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile General Inspector Sr. Hosmán Pérez Sepúlveda, quien en emocionadas palabras agradeció el gesto que viene a consolidar los lazos de amistad y camaradería que unen a ambas instituciones.

Participaron en la ceremonia ex Directores Generales de Carabineros de Chile como así mismo Oficiales Superiores y Alumnos Aspirantes del plantel. Terminado el acto nuestros Directores fueron invitados a participar de un Rancho de Cuartel en el Casino de la Escuela.

### **❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la Feria Internacional del Aire y del Espacio***

Desde el día 3 hasta el 8 de abril, nuestra corporación estuvo presente con un interesante stand en la FIDAE 2018. La experiencia obtenida al participar presencialmente en esta Feria, sin lugar a dudas la más importante a nivel latinoamericano y que en una calificación mundial se encuentra dentro de las cinco primeras, por reunir a los principales actores del mundo aeroespacial, significó para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, una enorme oportunidad para dar a conocer masivamente parte del trabajo que viene realizando activamente desde hace treinta y cinco años en beneficio de la investigación, conmemoración y difusión de la historia aeronáutica nacional e iberoamericana.



Estratégicamente ubicado en el Pabellón G del recinto ferial, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH) tuvo disponible durante toda la semana un stand para que el público que asistió a la vigésima edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, pudiera adquirir novedoso material publicado por la corporación, además de interiorizarse acerca de la importante labor que cumple en el ámbito de la investigación, conmemoración y difusión histórico aeronáutica a nivel nacional e internacional.



***Gran cantidad de visitantes y amigos se congregaron en nuestro Stand de FIDAE***

Para recibir a los cerca de 120 mil personas que visitaron el recinto ferial en lo que fue una muy activa semana, los socios de la corporación, se fueron turnando para atender a las innumerables visitas de delegaciones que acudieron hasta nuestro Stand, ocasión que también recibimos a incontables amigos nacionales y extranjeros además de los muchos entusiastas que llegaron a conocer algo más

sobre el fructífero trabajo que la corporación y sus integrantes realizan. La jornada fue beneficiosamente aprovechada para convenir reuniones de asistencia mutua, suscribir convenios, presentar y vender publicaciones y realizar una dinámica inscripción de nuevos adherentes para distribuir periódicamente información aeronáutica y nuestra muy bien acogida revista de difusión Aerohistoria.

Este importante período transcurrió exitosamente con la ayuda física y espiritual de sus entusiastas y dedicados integrantes, aun de aquellos que no nos acompañan físicamente, pero que están permanentemente presentes en nuestros recuerdos y en cada trabajo que realizamos en beneficio de toda la comunidad.

Tal como hemos reiterado verbalmente en más de alguna ocasión, toda esta exitosa experiencia fue posible gracias a diversos e importantes factores a destacar: Profesionalismo y voluntad de quienes gerencian y laboran en una tan relevante organización como lo es FIDAE; la cooperación, apoyo y buena disposición de los valiosos integrantes de este instituto y su Directiva fue clave, pues ello nos permitió responder de forma activa y muy apropiada en esta importante ocasión; la responsabilidad, disciplina y grato ambiente de los encargados del pabellón, quienes en todo minuto estuvieron atentos a nuestras demandas y requerimientos; al enorme apoyo recibido por parte de nuestros apreciados amigos y Dirección del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, quienes nos facilitaron importantes implementos y logística para facilitar nuestros objetivos de difusión; y por último resta agradecer al innumerable público entusiasta, que en todo minuto nos favoreció con sus comentarios y participación. **Muchas gracias a todos ustedes!**



*Nuestro presidente atendiendo a una delegación italiana que visitó parte de la muestra presente en FIDAE*



***Algunos de los entusiastas participantes del IIHACH durante las jornadas en la Feria y trabajo para atender al público.***

*“On January 28th of 1983, the Institute of Research for Aeronautical History of Chile was born in the community. The corporation today headed by Norberto Traub fosters research on national aviation history in commercial, civil and military fields, in addition to analyze its growth to claim the characteristic professionalism through the years.*

*It should be noted that the Institute, present in Stand G-30 at FIDAE, was part of the founders of the International Federation of Historical Entities of Aeronautical and Space (FIDEHAE), which congregates 13 countries from the same subject, reaching an Ibero American status as incorporated Spain and Portugal Aeronautical Research Academies”*

Source: FIDAE NEWS, N°4, April 2018

### ***❖ Corporación afín distingue a uno de sus integrantes por notable dedicación al estudio y difusión del patrimonio***

En una ceremonia realizada en la tarde del pasado lunes 9 de abril, en el Centro Cultural de La Condes y con motivo de haberse cumplido 50 años que don Miguel Laborde ha dedicado al estudio y la difusión del patrimonio, fue reconocido por el Instituto de Conmemoración Histórica de Chile,

otorgándole la condecoración "Orden de don Pedro de Valdivia", con el grado de caballero-comendador.

La actividad contó con la asistencia de académicos y profesionales de los ámbitos arquitectónico y cultural, el escritor y profesor, conocido principalmente por sus crónicas, aceptó el reconocimiento de parte de don Sergio Martínez Baeza, presidente de esa corporación.

*"Debiera ser una acción del Estado la preocupación por la memoria y la conmemoración histórica; tiene toda mi admiración el trabajo de más de 80 años de particulares comprometidos con los hechos históricos del país y con sus personajes. Al hacer memoria cada pueblo va construyendo y reconstruyendo su historia",* comenta Laborde.

Autor de una veintena de libros, entre ellos, *"Santiago, lugares con historia"* y *"Santiago, región capital de Chile"*, Laborde es director de la Revista Universitaria de la Pontificia U. Católica, dicta el "Taller de relatos e imaginarios de Chile" en la U. Diego Portales e integra el directorio de la Fundación Imagen de Chile. Asimismo, es columnista de "El Mercurio" desde 1981.



***Don Miguel Laborde recibe de manos de Sergio Martínez Baeza, el diploma que le acredita la tan merecida distinción***

## ❖ *Incorporación del nuevo General Director de Carabineros de Chile como Presidente Honorario del Centro Caballeros del Orden*

El pasado lunes 16 de marzo, algunos integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, tuvimos el agrado de acompañar a nuestros amigos del Centro de Aspirantes y Oficiales de Carabineros de Chile, “Caballeros del Orden” en la Ceremonia de Investidura del Señor General Director de Carabineros de Chile, don Hermes Soto Isla como Presidente Honorario de aquella corporación.

El acto tuvo lugar a las 12:00 hrs. en el Club de Carabineros y al cual asistieron don Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Oscar Avendaño Godoy, Secretario de la corporación, y los socios señores Hosmán Pérez Sepúlveda, Humberto Limongi Sánchez y Luis Eduardo Alfaro Ramírez.



De izquierda a derecha: Crl. Humberto Limongi Sánchez; Luis Eduardo Alfaro Ramírez; Norberto Traub Gainsborg; General Director de Carabineros, Sr. Hermes Soto Isla; Sra. María Eliana Christen Jiménez y Oscar Avendaño Godoy

## II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

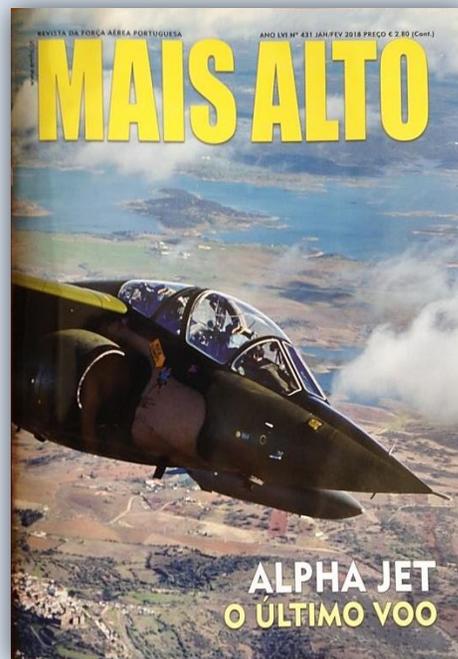
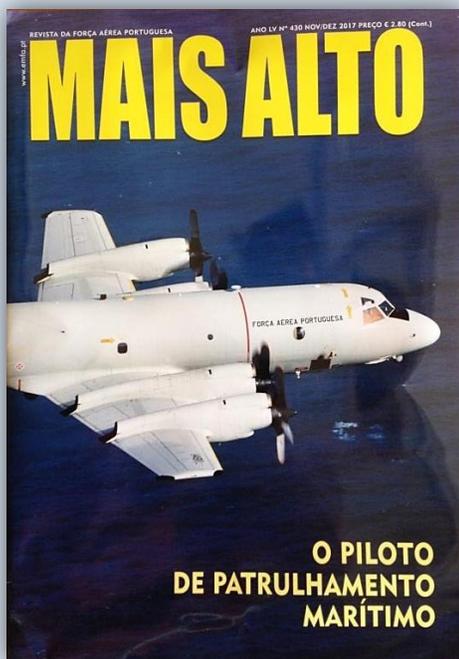


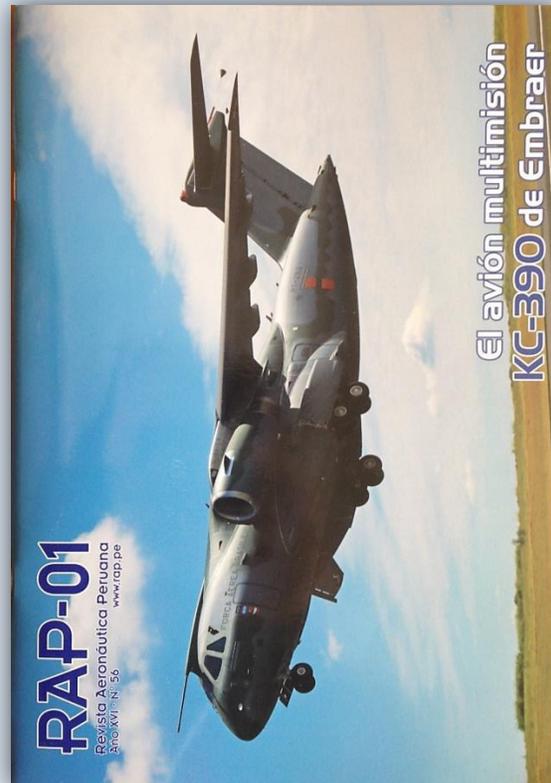
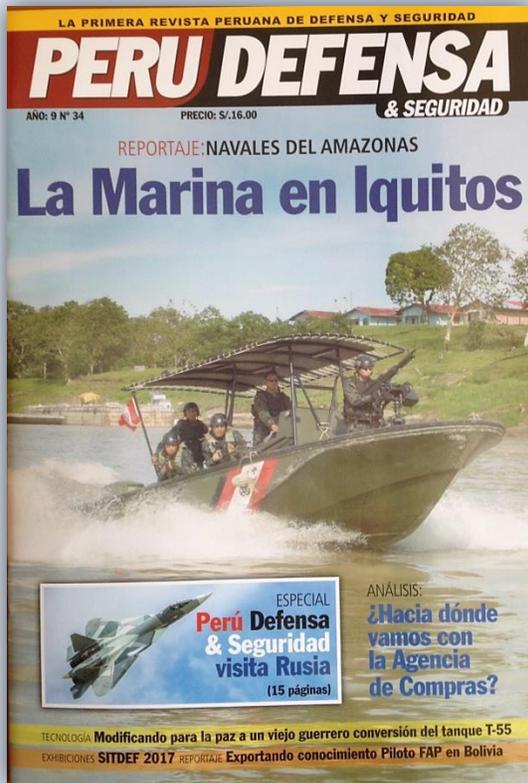
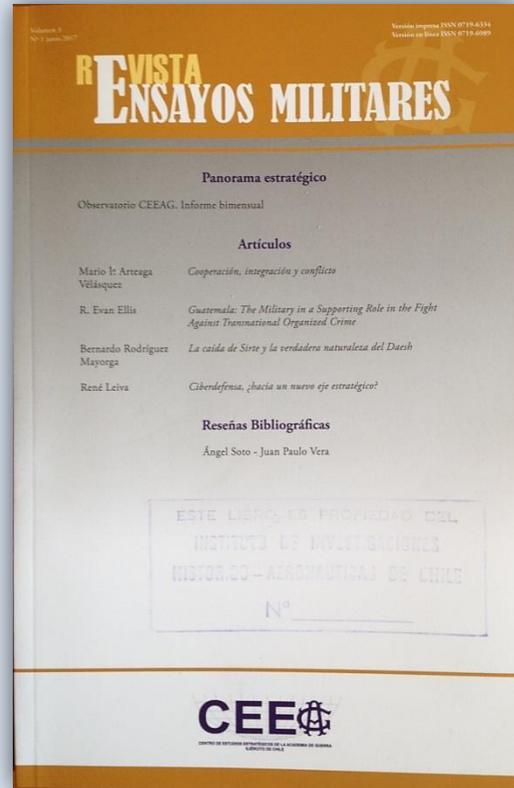
- ❖ En abril, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, añadimos dos interesantes trabajos elaborados por nuestros distinguidos socios, Alberto Fernández Donoso y Norberto Traub Gainsborg editado por nuestra corporación durante este mes y que estuvieran disponibles como novedad en FIDAE.

Portadas de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte de varias corporaciones nacionales, como del Brasil, Perú, Portugal, Uruguay y otros amigos.

**Edición especial para FIDAE, de nuestra revista Aerohistoria con un ensayo que trata sobre el aporte que la gran escritora nacional, Gabriela Mistral, hiciera sobre la aeronáutica americana y mundial.  
(Artículo reproducido en esta edición)**

Muchas gracias a todos ellos.





# GACETA DE LA AVIACION



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**

Nº 15  
ISSN 0719-4641

## Revista de Historia Militar

AÑO 2016-2019, DICIEMBRE



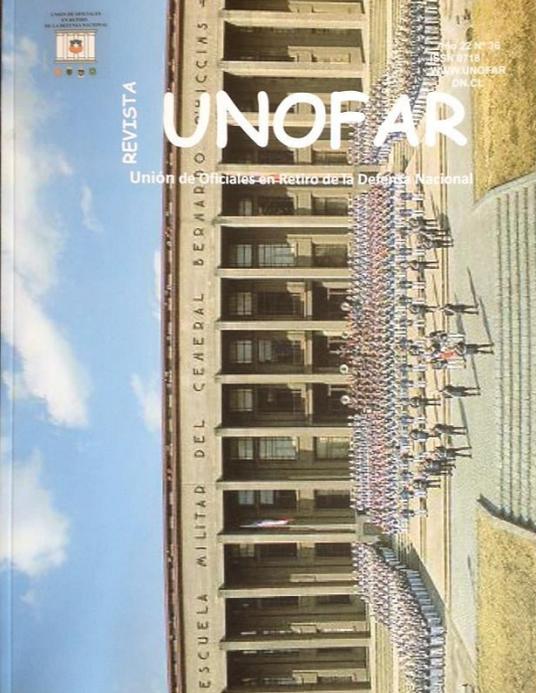
Reserva histórica de la Esquadra Bernardo O'Higgins  
 Siguiendo la huella de un soldado chileno de comienzos del siglo XIX  
 El casco checo en el Ejército de Chile

Departamento Cultural, Histórico y de Extensión del Ejército



REVISTA UNOFAR

Unión de Oficiales en Retiro de la Defensa Nacional



ESCUELA MILITAR DEL GENERAL BERNARDO O'HIGGINS

EXCLUSIVO: GRAVURAS GRANDES ASES

P-38 LIGHTNING NA AMÉRICA LATINA

REVISTA DE CULTURA E HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

# ASAS

100

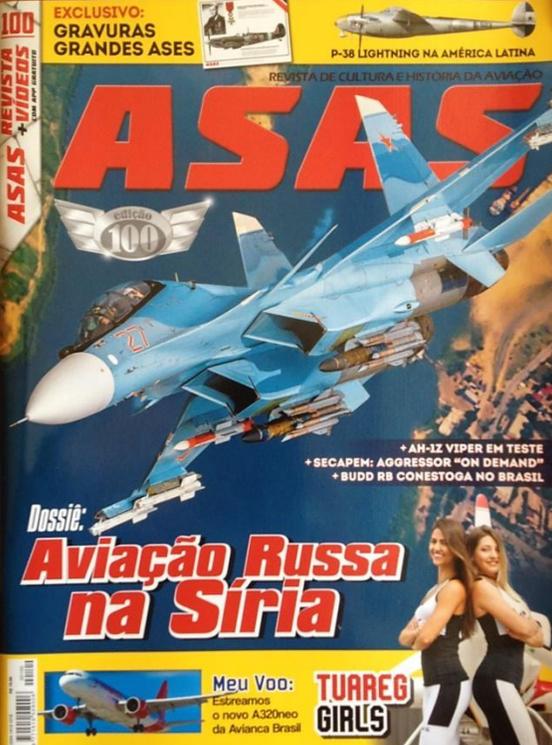
100

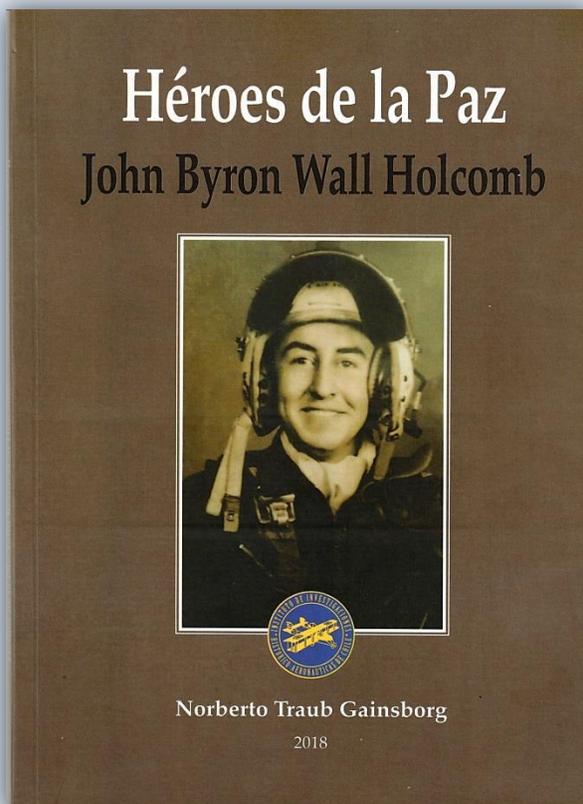
Dossiê: **Aviação Russa na Síria**

+ AH-1Z VIPER EM TESTE  
 + SECAPEM: AGGRESSOR "ON DEMAND"  
 + BUDD RS CONESTOGA NO BRASIL

Meu Voo: Estreamos o novo A320neo da Avianca Brasil

TURAGIRLS





“Héroes de la Paz”, es el primero de una serie de investigaciones biográficas que nuestra corporación ha querido dedicar a un selecto grupo de hombres y mujeres, cuyas vidas y acciones institucionales o en la aeronáutica nacional fueron fundadas en valores nobles, como lo son la camaradería, el respeto, el espíritu de servicio, la disciplina, el esfuerzo más allá del deber y por sobre todo, el amor a Dios y al prójimo.

Son estos valores, los que al hacerlos parte de la vida propia, guiarán el actuar seguro y desprendido de aquellos que cumplen a diario con los más ejemplares servicios a la Patria y a sus congéneres.

El presente relato muestra la vida de John Wall Holcomb, un joven oficial de la Fuerza Aérea de Chile cuya acción de valor ante un camarada, le costara la vida, distinguiéndolo como el resultado de una formación familiar, la que en comunión con la recibida de sus instructores militares, nos muestra una persona de gran sentido valórico, profesional y patriótico integral.

### 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.

- ❖ *Se recuerda que en mayo de 2018, vence el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial*



Entre los días 13 y 19 de noviembre de 2018, se realizará 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).

Para mayor información sobre el evento, bases del congreso e información referente a la participación, favor escribir a: ortegaverger@gmail.com - institutoindoha@gmail.com o llamar a los teléfonos: 829 820-1324 / 829-285-2018.



***Descargue la información general del [XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE – Santo Domingo, República Dominicana](#)***

***❖ El Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea de Chile tiene nuevo Director Ejecutivo***

En fecha reciente, asumió la Dirección Ejecutiva del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea (CEEA), nuestro distinguido socio, General de Aviación, don Maximiliano Larraechea Loeser.

Nuestra corporación hace propicio la oportunidad de reiterar nuestras felicitaciones y desearle los mayores deseos de éxito en este nuevo desafío al nuevo titular, y aprovecha la ocasión de agradecer la fructífera labor realizada por el General Manuel Quiñones Sigala en el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales, del que algunos miembros de nuestra corporación son orgullosos y entusiastas colaboradores.

- ❖ **Se solicita a nuestros socios y amigos que puedan poseer documentación o antecedentes gráficos relacionados con la historia del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, puedan contactarse con nuestra corporación o con don Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario, quien ha sido comisionado para la coordinación y posterior confección de un libro histórico.**



Santiago, 10 de Abril de 2018.

AVIADOR  
OSCAR AVENDAÑO GODOY  
PRESENTE.-

De mi especial consideración:

*Estimado amigo,*

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con el fin de solicitarle su especial colaboración con el objeto de dar inicio a un trabajo de investigación, recopilación de antecedentes y archivos, ya sea en el seno de la Corporación o acudiendo a fuentes externas, como ser Museo Aeronautico, Unidades Fach y/o Archivo Histórico Institucional e Instituto de Investigaciones Histórico Aeronauticas de Chile, a fin de poder elaborar un manuscrito que sirva de base para poder publicar, en un tiempo prudente, un Libro con la Historia de nuestra Corporación.

Por lo anterior, se agradecerá tener a bien, conformar un equipo de trabajo para esta tarea que incluya a algunos ex-Directores, Socios Aviadores y en general personas que puedan aportar a esta labor que nos permita contar con un bosquejo para esta publicación que retrate los objetivos que se propusieron los Fundadores de nuestro querido Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", su Visión y su actual situación, dejando esta publicación como un legado para las futuras generaciones de Aviadores.

Sin otro particular, y agradeciéndole de antemano la favorable acogida que se sirva dispensar a esta solicitud, lo saluda afectuosamente en "Alas y Amistad".

*Erick Espinoza Berdichevsky*  
ERICK ESPINOZA BERDICHEVSKY  
Aviador Presidente



DISTRIBUCION:

- 1.- Aviador O. Avendaño
- 2.- IIHACH.(Inf.)
- 3.- "A.B." Secretaría (Arch).-

**"ÁGUILAS BLANCAS – REFUGIO DEL ESPÍRITU INSTITUCIONAL"**

# 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](mailto:contactos@capual.cl).

Si requiere confirmar pago mediante Transferencia Electrónica, escribanos a [pago@capual.cl](mailto:pago@capual.cl).

## IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

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

**01/05/1917:** El joven Teniente 2º del Royal Flying Corps, señor Eyre Percival Morris Reynolds, ciudadano nacido en Valparaíso el 28 de octubre de 1893, hijo del matrimonio inglés de Carlos Morris y Elena Reynolds residentes en la porteña ciudad, fue derribado tras haber abatido anteriormente a cinco aviones enemigos, mientras volaba un avión BE2e en una patrulla de observación de artillería sobre Wancourt, en Francia.

El biplano que piloteaba Morris recibió un impacto directo de un obús matándolo a él y a su Observador de origen canadiense, señor Teniente Pfrimmer, Artillero voluntario de Reserva. Ambos están enterrados en Warlincourt Halte British Cemetery, ubicado en Francia.

**01/05/1982:** Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. A las 4.40 hrs., un bombardero Vulcan de la Real Fuerza Aérea inglesa ataca la BAM Malvinas y comienza la primera batalla aeronaval del conflicto del Atlántico Sur. El aeródromo operado por hombres de la Fuerza Aérea Argentina no es neutralizado, pero sufre las primeras bajas luchando contra la potencia extranjera.



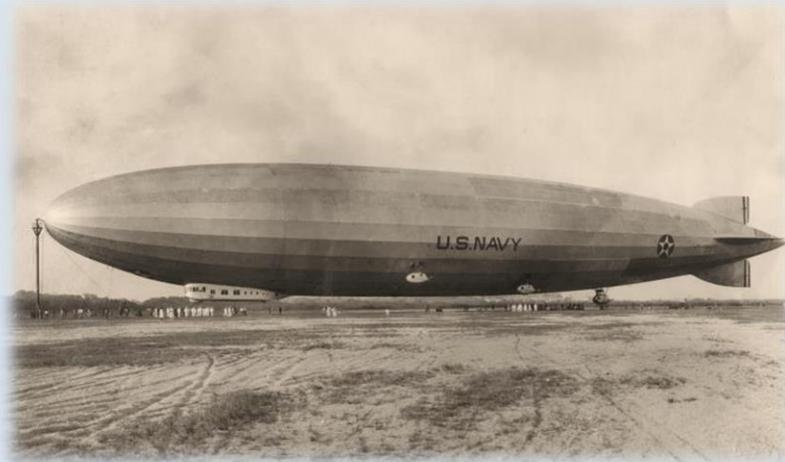
*Arcena y Seabrook en su histórico viaje*

**02/05/1952:** Perece el padre de la aviación panameña, Marcos A. Gelabert al mando del avión Cessna bimotor, matrícula RX-152 "El Paco" propiedad del Coronel José A. Remón C. al estrellarse cerca de Calobre, Provincia de Veraguas.

**02/05/1972:** Fallece el General del Aire, señor Diego Arcena Aguilar. Nacido el 12 de noviembre de 1891, en su carrera aeronáutica le correspondió ocupar altos cargos, así como efectuar un raid desde Santiago a Río de Janeiro (1922) llevando el saludo del Presidente de Chile al Brasil en el Centenario de la Independencia Brasileña.

Aracena fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional desde diciembre de 1932 a diciembre de 1938.

**03/05/1925:** Se efectúa el primer correo aéreo a Puerto Rico. A bordo del dirigible “USS Los Angeles” procedente desde Lakehurst, New Jersey hasta Mayagüez, en donde se encontraba el buque nodriza USS Pakota.



**Dirigible U.S.S. “Los Angeles” fotografiado en Panamá (1929)**

**03/05/1927:** Se da inicio a los servicios correo aéreo de la Compañía de Aeronavegación de propiedad del ciudadano francés residente en Valparaíso, Louis Testart Basse. En un acto revestido de gran solemnidad y con numerosos invitados fue bautizado con nombre de “Cóndor”, su primer avión un monoplano Morane Saulnier. La ceremonia se llevó a cabo en el improvisado aeródromo de Santa Julia, ubicado en la Avenida José Pedro Alessandri esquina callejón de los Plátanos. La histórica cita contó con la presencia del entonces primer Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas y su ayudante el presbítero Bernardino Abarzua Troncoso.

**03/05/1962:** Con esta fecha es otorgada la personalidad jurídica del Círculo de Pilotos de Chile, la que con posterioridad en el mes de marzo de 2013, cambia su denominación a Asociación de Pilotos de Chile.

**03/05/1975:** Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°24. Con asiento en la Base Aérea de “Chucumata”, de Iquique. Su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Juan Becerra González.

**04/05/1927:** Se crea la Dirección General de Aeronáutica Argentina, sobre la base del personal y elementos de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército. Esta será el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo relativo a la aeronáutica, a partir de esta fecha y hasta el 14 de julio de 1937.

**04/05/1951:** Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP N° 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la trágica muerte del gran Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga

realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

**04/05/1955:** Aerovías Panamá Airways (APA) inicia sus vuelos vuelo hacia Miami, EE.UU., en DC-6.



**05/05/1793:** El inventor español, don Diego Marín Aguilera, nacido hacia 1758 en la localidad de Coruña del Conde ubicada a unos 26 km al nordeste de Aranda de Duero (Burgos, España), realiza un vuelo nocturno de “431 varas castellanas” (unos 360 metros) con un artefacto de armazón metálico y recubierto de plumas (un ornitóptero). Se cuenta que el motivo de la caída fue la rotura de un perno que movía las alas.

**05/05/1928:** Nace en Santiago el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aero Club de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus activas funciones a mediados de los años 20.

Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929. Su Actual sucesor es el **Club Aéreo de Santiago**, entidad que cumple 90 años de vida. ¡¡MUCHAS FELICIDADES!!

**06/05/1930:** Pan American inicia sus vuelos desde Maiquetía, en donde arrendaron a la Familia Luy una franja de terreno para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina para atender a los arriesgados pasajeros, hoy Aeropuerto Internacional de Maiquetía en Venezuela.

**07/05/1909:** El Diario Ilustrado de Santiago de Chile, publica con esta fecha un curioso titular: “El primer rapto en aeroplano”, agregando en la bajada de la noticia la singular nota: *Se ha tenido siempre con razón que la navegación aérea llegue a perturbar muy bruscamente la organización actual de las sociedades, porque al fin es un género de locomoción de cuyos inconvenientes no hemos aprendido a defendernos todavía*”. Luego la noticia señala que en la ciudad de Brest acababa de ocurrir el “primer rapto en aeroplano” agregando que el teniente Simón D’Onev, oficial del Servicio de Aeroplanos francés se había enamorado de la hija del Prefecto Marítimo de Brest, Gabriela Camfort y ante la tenaz resistencia del padre, resolvió aprovechar sus condiciones de aviador para dar solución a su sentimiento, por lo que una tarde invitó a su pretendiente al ensayo de un aeroplano. Una vez aceptada la invitación y ante todo los presentes, echó a volar la máquina atravesando el puerto y las fortificaciones y descendió en Bélgica, donde su amada *“tomó el nombre de Mme. De L’Onev”*. El enojado padre, se quejó ante el Ministerio de Guerra, pero como su hija no secundó la reclamación, ni

rectificó lo que ya estaba hecho, el Ministerio se desentendió de la solicitud, dejando al oficial ser el *“mejor y más feliz aviador del ejército francés”*.

**07/05/1910:** Primer vuelo de un aeroplano en Cuba. Por breves minutos se elevó en el espacio, el francés André Bellot, en un biplano Voisin de 60 Hp. El aparato salió del Hipódromo de Almendares (actual Municipio Playa) y cayó estrepitosamente pero sin graves consecuencias.

**07/05/1947:** Creación Club Aéreo de Illapel. Ubicado en la Región de Coquimbo, se encuentra al nor este de la ciudad de Los Vilos.

**07/05/1952:** Creación del Club de Planeadores de Valparaíso, ubicado en el hermoso aeródromo de Olmué, Chile. Su primer presidente fue don Heriberto Schmutzer Schneider.



**07/05/1927:** En la capital del Estado brasileiro de Río Grande do Sul, se realiza la asamblea general de la fundación de la sociedad anónima, “Viação Aérea Río Grandense – VARIG”.

**08/05/1928:** El que fuera uno de los aviadores norteamericanos más conocidos de la Segunda Guerra Mundial, James Harold “Jimmy” Doolittle, efectúa un raid Santiago de Chile – Mackenna - Palomar en Buenos Aires, a bordo de un biplano Curtiss Hawk. En este circuito, Doolittle transportó además correo Aéreo.

**09/05/2006:** Por sanción presidencial, el nombre del Mariscal del Aire del Brasil, Alberto Santos Dumont, fue inscrito en el Libro de los Héroes de la Patria, trabajo mantenido en el Panteón de la Patria en Brasilia.

**10/05/1929:** La Asamblea Nacional Ecuatoriana autoriza al Poder ejecutivo la construcción de un aeródromo para la ciudad de Guayaquil.

**10/05/1950:** Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de Chile, SAR. Entidad coordinadora de las acciones de búsqueda y rescate ante una situación de emergencia aeronáutica o de otro tipo. Dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, actúa como enlace y planificador de misiones, asignando los medios materiales y humanos según las prioridades del momento. En su origen era parte del antiguo “Comando de Unidades Aéreas”, bajo el mando del General de Brigada Aérea (A), señor Gregorio Bisquertt Rubio.

**11/05/1942:** Ingreso del Primer curso de Cadetes de la Escuela de Aviación Capitán Avalos. El 17 de abril de 1942, la Escuela llama a postular a jóvenes Universitarios y de Humanidades para ingresar

directamente al Plantel. Los alumnos anteriores eran egresados de la Escuela Militar o Naval que recibían en la Fuerza Aérea de Chile solo sus cursos de vuelo. Dentro de los 77 primeros cadetes, de entre los cuales estuvo nuestro distinguido socio señor, Jorge Pérez Sazié.

**12/05/1919:** Se bautiza el primer avión de propiedad del gobierno cubano, con el nombre de "Sunshine".

**12/05/1952:** Fallece en la ciudad de Quito, el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Elia Antonio Liut Giust. Este piloto de origen italiano, fue quien llevó a cabo el primer vuelo postal sobrevolando los Andes ecuatorianos desde Guayaquil a Cuenca, hazaña que realizó el 4 de noviembre de 1920.



**12/05/1957:** Creación Club Aéreo de Salamanca. Ubicado dentro de la Provincia del Choapa, en la Región de Coquimbo, Chile.

**13/05/1930:** Arriba a la ciudad brasilera de Natal, desde de San Luis en Senegal, el aviador francés señor Jean Mermoz, pilotando un avión monomotor Latécoère 28. El viaje significó el primer vuelo comercial que atravesaba el Atlántico Sur sin escalas y tuvo una duración de 21 horas.

**13/05/1991:** Creación del Centro de Estudios Aeronáuticos y del Espacio, CEADE. Entidad encargada de estimular el interés nacional por los temas relativos al Aire y el Espacio, mediante la investigación, publicación y realización de encuentros académicos relativos a temas relacionados, en lo tecnológico y científico, como en lo estratégico y en lo económico. Su primer Director fue el General de Brigada Aérea (A), señor Leopoldo Porras Zúñiga.

Este organismo, que realizara fructíferas labores hasta el año 2000, ha sido reemplazado en sus funciones por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales (CEEA), cuyas tareas y objetivos han sido ampliadas de manera de crear un instrumento especial para aportar, participar y proyectar la visión de la Fuerza Aérea y el conocimiento inherente a su quehacer para contribuir a la seguridad, al desarrollo nacional y a la proyección internacional del Estado de Chile.

**14/05/1914:** Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace algo más de 100 años atrás mediante la ley Nº 162 del Gobierno Portugués.

**14/05/1930:** Se autoriza la confección de las primeras estampillas aéreas oficiales dedicado al franqueo de las encomiendas que transportaran los aviones de la Línea Aérea Nacional. Estas serían de los tipos de \$ 0.50 y de \$ 5.00 en los colores fijados en la Convención Postal respectiva y en la cantidad de 300.000 para la primera y de 500.000 para el segundo tipo.

**14/05/1947:** Peruvian International Airways (PIA), se convierte en la primera línea aérea latinoamericana que brindó servicios aéreos internacionales de itinerario uniendo América del Sur, América Central y América del Norte. Esta empresa aérea operó vuelos de itinerario cubriendo las rutas Lima-Panamá-La Habana-Washington-Nueva York y Lima-Antofagasta-Santiago de Chile. Su lema publicitario de la época fue “La avenida aérea de las Américas”.



**14/05/1973:** Se promulga la actual Ley General de Aviación Civil N° 5150, en Costa Rica.

**15/05/1931:** El Teniente aviador argentino, señor Claudio Armando Mejía, completó 203 loopings en 1 hora 20 minutos estableciendo, con esta marca, el récord de loopings consecutivos a esta fecha.

**15/05/1941:** Se crea el “Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana”, cuyo objetivo es promover la unificación de la aviación civil entre las Américas afiliada a la Escuadrilla Interamericana.

**15/05/1944:** Se crea el Regimiento de Artillería Antiaérea. Actualmente basado en la Base Aérea de Quintero, ha recibido distintas denominaciones desde su creación. Forma a los cuadros especializados en Defensa Antiaérea, así como el personal de Paracaidistas, Fuerzas Especiales y Defensa de Base.

Sus raíces reales datan de la Orden Ministerial de fecha 16 de enero de 1931, cuando el entonces Grupo de Defensa Antiaérea pasa a ser una Unidad independiente del Parque Central de Aviación, y cuyo primer Comandante fue el Teniente 1º (A), señor Gustavo Bonilla Rojas, quien junto a los siguientes Oficiales: Teniente 2º Ayudante señor Alfredo Fernández R., Teniente 2º don Julio Valencia, Comandante de la Compañía de Ametralladoras, Teniente 2º Instructor don Víctor Nayarreta A., y Alféreces Instructores señores Enrique Vera O. y Arturo Gómez L. le dieran su primera estructura organizando una Compañía de Ametralladoras. Se autorizó la formación de la primera célula propiamente de Artillería Antiaérea, la Batería Antiaérea, y es realmente por esta causa que se designa este día como su aniversario. Más tarde, el 15 de mayo de 1944, cambiará de denominación, designándosele asimismo como “Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea”.

**15/05/1953:** Primer vuelo público de un helicóptero de la Fuerza Aérea en Chile. Se trata de un aparato Bell 47, el que al mando del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportan al señor Ministro de Defensa, General de Brigada don Abdón Parra Urzua a la Moneda.



*Sello postal de CorreosChile emitido en 1988 en conmemoración al natalicio del "Arquitecto de la institucionalidad aérea nacional"*

**17/05/1888:** Nace el Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930), creador de la Línea Aérea Nacional (LAN) y del Club Aéreo de Chile.

Tras una fructífera carrera en la aviación chilena, falleció el 30 de abril de 1970. En su recuerdo, el Presidente Salvador Allende envió al Congreso Nacional, el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley para que el aeropuerto de Santiago recordara su importante legado. En la actualidad, el principal aeropuerto nacional, lleva mercedamente su nombre en reconocimiento a su valioso y fructífero aporte a Chile en el campo aeronáutico.

**17/05/1913:** Este día, unos 50,000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.



*Domingo Rosillo del Toro*

Mientras tanto, Agustín Parlá Orduña, su rival en la conquista de un primer premio de \$10,000 ofrecido por el Ayuntamiento de La Habana, sufrió un doloroso revés en la hazaña que dos días más tarde también lo inmortalizaría al acuatizar en la Bahía del Mariel. Con una bandera a bordo que había estado en manos de José Martí, se vio obligado a desistir en el primer intento porque al despegar su hidropilano, el fuerte oleaje en los cayos, dañó los alambres que aseguraban sus alas.

**17/05/1982:** Se crea el Escuadrón de Transporte de la Fuerza Aérea de El Salvador. Su función es la de transportar personal hacia un lugar seguro durante una emergencia nacional.

**18/05/1948:** Se crea el Club Aéreo de Purranque, ubicado en la Provincia de Osorno, X Región de Los Lagos, Chile.

**18/05/1951:** Fallece en Montevideo, Uruguay, el señor Pablo Castaibert. Nacido el 11 de noviembre de 1883 en Sinacoubre, Francia. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina, fue gran impulsor de la industria aeronáutica de este país.

**19/05/1923:** Se redacta y emite el primer reglamento para la aviación civil de El Salvador.

**19/05/1948:** Creación del Grupo de Aviación N°8. Desde su creación, ha sido una de las unidades operativas más importantes de la Institución, contando con material B-25, B-26, DH-115 "Vampiro", Hawker Hunter, Mirage M5 Elkan y actualmente cazabombarderos F-16. Inicialmente basado en Quintero, opera desde 1955 en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta. Su primer Comandante fue el Coronel de Aviación (A), señor Fernando Rojas Ortega.

**22/05/1921:** Primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, llevando pasajero. Los Tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner en un avión De Havilland DH-9, desde Santiago de Chile hasta la ciudad de San Luis en Argentina.

**22/05/1941:** Mediante el Decreto-Ley N° 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales (creadas el 20 de enero de 1941) se llamarán Fuerza Aérea Brasileira.

**22/05/1942:** En aguas del Brasil, un avión B- 25 de la Fuerza Aérea de Brasil bombardea el submarino italiano Barbarigo, que atacara a un buque mercante. La fecha ha sido marcada como el Día de la Patrulla Aérea.

**22/05/1955:** Se inaugura el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, principal aeropuerto de Puerto Rico. Está situado en Carolina, a unos 5 km al sureste de la capital San Juan.

**22/05/1960:** Gran parte del sur de Chile, en especial la ciudad de Valdivia, fue el epicentro de un devastador terremoto de 9.5 grados Richter. Este mismo día, los aviones de la Fuerza Aérea de Chile dieron inicio a uno de los mayores Puentes Aéreos que este continente había conocido. Durante el operativo la FACH realizó 489 vuelos, trasladando a más de 4 mil personas y cerca de 230 mil kilos de carga con sólo 10 aviones, de un total de 111 que llegaron de otros países. Del total de los traslados, cerca del 60% correspondió a la aviación civil y militar nacional.

**23/05/1960:** Se instituye en Argentina, el "Día del Soldado Aeronáutico" en memoria del Precursor y Benemérito de esta nacionalidad, señor Pablo T. Fels, quien como soldado conscripto, el 23 de mayo de 1912 obtiene el brevet internacional de piloto aviador número 11, expedido por el Aeroclub Argentino.

**23/05/1991:** Con esta fecha se cambia la denominación del "Arquivo Histórico da Aviação Militar" (Archivo Histórico de Aviación Militar) creado por Decreto Ley 868 de 28 de diciembre de 1976, por el actual "Arquivo Histórico da Força Aérea" (Archivo Histórico de la Fuerza Aérea) dependiente de la Fuerza Aérea del Portugal.

**24/05/1926:** Los señores Bernardo Duggan y Eduardo Olivero, inician el raid Nueva York- Buenos Aires, en un hidroavión Savoia 59. Tocarón entre otros, Miami, La Habana, Puerto Prince, Puerto Rico, Guadalupe, Trinidad, Río de Janeiro y Montevideo. Formó parte de la tripulación el contramaestre, señor Ernesto Campanelli, experto y hábil mecánico. Después de haber cubierto unos 14.570 km. arribaron triunfantes a Buenos Aires el 13 de agosto de 1926, dando ejemplo de una fortaleza física y moral extraordinarias.

**25/05/1908:** Como prueba para obtener su título de globonauta, el Ingeniero argentino, señor Horacio Anasagasti acompañado del Ingeniero, señor Eduardo Newbery, efectúan una ascensión en el globo bautizado "Pampero" entre Belgrano y Lomas de Zamora, con una duración de 50 minutos.

**25/05/1958:** Se inaugura en Chile, el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo realizado en el Centro de Instrucción Aeronáutico de Meteorología y Control de Tránsito Aéreo (actual Escuela Técnica Aeronáutica) ubicado en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

**25/05/2007:** Se firma un acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República Federativa de Brasil.

**27/05/1932:** La Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. que a partir de marzo de 1932 formó parte de la Pan American Airways adopta oficialmente el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación, cambiando nuevamente en 1944 a Compañía Cubana de Aviación. Más tarde el 25 de mayo de 1959 a Empresa Consolidada Cubana de Aviación o mejor conocida como la actual Cubana de Aviación S.A.

**27/05/1953:** Debido a que la Maestranza Central de Aviación, se encontraba en ese tiempo con su capacidad copada en cuanto a la mantención de aeronaves, y en una manera de centralizar los esfuerzos de trabajo de LAN y la FACH, el gobierno decidió impulsar la industria aeronáutica del país, creando la **Fábrica Nacional de Aeronaves - Chile** (FANAERO), a través del DFL 101 publicado en el Diario Oficial de fecha 27 de mayo de 1953 del Ministerio de Hacienda, durante el mandato del General don Carlos Ibáñez del Campo, enmarcándose dentro de un plan conjunto con la CORFO.

*“Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y en general con el fomento de las actividades aeronáuticas en el país.*

*Podrá además fabricar y comerciar, con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.”*

*Extracto Art.1 DFL 101, Diario Oficial*

**27/05/2011:** Se inicia la operación y automatización de las franjas de progreso de vuelo en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sistema que hoy, se encuentra funcionando en muchos aeropuertos y aeródromos localizados entre el extremo norte y la Antártica Chilena.



*Alejandro Yánquez Cerda*

**28/05/1910:** En honor de la Marina de Chile, el Ingeniero argentino, señor Alberto R. Mascías, utilizando el aeróstato "Buenos Aires", efectúa una ascensión entre La Plata y Glew, de seis horas de duración, llevando como acompañante al Teniente 2º Navegante, señor Alejandro Yánquez Cerda, hermano de Carlos, quien fuera más tarde en noviembre de 1916, el primer piloto naval chileno.

Por esta travesía, Yánquez fue distinguido con una medalla de oro que lleva grabado el nombre del esférico "Buenos Aires", convirtiéndose en el primer "globonauta naval" chileno que registra la historia.

**28/05/1919: "Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera"**

Esta fue una de las últimas expresiones del teniente Matienzo antes de salir desde Mendoza.

En esta fecha se cumplen 99 años desde que el teniente aviador argentino, señor Benjamín Matienzo falleciera trágicamente en su intento de cruzar la cordillera de los Andes, convirtiéndose en el primer mártir en la conquista del cruce de los Andes. Para cumplir con esta tarea, había despegado desde el aeródromo de Los Tamarindos con su avión Nieuport 28 C1 de 165 HP. Su cadáver fue hallado a 4.000 metros de altura, en noviembre del mismo año frente a la Casa de las Minas, distante a 20 kilómetros del paraje de Las Cuevas.



*Benjamín Matienzo López*



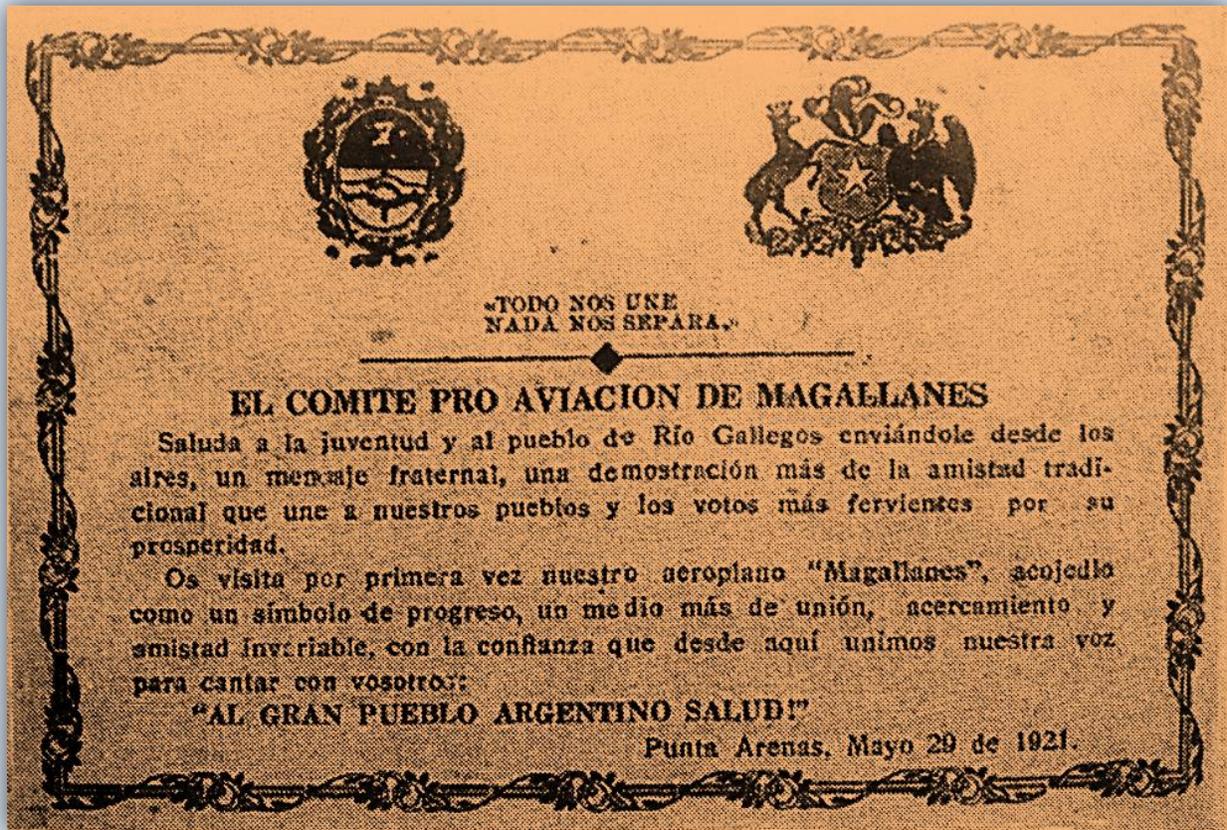
*Jorge Alejandro Newbery Malagarie*

**29/05/1875:** Nace el precursor y fundador de la Aviación militar argentina, Ingeniero Electricista Naval, Jorge Alejandro Newbery Malagarie.

Como sportman, globonauta y piloto de aeronaves, estableció una serie de importantes marcas, el máximo logro lo alcanzó un mes antes de morir, cuando el 10 de febrero de 1914, en el Palomar, conquistó el récord mundial en altura para esa fecha con 6.225 metros.

**29/05/1921:** El Comité Pro Aviación de Magallanes encarga al piloto italiano Mario Pozzati una visita de "buena vecindad" a la localidad de Río Gallegos en Argentina, para lo cual se realiza el lanzamiento desde los aires de una serie de volantes con un fraternal saludo.

Tras una serie de evoluciones aéreas el avión S.V.A. 6-A de seis cilindros en línea, bautizado "Magallanes" aterriza llevando este histórico mensaje de amistad.



**29/05/1950:** Por resolución N°27 de la Dirección de Aeronáutica, se autoriza la fundación del Aeródromo Público de Chañaral, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile.

**30/05/1831:** El primer ascenso en globo de un Aeronauta cubano, el señor José Domingo Blino, quien habría sobrevolado La Habana, por más de 2 horas.

**30/05/1930:** A través del Decreto Presidencial N°81, se crean las primeras Agregadurías Aéreas chilenas a las Embajadas de los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra e Italia.

**31/05/1957:** Creación de la "**Medalla Premio Fuerza Aérea Brasileira**", destinada a galardonar a los militares de la FAB, que se distinguen por estudios sobre temas técnico-profesionales.

### LA AVIACION MISTRALIANA

Acaso lo primero que vio Lucila de María del Perpetuo Socorro Godoy Alcayaga, al nacer el 7 de abril de 1889 haya sido una límpida y estrellada noche de Vicuña, en el corazón del valle del Elqui, donde vivió apenas algo más de una semana antes de partir al interior con sus padres, el profesor Juan Jerónimo Godoy Villanueva, de ascendencia diaguita, y Petronila Alcayaga Rojas, para establecerse en La Unión primero y luego en Montegrande, el poblado en el que creció hasta los nueve años y al que regresaría una vez que su vida finalizara, habiendo escalado verso a verso, hasta la cima literaria coronada con el Nobel de 1945.

Cuando Lucila llega al mundo, Clément Ader y los hermanos Lilienthal están intentando despegar con sus artefactos voladores. Cuando se inicia como profesora y publica sus primeros escritos en la prensa serenense, hace poco que los hermanos Wright lo han conseguido y un poeta francés ha ganado el nobel de literatura de 1904. Frédéric Mistral se llama. El Centenario de la república, el primer vuelo de César Copetta en la chacra Valparaíso y su mayoría de edad, la sorprenden ejerciendo la docencia en Traiguén, donde descubrirá su vocación poética. Quizás si o quizás no<sup>1</sup> leyó la que posiblemente sea la primera novela en la que se cantan los progresos de la aviación, publicada por Gabriele D'Annunzio<sup>2</sup> ese año de 1910. Como quiera que haya sido, obtiene su primer triunfo literario en los Juegos Florales el 22 de diciembre de 1914, el año que la Aviación Militar cosecha sus primeros mártires y se incendia el mundo en Europa.

Por entonces su ideario, que no es materia de este artículo, y su amor a la poesía le han llevado a identificarse con sus autores favoritos, Gabriele D'Annunzio y Frédéric Mistral. En adelante del primero tomará su nombre y del segundo, su apellido y en la tierra humilde y soleada de sus sonetos, quizás pensando en su Montegrande lejano, dejará a Lucila, naciendo en cambio Gabriela Mistral para iniciar una vida errabunda, en la que nunca abandonará la prosa, siendo allí donde encontraremos sus destellos aeronáuticos.

El primero de ellos lo descubrimos en *"Balance de la hazaña americana. Una reivindicación yanqui"*<sup>3</sup>, escrita en París en julio de 1927, para saludar, jubilosa, el triunfo de Charles Lindbergh. Gabriela viene del Nuevo Mundo desdeñado por los intelectuales del Viejo y se siente parte de ese triunfo. *"Está bien que la América siquiera esta vez trazara un gesto viril sobre el cielo escéptico de Europa, en un avión pequeño, sin otra cosa extraordinaria ni motor, ni hélice, que su mocetón de treinta años"*.

<sup>1</sup> Novela de aviación, Artes Gráficas, Madrid.

<sup>2</sup> Durante la 1ª Guerra Mundial, Gabriele D'Annunzio comandó la 87ª Squadriglia SVA, del Comando Superior de Aeronáutica, apodada "Serenísima" por su jefe. En ella militó Antonio Locatelli, quien recibiera las medallas de plata, de oro y la Cruz de Guerra al Valor Militar y al que D' Annunzio llamaba "Gemello del Pericolo". El 5 de agosto de 1919 Locatelli efectuó el primer enlace aéreo entre Santiago y Buenos aires con el que batió el récord sudamericano de distancia en vuelo sin escalas y transportó el primer correo aéreo entre ambas capitales.

<sup>3</sup> El Mercurio, 7 de agosto de 1927.

Presiente que ha sido una privilegiada testigo de una hazaña inolvidable señalando que *“ya sabemos que París tiene el olvido rápido... Se sabe también que las glorias de la aeronáutica son las más rápidamente ajadas, porque la hazaña próxima no sólo cubre la anterior, sino que la anula. Parece que el aire que la consciente, la burlase con una pirueta. Del Blériot que pasó el Canal de la Mancha provocando un delirio de admiración, nadie se acuerda. Para terminar con un reproche: Después que nuestra cordillera fue atravesada en un vuelo casi de coquetería por una francesa de veinte años, ninguno nombra a los campeones anteriores.*



*Charles Lindbergh*

Reconoce sin embargo la hidalguía del pueblo francés al tributarle la calurosa bienvenida con que recibió al triunfante aviador pese al drama que vive con la desaparición de dos de los suyos. *“Con todo, París supo recibir al vencedor dignamente, Lindbergh (sic) no tiene vida suficiente para olvidar esa noche del aterrizaje en Bourget agujereada de bocinas de auto y de reflectores en que la ciudad estaba jaspeada de luces y de gritos como una pantera para hacérsele visible desde lejos. Y este entusiasmo tiene un precio de subido sacrificio; París hacía la apoteosis del extraño encima de la desilusión del rosa de Nugesser y Coli<sup>4</sup>, tendidos quien sabe en que Islandias o Labradoros a esa misma hora; tratándose de estas multitudes tan celosas de lo suyo, gritar el vítor caluroso a la cara del*

4 Charles Nungesser y François Coli, son dos aviadores franceses desaparecidos el 8 de mayo de 1927 en su biplano Oiseau Blanc, intentando realizar el primer vuelo directo de París a Nueva York. Pocos días antes que Charles Lindbergh lo consiguiera el 21 de mayo en sentido inverso.

vencedor, era una prueba y una prueba dura que ellas cumplieron cabalmente”. De hecho, la primera visita que hará Lindbergh será a la madre de Nungesser, gesto que no pasará inadvertido a Gabriela. Este detalle, dirá, “quedará entre las cosas más finas que los hombres heroicos que se espigarán para las antologías de los Plutarcos del mil novecientos y tantos.”

Sin lugar a dudas que nuestra Gabriela es una mujer comprometida con el tiempo que le toca vivir, más allá de su poesía, como maestra innovadora y como cronista para los diarios del mundo. Se confiesa una periodista admiradora de fray Camilo Henríquez, su amado patrono, a la que los héroes contemporáneos le atraen su atención y admira por sus hazañas.

Roald Amundsen es uno de ellos. Viene de descubrir el paso del Noroeste, del Atlántico canadiense al Pacífico de Alaska y de alcanzar el Polo Sur el 14 de diciembre de 1911. En 1923 acompañado por el piloto como él, noruego, Oskar Omdal intenta el vuelo desde Wainwright en Alaska a Spitsbergen, pero el Junkers que tripulan se accidenta en un vuelo de prueba. Es el primero que usa el avión para la exploración polar. Dos años más tarde, en 1925 Amundsen consigue llegar hasta los 88°N volando desde Spitsbergen a bordo de los bote voladores Dornier Do J, N-24 y N-25<sup>5</sup>, mientras su buque, el Maud, es atrapado por los hielos.



*Roald Amundsen en Spitsbergen, apoyado en uno de los Dornier.*      Wikipedia

Nada de esto ha escapado a Gabriela. Con ocasión del homenaje póstumo al explorador polar en diciembre de 1928 escribe desde Avignon<sup>6</sup> “ya eran los tiempos del aeroplano, pensó que el pájaro

<sup>5</sup> El 24 estaba tripulado por Dietrichson, Ellsworth y Omdal y el 25 por Amundsen, Riisen-Larsen y Freutch

<sup>6</sup> El Mercurio, 3 de febrero de 1929.

*resollante estaba hecho más que para cualquier otra empresa para ésta. Instrumento atrevido para tarea fantástica.” Prosigue a continuación “El Maud llegaría hasta donde pudiese, quedándose cerca para una prestación de auxilios; el aeroplano cumpliría el resto. El primer intento le falló: el segundo llenó sus fines. El Aero Club noruego y un americano rico y un poco fantástico, M. Lincoln Ellsworth le ayudaron financiándole la expedición aérea que pedía gruesos dineros. En los dos aeroplanos de la expedición polar, Amundsen llegó a los 88 grados de latitud norte. El Maud quedó atajado por hielos fabulosos durante cuarenta meses en los 56 grados”.*

Infatigable, el noruego volverá a la carga en 1926, en esta oportunidad con el dirigible de manufactura italiana Norge, piloteado por Umberto Nobile y acompañado por el magnate aviador Lincoln Ellsworth, financista de la expedición en conjunto con el Aero Club de Noruega. El vuelo conocido como “*The Amundsen-Ellsworth-Nobile Transpolar Flight*” será un éxito completo uniendo Spitsbergen con Alaska pasando justo sobre el Polo el 12 de mayo.



*El dirigible “Norge” saliendo de Ny-Ålesund (“Nueva Ålesund”), Spitsbergen, rumbo al Polo Norte*  
<http://framuseum.no/>

Pero así como él se impuso en las antípodas sobre el malogrado británico Robert Falcon Scott, Richard E. Byrd le arrebató la primacía el 9 de mayo en el trimotor Fokker F-VII “Josephine Ford”.

Pese a ello, mareado por el éxito y exultante de nacionalismo, el general Nobile comenzó a acariciar la idea de darle un triunfo resonante a su país, con la repetición del vuelo en un ciclópeo dirigible de 109 metros de largo al que llamó “Italia”, pero que habría de seguir la fatídica suerte del Titanic, naufragando en los hielos el 25 de mayo de 1928.

Entrado el mes de junio, el gobierno de Francia puso a disposición de la búsqueda un bote volador Latham 47 piloteado por el noruego Leif Dietrichson y el francés René Guilbaud, quienes de camino al

Ártico, recogieron a Roald Amundsen en Bergen y despegaron sin que se volviera a saber de ellos, el mismo día que Riisen-Larsen, sobrevolaba a los naufragos para traerlos de vuelta a la vida.

La poetisa no tiene dobleces. Es elocuente en el halago y particularmente dura en la crítica. Gabriela Mistral que es la voz del mundo hispano, la opinión de América<sup>7</sup>, descarga su enojo vehemente. *“Después viene el gran disparate. La Expedición Novile, preparada con aturdimiento, se pierde en el reino de Amundsen, y Noruega cree que Roald tiene la obligación natural de salvarla. El no supo resistir la necia exigencia colectiva que lo empujaba y volvió a hacer su camino, con el francés Guilbaud, en el Latham, ahora sin plan, tanteando en esa ceguera de nieve, olfateando los hielos”*.

Continúa severa diciendo *“el hombre de las diez rutas polares sabiamente conocidas incurrió en el error de atribuir a la empresa italiana una de estas rutas prudentes que los otros, por desconocimiento del mar virgíneo, no adoptaron”*.

Finalmente afloran sus sentimientos por el héroe: *“Yo hubiese querido hallarme entre esa muchedumbre religiosa de Oslo cuando, al mediodía del 14 de diciembre, se ha callado dos minutos, apelonada en las playas y los malecones, para recordar a su sacrificado... discursos y memorias no valen ese momento de piedad nacional, de cita unánime, en que millones de hombres se han quedado un momento limpios de sus afanes, parados en su contrición, y con un solo rostro consentido en la mente: el viril y bello rostro de Roald Amundsen, el rey de los polos”*.

Podríamos decir que ambos hombres se asemejan en que pertenecen a una casta de exploradores de las fronteras geográficas. El primero cruza los mares por el aire y el segundo alcanza los polos. *“Ya vendrán después de este centauro de los vientos los demás mocetones que él llamaba a gritos a nacer, pescadores de ballenas o inventores de una máquina que ponga su pulsación sobre Marte o la Luna,”* profetiza.

Años después está sentada frente a Lindbergh y a su esposa. Debió ser, como veremos, durante el primer semestre de 1931 ya que el 27 de julio la pareja inició un viaje al Lejano Oriente vía Mar de Bering en su nuevo y reluciente Lockheed Sirius de 600 caballos de potencia, en tanto que nuestra prosista se encontraba de gira por el Caribe y América Central. Si bien no detalla cuando sucedió el encuentro, deja claro que fue en una cena en casa de unos amigos seguramente en Nueva York. Sabemos de ello por el artículo *“Charles August Lindbergh”* publicado en el semanario boricua Puerto Rico Ilustrado del 6 de junio de 1931.

Lo observa con detención y admiración *“mientras comemos en la noble mesa de los señores Migel”*. Su mirada se centra en las manos del aviador *“a cada bocanada de pan, se las miro mejor cuando corta una buena manzana, y se las sigo mirando en la conversación de poco gesto, viéndoselas descansar sobre la rodilla”*.

---

7 El costarricense Carlos Fernández Mora dirá de ella que *“la voz de Gabriela Mistral resuena en todo el continente indohispano, porque es sincera y vigorosa”*.  
Diario La Nueva Prensa sept. 1931.

*“Son las manos de mecánico: grandes y no pesadas; tan firmes como para que les entreguen, si el caso llega, el motor de Plutón, que mueve el aparato interior de nuestra tierra; sin tiques ni fiebre, como yo quisiera que se volviese para ciertas cosas la mano latina nuestra. Las coyunturas se ven bien anudadas; la piel es de un Hércules que no ha necesitado andar en establos de Augías, pero que tampoco se las cuida. Y me dan ganas de volteárselas por el lado de la palma, que es el lado del timón del oficio. Han debido hacerle ya un vaciado de ellas para la sala futura -que aquí se les ha de ocurrir- de un museo de manos de maestros de oficio... Héroe con menos preparación escénica y con menos pujos trascendentales no lo ha habido. La máquina hace a su hombre; ella es la expresión directa; la muy noble no tiene retórica”.*

Sin duda que siente una gran admiración por el hombre que tiene frente a sí y que es, en sus palabras, el más natural de todos los héroes modernos, *“que ensambla con el pueblo norteamericano por los cuatro costados; serían: la bella agilidad física (yo no sé si hay una raza más hermosa que la norteamericana); una sencillez de facciones infantiles; la pasión de la capacidad ciento por ciento en el oficio, y ese surtido clima patriótico que a pesar de la revoltura de las sangres, conservan los Estados Unidos”.*

Se comprende la popularidad de Lindbergh dentro de su pueblo cuando se está en su compañía, cuando se puede ver el alma suya, que es clara y distinta como las piezas de su avión... Gozo me da voltear la medalla conmemorativa del vuelo de 1927 que se siente aligerada por este perfil casi adolescente del aviador.



Sigue recordando detalles de aquella gesta en la que *“tan cómicamente liviano de alforjas que no lleva sino el jersey grueso y los consabidos cuatro sandwiches, él se lanza hacia Europa en el "Espíritu de San Luis". Bonito nombre el del avión, aunque se refiera solo a un estado político, casi se llama Espíritu Santo, es decir casi acierta con el patrono verdadero de la aviación y casi lo define. Y como va derecho, en un golpe de ala hacia la tierra latina, le viene bien la advocación del Santo francés y del más fino santo francés...”*

La tertulia se prolonga a una ciencia que ama de sus tiempos que enseñaba geografía a sus alumnos en alguna escuela chilena, cuando lo escucha decir *“alguna frase que en su sencillez de texto escolar es poesía pura, y que yo recojo con prontitud: yo quise volar para ver toda la tierra que no puede disfrutarse entera sino desde allá arriba y no acabaré hasta que no la haya volado de parte a parte”*.



**Charles Lindbergh y su esposa Anne Morrow posan delante del Lockheed Sirius. Mulholland - Scattergood Virtual Museum**

Por cierto, Lindbergh está por iniciar una nueva aventura aérea que lo llevará a la China junto a su esposa, Anne Morrow, a quien Gabriela describe como *“tan menuda como una francesa”* de unos cuarenta kilos calcula, culta y sensible *“que mira tierno y habla tierno”*, con la que entabla una conversación de versos de mujeres en el cuarto de Parmenia<sup>8</sup> *“que mejor que el salón deja decir intimidades”*.

La poetisa tiene la proverbial y sencilla capacidad para hallar poemas en las personas que la rodean, ya sea el encuentro fugaz o duradero.

Poco después habría de partir a dictar el 27 de mayo una conferencia en la Universidad de Puerto Rico donde es calurosamente recibida, como lo sería en las siguientes paradas en Santo Domingo, Cuba, Panamá, El Salvador, Costa Rica y Guatemala, viaje en el que pasa *“de un país al siguiente como de un barrio al otro barrio y llegando como a mi casa (estando tan lejos la casa mía) ... este poder llegar a*

<sup>8</sup> Se refiere a Parmenia Migel (1908-1989) cronista, historiadora y benefactora del ballet y la danza en Nueva York.

*veintiún países con el mismo “buenos días”.* Su paso breve quedará sin embargo perpetuado en escuelas e institutos formadores con su nombre. Ha quedado en el corazón de antillanos y centroamericanos.

En lo que nos atañe, terminada sus jornadas en San Juan, debe partir a Santo Domingo distante a algo más de cuatrocientos kilómetros sobre el Mar Caribe que los cruzará en su primera experiencia aérea. Por un par de horas será una Lindbergh y su máquina. Pero antes deberá remontarse sobre sus propios temores que le han postergado hasta ese momento el viaje aéreo.

Comienza describiendo un trimotor, probablemente un Ford 5-AT-C similar al que pilotara su héroe al inaugurar la ruta aerocomercial entre Ciudad de México y los Estados Unidos en 1929. *“Digan lo que digan de la obligada fealdad de la máquina, a estas luces rosadas de las seis de la mañana en San Juan, yo miro -hermoso y bien hermoso- el aeroplano de mi primer vuelo. Aquí está, en la competente desnudez del aeródromo, al centro del campo, sin cosas que distraiga de verlo y de gozarlo, desnudo de la desnudez metálica, que es la mejor, iluminado y luminoso, con las alas en alto y los pies de rueda posados, como no lo hace el pájaro, y, antes de usarlo, yo lo miro y lo toco al mirarlo porque me gusta querer lo que me va a servir. Los tres motores ya ronronean y el ruido cubre el ámbito; su resollar me coge a mí antes de cogerme la pisadera. Tan bonita es su esbeltez que se le olvidan contextura de fierro y peso; tan apropiadamente blanco que se toma toda la luz difusa de la montaña a medio subir”.*

Al embarcarse se ríe de sí misma, de su ruralidad original del valle del Elqui, del rodaje que hace el avión para alcanzar la pista como un *“híbrido hecho para suelos y aire”*. Una vez a bordo cabila acerca de *“esa embriaguez la probará la del piloto, que no es la nuestra”*. Interesante reflexión que un francés contemporáneo a su vuelo lo explica a miles de kilómetros, en los cielos patagónicos: *“el piloto se estira un poco, apoya la nuca en el cuero del asiento y empieza esa profunda meditación del vuelo, en la cual uno saborea una esperanza inexplicable”*. Hecha la digresión continua la Mistral *“Arrellenados en una silla de marroquí sin riesgo ni incomodidad, sin aire circundante, más burgueses que el grueso viajero de pullman, más que el de camarote de barco, cuanto tiene de heroico y de libre un vuelo, nos lo mata la posición y la redonda seguridad... me empeño en sentir el vuelo, en probarlo sobre mí y en darme cuenta...”*

Al igual que lo hizo antes con la Luna y Marte, nuevamente se anticipa al futuro afirmando que *“la máquina de volar es ya casi perfecta y si no fuera por el resollar que han de vencer en ensayo próximo, se la olvidaría enteramente”*. Lo cierto es que no falta mucho para que la Boeing, la Douglas y la Lockheed revolucionen el transporte aéreo con aviones insonorizados y confortables.

No obstante su queja, Gabriela no pierde su buen humor comentando la impresión que le causa su primera experiencia alada. *“Maestra de geografía unos años, caminadora siempre del suelo verde, metida treinta años en bolsillos de cordillera. ¡como este vuelo me desprestigia el ídolo con solo achicármelo!*

---

<sup>9</sup> Saint Exupéry, Antoine  
"Tierra de Hombres"  
Troquel, Buenos Aires, 1957

*¿era no más que eso la tierra, la muy definitiva y la muy ancha? Era no más que eso: un garabateo de ríos que de vuelven hilachas y de sembradíos en rombos primarios. .. Yo no aprenderé a volar aunque me vendan en pocos años más aquel aeroplano mínimo y unipersonal de que hablan ya los alemanes. Yo quiero esa que está allá abajo, descolorida, desabrida y aplanada y no tengo ni disposición ni tiempo para desaprender este amor que me afirma y me satisface.*

Definitivamente ella pertenece a la tierra y a su valle escondido de los aviones.

Diez años más tarde encontramos a la poetisa instalada en Petrópolis, donde se desempeña como cónsul de Chile en la capital carioca.

Un decenio creador y de aventuras por el mundo. Una apretada síntesis nos muestra que su nombramiento consular se inicia en Nápoles pero es impedida de ejercerlo por su oposición a Mussolini. Se marcha a Barcelona, recorre España, viaja a Puerto Rico, luego viene Lisboa. Desde allí viaja repetidamente a Francia. Un grupo de intelectuales europeos liderados por Miguel de Unamuno, solicita al gobernante Arturo Alessandri que le brinde una ayuda económica. La gestión tiene éxito y es nombrada de Cónsul de elección con carácter vitalicio en 1935. En 1938 recorre Uruguay y Argentina, y desde allí vuelve a pisar suelo chileno trece años después de su última partida. Llega en tren.



**Gabriela Mistral a su arribo a su llegada a Santiago en tren en 1938.**

<http://libros.uchile.cl>

Prefiere el trepidar seguro de una locomotora al resuello de los motores escalando el Aconcagua. El mar la espera para llevarla a Lima, Guayaquil y seguir hasta La Habana. Vuelve a la Vieja Europa de donde solicita regresar a Brasil para escapar de la guerra. Y lo hace acompañada de su sobrino Juan Miguel Godoy, Yin Yin como le dice.

Así llega a la estrada Independencia 2.025, su casa en Petrópolis donde se hace fuerte para resistir las tragedias. Su amigo de juventud y Presidente de Chile Pedro Aguirre Cerda parte sin avisarle en fines de 1941. Comenzando 1942 lo hacen sus entrañables amigos, vecinos Stefan Zweig y su mujer. Y allí encontrará agonizante a su querido Yin Yin, el 14 de agosto de 1943.



*Casa de la poetisa en Petrópolis.* <http://destinopetropolis.com.br>

Pero también escribe y en lo que nos concierne, Gabriela será testigo privilegiado de uno de los hechos más trascendentes para la aviación deportiva brasilera.

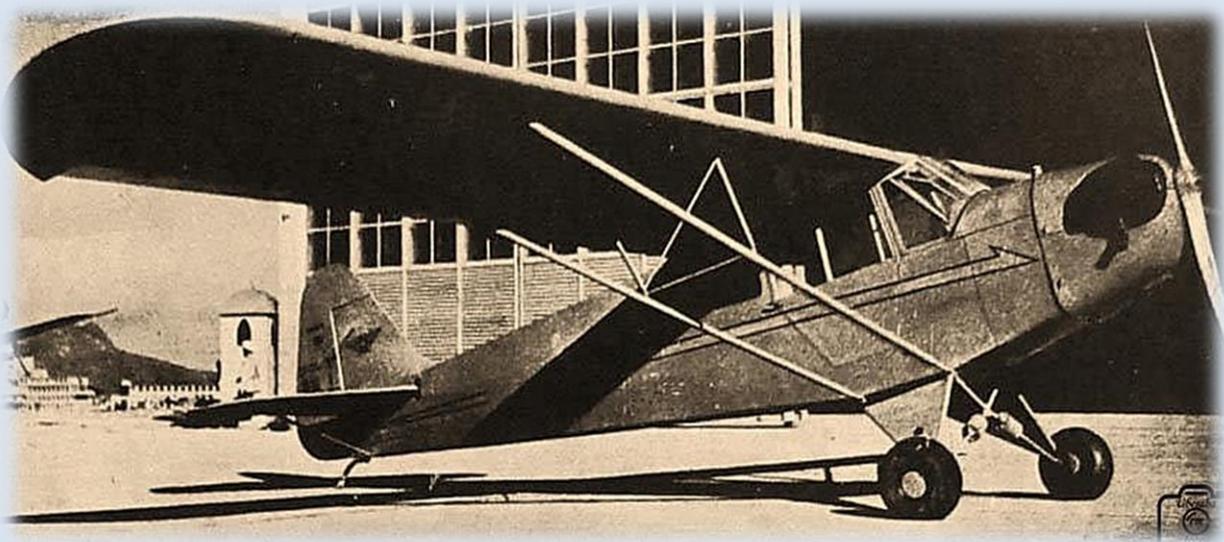
Una figura como ella no podía escapar a la atención de Assis Chateaubriand ni éste al de nuestra poetisa, que le dedica una de sus crónicas<sup>10</sup>. Ambos son dueños de una prosa inigualable. El periodista brasileño es un cronista infatigable, poseedor de una pluma privilegiada con la que se pasea por todos los temas de la actualidad de su país.

<sup>10</sup> “Noticias de Brasil. Algo sobre Assis Chateaubriand”  
El Mercurio, 9 de septiembre de 1941

Es además dueño de una cadena de diarios por todo Brasil en la que desde 1935 ha venido insistiendo en la creación del Ministerio de Aeronáutica, lo que el presidente Getulio Vargas que concretará el ministro Joaquim Salgado Filho el 20 de enero de 1941 fecha que es también de inicio de la campaña “*Alas para la Juventud Brasileira*” o “*Demos alas al Brasil*”, concebida e impulsada por Chateaubriand consistente en promover la creación de clubes aéreos en cada municipio, con la meta de formar tres mil pilotos para la reserva de la Fuerza Aérea, algo muy similar a nuestra criolla campaña Alas para Chile impulsada por el presidente Aguirre Cerda el 20 de agosto de ese mismo año.

La guerra a la vez que servía de argumento, presentaba la seria dificultad para adquirir aviones en el extranjero, para lo cual se fundó la Compañía Nacional de Navegación Aérea, la primera fábrica de aviones del Brasil.

Es precisamente al bautizo de uno de estos aviones primigenios de la industria brasilera un HL1, derivado del Piper J-3 Cub destinado al Aeroclub de Ceará que es invitada Gabriela Mistral a entregar un notable discurso aquel 11 de noviembre de 1942, que agradeció el gobernador del estado Francisco de Meneses Pimentel como ella, profesor y periodista.



***Avión HL1 fabricado en 1942 por la Companhia Nacional de Navegação Aérea, semejante al Magallanes***

En esta batalla de letras, nuestra campeona dirá que “*La Compañía Nacional de Navegación Brasileira adquirió este avión color aurora, ni grande ni pequeño, suficiente como el cuerpo en la adolescencia. La Compañía responde así a la campaña aeronáutica que lanzó el patriotismo mágico por creador, de Assis Chateaubriand. El Excmo. Sr. Salgado Filho, primer vigía del aire brasilero, ha querido ceder al luso mayor esta cifra 48 B de sus escuadrillas voladoras. Y nosotros estamos aquí para ver bautizar el último hijo de Santos Dumont. El bautismo tiene siempre sentido: es entregar algo a su elemento esencial... ¡Que lindo es bautizar niño, tierra o máquina! /// Pueda Magallanes recibir con gozo estas alas parientes de sus velas, este leño ardiente y este acero enjuto de su avión, ya que sus carabelas no tenían mucho más grosura de materia, pues todo era en ellas espíritu, lo mismo que en el avión del Brasil.*”



Recortes en <http://www.bibliotecanacionaldigital.cl>

**"O nome de Magalhães é a intemperie pura e uma longa trilha que envolve a propria terra"**  
**GABRIELA MISTRAL E A SUA NOTAVEL PEÇA ORATORIA**

En seguida un nuevo silencio aeronáutico en el que es la primera hispanoamericana que alcanza el Nobel literario el 10 de diciembre de 1945. Viaja de Río de Janeiro a Gotenburgo en la patria de Roald Amundsen que la cruza en tren a Estocolmo<sup>11</sup> para recibir el preciado galardón. Viaja un par de meses por Europa y vuelve a Los Ángeles en California.

Sus biógrafos no nos han contado cuando fue su segunda experiencia aérea. Tampoco lo dice Gabriela. ¿Habrà sido durante su recorrido europeo o lo hizo afirmada en la superficie?. Aún no lo sabemos.

<sup>11</sup> <http://www.elmostrador.cl/cultura/2016/12/09/la-travesia-de-gabriela-mistral-a-suecia-a-71-anos-del-nobel/>



AFP/AFP/Getty Images <https://www.ilpost.it>

Lo que sí sabemos es que una foto la muestra bajando de un avión en el aeropuerto La Guardia a su llegada a Nueva York en 1946, al término de su gira europea.

Como quiera que haya sido, su prolongado silencio aeronáutico se interrumpió en octubre de 1952 con ocasión de apoyar la aviadora Margot Duhalde Sotomayor quien junto a la piloto antofagastina Lucía Salas Reyes iniciaban una campaña nacional para adquirir un avión con el que darían la vuelta al mundo en nombre de Chile.



Revista EVA, octubre de 1952.

*“Pero Margot Duhalde precisa para empresa tan ardua contar con un aparato de calidad óptima. La heroína del aire, la muy señora de la atmósfera, no reclama ni pide por si misma... Lleguemos a su casa silenciosa en el regalo de un par de alas potentes que la lleven sin riesgo por el aire de los continentes...Será una fiesta conducirla a nuestro aeródromo para poner en sus manos la criatura técnica y mágica a la vez que la eleve por el aire más leve y la luz más intensa a consumir su sueño de diez años que es la posesión exhaustiva del espacio y la atmósfera del planeta”.*

Su crónica en la revista VEA, concluye diciendo *“A grande oferta, gran respuesta y a dura empresa digna ayuda.*

*Este es, entre los días del año, el día de la muy digna y valerosa criatura amada de toda la chilenidad que llamamos Margot y pudiésemos llamar, con y sin Mitología el Ícaro mujer de nuestros cielos. ¡Por Margot Duhalde, alegría de nuestros cielos y de nuestra tierra!”*

Con Margot guardó su pluma aeronáutica. Fue su última

Cuando regresara a su patria lo haría en la motonave Santa María<sup>12</sup> de la Grace Line el 4 de septiembre de 1954 parando en Arica, Antofagasta, Chañaral y Coquimbo en su rumbo a Valparaíso. Alguien diría que era una enamorada de los vapores.



*Llegada de Gabriela y Doris Dana a Valparaíso a bordo del Santa María*

Aquella vez declaró que *“Todo el mundo me pregunta porque no había venido antes a Chile. Sencillamente porque nunca me habían llamado”*. Pues bien, ahora lo hacía obedeciendo una invitación oficial del presidente Carlos Ibáñez. Llegaba a su patria a recibir los homenajes de su pueblo y recoger su Premio Nacional de Literatura que tardíamente le habían otorgado en 1951.



<sup>12</sup> <http://www.elmorrocotudo.cl/noticia/cultura/60-anos-del-ultimo-viaje-de-gabriela-mistral-chile-y-su-paso-por-arica>

El 10 de enero de 1957 el sol salió para anunciar la muerte de Gabriela en el hospital Hempstead de Nueva York. Más tarde, en la catedral San Patricio el cardenal Francis Spellman auxiliado por el sacerdote Renato Poblete oficiaría la misa de réquiem para posteriormente llevar sus restos a la Base Mitchell de la Fuerza Aérea de los EE.UU. en la que una guardia de honor le rindió honores al momento de subir el féretro al avión que habría de conducirla hasta Lima.



*El Limatambo, el aeropuerto limeño, la urna con sus restos fue cambiada del avión de la USAF al C-47 de la FACH, 952.*

A medida que el avión devora latitudes hacia el Meridión, van quedando atrás las Antillas y la América Central que les son tan queridas. Una breve escala en una de las bases en Panamá, y nuevamente al aire hasta Limatambo, el aeropuerto de la capital del Rimac donde el gobierno e intelectuales del Perú le tributaron un sentido homenaje antes de poner sus restos en el C-47, N°952 de la FACH que la aguardaba para continuar con la triste posta ese viernes 18 de enero en la madrugada a Cerro Moreno en Antofagasta, a cuyo paso sería homenajeada por el alcalde y los regidores de la comuna, el Obispo y una delegación de profesores del Liceo de Niñas donde alguna vez enseñó.



*Al momento del arribo del avión a Los Cerrillos, la Fuerza Aérea le rindió honores y durante los funerales.*



*En Avenida La Paz, frente al edificio del Servicio Médico Legal.*

La última etapa habría de culminar en la losa de Los Cerrillos y su inhumación provisoria, a la espera que otro vuelo de la FACH, el 24 de marzo de 1960 la condujera hasta el aeropuerto Presidente Gabriel González Videla, como se le solía llamar al de La Serena, en el que una silente multitud la recibiría para conducirla a Montegrande, al fondo de un valle de laderas escarpadas y calcinadas por el que corre un río de viñedos *“imposibles de ser divisados desde el aire por un bombardero de uvas”*<sup>13</sup>.



*Diario El Día de la Serena, anunciando el regreso definitivo de Gabriela en un avión de la Fuerza Aérea de Chile al aeropuerto Gabriel González Videla, actual La Florida, el 24 de marzo de 1960*

Es cierto. Aún no sabemos a qué otros aviones subió en su errabunda vida, pero después de su partida subiría a muchos de ellos y llegaría al mundo en un sello postal del correo aéreo.

<sup>13</sup> <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/carton-piedra/1/ruta-patrimonial-de-gabriela-mistral-puro-chile>



*Sobre conmemorativo del reinicio de los vuelos de la Lufthansa a Santiago de Chile el 9 de abril de 1958, ilustrado con un Lockheed L-1049G "Super Constellation", y sello de correo aéreo con el rostro de la poetisa.*

<http://www.chilecollector.com>

En su extenso poemario solo menciona los aeroplanos que caen abatidos en sesgo de vergüenza por el "Campeón Finlandés". Es en su prosa que lo hace seis veces en total, ya fuera por admiración a sus héroes alados o para describir a sus máquinas, suficientes para pintar de poesía los cielos de Chile.

**Alberto Fernández Donoso**  
 Instituto de Investigaciones  
 Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía

Luis de Arrigoitia  
***Pensamiento y forma en la prosa de Gabriela Mistral***  
 Universidad de Puerto Rico, 1989.

Luis de Arrigoitia

***Gabriela Mistral en Puerto Rico***

Universidad de Puerto Rico; 2008.

Antonietta Rodríguez París

***El signo de lo aéreo y los aviones en la poesía y la prosa de Gabriela Mistral***

<http://www.biblioteca.org.ar/libros/151145.pdf>

Roque Esteban Scarpa

***Gabriela piensa en... "Roald Amundsen"***

Ed. Andres Bello, Santiago 1978

Roque Esteban Scarpa

***Gabriela anda por el mundo "Un vuelo sobre las Antillas"***

Ed. Andres Bello, Santiago 1978

Otto Morales Benítez

***Gabriela Mistral, su prosa y poesía en Colombia "Charles August Lindbergh"***

Convenio Andres Bello, Bogotá, 2003

Saint Exupéry, Antoine

***Tierra de Hombres***

Troquel, Buenos Aires, 1957

Instituto Historico-Cultural da Aeronautica

***Historia Geral da Aeronáutica Brasileira***

Río de Janeiro 1990

www.bibliotecanacionaldigital.cl

Gabriela Mistral

***"Balance de la hazaña americana"***

***"Bautizo del avión Magallanes"***

***"Alas para Margot Duhalde"***

Libro de recortes y fotos en;

<http://libros.uchile.cl/files/presses/1/monographs/447/submission/proof/files/assets/basic-html/index.html#1>

Semanario VEA N° 928 del 24 de enero de 1957

Norberto Traub G.

***Margot Duhalde Sotomayor***

Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, Revista Aerohistoria N°2/2018

## AVIADOR LUIS ALBERTO ACEVEDO

(23 SEPT. 1885 - 13 abril 1913)

***El pasado 13 de abril de 2018, se cumplieron ciento cinco años de aquel fatídico día en que el primer aviador chileno que volara en los cielos de nuestra patria, perdiera su vida en las aguas del río Bío Bío, en las cercanías de la localidad de San Pedro, frente a Concepción.***

Entre nuestros pioneros de la aviación nacional, tenemos uno que muy tempranamente supo ganarse el aprecio de la ciudadanía, conquistando el corazón de una nación que recién se empinaba por el primer siglo de vida y que veía en este muchacho al chileno audaz, atrevido, valiente y decidido, que despertaba en cada ciudadano un hálito de ferviente emoción, máxime si cada actuación que realizaba iba realzada con dotes de altruismo y sincero desinterés.

Este personaje no fue otro que el joven aviador Luis Alberto Acevedo, santiaguino de raíces familiares talquinas, quien vivía modestamente con su madre en la céntrica calle Castro de la capital, una calle antigua que en parte se la llevó el metro capitalino.

Se sabe que estudió en la escuela de Santa Ana, lugar donde comenzó su admiración por el ciclismo, el que se acrecentó cuando un amigo talquino le regaló una bicicleta con la que solía aventurarse por las calles aledañas al parque Cousiño.

Siendo hijo único debió entrar a trabajar tempranamente en una imprenta, lugar donde aprendió la entonces muy recurrida función de encuadernador. Luego de algún tiempo lo tenemos asociado a los clubes ciclistas de la época y participando en cuanta competencia se organizaba.



***Alberto Acevedo como ciclista, aparece segundo de izquierda a derecha. (Revista Zig-Zag. 1908)***

Ya había dejado la imprenta y había instalado un modesto taller de bicicletas con un amigo español. Además, por medio de amistades se ubicó como concesionario de la cantina del Teatro Santiago, de nutrida concurrencia en aquellos años.

A fines de 1908 previas dispensas arzobispales, contrae matrimonio en Talca, con su prima Tránsito Acevedo Acevedo, lo que no lo exime de continuar en la práctica activa del ciclismo. Al año siguiente gana la competencia de los cien kilómetros, disputada en el Parque Cousiño, en la que logra desplazar a los mejores pedales de la época, haciéndose conocido y respetado por la afición, que valoraba sus aptitudes y su desvelo por la práctica de este singular y bien ponderado deporte.

No obstante, el mundo en su agitada carrera continuaba en una era de progreso inequívoco y es así como en este lejano rincón del mundo comienzan a llegar noticias del desarrollo de la nueva ciencia de la aviación en el viejo mundo. Acevedo se entusiasma, comienza a reunir información y las paredes de su taller de bicicletas comienzan a llenarse de fotos de aviadores en sus máquinas voladoras. Su socio en el taller comienza a darse cuenta que algo está cambiando en la personalidad de su amigo; ya no son las bicicletas con tal o cual tipo de repuestos, ya hay un rubro diferente en los ideales del joven mozo. La aviación es el nuevo sport que da vueltas en su cabeza.

A fines de 1910 la capital también se conmociona. El gran aviador Italiano Bartolomeo Cattaneo, quien fuera contratado por el empresario Ítalo Riderelli, realiza varios vuelos en su Blériot de 50 HP por los cielos de la capital, despegando del Parque Cousiño y del Club Hípico con gran asistencia de público, difusión que a la postre resultaría ser el antídoto que impulsaría a varios de nuestros connacionales a involucrarse en la gesta aérea que en esos años comenzaba a difundirse por el mundo.

A mediados de 1911 Acevedo tiene todo decidido; ya ha arreglado su regular situación financiera, dejando los arreglos necesarios para la subsistencia de su esposa y su madre y como muchos otros, una helada tarde de junio toma el tren al puerto con el fin de embarcarse a su ansiado destino: Francia, París, el lugar considerado la cuna de la aviación mundial, allí donde llegaban muchos a imbuirse del espíritu aéreo, del codiciado brevet que les abriría las puertas de un nuevo horizonte en el maravilloso espacio aéreo, hasta la fecha apenas invadido por el débil aleteo de los pájaros.



**Acevedo aviador.**

**El Brevet N° 740 de la Federación Aeronáutica Internacional, filial Francia.**



*Acevedo y su mecánico francés Pierre Coemme.*

Luego de un corto aprendizaje, donde la parte financiera causó estupor en sus bolsillos de aéreo soñador y que sólo pudo superar gracias a la ayuda de sus viejos amigos ciclistas, Acevedo regresa a Chile; trae un avión y un mecánico, con ellos pensaba conquistar los cielos patrios.



Sería digno de estudio saber por qué aquel hombre joven, un tanto desgarbado, logró calar tan hondo en el espíritu de sus connacionales. Era tal vez su sencillez de hombre de pueblo, de espíritu generoso, lo que le significó el mejor de los aprecio de sus camaradas de los clubes ciclistas, de fútbol y público en general, que en cantidad impresionante fueron a esperarlo a su llegada a la Estación Central, además de una delegación que acudió directamente a Los Andes a recibirlo y a tributarle el primer homenaje.

Si bien es cierto, sus cualidades personales lo colocaban en un buen pedestal, no es menos cierto que en esos momentos sus pares homenajeaban al primer aviador nacional, al amigo que habiendo compartido horas de triunfos y derrotas en sus débiles bicicletas, hoy lo veían majestuoso, admirado, con un alto rango no conocido aún entre los chilenos.

Un primer vuelo sobre el parque resulta infructuoso: el avión se eleva sólo unos metros y el aviador sufre su primera caída desde baja altura; pero no desmaya, siente sobre sus hombros el peso de tantos homenajes y sólo anhela cumplir con su público.

Luego de las reparaciones de rigor, decide ofrecer una demostración de sus habilidades a la prensa, vuelo que tiene lugar en terrenos del fundo Batuco. En horas de la mañana del día 7 de mayo el novel aviador efectúa un imponente *decolaje*, se eleva sobre los campos del lugar y junto a la vía férrea realiza diversas evoluciones entre los cien y doscientos metros de altura, con distancias en que cubre unos cinco kilómetros, aterrizando con mucha prestancia frente al escaso público que lo acompañaba, quienes le brindaron calurosos aplausos de felicitación por el hermoso vuelo con que los había regalado.

Esta demostración, ampliamente difundida por la prensa, concitó el interés de muchos aficionados, por lo que se programó el primer vuelo en público el 11 de mayo en el Club Hípico. Durante 25 minutos Acevedo demostró sus cualidades aprendidas en la escuela del aviador Luis Blériot en Francia, mérito ampliamente reconocido por la nutrida concurrencia que no escatimó en aplausos y felicitaciones al aviador chileno por el verdadero espectáculo aéreo brindado a los asistentes.



***Luis Alberto Acevedo realiza vuelo ante público en Chile.***  
*(11 de mayo de 1912.)*

Iba a efectuar una nueva exhibición el domingo próximo, pero enterado de esta situación el Presidente Barros Luco, pidió a los organizadores efectuarla el día 21 de mayo, fecha en que concurrió personalmente al Club. Una inmensa concurrencia pudo admirar la pericia del joven aviador, quien voló sobre la ciudad y la penitenciaría de Santiago, *llevando un rayo de luz sobre la lobreguez de su prisión y dando una muestra de su nobleza de alma y de sentimientos*, como dijo alguna prensa.

Luego voló para los niños de las escuelas en una presentación totalmente gratis, que las madres agradecieron conmovidas cuando miles de manecitas se alzaron aplaudiendo al hombre bueno y valiente que les llevaba ese regalo tan significativo como el de ver volar a un hombre, a un chileno en su avión.



*Luis Alberto Acevedo se acerca a saludar al Presidente de Chile, don Ramón Barros Luco (primero de la izquierda), al comenzar su brillante exhibición en el Parque Cousiño, el 21 de mayo de 1912*

Luego voló en Viña del Mar. Cuatro vuelos hizo el pionero, de los cuales dos tuvieron mal resultado, pero el vuelo final sobre el puerto de Valparaíso, a más de mil metros de altura, fue una muestra inequívoca de sus capacidades que valoraron de modo positivo la calidad de sus presentaciones.

Más tarde se fue al norte, a conquistar las tierras del desierto, siendo Iquique la primera recalada de su viaje. Fue recibido por la Federación Sportiva de Tarapacá, donde varios miles de personas, sociedades obreras y compañías de bomberos, le tenían preparada una manifestación de aprecio que asumió proporciones imponentes.

Las autoridades del puerto, en persona subieron a recibirle al vapor que lo conducía y allí al burbujear de las copas de champagne, el aviador conoció de la hospitalidad de las provincias nortinas. Ya en tierra la multitud siguió el vehículo en que fue llevado al centro de la ciudad y tras él un desfile multitudinario al son de las bandas locales.

Durante los vuelos en el norte sufre una caída importante, por lo que debe regresar a Santiago, además hay problemas económicos de fondo. La Sociedad Chilena de Aviación aún reclama dineros que no se han pagado, lo que incluso lleva a la retención del avión por los tribunales.

Superados en parte aquellos problemas, Acevedo decide emprender un raid importante, un vuelo de distancia que lo colocará sobre Figueroa, cuyo vuelo a Valparaíso aún resuena en la mente de los chilenos y lo distingue como el mejor de los aviadores nacionales.

Es por eso que Acevedo programa un vuelo de alta resistencia, que le hará poseedor de todos los récords existentes a la fecha. Junto a su esposa, su representante y su mecánico se dirigen a Concepción, desde donde piensa iniciar un vuelo que lo llevará directamente a Santiago, con una escala en Talca, recorrido de alrededor de 500 km., pensando con ello recuperar el terreno perdido frente a Figueroa.

En febrero de 1913, Acevedo toma contacto en Concepción con el hacendado Apolonio Benítez, quien posee un fundo en las inmediaciones de la aldea de San Pedro, al otro lado del Bío-Bío. Desde aquí el aviador efectúa varios vuelos, entre ellos uno que lo eleva a 3.800 metros de altura, situación que lo dejaba con el récord sudamericano de esta especialidad.

El tiempo pasaba, nuevas deudas asediaban al aviador, quien por diversos motivos retrasaba su gran raid, el que debería darle la gloria espectacular de la mayor distancia recorrida por un avión sobre cielo chileno.

El día 13 de abril de 1913, luego de algunas refacciones, entre las cuales se colocó un estanque adicional de bencina bajo el asiento, Acevedo, con el mejor optimismo lo consideró apropiado para hacer el raid. Revisadas la hélice y el motor, emprendió el vuelo, un vuelo cansino, donde el Blériot malamente pasaba los 50 metros de altura debido al peso extra y a lo desgastado del viejo motor que luchaba por mantenerse en vuelo.

Era pasado el mediodía y los espectadores le vieron tomar el camino de San Rosendo volando sobre el río. En momentos en se creía advertir que el aviador realizaba un viraje para volver al punto de partida, el remendado avión se precipitaba a las aguas frente a la avenida Pedro de Valdivia, terminando con las expectativas del aviador, quien perdía la vida en este intento que sólo llegó a iniciarse.

Desde ese instante el pueblo de Concepción se remece efervescente. El cuerpo del malogrado aviador es llevado en andas a la 1ª. Comisaría y luego al Cuartel de Bomberos, gestión que realiza Jorge Ávalos Prado, hermano del aviador militar Manuel Ávalos, allí se coloca el féretro y la ciudadanía llega a rendirle tributo con coronas y ramos de flores.

A las ocho de la mañana la urna mortuoria flanqueada por los bomberos de Concepción, es entregada al presidente del Aero Club en la Estación Central de Santiago. Desde allí es llevada al catafalco que se instaló en plena Alameda con calle Ejército, donde empezaron a llegar miles de personas que se fueron distribuyendo por las 25 cuadras que recorrió el cortejo en su paso hasta el Cementerio General.



14 de abril de 1913. Recibimiento de los restos de don Luis Alberto Acevedo en Santiago.



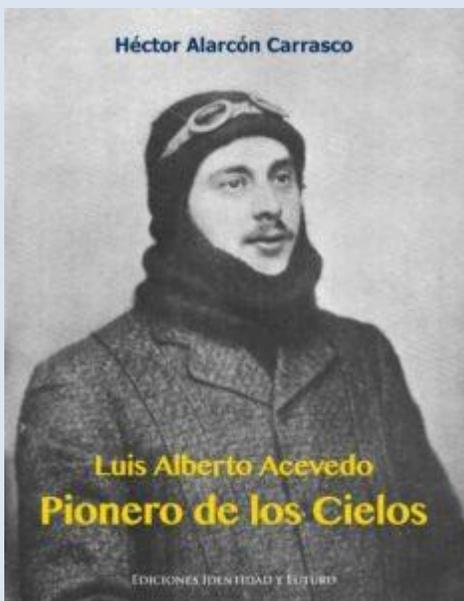
Vista general de los actos en Santiago. Se observan algunas de las coronas recibidas por parte del gobierno y otras importantes entidades.

Delegaciones de entidades del Estado, deportistas, obreros, amas de casa y hasta las lavanderas, representados por sus estandartes, acompañaron al muchacho sencillo, alegre y valiente que sólo el año anterior había sido recibido en la Estación Central por todos sus amigos deportistas. Hoy ellos y mucho más lo acompañaban al último descanso, a la tumba fría, donde terminaban los sueños de nuestro primer aviador nacional; otros seguirían la ruta aérea; otros irían a Francia a buscar su brevet de vuelo, a seguir el camino de Luis Alberto Acevedo que seguramente fue su inspiración y a quien el destino tan fatalmente le plegara las alas, terminando para siempre con la obsesión de su vida, el sueño de volar.

### **Héctor Alarcón Carrasco**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**



Artículo extractado del material publicado en el libro:  
**LUIS ALBERTO ACEVEDO, PIONERO DE LOS CIELOS**

Autor: **Héctor Alarcón Carrasco**  
Registro Propiedad Intelectual: N° 168.723  
ISBN: N° 978-956-7973-10-1

Editor: Corporación Cultural Identidad y Futuro  
Tamaño 16 x 21 cms.  
Páginas: 104  
Santiago de Chile, 2016

## ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL

La Aviación Naval desde sus inicios en la improvisada Base Aeronaval en Las Torpederas y luego en Quintero, siempre tuvo como objetivo educar y entrenar sus propias dotaciones de vuelo y de mantenimiento, tanto oficiales como gente de mar.

En los primeros años, su gente se preparaba en la Escuela de Aeronáutica Militar en Lo Espejo, pero ya en 1925, en la Base Aeronaval de Quintero, se confeccionaron los reglamentos orgánicos de una Escuela de Aviación Naval, además indica que en Las Torpederas ya existía dicha Escuela, así lo demuestran documentos de las Memorias Anuales de la Marina de 1925.

### **.Sección C.—Aviación Naval.**

Este servicio se ha mantenido durante el año de 1925, con la misma organización que en los años anteriores.

Se confeccionaron los reglamentos orgánicos del servicio y Escuela de Aviación Naval, los cuales han quedado en estudio. También se formuló el proyecto de dotación reglamentaria para Bases y Escuela de Aviación Naval, los que también esperan su aprobación.

*Memorias Anuales de la Marina, 1925.*

Se ha enviado Oficiales aviadores en dos partidas, a la Escuela de Aeronáutica Militar, a fin de que hagan su curso de maestros, proveyéndolos de dos máquinas «Avro» de instrucción.

En Europa se encuentran cuatro Oficiales Especialistas, dos de ellos, en Escuelas en Inglaterra y los otros dos a cargo de las máquinas «Donier Wall», en Pisa (Italia).

Según las nuevas orientaciones, se podrá trasladar definitivamente la base de Aviación y Escuela a Quintero, en septiembre del presente año.

*Memorias Anuales de la Marina, 1925.*

Ya en Quintero en 1929, se efectuaba la instrucción en forma íntegra de los pilotos y mecánicos.

### AVIACIÓN NAVAL.

24. Durante el año se siguió con regularidad la instrucción general, funcionando un curso de Oficiales Aviadores Navales y un curso de Sargentos Mecánicos de Aviación.

25. Los Oficiales alumnos efectuaron, además, un curso rápido de radiotelegrafía en la Escuela de Comunicaciones de la Armada.

*Memorias Anuales de la Marina, 1929.*

Durante los años inmediatamente anteriores y posteriores a la Segunda Guerra Mundial, hubo intentos por reiniciar las actividades aéreas en la Armada. En estas tentativas, se formaron algunos pilotos que más tarde, cuando comenzaron definitivamente las actividades de la Aviación Naval, tuvieron una actuación meritoria.

En 1942, con la llegada de seis aviones Vought Sikorsky para el servicio de la Marina de Guerra, en la Escuela de Torpedos en el Apostadero Naval de Talcahuano, se impartió un curso para 19 mecánicos de aviación y un mecánico electricista aviación. A cargo de la instrucción se designó al teniente 1° Ingeniero Av. Roberto Boisier Besserer. El teniente Boisier, efectuó su curso de ingeniero aeronaval en 1938, junto a un grupo de pilotos chilenos en la Base Aeronaval de Pensacola, Florida, Estados Unidos.

Con la entrega de estos aviones a la Fuerza Aérea de Chile (FACH), en 1943, los integrantes de este curso volvieron a actividades a bordo de los buques o reparticiones terrestres, el teniente Boisier fue transferido a la FACH.

En la Escuela de Torpedos:

Curso Mecánicos Aviación	19	
" Electric. Aviación	1	Total 20

*Memorias Anuales de la Marina, 1942.*

El segundo gobierno del Presidente Carlos IBÁÑEZ Del Campo se encontraba en su etapa inicial y contaba con suficiente apoyo parlamentario para obtener facultades extraordinarias. Con ellas podría efectuar reformas orgánicas mediante decretos con fuerza de ley sin necesidad de someter cada una a la aprobación del parlamento. De esta manera, el mismo Presidente que había dictado un decreto con fuerza de ley que significó la desaparición de la Aviación Naval, mediante otra disposición del mismo tipo, enmendó su decisión, adoptada veintitrés años atrás.

Al emplear la fórmula legal del decreto con fuerza de ley, estaba haciendo uso de un instrumento del mismo valor que aquel que había ocasionado la desaparición de la Aviación Naval. Con esto, se cortó la controversia desatada cuando se intentó poner la Aviación Naval nuevamente en actividad mediante un decreto simple. Con todo, el Decreto con Fuerza de Ley N° 149 del 4 de julio de 1953 no fue lo suficientemente amplio, sin duda, el gobierno no quiso ser más explícito en la medida adoptada para no desatar polémicas.

En lo resolutivo, el Decreto con fuerza de ley N° 149 de 1953 autorizaba a la Armada para adquirir helicópteros y aviones de transporte, Limitándolos a cuatro, uno por cada zona naval.

Dentro de la Armada, se iniciaron de inmediato los estudios destinados a llevar a la realidad lo autorizado en el decreto con fuerza de ley. Era necesario elegir las aeronaves que se adquirirían y estudiar las modificaciones reglamentarias sobre selección, requisitos de ascenso, cursos, distintivos y otras materias. Para esto, se formaron varias comisiones. El Estado Mayor designó al Capitán de corbeta Roberto Vargas Biggs para coordinar estos trabajos en los cuales colaboró el capitán de fragata Calixto Pereira Ramírez que se encontraba embarcado a la fecha.

El personal de gente de mar que se había especializado en aviación en la década anterior y que continuaba en servicio en diferentes unidades y reparticiones de la Armada fue transbordado a Santiago. Una vez reunido este grupo de antiguos mecánicos, electricistas y radiotelegrafistas, fueron enviados al Ala de Mantenimiento de la FACH en Santiago para reactivar sus conocimientos.

Se formó un nuevo curso de pilotos a cargo del capitán de fragata Jorge Domínguez Kopaitic. Muy pronto se inició el entrenamiento primario en la Escuela de Aviación de El Bosque de esta primera promoción después del renacimiento definitivo de la Aviación Naval. Asimismo, se inició un curso de gente de mar a cargo del capitán de corbeta Carlos Acosta Ramírez.

Las asignaturas contemplaron un curso inicial en la FACH a contar del 15 de septiembre de 1953, para posteriormente con la llegada de los aviones Beechcraft D18S y helicópteros Bell 47G a la Aviación Naval, en septiembre y noviembre de 1954 respectivamente, prosiguieron la instrucción en estos modelos de aeronaves en el Escuadrón Aeronaval en El Belloto, para finalizar el curso el 30 de marzo de 1956.

Los primeros cursos realizados íntegramente en la Aviación Naval fueron durante el año 1957, efectuados en el interior del único hangar que estaba en construcción, y estos fueron:

- a. Mecánicos de Aviación Naval. (10 alumnos).
- b. Controladores de Torre. (09 alumnos).



*En el año 1957, en el interior de este hangar cuando aún se estaba construyendo, se dio inicio al primer curso para Gente de Mar, y como medio de calefacción usaban los restos de madera de la construcción que encendían en tambores.*

Hasta el año 1965, en el Departamento de Operaciones del Escuadrón Aeronaval existió inicialmente una división dedicada al entrenamiento. Más tarde, cuando se hicieron las grandes reformas orgánicas de 1964, se creó en el año 1966 un Centro de Instrucción con la meta de entrenar pilotos ya recibidos en otras escuelas, e iniciar la formación de oficiales y gente de mar.

Antes de 1966, los oficiales que eran seleccionados para ser pilotos, recibían una instrucción inicial en la Fuerza Aérea o en algún club aéreo con el propósito principal de determinar aptitudes. Después efectuaban un período más intenso y a veces bastante completo, en el Centro de Entrenamiento Aeronaval de Pensacola de la Armada de los Estados Unidos. Este sistema, que tuvo diversos matices y variaciones, con mayor o menor énfasis en la etapa inicial que se hacía en Chile dejó de satisfacer las necesidades alrededor de 1965.

La Armada y su Aviación Naval deseaban iniciar la formación de pilotos en su propio establecimiento de enseñanza para perfeccionarlos después en el exterior, si fuese necesario.

Asimismo, se deseaba mejorar e incrementar el ingreso de personal de gente de mar a las especialidades técnicas. Se había detectado un agudo déficit de estos importantes colaboradores para los esfuerzos por mantener en servicio y operar las aeronaves, que habían ido creciendo en cantidad y complejidad.

Mucho antes de crearse la Escuela de Aviación Naval, se creó, por iniciativa del entonces Comandante de la Aviación Naval, capitán de fragata don Hernán Rivera Calderón, el Centro de Instrucción de Aviación Naval (CIAN).

Se vivía una situación de excelentes relaciones con los Estados Unidos, y con la Armada de ese país, de manera tal que los EE.UU. ofrecieron a la Armada de Chile un escuadrón de aviones S2F, anti-submarinos, para reforzar la capacidad de nuestra flota en esa importante área de la guerra en el mar.

El desafío era grande y como siempre los recursos eran escasos, fue por ello que simultáneamente con la oferta/opción, la Armada resolvió llamar a un curso "Básico de Aviación Naval" a un selecto grupo de personal de gente de mar, provenientes del escalafón de Ingeniería de la Armada, de manera de preparar a un contingente en las áreas básicas de aviación, para que posteriormente fuesen orientados a las distintas especialidades, siguiendo el padrón de educación profesional de la United States Navy.

La tarea para el CIAN, era preparar a la dotación de mantenimiento de este primer escuadrón de aviones antisubmarinos, y consecuentemente a las futuras dotaciones de mantenimiento de los eventuales Escuadrones de Aviación Naval. Por programas paralelos se organizaba la instrucción de pilotos.

Por razones políticas nacionales de Defensa, este proyecto murió de la manera más lamentable.

En la época de estos acontecimientos, el teniente 2° (Ingeniero Aeronaval) Carlos Tromben Corvalán fue destinado a este Centro para cumplir tareas administrativas, tales como confeccionar manuales en castellano de los diferentes temas, actuar como instructor en área de la especialidad y lo más fundamental propio de nuestra Armada, cumplir con la noble tarea de Oficial de División de los alumnos.

Así relata su experiencia el Comandante Tromben su paso por el Centro de Instrucción de la Aviación Naval:

*“Recuerdo muy bien que se organizó una "imprenta", empleando nuevos sistemas de reproducción, con la participación de escribientes navales, con los cuales, en conjunto redactábamos los textos, incluyendo algunos gráficos que incorporábamos a los manuales. El entonces Comandante Hernán RIVERA Calderón, nos revisaba con su acostumbrado profesionalismo nuestros borradores”.*

En este establecimiento, con sede en la Base Aeronaval “El Belloto”, en marzo de 1966 se inició el primer curso para oficiales pilotos, ingresaron tres tenientes 2° e igual número de subtenientes. Se comenzó con las asignaturas teóricas hasta que en mayo del mismo año y con la llegada de los aviones Mentor T-34, se iniciaron los vuelos de instrucción en estas aeronaves.

Los oficiales alumnos que egresaron ese año fueron los siguientes:

1. Teniente 2° Ariel Rosas Mascaró
2. Teniente 2° Sergio Del Campo Santelices
3. Subteniente Patricio Matamala Simmonds

#### 4. Subteniente Jorge Correa Tapia

Los oficiales instructores del Centro de Instrucción de la Aviación Naval de ese año fueron los siguientes:

1. Capitán de Corbeta José Infante Fuenzalida
2. Capitán de Corbeta Sergio Mendoza Rojas
3. Teniente 1° Fredrick Corthorn Besse



*Los Mentor T-34 forman parte de los recuerdos de muchos aviadores navales, porque en ellos aprendieron a volar, ya sea en la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, en la Base Aeronaval de Pensacola de la Armada de Estados Unidos o en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval (más tarde Escuela de Aviación Naval).*

### **Creación de la Escuela de Aviación Naval “Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen”**

Misión de la Escuela de Aviación Naval:

Formar los especialistas y subespecialistas en Aviación Naval; entrenar y capacitar a personal de la institución en áreas de aviación, con el propósito de apearar y mantener el material aeronaval y brindar apoyo a las operaciones navales.

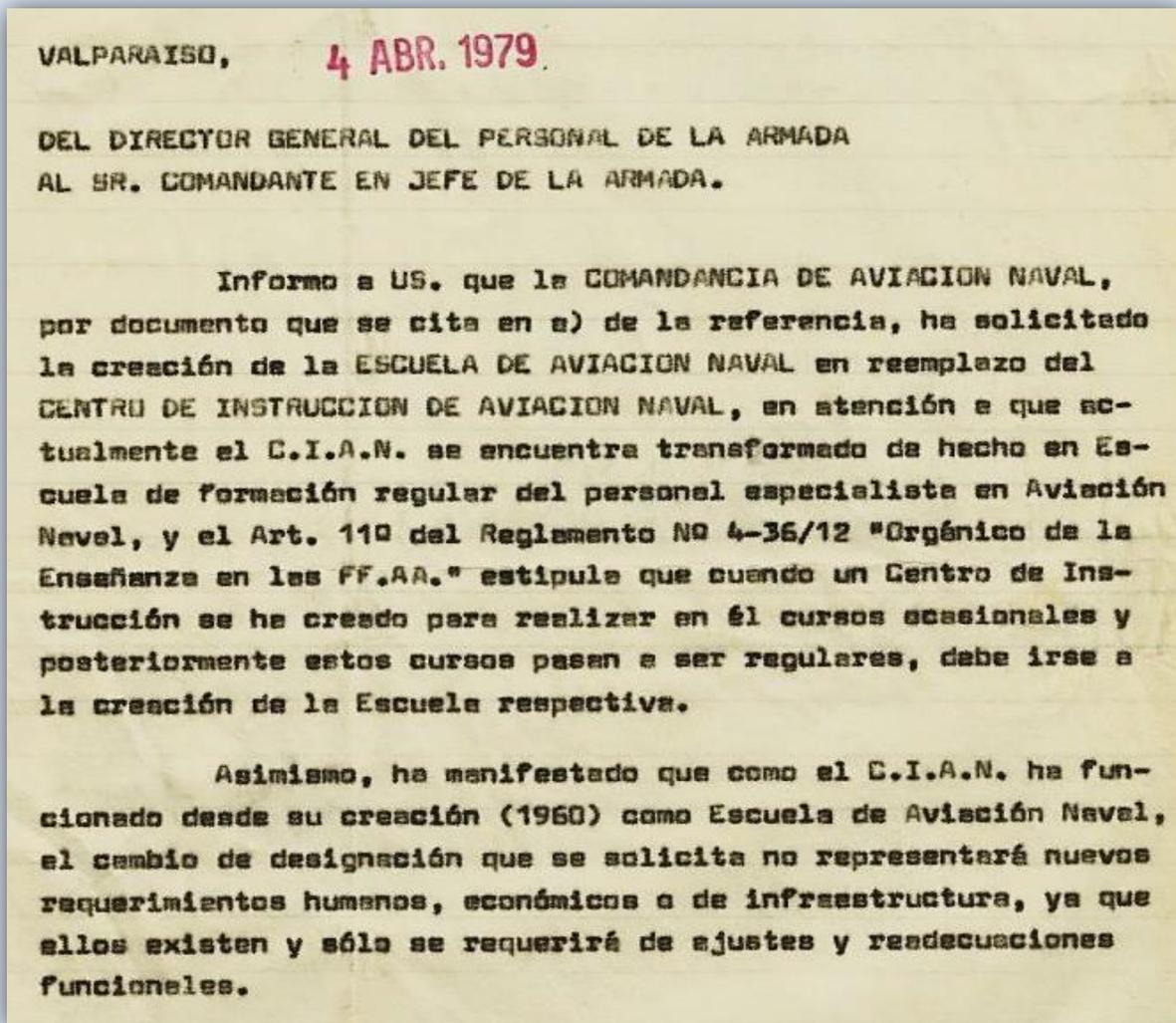
Visión de la Escuela de Aviación Naval:

Ser una escuela de Aviación reconocida en el ámbito nacional por la calidad, profesionalismo y competencia del proceso formativo aeronáutico y por la educación integral impartida al alumnado, la cual garantiza la formación de líderes y de especialistas competentes quienes contribuirán a cumplir la misión de la Armada.

La Escuela de Aviación Naval, hoy en día, es un establecimiento de educación superior, cuya misión principal es formar, especializar y capacitar los oficiales que cursan la especialidad de aviación naval y al personal de gente de mar que cursa la especialidad complementada de aviación naval. En lo que corresponde a estudios superiores, de acuerdo a la Ley General de Educación puede otorgar títulos profesionales y títulos técnicos propios de la especialidad de la función militar, de acuerdo con la naturaleza de la enseñanza impartida y en el ámbito de su competencia.

El 17 de abril de 1979, se creó la Escuela de Aviación Naval, ex-Centro de Instrucción de la Aviación Naval, según Resolución C.J.A. Conf. N° 3800/1 Vrs. de fecha 17 de abril de 1979, siendo su primer Comandante el capitán de fragata Héctor Higuera Ormazábal.

La Escuela de Aviación Naval, lleva el nombre de "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen" como homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio el 3 de marzo de 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación a su amigo, camarada y compañero de vuelo, Teniente de Ejército Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



*Extracto de la solicitud de creación de la Escuela de Aviación Naval*

SANTIAGO, 17 ABR. 1979

VISTOS: lo dispuesto en el art. 11º del Reglamento Nº 4-36/12 "Orgánico de la Enseñanza en las FF.AA."; lo manifestado y propuesto en los oficios C.Av.N. Res. Nº 3800/1 DIA., del 2-MAR-79; D.I.A. Res. Nº 3800/2 DGPA., de 14-MAR-79 y DGPA. Res. Nº .. 3800/1 CJA., de 4-ABR-79; y las atribuciones que me confiere el Reglamento Orgánico de la Armada,

R E S U E L V O :

- 1.- CREASE LA ESCUELA DE AVIACION NAVAL en reemplazo del Centro de Instrucción de Aviación Naval, con asiento en la BASE AERONAVAL "EL BELLOTO", debiendo ceñirse su organización a lo dispuesto en el Reglamento Nº 4-36/5 "Actividades Docentes para las Escuelas de la Armada".
- 2.- DESIGNASE como Director de la nueva Escuela de Aviación Naval al Comandante de la Base Aeronaval "EL BELLOTO", sin perjuicio de sus actuales funciones como tal.
- 3.- La Comandancia de la Aviación Naval propondrá a la DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL DE LA ARMADA los Jefes u Oficiales a ser designados para desempeñarse como Sub-Director y Jefe del Depto. de Instrucción de la nueva Escuela de Aviación Naval, entre los Jefes y Oficiales que presten servicio bajo su mando.
- 4.- La creación de la nueva Escuela de Aviación Naval no debe involucrar mayor requerimiento de personal, como tampoco de material.
- 5.- Anótese, regístrese y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

ACION.:

1.G.A. (A-1)

2.A.

3.A.

4.N.

5."E.B."

6.N. (CEFA)



JOSE T. MERINO CASTRO  
ALMIRANTE  
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

*Merino*

**Resolución que crea la Escuela de Aviación Naval.**

La ceremonia de los primeros seis pilotos graduados en la Escuela de Aviación Naval fue realizada el viernes 14 de septiembre de 1979. El curso empleó el Mentor T-34 como aeronave de instrucción. Esta labor es la continuación que realizaba el Centro de Instrucción de Aviación Naval desde 1966.

Los nombres de los pilotos egresados son los que a continuación se indican:

1. Teniente 1° Carlos Marchant Ahumada. (Primer lugar del curso)
2. Teniente 2° Félix Vargas Seoane.
3. Teniente 2° Héctor Ruiz Fernández.
4. Teniente 2° Claudio Luengo Hernández.
5. Teniente 2° Felipe Carvajal Carvallo.
6. Teniente 2° Miguel Azócar Vélez.



*El Director de la Escuela de Aviación Naval, Capitán de Fragata Héctor Higuera Ormazábal, lee un discurso alusivo al acto de graduación del primer curso de pilotos navales egresados de esa repartición.*



***Primer curso de pilotos navales egresados de la Escuela de Aviación Naval.  
Sentados de izq. a der.: Teniente 2° Félix VARGAS Seoane, Teniente 2° Héctor RUIZ Fernández,  
Teniente 1° Carlos MARCHANT Ahumada. De pie de izq. a der.: Teniente 2° Patricio CARVAJAL Carvallo,  
Teniente 2° Claudio LUENGO Hernández, Teniente 2° Miguel AZÓCAR Vélez.***



***Dotación de la Escuela de Aviación Naval durante el año 1979, año de su creación***

Al iniciarse el año 1980, el director de la Escuela de Aviación Naval era el capitán de fragata Héctor Higuera Ormazábal, y el subdirector el capitán de fragata Hernán Pacheco Ponce.

El 11 de julio de 1980, el comandante Higuera, hace entrega de la Dirección de la Escuela de Aviación Naval al capitán de fragata Ariel Rosas Mascaró. Durante el periodo en que el Comandante Higuera fue director, se efectuó una reorganización administrativa de la Escuela, ya que como es lógico la organización anterior (como CIAN, Centro de Instrucción de la Aviación Naval) no se ajustaba a las nuevas necesidades.

El 16 de marzo de 1982, junto con celebrarse el día de la especialidad del “Albatros dorado”, se graduaron en la Escuela de Aviación Naval los siguientes Ingenieros Navales Mecánicos e Ingenieros Navales Electrónicos que fueron los primeros en efectuar el curso de especialidad dentro de la Armada de Chile, a partir de febrero de 1981.

**Ingenieros Mecánicos:**

Teniente 1° Juan Gibson Orueta  
Teniente 2° Pedro Cárdenas Díaz  
Teniente 2° Hernán Quevedo Ariztía  
Teniente 2° Kenneth Mena Convalía

**Ingenieros Electrónicos:**

Teniente 2° John Arentsen Rodríguez  
Teniente 2° Gregory Gilmour Correa



*Curso de Ingenieros Mecánicos y Electrónicos.  
Egresados en 1982 de la Escuela de Aviación Naval*

El 28 de abril de 1986 se iniciaron las obras de ampliación del edificio de la Dirección de la Escuela para dar cabida al simulador de vuelo de aeronaves Pilatus PC-7, que se recibió durante el mes de agosto del mismo año.



*Instructor y alumno operando el simulador de vuelos  
de aeronaves Pilatus PC-7.*

El 28 de mayo de 1986, por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 6860/1 Vrs., se autorizó a la Escuela de Aviación Naval para aceptar y recibir el Estandarte Nacional ofrecido por la Ilustre Municipalidad de Quilpué.



*El 1 de agosto de 1986, se realizó la recepción, haciendo entrega del Estandarte el Alcalde de Quilpué, señor Arturo Longhton Guerrero.*

Durante la segunda semana del mes de febrero de 1989, se inició el traslado de la Escuela de Aviación Naval a sus nuevas instalaciones en la Base Aeronaval Viña del Mar, iniciando sus actividades docentes y administrativas el 20 de febrero del mismo año, siendo su primer Director en estas nuevas dependencias el capitán de fragata Jorge Guerra Blumer.



*Instalaciones de la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Zañartu" en la Base Aeronaval "El Belloto".*



*El Capitán de Fragata Jorge Guerra Blumer, Director de la Escuela de Aviación Naval, recibiendo el parte en la primera formación de la Escuela. Base Aeronaval "Viña del Mar", febrero de 1989.*

#### **DIRECTORES DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL**

1979	Capitán de Fragata Héctor HIGUERAS Ormazábal
1980 - 1982	Capitán de Fragata Ariel ROSAS Mascaró
1983	Capitán de Fragata Fernando SARABIA Neumann
1984	Capitán de Corbeta George THORNTON Mc Vey
1985 - 1986	Capitán de Fragata Cristian DE BONNAFOS Gándara
1987	Capitán de Fragata Tomás SCHLACK Casacuberta
1988	Capitán de Fragata George THORNTON Mc Vey
1989 - 1990	Capitán de Fragata Jorge GUERRA Blumer
1991 - 1992	Capitán de Fragata Raimundo CARVALLO Velasco
1993 - 1994	Capitán de Fragata Hernán FIGUEROA Fuentes
1995	Capitán de Fragata Héctor RUIZ Fernández
1996 - 1998	Capitán de Fragata Eduardo CAPRILE Febres
1999 - 2000	Capitán de Fragata Julián ELORRIETA Grimalt
2001 - 2003	Capitán de Fragata Juan TORRES Villa
2004 - 2005	Capitán de Fragata Javier LÜTTECKE Barrientos
2006 - 2007	Capitán de Fragata Jaime GUAJARDO Mella

2008 - 2009	Capitán de Fragata Alejandro TOMASONI Merchan
2010 – 2012	Capitán de Fragata Miguel MARÍN Zuaznábar
2013 – 2014	Capitán de Fragata Rodrigo GRAFF Araneda
2015 - 2016	Capitán de Fragata René VALENZUELA Azócar
2017	Capitán de Fragata Marcelo PINOCHET Doren
2018	Capitán de Fragata Javier SEPÚLVEDA Rodríguez

### **ESCUADRÓN DE INSTRUCCIÓN VT-1**

El Escuadrón de Instrucción VT-1, que es el encargado de instruir a los nuevos pilotos de la Aviación Naval, fue organizado cuando se incorporaron al servicio los aviones Mentor T-34 en 1966, con el nombre original de VT-4. Su historia se remonta a las antiguas unidades de instrucción de los años veinte que fueron organizadas en una Bandada de Instrucción dotada de aviones AVRO 504 en la época de la Base Aeronaval de Quintero. Desde la llegada de los T-34 esta unidad aeronaval ha ido acopiando una valiosa experiencia en la formación de pilotos.



*Aviones Pilatus PC-7 durante su desplazamiento desde Suiza a Chile, mayo de 1980.*

Con la llegada de los Pilatus PC-7 el 22 de mayo de 1980, el 7 de julio del mismo año, los antiguos Mentor que continuaban en vuelo fueron enajenados a una empresa comercial, TAXPA, que los vendió a la Fuerza Aérea de Uruguay. Cuatro aviones T-34, Naval 202, Naval 204, Naval 205 y Naval 206, fueron retirados en vuelo, desde la Base Aeronaval “El Belloto”, con los colores de la Aviación Naval del Uruguay, rumbo a ese país.



*Los cuatro aviones Mentor de la Aviación Naval en la Base Aeronaval El Belloto, antes de su partida a la República Oriental del Uruguay.*

Esta unidad es la puerta de entrada a la Aviación Naval de los Oficiales subalternos que optan por ella. Sus aeronaves constituyen un desafío importante y un examinador muy severo para quienes están aprendiendo a volar, en atención a sus características y comportamiento en vuelo. También son un elemento de instrucción muy completo porque se puede desarrollar con ellas todas las etapas de la formación de estos profesionales.

La misión del Escuadrón de Instrucción VT-1 es formar Oficiales especialistas en Aviación Naval, pilotos, con el propósito de operar las aeronaves de la Aviación Naval.

Junto con la capacidad de instrucción de vuelo, el Escuadrón VT-1 tiene los roles de apoyo aéreo estrecho, ataque a blancos de oportunidad, rebusca y patrullaje costero. Para el cumplimiento de estos roles el avión PILATUS PC-7 puede ser equipado tácticamente, siendo los oficiales instructores de vuelo los encargados de pilotear las aeronaves para el cumplimiento de estas misiones. Debido a lo anterior, los pilotos son sometidos durante los últimos meses del año a un riguroso entrenamiento, en el que se efectúan vuelos de formación táctica, navegación bajo nivel y maniobras aire tierra.

Actualmente, debido a su bajo costo de operación y a una disponibilidad a toda prueba, la mayor parte del entrenamiento antiaéreo con las unidades de superficie tanto de la Escuadra, como de todos los mandos operativos de la Armada se basan en los ataques materializados por los aviones PILATUS PC-7 del Escuadrón de Instrucción VT-1.

## HERÁLDICA DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL



*Escuela de Aviación Naval  
"Guardiamarina Zañartu"*



*Escuadrón de Ataque VA-1*



*Escuadrón de Instrucción VT-1*

**Carlos Saldivia Rojas**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



### **Bibliografía:**

"La Aviación Naval de Chile", 2da. Edición, Carlos Tromben Corvalán.  
Historiales de la Comandancia de la Aviación Naval.  
Historiales de la Escuela de Aviación Naval.  
Dirección de Educación de la Armada.  
Memorias Anuales de la Marina, Museo Marítimo Nacional.  
[naval.mforos.com](http://naval.mforos.com)

# LA FUERZA AÉREA DE CHILE DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

***Este artículo se refiere al ataque a Pearl Harbor en 1941 y la repercusión que tuvo posteriormente en Chile y en su Fuerza Aérea, al involucrarse nuestro país por la causa de los Aliados en el conflicto mundial que los enfrentó a las fuerzas del Eje.***

***En una primera parte se hace una reseña del mencionado ataque, detallando el empleo del poder aéreo y posteriormente, se presenta una visión panorámica de la Fuerza Aérea de Chile hacia 1943, mostrando los principales efectos que tuvo en su estructura y operación la definición internacional de Chile.***

## I.- EL ATAQUE A PEARL HARBOR

### A.- Honra a los caídos.

No hace mucho se cumplieron los 75 años desde aquel 7 de diciembre de 1941, en que una poderosa fuerza aeronaval del Imperio de Japón atacó, sin aviso previo y mediante un bombardeo aéreo, las bases e instalaciones norteamericanas en Pearl Harbor. Con tal motivo, viajé a Hawaii y específicamente a Pearl Harbor, para visitar el lugar del ataque, formarme una idea más completa de los hechos y apreciar la forma en que son recordados, habiendo transcurrido ya tres cuartos de siglo del mismo.

La conmemoración de este hecho fue muy emotiva: el “Arizona” hundido, que se mantiene como tumba reverenciada con centenares de tripulantes a bordo; los agujeros de las balas en los hangares; los aviones conservados como recuerdo, las pistas históricas de Hickam y Wheeler, algunos edificios sobrevivientes de la época, todo parecía traer como un llamado fantástico, a través del horizonte del tiempo, de lo que sucedió aquel fatídico domingo de diciembre.

350 aviones atacantes causaron la pérdida norteamericana de 2.403 vidas, 1.178 heridos, 18 buques dañados o hundidos y 347 aviones destruidos o averiados, con un costo para el atacante de solamente 29 aviones derribados...

¿Por qué este ataque? ¿Cómo pudo realizarse con tanto éxito en la sorpresa y en los resultados?

### B.- Vientos de guerra.

Al término de la Iª Guerra Mundial, se firmó el Tratado de Versalles, cuyos pesados gravámenes y las estrictas restricciones que se impusieron a Alemania, generaron una gran frustración y un sentimiento de rebeldía en sus ciudadanos.

Estos sentimientos los aprovechó en la década siguiente Adolfo Hitler, quien se propuso llevar a Alemania a reconquistar poder y prestigio a través del mismo medio que los había perdido: la guerra.

Su alianza con la Italia fascista de Mussolini, e inicialmente con la Unión Soviética de Stalin para lograr conquistas territoriales, hicieron que tras solo un par de décadas de paz relativa, Europa entera se encontrara nuevamente en guerra. La invasión de Polonia, realizada el 1º de septiembre de 1939, marcó su inicio.

Estados Unidos se mantuvo inicialmente al margen del conflicto europeo. Ya había participado en la “Gran Guerra”, enviando su juventud a combatir al otro lado del Atlántico, lejos de su territorio patrio y muchos habían resultado muertos o heridos. Esta neutralidad oficial de Estados Unidos no impidió que el Presidente Roosevelt brindara un abierto apoyo a Gran Bretaña, mediante la Ley de Préstamos y Arrendamientos (Lend-Lease Bill), aprobada en marzo de 1941.

Sin embargo, Estados Unidos tenía una amenaza cierta en el Pacífico, ante los propósitos expansionistas de Japón hacia la Indochina francesa, la Malasia británica o las posesiones holandesas, que podían aportarle petróleo, caucho y otros escasos suministros indispensables para su industria de guerra. China y Japón se encontraban en hostilidades desde septiembre de 1931 y en guerra declarada a partir de julio de 1937, a través de la cual los japoneses invadieron gran parte del territorio chino y se hicieron cada vez más fuertes como potencia.

Roosevelt apoyó a China contra el expansionismo japonés, enviándole incluso una unidad de aviación encubierta, los famosos “tigres de Chenault”, impuso trabas comerciales a Japón y posteriormente un embargo total, para privarlo del petróleo y del acero que necesitaba para su esfuerzo de guerra. A comienzos de 1941, dispuso el traslado de la Flota del Pacífico desde su fondeadero continental en San Diego, California, hacia Pearl Harbor, bahía que se encuentra en la Isla de Oahu, en el archipiélago de Hawaii. Cabe aclarar que Hawaii es también el nombre de una de las islas y de las mayores, que forman este archipiélago del mismo nombre, pero que la capital del Estado de Hawaii, que es Honolulu, no está en ella sino que en la isla de Oahu, como lo está también Pearl Harbor.

Ante estas circunstancias, Japón necesitaba traer dichos suministros desde las fuentes de aprovisionamiento ya citadas, pero la presencia de la Flota del Pacífico norteamericana, en su nueva ubicación, le impedía la libertad de acción que esa estrategia requería. La única opción era que la Armada Imperial Japonesa neutralizara o destruyera la Flota del Pacífico, y a ello se dedicaron con tenacidad y decisión.

### C.- El Poder Aéreo entra en escena.

Si bien este ataque ha quedado para la historia como sorpresivo, lo que sí sorprende es que fue predicho por el Brigadier General “Billy” Mitchell en 1924, vale decir, ¡17 años antes!.. No menos sorpresivo es el hecho que haya visualizado el arma aérea, no totalmente consolidada cuando lo dijo, como el factor decisivo en una operación de gran envergadura como ésta.

El avión, mirado inicialmente como un elemento auxiliar para reconocimiento y para observación del efecto de la artillería, tanto en el medio terrestre como el naval, afianzó su perfil como un arma de combate en la Iª Guerra Mundial. Su capacidad de destrucción a distancia, superando el alcance de las armas de superficie, puso en jaque los conceptos tradicionales de la guerra. La aparición del avión y

del poder aéreo fue precisamente la que convirtió la guerra en un fenómeno esencialmente *conjunto*, característica hoy plenamente incorporada en las estructuras de defensa de los países.

Cuando Mitchell fue nombrado Jefe del Servicio Aéreo en marzo de 1919, postulaba fervientemente que en un futuro cercano, posiblemente una década, el Poder Aéreo llegaría a ser la fuerza predominante en la guerra y que, por lo mismo, debía ser unido enteramente en una Fuerza Aérea independiente, en igualdad con el Ejército y con la Armada. Este postulado, que implícitamente dejaba obsoletos a los acorazados, causó indignación y fuerte resistencia en los mandos navales, que contaban con un importante margen de apoyo en medios políticos.

Las pruebas que se hicieron en 1921 y en 1923, de aviones hundiendo efectivamente navíos de guerra, no hicieron sino reafirmar sus convicciones, expresadas ahora en críticas a las autoridades por su nula reacción ante sus planteamientos. Esto le costó ser degradado a Coronel en 1925 y a desempeñar un mando de menor nivel del que tenía. Poco después, el accidente de un dirigible lo motivó a responsabilizar del mismo, en graves términos, a los Departamentos de Guerra y de Marina, por lo cual en diciembre de 1925 un Consejo de Guerra lo juzgó y condenó por insubordinación, terminando su carrera militar.

Previamente, entre los años 1923 y 1924, había realizado una prolongada gira por Unidades norteamericanas y otras extranjeras, en Hawaii y Asia, para comprobar el uso de tecnología moderna y su alistamiento, como también los sentimientos nacionalistas y las costumbres prevalecientes en esas latitudes. A su regreso, en Octubre de 1924, entregó un extenso informe de 324 páginas, cuya conclusión principal fue que la próxima guerra de Estados Unidos iba a ser contra Japón, el cual ya comenzaba a vislumbrarse como una potencia en vías de desarrollo y en una fuente de conflictos en el área Oriente Pacífico.

Mitchell postuló además, en 1924, que los japoneses tomarían la iniciativa, a través de *un ataque sorpresivo sobre Pearl Harbor, mediante bombardeo aéreo, en la mañana de un día domingo*. A las 08:00 del día domingo 7 de diciembre de 1941 –diecisiete años después del informe- la primera bomba japonesa cayó en la Isla Ford, en Pearl Harbor...

#### D.- El plan de ataque de la Armada Imperial japonesa.

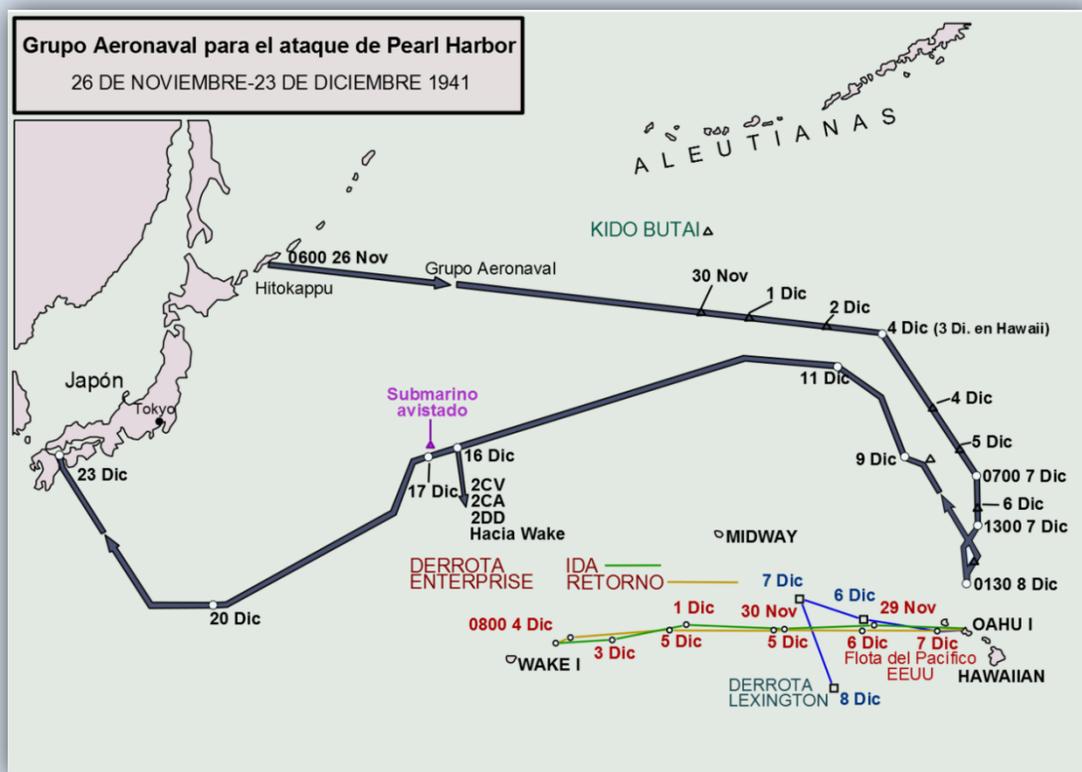
El gran impulsor de la estrategia de ataque japonesa fue el Almirante Isoroku Yamamoto, comandante de la Flota Combinada. La planificación general, que comenzó a principios de 1941, estuvo a cargo de un oficial de toda su confianza, el Contralmirante Takajiro Onishi (posterior creador de los Kami Kaze), quien convocó al capitán Minoru Genda, destacado piloto naval, para liderar su equipo de planificación.

La poca profundidad de Pearl Harbor, doce metros en promedio, era un serio escollo para la efectividad de los torpedos lanzados desde un avión, los cuales necesitaban un mínimo de treinta metros para no encallar en el fondo marino. Por esta razón, se aligeró el peso de los torpedos, colocándole algunas partes de madera, y se modificaron a un mayor tamaño las aletas direccionales. A los pilotos se les adiestró a volar muy bajo para atacar, con lo cual la combinación del menor peso

de los torpedos y el hecho de ser lanzados casi a ras de agua, permitían una trayectoria más horizontal dentro del agua, favoreciendo su efectividad.

En septiembre de 1941 Yamamoto presentó oficialmente el plan, pero no fue aprobado de inmediato porque el Estado Mayor de la Armada Imperial estimaba muy elevado su riesgo, además de emplear demasiados recursos navales de primera línea, que podrían requerirse en las otras acciones bélicas que se contemplaba realizar simultáneamente en otras zonas. Yamamoto debió jugarse el todo por el todo, ofreciendo incluso su dimisión, hasta llegar finalmente a recibir la aprobación del plan, el 20 de octubre. En la misma instancia, se fijó el día del ataque para el lunes 8 de diciembre (Japón), que correspondía al domingo 7 en Hawaii y Estados Unidos.

A fines de octubre, un joven Comandante naval, Suguru Suzuki, se embarcó en un mercante japonés, el "Taiyo Maru", con destino a Hawaii. En lugar del curso habitual, la nave navegó hacia el norte, cruzó entre Midway y las Aleutianas, desde donde tomó rumbo sur directo a Hawaii, vale decir, exactamente el mismo curso que seguirían posteriormente los portaaviones con la aviación de ataque. El Comandante Suzuki registró con gran detalle los vientos, la presión atmosférica, el balanceo del barco y las condiciones de luz, asimilándolos a las tareas que deberían cumplir en su misión. Ya en Hawaii, recogió más información, incluyendo fotos aéreas de Pearl Harbor, que tomó desde un avión civil, ya que no estaba prohibido y cualquiera podía hacerlo. Al igual que Mitchell diecisiete años antes, observó que la costumbre norteamericana del descanso de fin de semana, el -week end- seguía siendo practicada por civiles y uniformados, lo que confirmaba el acierto de la decisión de realizar el ataque un día domingo en horas tempranas de la mañana.



La autorización final para ejecución del plan fue otorgada por el Emperador Hirohito el 2 de noviembre.

#### E.- El ataque japonés a Pearl Harbor.

La Fuerza Aeronaval que debía atacar Pearl Harbor recibió el nombre de “Kido Butai” y quedó al mando del Vicealmirante Chuichi Nagumo. Estaba formada en torno a los seis grandes portaaviones que hasta allí representaban la columna vertebral del poderío aeronaval japonés: “Akagi”, “Kaga”, “Sōryū”, “Hiryū”, “Shokaku” y “Zuikaku”, que en conjunto llevaban 414 aviones de caza, bombarderos, reconocimiento y otros.

De ellos, 350 participaron ofensivamente en el ataque, en dos oleadas, la primera de 183 y la segunda de 167. Además, la Fuerza “Kido Butai” estaba formada por 2 acorazados, 2 cruceros pesados, 1 crucero ligero, 9 destructores, 23 submarinos y 5 mini submarinos.

El 26 de noviembre esta flota zarpó desde la bahía de Takan, un paraje inhóspito que había sido escogido para mantener el secreto de la reunión y zarpe de los buques. Comenzaba así una travesía de once días por el Pacífico, de los cuales los primeros siete mantuvieron rumbo Este, acercándose luego en diagonal hacia el archipiélago de Hawaii, para quedar el día 06 de Diciembre 230 millas exactamente al norte y ligeramente al Este de la isla de Oahu, donde se encuentran Honolulu y la bahía de Pearl Harbor.

Así los encontró el despejado amanecer del día 07 de Diciembre, para dar comienzo a la difícil tarea del despegue. Aunque el viento del Este era propicio, producía un aumento del oleaje, pese a lo cual, a las 06:00 un juego de banderas de señales se izó al tope en el “Akagi”, buque insignia del Vicealmirante Nagumo, y se arrió luego rápidamente, lo cual era la orden para comenzar la acción.

De inmediato comenzó el despegue de la primera oleada, formada por tres grupos de aviones. En uno iban 89 bombarderos Nakajima B5N, tipo “Kate”, de los cuales 40 eran torpederos. Su objetivo preciso eran diez navíos, los USS “Maryland”, “Tennessee”, “West Virginia”, “Arizona”, “California”, “Nevada”, “Oklahoma”, “Utah”, “Raleigh” y “Helena”, a los cuales se les sumó el “Vestal”, un barco de reparaciones que estaba adosado al “Arizona”.

En otro grupo de esta primer oleada estaban los 51 aviones de bombardeo vertical Aichi D3A, (nombre clave aliado “Val”), cuyo objetivo era atacar los aeródromos de Hickam (Marina) y Wheeler (Ejército), ambos en la isla Ford, la cual se encuentra al interior de la bahía de Pearl Harbor. Un tercer grupo estaba conformado por 43 cazas Mitsubishi A6M2, tipo “Zero”, cuyo objetivo era atacar puestos de control y de comunicaciones, colaborar en la destrucción de los aeródromos y mantener control del aire en el área.

Tal como lo había augurado 17 años antes el General Mitchell, atacar temprano como lo hizo esta primera oleada, en la mañana de un día domingo del típico y acostumbrado week end norteamericano, impidió una oportuna reacción de defensa ante este primer ataque, el cual logró la gran mayoría de sus objetivos.

El Ejército mantenía una estación con un radar SCR-270, invento todavía reciente, en Opana Point, al borde norte de Oahu, el cual comenzó a detectar numerosos puntos no identificados en su pantalla, a las 07:25 primero, a 62 millas; a las 07:30 a 47 millas y a las 07:39 a 22 millas, perdiendo señales en ese momento por la “zona oscura” que producían los cerros alrededor de la estación. Aunque se reportaron estas señales, fueron desechadas atribuyéndolas a una formación de bombarderos B-17 del Air Corps del Ejército que, por lamentable coincidencia, venía en vuelo desde el continente y que arribó a la isla al mismo tiempo que los japoneses, siendo algunos de ellos derribados.



*Primera foto del ataque mismo tomada desde un avión japonés.*

Otro factor que contribuyó al éxito del ataque fue la disposición de los medios terrestres y navales norteamericanos en la isla. En total, había en la isla 402 aviones, sumados los de la Marina y los del Ejército norteamericano.

Había, en consecuencia, una gran cantidad de potencial bélico en Oahu que hacía necesaria su máxima seguridad y los responsables del mismo, el Almirante Husband Kimmel y el General William Short, definieron como su principal amenaza, el sabotaje. Un factor que gravitó en esta decisión, fue la presencia de población japonesa en la isla. Entre la acuciosa información que recibí, gentileza de la Dra. Mary McDonald, Directora del Centro de Estudios Japoneses de la Universidad de Hawaii, se encuentra que para el censo de 1940, había 157.000 japoneses dentro de una población total de

423.000 habitantes, vale decir, aproximadamente un 37% de ella. La comparación para los tiempos actuales es de 312.000 en un universo de 1.360.000, lo que equivale a un 23%.

Las medidas de seguridad fueron tomadas, en consecuencia, frente a la posibilidad de un sabotaje, pero no de un bombardeo aéreo. En el caso de la Flota, los buques estaban dispuestos en hileras ("rows") uno a continuación de otro y, en algunos casos, lado a lado, lo que permitía una comunicación física más expedita entre ellos y una mejor cobertura de vigilancia sobre posibles intrusos o saboteadores. Similar situación se presentó en los campos aéreos, donde los aviones fueron estacionados en largas líneas de vuelo, uno al lado del otro. Esta concentración física de los medios, que desalentaba el sabotaje, resultó fatalmente propicia para un ataque aéreo, para el cual una de las medidas eficaces de defensa consiste precisamente en lo contrario, la dispersión de los posibles blancos.

Los brutales efectos de este primer ataque tuvieron, no obstante, la virtud de poner en máximo alistamiento a los sistemas de defensa que quedaron operativos después del mismo. Por esta razón la *segunda oleada* de ataque, que ingresó a las 08:50, registró 20 de las 29 pérdidas totales de esta operación, a manos de la artillería y de los pocos aviones que pudieron despegar. Estuvo integrada por 167 aviones, distribuidos en tres grupos.

El primer grupo lo formaban 54 bombarderos Nakajima B5N, tipo "Kate", cuyo objetivo era repasar las pistas de Kaneohe y de Hickman, que ya habían sido averiadas en la primera oleada. El segundo grupo era de 27 cazas tipo "Zero", con la misión de repasar la pista de Hickam y atacar la de Bellows Field, en el extremo Este de la isla, a la vez que mantener control del aire. El tercer grupo eran 78 bombarderos Aichi "Val", que fueron directamente a repasar los buques e instalaciones en la Isla Ford y el pasaje de mar alrededor de ella en que se encontraban los buques capitales de batalla ("battle row"). A las 09:45 se retiró esta segunda oleada, en lo que sería el término al ataque total, por cuanto el Almirante Nagumo no dispuso una tercera oleada, a pesar del vehemente pedido de sus oficiales.

Sus razones no se conocieron y han sido materia de críticas, pero desde la perspectiva del tiempo, uno puede imaginar algunas. En primer término, él ya había cumplido con éxito la arriesgada misión que tenía, había logrado la sorpresa requerida, causando grandes daños y con pérdidas relativamente bajas. Se encontraba en la situación del jugador afortunado que gana habiendo apostado una elevada suma y no quiere arriesgar sus ganancias. Una tercera oleada de ataque no estaba dentro de sus órdenes y para un Almirante de la vieja escuela, administrando un arma tan novedosa como el ataque aéreo, no parecía ser realmente el momento de experimentar.

Por otra parte, no conocía qué estaba pasando con los tres portaviones norteamericanos que no había encontrado en Pearl Harbor, el "Lexington", el "Enterprise" y el "Saratoga", cuyo potencial conjunto o individual constituía una grave amenaza para su Escuadra. El "Saratoga" estaba en San Diego cuando Nagumo había zarpado, pero eso había sido doce días antes. Un tercer elemento no menor era el hecho que, si bien la primera oleada había sufrido pérdidas mínimas, la segunda sí las había tenido, al estar prestas las defensas, en cuyo caso una tercera oleada sin el elemento sorpresa y con máximo alistamiento del enemigo, podría haber arriesgado un fuerte castigo.

El balance final de pérdidas norteamericanas fue cuantioso, pero no abrumador, en cuanto a sus efectos posteriores en el desarrollo de la guerra. Los ocho buques capitales recibieron fuertes daños y uno de ellos, el “Arizona”, sufrió pérdida total hundiéndose con 1.177 almas a bordo, no rescatadas hasta ahora. Los otros siete pudieron ser reparados y devueltos al servicio entre 1942 y 1944. Otros diez buques de menor categoría fueron impactados y recuperados después, en el lapso indicado. De los 402 aviones terrestres y navales, 188 fueron totalmente destruidos y 159 dañados.

Sin embargo, hubo omisiones por parte de los japoneses que tuvieron claras consecuencias posteriores. En primer término, los tres portaviones norteamericanos que se encontraban en el Pacífico al ocurrir el ataque, resultaron indemnes: el “Lexington” que había zarpado días antes, el “Enterprise” que regresaba de una travesía y estaba a más de 300 millas de Oahu y el “Saratoga” que estaba en San Diego recibiendo mantenimiento. Por otra parte, la selección japonesa de blancos no consideró los depósitos de combustible ni las instalaciones portuarias, ambos indispensables para la operación de un gran conjunto naval como era la Flota del Pacífico. Su reparación, además de inmovilizar a la Flota, habría necesitado un largo tiempo, ya que hubieran tenido que traer todo desde California, a más de 4.000 millas de distancia.

En perspectiva, este ataque marcó el surgimiento del portaviones como nuevo centro del poder naval, desplazando al acorazado en este rol dentro de una flota, como se vería posteriormente en las batallas del Mar del Coral y de Midway. Era además, el afianzamiento de una nueva Era en la historia militar, la Era del Aire, en la que los medios de superficie ni siquiera se divisaban entre sí y los que se enfrentaban directamente eran sus aviones en combates aéreos.

En otro nivel, lo sorpresivo del ataque sacudió al pueblo norteamericano, hasta ese momento indeciso, para involucrarse en la guerra a fin de vengar la insólita agresión y las pérdidas sufridas. Tal como lo dijo el Presidente Franklin D. Roosevelt, en su discurso al Congreso y a la nación tan solo horas después del ataque, ese día sería recordado como “*una fecha que vivirá en la infamia*”. Al entrar los Estados Unidos en el conflicto y con la casi inmediata declaratoria de guerra por parte de Alemania y de Italia, se escaló a una dimensión global, dando comienzo a lo que sería conocida como la Segunda Guerra Mundial.

A pesar de su lejanía geográfica, Chile adoptó rápidas e importantes medidas, externas e internas, concordantes con el estado de guerra que vivía el mundo y la Fuerza Aérea comenzó una etapa apasionante de su vida institucional.

## **LA FUERZA AÉREA DE CHILE DURANTE EL CONFLICTO.**

***El ataque a Pearl Harbor y la subsiguiente transformación del conflicto europeo en la Segunda Guerra Mundial, tuvieron repercusiones rápidas e importantes para la Fuerza Aérea de Chile, que se pueden resumir en cuatro aspectos más relevantes:***

- a) el inicio de la llamada “escuela norteamericana” en lo referido a material, instrucción y operación.***
- b) la adopción de una nueva estructura orgánica, incluyendo un Comando Costanero y la consolidación del concepto de Brigadas Aéreas.***

- c) la incorporación de cadetes y alumnos a las escuelas matrices directamente desde la vida civil, marcando la independencia definitiva de la Fuerza Aérea de Chile de sus instituciones de origen.**
- d) la madurez operacional que permitió a los pilotos de la Fuerza Aérea traer gran cantidad de aviones en vuelo directamente desde los Estados Unidos, con una muy baja tasa de accidentes.**

Se ha definido el año 1943 como eje de este análisis, por considerarlo el punto más álgido de las repercusiones del conflicto mundial en nuestra Fuerza Aérea.

## **I.- Postura internacional de Chile.**

El desarrollo de la IIª Guerra Mundial, por su gran escala, tuvo consecuencias de todo orden para los países, a las cuales no estuvieron ajenos Chile y su Fuerza Aérea.

Después del ataque japonés a Pearl Harbor, Estados Unidos se incorporó al conflicto mundial y Chile fijó su política oficial, por Decreto Supremo Nº 2.259, del 9 de diciembre de 1941, firmado por el Vicepresidente de la República Jerónimo Méndez Arancibia, que ejercía como tal por el reciente fallecimiento del titular, don Pedro Aguirre Cerda. En lo sustancial, se declaraba que Chile no sería beligerante. Esto implicaba que, si bien nuestro país no iba a participar en las hostilidades, podía prestar ayuda a los Estados Unidos y a las demás naciones del Continente que declarasen la guerra a las potencias del Eje.

El Gobierno de Chile fue consecuente con lo resuelto en la Primera Reunión de Consulta de los Estados Americanos que había tenido lugar en Panamá, en octubre de 1939, donde se acordó una actitud de neutralidad común de todas las naciones del Hemisferio ante el conflicto que recién había comenzado en Europa. De igual modo, se adoptaron salvaguardas para preservar la integridad física de los Estados del Hemisferio, mediante la denominada “*Zona Marítima de Seguridad*”, delimitada por puntos geográficos trazados a unas 300 millas de las costas del Continente Americano.

En la Tercera Reunión de Cancilleres del continente americano, que se realizó en Río de Janeiro el 15 de enero de 1942, se acordó una actitud de solidaridad hacia los Estados Unidos y se recomendó, en su Artículo III: “*Las Repúblicas americanas, siguiendo los procedimientos establecidos por sus propias leyes y dentro de las circunstancias de cada país en el actual conflicto continental, recomiendan la ruptura de relaciones diplomáticas con el Japón, Alemania e Italia, por haber el primero de esos Estados agredido, y los otros declarado, la guerra a un país americano.*” En esa oportunidad, Chile y Argentina fueron los únicos países americanos que no siguieron esta recomendación.

El Presidente Juan Antonio Ríos Morales, que asumió su alto cargo el 2 de abril de 1942, mantuvo inicialmente esta misma línea de pensamiento y acción. Sin embargo, la evolución de los acontecimientos llevó a nuestro Gobierno finalmente a modificar esta postura y fue así como el 20 de enero de 1943, el Senado de la República aprobó por 30 votos contra 10, la decisión presidencial de decretar la “*suspensión de relaciones diplomáticas y consulares con Alemania, Italia y Japón.*” No obstante esta decisión, Chile no fue más allá con relación a los países mencionados, siendo el único país sudamericano que no le declaró la guerra a Alemania en todo el conflicto, haciéndolo solamente contra el Japón y ya en las postrimerías del mismo, en abril de 1945.

## II.- Evolución del Poder Aéreo en Chile al momento de los hechos.

El Ejército de Chile había vibrado tempranamente con la aviación, creando en 1913 la Escuela Militar de Aeronáutica en El Bosque. Su primer Director, el capitán Manuel Avalos Prado, aprendió a volar en Europa y trajo al país los aviones franceses con que se inició la aviación militar chilena, los Blériot, Voisin, Breguet, Deperdussin y Sánchez Besa.

Nuestros aviones franceses originales habían excedido largamente su vida útil, cuando se produjo una afortunada circunstancia que iba a marcar una nueva etapa para la aviación militar chilena. En 1911, Chile había ordenado la construcción de dos acorazados, seis destructores y dos submarinos, en astilleros ingleses. Los acorazados fueron designados con el nombre de “Valparaíso” que cambió más tarde a “Almirante Latorre” y “Santiago” que cambió a “Almirante Cochrane”. Al estallar el mencionado conflicto, Inglaterra retuvo estas poderosas naves y el “Latorre” sirvió en su flota con el nombre de HMS “Canada”, hasta 1920 en que fue entregado finalmente a Chile. A su vez, el “Cochrane” fue adaptado como portaviones y con el nombre de “Eagle”, sirvió en la Marina inglesa hasta ser hundido el 16 de agosto de 1942, mientras combatía en el Mediterráneo.

Cuando los requisó, Inglaterra había pagado a Chile estos buques, por lo que nuestro país tuvo que readquirir el HMS “Canada” para incorporarlo con su nombre de “Almirante Latorre” a la Escuadra Nacional, donde sirvió hasta 1958. A manera de compensación por estas variaciones, los ingleses entregaron una importante cantidad de aviones para el Ejército (42) y la Armada (12) nacionales, a partir de 1918, que constituyeron la llamada “escuela inglesa”, que reemplazó al desgastado material francés.

Junto con los aviones llegaron las nuevas ideas sobre la aviación. El Mayor inglés Víctor Huston, contratado como asesor e instructor, fue el portador de las nuevas ideas sobre el arma aérea, que estaban apareciendo en la etapa de post guerra. En un informe fechado el 19 de noviembre de 1918, le proponía al Coronel Pedro Pablo Dartnell, a cargo de la aviación del Ejército, que *“...el Servicio Aéreo de Chile debe ser una sola rama separada y atendida por el Ministerio de Guerra y Marina, con excepción de las operaciones militares y navales cuando estas tres fuerzas deban prestar sus servicios, pero en todos los casos el servicio aéreo debe ser siempre dirigido por un solo Jefe, como en la Marina y en el Ejército.”*. Tenía un buen antecedente a favor de su idea ya que ese mismo año, el 1º de Abril de 1918, había sido creada la Royal Air Force – R.A.F., la primera Fuerza Aérea independiente del mundo. Su proposición fue acogida inicialmente y en 1919 se creó la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, organización novedosa que no pudo superar la resistencia que encontró en los medios tradicionales y tuvo muy corta vida. Fue sin embargo, la cimiento temprana de lo que muy pronto sería un principio doctrinario: *un mando único para los medios aéreos*.

1925 señaló un hito trascendente para el desarrollo de la aviación militar. El Inspector General del Ejército general Mariano Navarrete creó en su Institución la Dirección General de Aeronáutica Militar, a cargo del Teniente Coronel Marmaduke Grove, y emitió también la Directiva Nº 6 del 18 de agosto de 1925, un documento de once páginas, que propuso por primera vez en el país los elementos básicos de lo que más tarde se conoció como Poder Aéreo Nacional: le dio a la aviación militar la naturaleza de un arma para la guerra, planteó la necesidad de organizar la aviación civil como reserva de la militar y como fuente para una aviación comercial, señaló la necesidad de contar con una

industria aeronáutica y también de las acciones para crear en la población una conciencia aérea. Proponía también la expansión de la aviación hacia todo el territorio, adelantando la necesidad de una infraestructura aeronáutica.

Como paradoja del destino, en 1925, mientras en Chile el jefe máximo del Ejército proponía esta estructura para toda la aviación nacional, en su país el general Mitchell era juzgado por una Corte Marcial por sus visionarios conceptos sobre la aviación militar. Lamentablemente, el general Navarrete debió acogerse a retiro ese mismo año, pero esto coincidió con el regreso al país del Mayor Arturo Merino Benítez, quien fue el verdadero “Hombre del Destino”, que asumió el contenido de la Directiva N° 6 y luchó sin descanso hasta crear la Fuerza Aérea en 1930, sustentando en torno a ella las bases de un Poder Aéreo aún incipiente en la forma pero con un rumbo claro y definido.

### **III.- Visión panorámica de la Fuerza Aérea de Chile a comienzos de 1943.**

El 21 de mayo de 1943, el Presidente de la República don Juan Antonio Ríos Morales dirigió al país el Mensaje Presidencial dentro del cual se refirió a la Fuerza Aérea y en una idea de conjunto del nivel en que se encontraba la Institución en ese momento.

Comenzaba el Presidente Ríos diciendo que los programas de instrucción y operativos definidos por la Superioridad habían permitido volar 18.633 horas con una dotación de 210 Oficiales Pilotos, registrándose un aumento de actividades de vuelo de 2.227 horas con respecto al año anterior.

Se refería también a la renovación del contrato con la Misión Aérea Norteamericana y al nutrido envío de personal de la Fuerza Aérea de Chile para realizar diversos cursos de vuelo y de especialización en ese país, coordinados con la Misión Aérea de Chile en Washington. Hacía mención también, respecto a esta Misión, de la economía que significaba para el país poder efectuar compras directamente, sin intervención de intermediarios.

Mencionaba en forma especial a la nueva estructura que estaba adoptando la Fuerza Aérea sobre la base de cuatro Brigadas Aéreas, en lugar de las dos que habían existido anteriormente, para responder en mejor forma a los nuevos requerimientos de cobertura y vigilancia que le demandaba cumplir los compromisos del Estado de Chile, ante la situación de guerra que se vivía y el progresivo aumento de su flota aérea.

En cuanto al Presupuesto, hacía presente que los fondos consultados en la Ley de Presupuestos para 1942, habían resultado insuficientes, pese a la economía que se imprimió en todos los servicios, manifestando su compromiso por obtener “... *los medios suficientes para que esta importante rama de nuestras Instituciones Armadas pueda desarrollar sus actividades con la mayor eficiencia y provecho.*”



Reseñaba también las principales obras de infraestructura, entre ellas, el arreglo y prolongación al sur del aeródromo de El Bosque; construcciones para la ubicación del Grupo de Aviación N° 7 en Antofagasta y una Base en Mejillones; construcción de casas en los aeródromos de Arica, Barriles, Cerro Moreno, Chañaral y El Belloto.

En cuanto a infraestructura aeroportuaria, se reconocía que no estaba todavía acorde con las exigencias de una aviación en constante evolución, especialmente en el aspecto del transporte, careciendo varios aeródromos de radioestación, hangares, pabellón de oficinas y casa de habitación para el personal.

Sobre la aviación deportiva, se destacaba el entusiasmo de los pilotos civiles que permitía tener funcionando con regularidad los clubes aéreos de San Felipe, Los Andes, Valparaíso, Santiago, Rancagua, Curicó, Chillán, Concepción, Temuco, Osorno, Puerto Montt y Punta Arenas, habiéndose formado el año anterior cerca de 60 pilotos. Por restricciones de exportación en Estados Unidos, aún no se invertían totalmente los fondos percibidos a través de la Colecta Nacional "Alas para Chile" de 1941. En 1943 solo se habían recibido diez aviones "Aeronca", que se entregaron dos al Club Aéreo de Chile, dos al Club Aéreo Universitario y uno a cada uno a los Clubes Aéreos de Valparaíso, San Felipe, Los Andes, Chillán, Temuco y Puerto Montt.

El Mensaje dejaba constancia del espíritu de sacrificio de la Fuerza Aérea en la cooperación con el Ejército y la Armada, para satisfacer dentro de sus posibilidades, las misiones encomendadas, con sus

escasos elementos y que en aquellos casos en que los resultados no habían satisfecho plenamente las finalidades perseguidas, se había debido exclusivamente a la falta de aviones adecuados a las circunstancias.

Concluía esta parte, con una expresión definitoria del Presidente de la República: *“Mi Gobierno está decidido a remediar estas deficiencias de material a muy corto plazo y colocar, así, a la Fuerza Aérea de Chile, en la real y verdadera posición que le corresponde en la Defensa Nacional.”*

### **III.- Consolidación del concepto de Brigadas Aéreas.**

El Comandante en Jefe, General del Aire don Armando Castro López presentó al Gobierno, la opinión institucional y preocupaciones frente a la situación internacional:

*“La República de Chile no podrá escapar a la suerte del Continente. Aun cuando todavía se mantiene sin romper sus relaciones diplomáticas con las Potencias del Eje, tendrá que hacerlo tarde o temprano. Los métodos empleados en la guerra actual por dichas potencias, vale decir obrar sorpresivamente y sin declaración de guerra, implican que en caso que Chile rompa con el Eje se encuentra expuesto a un ataque, especialmente del Japón, por ser nación ribereña del Pacífico.*

*Necesariamente el conflicto se desplazará hasta llegar a nuestras costas:*

*1.- Chile se encuentra en posesión del Estrecho de Magallanes que, en caso de obstrucción o destrucción del Canal de Panamá, será un paso obligado del comercio marítimo y de fuerzas navales.*

*2.-La República es nación productora de materias primas estratégicas, como cobre, hierro y nitrato que, por otra parte, son de propiedad y se encuentran explotadas por empresas y capitales norteamericanos.*

Lo dilatado de nuestro litoral hace que las Líneas de Operaciones Navales y Aéreas contra el país sean muy numerosas. Lo reducido en cantidad y velocidad de los medios navales de que disponemos, hace absolutamente necesario que la Fuerza Aérea coopere con la Armada en la vigilancia y protección del litoral.”

Finalizaba el documento, con la proposición de adoptar una nueva organización para la Fuerza Aérea, dentro de la cual destaca la consolidación del concepto de las Brigadas Aéreas, proponiendo incrementarlas, de dos a cuatro. El concepto de Brigadas se había implantado en 1937 con la creación de las primera dos, la Iª y la IIª, que abarcaban todo el territorio nacional y tenían la totalidad de los efectivos operativos institucionales.

Desde 1930, el Comandante en Jefe siempre tuvo el mando directo sobre las Unidades Operativas, por lo que la aplicación del concepto de Brigadas Aéreas en 1937 había permitido liberarlo del nivel de detalle propio del mando táctico, dejándole en consecuencia, mayor tiempo para dedicarse a los

asuntos propios del nivel superior que le correspondía. La Iª Brigada tenía su asiento en Santiago e incluía las Guarniciones Aéreas de Iquique, Quintero y El Bosque; en tanto que la IIª comprendía las Guarniciones Aéreas de Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas.

Sin embargo, las distancias geográficas dificultaban la extensión del control. Ya en 1940 se había trasladado el asiento de la Iª Brigada desde Santiago hacia Antofagasta, comprendiendo las Guarniciones Aéreas de Iquique (Grupo de Aviación Nº 1) y de Antofagasta, con el propósito de que el Brigadier tuviera un contacto más próximo con sus lejanos efectivos de la Zona Norte. En esa época no existía todavía ninguna Unidad de la Fuerza Aérea en Antofagasta y solo se contaba con el aeródromo para los vuelos comerciales. Al trasladarse la Iª Brigada al Norte, se cambió desde Temuco a Santiago el asiento de la IIª Brigada, ampliándosele su jurisdicción anterior.

El Supremo Gobierno aprobó la proposición del Comandante en Jefe y la nueva organización de la Fuerza Aérea quedó con cuatro Brigadas Aéreas (Circular (S) E.M. Secc.I. OP.Nº 30/144, del 29 de julio de 1942, del Comando en Jefe de Aviación):

❖ Iª Brigada Aérea.-

Grupo de Aviación Nº 1 en Iquique.

Grupo de Aviación Nº 7 en Antofagasta. (en proyecto).

❖ IIª Brigada Aérea.-

Grupo de Aviación Nº 2 en Quintero.

Grupo de Aviación Nº 4 en El Bosque.

Grupo de Defensa AAA en El Bosque.

Escuela de Aviación, en El Bosque.

Escuela de Especialidades, en El Bosque.

❖ IIIª Brigada Aérea.-

Grupo de Aviación Nº 3 en Temuco.

Grupo de Aviación Nº 5 en Puerto Montt.

❖ IVª Brigada Aérea.-

Grupo de Aviación Nº 6 en Punta Arenas.

Grupo de Aviación Nº 8 en Puerto Natales. (en proyecto).

Escuadrilla Línea Aérea a Magallanes en Punta Arenas.

Por otra parte y ante la llegada de una cantidad masiva de aviones desde los EE.UU. se dispuso una nueva numeración del material aéreo de acuerdo a sus tipos, (Oficio E.M.Sec.Iª. Op. Nº126, del 11 de agosto de 1942 del Comandante en Jefe a la Dirección de los Servicios).

Este ordenamiento de la numeración, que se mantiene hasta la actualidad, era el siguiente:

Del 01 al 99 : instrucción primaria.

100 al 199: instrucción avanzada

200 al 299: instrucción de combate.

300 al 399: cooperación naval y todo avión con flotadores.  
400 al 499: botes y anfibios.  
500 al 599: observación terrestre.  
600 al 699: de caza.  
700 al 799: ataque y torpederos.  
800 al 899: bombardeo.  
900 al 1000: transporte.

Si se llegaban a completar los números correspondientes a cada tipo de avión, se debían comenzar a repetir agregando la primera letra del alfabeto.

#### **IV. La “Escuela norteamericana” en la Fuerza Aérea de Chile.**

El interés norteamericano en proteger su flanco marítimo pacífico, hasta su confín austral, se manifestó en el flujo de material aéreo norteamericano a Chile, constituido mayoritariamente por aviones de instrucción (Fairchild, Vultee y North American) y anfibios (Vought Sikorsky y Catalina PBV-5 y OA-10), que en corto plazo desplazó definitivamente del inventario de la Fuerza Aérea al material alemán (Focke Wulf “Stiglitz”, “Arado” y bombarderos Junkers) e italiano (Nardi FN 305 y Breda Ba 65), más orientado al combate. Fueron eliminados, a pesar del buen rendimiento del material alemán y de la modernidad del italiano, por la precariedad de su apoyo logístico de repuestos y productos especiales.



*Línea de aviones “Breda” italianos en El Bosque.*

Junto con el envío de material aéreo y su correspondiente apoyo logístico, Estados Unidos abrió una Misión Aérea Norteamericana en Chile, produciéndose un notorio aumento del intercambio institucional con el Cuerpo Aéreo del Ejército y la Aviación Naval estadounidenses. Esta Misión llegó a Chile en 1940, formada por tres Oficiales del Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano: el Teniente Coronel Omer O. Niergarth, el Capitán Robert Burns y el Teniente Joe Kelly. Niergarth era Mayor pero

su Gobierno le otorgó temporalmente el grado superior para darle mayor representatividad a la Misión. Todos ellos alcanzaron posteriormente en su país el rango de General.

En 1943 fueron reemplazados por el Mayor William Lane, procedente del frente de combate en Filipinas, Java y Australia; el Mayor Jones, de la zona de defensa aérea del Canal de Panamá y el Caribe; y el Capitán Ted Lawson. Este último era uno de los integrantes del histórico raid de bombardeo a Tokio que Estados Unidos realizó en abril de 1942, como respuesta al ataque japonés a Pearl Harbor. Dicha formación fue liderada por el Coronel James Doolittle, quien en 1929 nos había visitado en la Base El Bosque.

Debe destacarse que a pesar de su reducida dotación, la acción de esta Misión tuvo efectos muy importantes en la Fuerza Aérea, ya que en lugar de tener contacto directo con la Escuela de Aviación, o con los pilotos militares o civiles, lo que habría diluido su acción y le habría restado eficacia, se entendieron directamente con el Alto Mando para los aspectos organizacionales y logísticos, y con los instructores de vuelo, para los aspectos operativos.

Fue a través de estos últimos entonces, que transmitieron su experiencia personal y las enseñanzas de la guerra en curso, en la cual ellos mismos habían estado participando. De esta forma, los instructores chilenos recibían personalmente estas enseñanzas o el conocimiento del nuevo material de vuelo y eran ellos quienes las presentaban a sus alumnos, con el consiguiente efecto multiplicador. Por otra parte, junto con la instrucción emitían continuamente análisis del nivel de instrucción y entrenamiento para conocimiento del Alto Mando.

V.- La “Escuela norteamericana” en la formación de pilotos.

A comienzos de la década de los 40's, la instrucción en la Fuerza Aérea de Chile tenía como uno de sus objetivos principales el apoyo a las fuerzas de superficie, teniendo el combate aéreo una connotación menor. La aplicación más espectacular y efectiva del Poder Aéreo en esa época, había sido el concepto de la *Blitzkrieg*, novedosa combinación de aviones y blindados en ataques terrestres a gran velocidad, aplicada con éxito por los alemanes. No obstante, la Batalla de Inglaterra hizo surgir la conciencia del carácter vital para un país que podía tener el combate aéreo propiamente tal.

Ambos conceptos representan perspectivas muy diferentes del empleo del avión, en el primero como *arma auxiliar* a las fuerzas terrestres y en el segundo, como arma aérea en sí enfrentada a un oponente similar.

De allí que la llegada del material norteamericano, la inminencia de las hostilidades que llevaron a la IIª Guerra Mundial y el trabajo de la Misión Aérea Norteamericana, fueron factores determinantes en el decisivo cambio que experimentó nuestra Institución, particularmente en los aspectos doctrinarios, operativos y logísticos, que iban a marcar de allí en adelante su quehacer.

La paulatina intensificación de la actividad aérea, por la mayor flota y los mayores requerimientos a la Institución, se observan claramente al comparar los tres primeros años del trienio, 1941 (cuando ocurre Pearl Harbor) y 1943:

-1941.....	16.406 horas de vuelo.
-1942.....	18.633 " "
-1943.....	21.730 " "

Hasta entonces, la formación de pilotos se efectuaba en la Escuela de Aviación en dos años. En el primer año, el Oficial alumno pertenecía a la Escuadrilla de Instrucción, donde se le enseñaban las maniobras básicas del vuelo, luego de las cuales venían las fases de acrobacia y de vuelo en formación, para terminar con prácticas de navegación, todo ello en material Gipsy Moth(inglés) y Focke Wulf 44(alemán).

El segundo año correspondía a la Escuadrilla de Aplicación, en que el alumno comenzaba con sus horas de transición para quedar volando el Avro 626, un monomotor inglés biplano, en tándem, equipado con un motor Cheetah, de 220 HP. que le permitía una velocidad de crucero de 180 km/hora. El piloto al mando iba en el asiento delantero, detrás había otro para el instructor y existía todavía un tercer lugar, a cabina abierta, para quien se desempeñara como observador artillero, navegante, bombardero o fotógrafo.

Concluida la fase de transición, los alumnos se constituían en “equipos de vuelo”, cuya composición era voluntaria y en los cuales se turnaban para los efectos de las diferentes funciones que debían realizar a bordo del avión. La primera etapa de aplicación se dedicaba a los vuelos de reconocimiento aéreo, apoyados además por la toma de fotografías verticales y laterales (oblicuas).

A continuación venía la instrucción de bombardeo, que se iniciaba con prácticas de corridas en seco, con un método casi artesanal pero efectivo. Existía en la Escuela una bóveda cubierta con una semiesfera de concreto, con una lente gran angular de excelente calidad en el centro. Bajo esta lente, había una mesa con un pliego de papel, en el cual estaba dibujado un punto central, que representaba el lugar en que debía impactar la bomba, del cual salían varios radiales. Cuando el avión iniciaba su corrida de bombardeo, aproximándose desde uno de estos radiales, su sombra se proyectaba sobre la hoja de papel, cuya figurita era marcada por un alumno con un lápiz. Cuando el bombardero anunciaba el lanzamiento de la bomba, ello se marcaba en forma precisa y luego, por un sencillo cálculo, se determinaba su exactitud. La comunicación era telegráfica, en alfabeto Morse y la señal de lanzamiento consistía en una sola señal continua.

Mientras tanto, en el aire, el piloto seguía las instrucciones de su bombardero, el cual se servía de una excelente mira inglesa, marca Whimperis, dándole las indicaciones para la altura y las correcciones de la deriva. El trabajo del equipo en el avión era sumamente acuciante, ya que todos sabían que en tierra estaba quedando registrada exactamente su trayectoria y puntería. Todo esto correspondía al bombardeo horizontal. Completaba esta instrucción el bombardeo en planeo, llamado también “*en picada*” para el cual se utilizaban bombas de yeso, de 25 libras, que despedían una polvareda muy visible en el momento del impacto.

A continuación se impartía la instrucción de tiro de “capot” y la de torrecilla. Para la primera, el piloto apuntaba sirviéndose como guía de la nariz del avión. Al comienzo se utilizaba la “cinematralladora”, cuyas tomas demostraban los logros del ejecutante. La mira era muy primaria y la

corrección del tirador era calculada más instintiva que técnicamente. Una vez lograda la suficiente habilidad, la cámara se reemplazaba por una ametralladora fija emplazada sobre el capot del avión.

En cuanto al tiro de torrecilla, éste se realizaba con una ametralladora ubicada en el tercer cupo del avión, operada por uno de los miembros del equipo. La comunicación con tierra era telegráfica, para lo cual el ocupante de la tercera cabina dejaba caer una antena provista de una bola metálica, la cual no había que olvidarse de recoger, enrollándola antes de aterrizar. Para el enlace con fuerzas terrestres, se lanzaban desde baja altura mensajes escritos, dentro de tubos metálicos frenados por un pequeño paracaídas. Para recoger mensajes desde el avión, en tierra se levantaban dos varas separadas entre sí que sostenían una cuerda en que estaba prendido el escrito. El piloto, volando a baja altura y a mínima velocidad, dejaba caer un gancho que agarraba aquella cuerda, y el observador que viajaba en la tercera posición la recogía, tomaba el parte y lo colocaba en un tubo de aluminio para dejarlo caer en el punto de destino que fuera necesario. Esta maniobra, muy útil en tiempos que no se disponía de radiotelefonía en los ejercicios y maniobras, se llamaba *“garreo de partes”*.

Esta modalidad de instrucción, con aspectos casi artesanales, ofrecía la posibilidad de operar distintos tipos de aviones pero debió modificarse ante la mayor demanda de nuevos pilotos y el aumento del material de vuelo. Los pocos Oficiales que el Ejército y la Armada enviaban para ello, resultaban a todas luces insuficientes. En promedio, se graduaban diez Oficiales cada año como Pilotos de Guerra.

Para satisfacer la demanda, por Decreto Nº 579 del 19 de junio de 1941, se dispuso que la Escuela de Aviación comenzara a recibir jóvenes civiles para formarlos como Cadetes de Aviación. Luego de los preparativos correspondientes, en abril de 1942 ingresó el Primer Curso de Cadetes formado por 79 jóvenes, lo que cuadruplicaba la dotación tradicional de postulantes a pilotos. En paralelo, la Escuela siguió la instrucción que venía desarrollando para Oficiales del Ejército y Armada en la Escuadrilla de Aplicación, con cuya graduación terminó esta modalidad, que databa desde su creación en 1913, para concentrarse ahora en la instrucción de Cadetes.





*Abanderado y escoltas del Primer Curso de Cadetes.*

Este cambio en el ingreso a nuestras Escuelas Matrices, no se limitó a la Escuela de Aviación, sino también se hizo extensivo a la Escuela de Especialidades, que ese mismo año comenzó también a instruir exclusivamente a jóvenes alumnos directamente desde la vida civil, terminando de impartir cursos a Suboficiales de la Fuerza Aérea e incluso, a Oficiales de otras Instituciones.

Es necesario destacar que este proceso de recibir civiles para formar los futuros cuadros de Oficiales y Suboficiales de la Institución, señala la independencia definitiva de la Fuerza Aérea con relación a las Instituciones que le dieron origen. Comenzó así una vida y una identidad totalmente propia, con su dotación formada desde el comienzo con doctrinas, espíritu y mentalidad netamente aérea.

Para 1943, la apremiante demanda requirió efectuar dos llamados en el mismo año para postulantes a Cadetes en la Escuela de Aviación, en marzo y en junio, promociones que pasaron a ser conocidos internamente como los “marcianos” y los “junianos”. Por otra parte y debido también a esta creciente necesidad de emplear a todos los Oficiales en actividades operativas, hubo de cerrarse temporalmente la Academia Aérea que había comenzado sus funciones en 1937.

En la instrucción de vuelo específicamente, se imprimió en la Escuela de Aviación la modalidad norteamericana consistente en tres niveles, con un tipo de avión especial para cada uno, por lo cual tuvo que aumentarse a tres años la permanencia de los Cadetes.

La “escuela norteamericana” mantuvo los tres niveles de instrucción: primaria, básica y avanzada, correspondientes ahora a cada año de Escuela, pero asignando un tipo de avión específico para cada una e incorporando las mejoras técnicas propias de los nuevos aviones que se recibieron. De esta forma, la instrucción primaria se realizaba en los aviones Fairchild PT-19, luego la instrucción básica se hacía en los Vultee BT-13 y finalmente, la avanzada se completaba en el legendario North American T-6 “Texan”. Un beneficio adicional de esta nueva modalidad fue que la Fuerza Aérea de Chile comenzó a mandar pilotos para instrucción en Estados Unidos, cuya enseñanza previa en material norteamericano en Chile, facilitó en gran medida su participación en los respectivos cursos, incluso con material no conocido todavía en nuestro país.



#### **V.- Creación del Comando Costanero.**

Mientras se establecían y ejecutaban estas medidas propias del estado de pié de guerra en que se encontraba la Fuerza Aérea, asumió el mando de la Fuerza Aérea el general Manuel Tovarias Arroyo.

Uno de los hechos más importantes de su mando, fue la creación del Comando Costanero, con fecha 30 de Junio de 1943. Los compromisos de Chile con la comunidad internacional que combatía a las fuerzas del Eje, demandaban que la Fuerza Aérea debía patrullar y vigilar el litoral chileno hasta 100 millas al W. con tres propósitos principales:

- ❖ prestar apoyo inmediato y directo a la Escuadra Nacional y a buques mercantes, en previsión de amenazas submarinas, de superficie o aéreas.
- ❖ explorar la ruta de navegación de la Escuadra y buques mercantes cuando se tratara de movimientos de fuerzas principales de un punto a otro del territorio.
- ❖ combinar su acción con la Escuadra para mantener libre una determinada zona marítima de ataques sorpresivos, ya fuera a bases costeras o a zonas declaradas de emergencia, para asegurar la libre navegación de buques de guerra o mercantes.

Dadas las limitaciones de cantidad del material disponible para ejercer un patrullaje total y continuo de todo el litoral, se definieron puntos de importancia vital, en torno a los cuales se circunscribieron las actividades de patrullaje. Estos puntos fueron: Tocopilla, Antofagasta, Chañaral, Quintero, Valparaíso, Talcahuano, Zona carbonífera y Estrecho de Magallanes

Estos conceptos se habían recogido en el establecimiento de las 4 Brigadas Aéreas, cuya estructura evolucionó luego hacia el Comando Costanero creado por el Decreto Supremo Confidencial N° 14 de fecha 30 de junio de 1943, cuyo breve texto fijó en forma taxativa la responsabilidad institucional en esta área de actividad:

*“Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en su Oficio Secreto N° 301, de fecha 18 de Junio del año en curso, y la necesidad de crear un organismo que bajo el mando directo de esa jefatura, tenga la responsabilidad de la conducción operativa de las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de vigilancia y patrullaje a lo largo de nuestro litoral, con motivo de la actual situación internacional,*

*DECRETO: 1º.- Créase, bajo la dependencia directa del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el COMANDO COSTANERO, el que estará encargado de regular todas las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral, con el personal, bases y material de vuelo que dicho Comando en Jefe le asigne en uso de las facultades que le son privativas.*

*2º.- Para el cumplimiento del presente Decreto, el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea dictará las disposiciones pertinentes por las cuales se regulará la organización y funcionamiento del COMANDO COSTANERO. Tómese razón y comuníquese. (Fdo.) J.A.RIOS. O. Escudero O.”*

Su primer Comandante, en carácter de accidental, fue el Comandante de Escuadrilla Jorge Gana Eastman, asumiendo posteriormente como titular el Comandante de Grupo Gregorio Bisquertt Rubio. Su misión estaba orientada a prevenir o evitar ataques, especialmente de submarinos, a navíos que transportaran materias primas chilenas desde nuestros puertos hacia Estados Unidos. En

consecuencia, su acción operativa se centró preferentemente en los lugares de embarque, en las líneas de comunicación marítimas entre diferentes puertos nacionales y en determinadas zonas litorales.

Este Comando quedó bajo la dependencia directa del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y se le asignaron los 3 PBY-5 “Catalina” recientemente recibidos a la fecha, los N° 400, 401 y 402; los 15 Vought Sikorsky OS-2U y 4 aviones N3N. Todo este material era netamente anfibia y correspondía a las necesidades de defensa que Estados Unidos había definido para el litoral sudamericano, razón por lo cual la instrucción que recibían los pilotos chilenos en dicho país era en la Base Aeronaval de Corpus Christi, fundamentalmente en aviones navales y en prácticas de patrullaje aeromarítimo.

Estando la actividad del Comando Costanero centrada en el patrullaje aeromarítimo, se asignaron diferentes coberturas a los medios aéreos. Los Catalina PBY-5 (Patrol Boat: botes voladores, sin tren de aterrizaje), que tenían una autonomía de vuelo de hasta 27 horas, debían cubrir una zona de 200 millas de distancia desde la costa, en sentido transversal, y hasta el Golfo de Penas por el Sur, en sentido longitudinal. Con el correr del tiempo, esta distancia de 200 millas pasó a ser coincidente con la Zona Económica Exclusiva de nuestro país, que abarca una superficie total de 3.681.989 km<sup>2</sup>, comprendida por el área continental de 2.009.299; los 449.805 de las Islas Desventuradas; los 720.395 de Isla de Pascua y los 502.490 del Archipiélago Juan Fernández, Islas San Félix y San Ambrosio. El resto de los aviones del Comando, de mucho menor autonomía que los Catalinas, circunscribían su acción a los sectores más próximos a las áreas portuarias en las cuales estaban basados, cubriendo zonas de arco de círculo de 50 millas de radio alrededor de los puntos de vital importancia designados en la planificación de la Defensa Nacional.

Para los efectos del Plan de Patrullaje, el Grupo N° 2 activó específicamente una Escuadrilla Costanera con su material Vought Sikorsky OS-2U-3, operando en Mejillones, Talcahuano, Quintero y dos o tres aviones trabajando directamente con la Escuadra. La labor de los aviones del Comando se complementaba con la de Bandadas de combate de los Grupos N° 1 (Iquique), N° 3 (Temuco), N° 5 (Puerto Montt) y, eventualmente, del N° 6 (Punta Arenas).

A pesar de la eficiencia mostrada por la aviación empleada bajo un mando único en estas labores de patrullaje y la creación del Comando Costanero, surgieron una vez más las recurrentes proposiciones que cada cierto tiempo se planteaban todavía en aquella época, por sectores de las fuerzas de superficie, en cuanto a disponer de aviación propia sobre la base de redistribuir la que tenía la Fuerza Aérea. Ya las había habido en 1931 y 1932, sin éxito, pero permanecían latentes.

La Armada de Chile comprobaba a diario la forma en que la velocidad, flexibilidad y operación de los aviones, aumentaban notablemente su capacidad para la detección de tráfico, el control de su artillería y la alerta temprana de amenazas distantes, entre otros factores. De allí nació un comprensible deseo de contar con aviación propia para estos fines y subordinada bajo un solo mando operativo naval. Había entonces una especial sensibilidad sobre el apoyo de las operaciones navales con material de la Fuerza Aérea, elemento del cual el Mando Aéreo estaba plenamente consciente y que trataba de no agudizar innecesariamente.

Contribuyó a estas divergencias el envío de material anfíbio norteamericano que, en algunas oportunidades, venía consignado directamente a la Armada de Chile, como reflejo de una estrategia mayor de la Marina norteamericana que buscaba tener capacidades aéreas en forma autónoma, exclusivamente para sus necesidades y bajo mando naval, lo que encontraba un eco favorable en sus colegas chilenos.

Esto dio pie a que se creara o se tratara de mantener, la “especialidad de Aviación” en la marina, con material y Unidades de vuelo, situación que debió ser dirimida al más alto nivel, previa presentación de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea al Ministro de Defensa Nacional, en Septiembre de 1943, solicitándole requerir un pronunciamiento de la Contraloría General de la República sobre este tema.

El organismo contralor se pronunció, por Informe N° 35.004, de fecha 8 de octubre de 1943, en los siguientes términos:

*“CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.*

*En Oficio Confidencial N° 225 de 30 de Septiembre pasado, US. solicita del suscrito un pronunciamiento en Derecho sobre la legalidad de una “especialidad de aviación” en la Marina, especialmente creada por el Decreto Ministerial N° 7, de 06 de Febrero de 1939 y en virtud del cual esa Institución ha iniciado la formación de pilotos y ha adquirido últimamente material aéreo.*

*El Decreto Ministerial a que US. hace referencia no es de aquellos que tienen ese nombre comúnmente en la Administración Pública, o sea, no es un Decreto firmado por el Ministro por orden de S.E. el Presidente de la República, únicos que se tramitan por esta Contraloría General y sobre cuya legalidad ella puede pronunciarse oportunamente. Parece que en el Ministerio del digno cargo de US. se da ese nombre a órdenes internas del Servicio que no son propiamente Decretos y que pueden producir una confusión al tratar de aplicarlos.*

*Dicho documento no ha podido alterar ni modificar lo dispuesto en el DFL.N° 1.167 de 21 de Marzo de 1930, que fusiona los servicios de aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina y crea la Subsecretaría de Aviación centralizando en ella, como organismo único, el conocimiento e intervención en todos los asuntos relacionados con la aviación nacional.*

*El hecho que se creen especialistas de Aviación, no significa que se puedan formar grupos de aviación o unidades de aviación independientes de la Subsecretaría de Aviación. El Decreto interno Ministerial N° 7 no puede alterar lo establecido en una ley.*

*Dios guarde a US. (FDO.) AGUSTÍN VIGORENA R. Contralor General”*

Apoyado en este Dictamen de la Contraloría, el Comandante en Jefe General Tovarias solicitó y obtuvo del Ministro de Defensa que se dispusiera la transferencia de la totalidad de los repuestos para material Vought Sikorsky que la Armada mantenía almacenados en sus dependencias de Talcahuano.

La activación del Comando Costanero marcó el inicio del auge que tomó la Base Aérea de Quintero, constituyéndose por muchos años como la principal Base de combate de la Fuerza Aérea. Su material se incrementó luego con los Catalina del tipo OA-10 (Observer Aircraft, que era la versión con tren de aterrizaje, del PBY-5 anfibia) de los cuales el Nº 405 sería el legendario "Manu Tara". En la post guerra, Quintero recibió los aviones de bombardeo B-25 Mitchell y los cazas de ataque Thunderbolt P-47, creándose los Grupos Nº 8 y 11, lo cual significaba sin duda un respetable potencial para la defensa nacional. Esta condición se mantuvo hasta 1954, época en que el Grupo Nº 8 con su material de bombardeo B-25 y al mando del Comandante de Grupo Carlos Guerraty Villalobos (posteriormente Comandante en Jefe), pasó a asentarse en la recién terminada Base Aérea de Cerro Moreno en Antofagasta. La nueva Base pasó rápidamente a constituirse en un verdadero bastión aéreo, con una gran concentración de medios de combate, digno merecedor de llamarse el "hogar de los centinelas alados del desierto".



*Línea de bombarderos B-25*

## **VI.- Traslados en vuelo desde Estados Unidos.**

Para culminar esta visión panorámica de la Fuerza Aérea de Chile durante la Segunda Guerra Mundial, que se ha centrado como uno de sus puntos más álgidos en 1943, se debe consignar una actividad de alta exigencia y prácticamente novedosa, como fue el traslado en vuelo desde Estados Unidos a Chile del material de vuelo, recibido por nuestra Fuerza Aérea bajo los términos de la Ley "Lend and Lease".

No había por cierto mucha experiencia en esto. A comienzos de la década anterior se habían trasladado en vuelo algunos aviones de transporte, como los trimotores Ford y los Curtiss "Cóndor"

para la Línea Aérea Nacional, pero con pilotos norteamericanos al mando. El único caso de pilotos de la Fuerza Aérea de Chile trayendo aviones en vuelo al país desde Estados Unidos, fue en 1936, de los dos Sikorsky S-43, "Chiloé" y "Magallanes" para la "Línea Experimental Puerto Montt-Magallanes".

El nuevo perfil profesional que estaban adquiriendo nuestros pilotos les permitió enfrentar con éxito la difícil tarea de traer en vuelo aviones monomotores, con escasas ayudas a la navegación, situaciones meteorológicas muy diversas, a través de casi 10.000 kilómetros. La poca autonomía de estos aviones, la escasez de ayudas a la navegación en ruta y la poca experiencia disponible, hacían que su traslado en vuelo tuviera que efectuarse en numerosas etapas. Un itinerario común era: San Antonio-Brownsville, 400 km.; Brownsville-Tampico, 400 km.; Tampico-Veracruz, 380 km.; Veracruz-Tapachula, 645; Tapachula-Guatemala, 290 km.; Guatemala-San Salvador, 290; San Salvador-Managua, 390; Managua-San José de Costa Rica, 350 km.; San José-David(Panamá),260 km.; David-Albrook Field, 370 km.; Albrook-Turbo(Colombia), 350 km.; Turbo-Medellín, 240 km.; Medellín-Cali, 330 km.; Cali-Tumaco, 305 km.; Tumaco-Guayaquil, 475 km.; Guayaquil-Talara, 430 km.; Talara-Trujillo, 480 km.; Trujillo-Lima, 500 km.; Lima-Pisco, 205 km.; Pisco-Chala, 310 km.; Chala-Arica, 520 km.; Arica-Antofagasta, 560 km.; Antofagasta-Vallenar, 570 km.; Vallenar-El Bosque, 550 km. Total: 9.600 km.

Hubo accidentes en los traslados de aviones a Chile, que provocaron críticas de la opinión pública y el Comandante en Jefe General Tovarias fue invitado en agosto de 1944 por la Comisión de Defensa Nacional del Senado para entregar su visión sobre este proceso. Este fue su informe:

#### *"I.- TRASLADO DE AVIONES DESDE EL EXTRANJERO.*

##### *A. Causas que imponen la traída de aviones por el aire.*

*Desde que hubo posibilidad de adquirir material, de acuerdo con el Convenio de Préstamos y Arrendamientos (Lend and Lease), quedó en evidencia la necesidad imperiosa de traer los aviones en vuelo, debido a la carencia casi absoluta de fletes, por la permanente amenaza de ataques submarinos, tanto alemanes como japoneses, que gravitan sobre las líneas de comunicaciones marítimas del litoral americano del Pacífico. Solo se ha dispuesto tal procedimiento para los aviones de entrenamiento avanzado (North American) y los de entrenamiento básico (Vultee). Los aviones de entrenamiento primario (Fairchild) en cambio, se han traído sin excepción, embarcados.*

##### *B.- Experiencia de los pilotos.*

*Conviene tomar en cuenta la experiencia que nuestros pilotos adquieren en estos cruceros de esfuerzo. Esta experiencia es inapreciable si se considera que en su carácter de pilotos de guerra, pueden verse obligados un día a efectuar trabajos similares, ya que en un caso tal, habrá muchas circunstancias en que tengan que desempeñar su papel sin poder elegir las condiciones ni el momento propicio.*

##### *C.- Preparación del equipo.*

*Se trata de aviones nuevos, sometidos a todas las pruebas del caso por las autoridades aeronáuticas norteamericanas, controladas y certificadas por un Jefe de la FACH, destacado expresamente en San Antonio (Texas).*

*D.- Selección de los pilotos.*

*Es requisito previo que para actuar de piloto en estos raids, que el Oficial tenga registrado en su bitácora de vuelo un mínimo de 500 horas.*

*En cuanto a los Jefes de Formaciones (leaders), deben agregar la experiencia previa en un viaje anterior idéntico, que les proporciona conocimiento cabal de la ruta, de las condiciones que deben esperar en las diferentes etapas, de los recursos normales y de emergencia que tendrán a su alcance.*

*E.- Elementos de navegación.*

*Los aviones traen su equipo completo de navegación, radiotransmisor y receptor, girocompás, etc. Para usar sus instrumentos y para información de ruta, se entrega a los pilotos un juego completo de cartas para la navegación aérea que abarca todo el recorrido y los Air Route Manual (Manuales de Ruta) en uso de las Fuerzas Armadas norteamericanas, que comprenden los tramos: Brownsville (Texas) a Albrook Field (Panamá) y de allí a Santiago. Además, se les proporciona el Airport Directory (Guía de Aeródromos) del área que comprende Ecuador, Perú, Bolivia y Chile y que complementa las informaciones contenidas en los derroteros.*

*F.- Preparación del crucero.*

*Antes de iniciarse los raids y mientras están concentrados en Kelly Field, el Jefe de nuestra Misión en San Antonio reúne a todos los tripulantes en conferencias de Oficiales, en las que se estudia la ruta, se analizan los datos e informaciones que proporcionan los manuales, se hace la composición de las escuadrillas, dándose a cada "leader" la oportunidad de hacer las observaciones que estime necesarias acerca de los oficiales más indicados para actuar como pilotos y los que deben destinarse a "Oficiales de Navegación", número que cada uno debe ocupar en la formación.*

*Con todos estos antecedentes, puede asegurarse en la forma más enfática, que en la tarea de traer los aviones en vuelo se selecciona cuidadosamente al personal, se estudia minuciosamente la ruta, se prevén todos los detalles y se adoptan todas las medidas de seguridad al alcance del hombre. Nada queda pues, al azar y solo la intervención de fenómenos imprevisibles pueden causar accidentes como los que se han producido que deben considerarse, por lo tanto, como inevitables."*



## CONCLUSION

Las seis horas de vuelo de regreso al continente desde Hawaii, fueron para mí como un remanso propicio a la reflexión, después de haber visitado un lugar tan hermoso y significativo a la vez.

Recordaba la imagen de nuestro planeta, que leí alguna vez, como una inmensa esfera transparente llena de pequeñas pelotitas- los países- dentro de la cual si uno mueve cualquiera de ellas, tiene un efecto sobre el resto, mayor o menor según la distancia. En siglos pasados este efecto era acotado en dimensión geográfica y lento en conocerse a distancia, como en el caso de Cristóbal Colón, cuya llegada a América solo se supo en España cuatro meses después de ocurrida. En el Siglo XX, el progreso tecnológico, principalmente en comunicaciones, aviación y satelítica, rompió esta barrera y a medida que pasaban los años, la cercanía o la lejanía fueron haciéndose cada vez más relativas, convirtiendo la “aldea global” de Mac Luhan en una realidad.

Chile no escapó a este cambio, a pesar de vivir, como decía un cronista de antaño, *“en la última casa del barrio más lejano”*. En la Primera Guerra Mundial nuestro país todavía había podido mantenerse neutral, dadas su lejanía y las sólidas relaciones amistosas que tenía con las naciones beligerantes. Después de Pearl Harbor la dinámica mundial se había hecho más interdependiente y debió finalmente tomar la opción de los Aliados.

A la Fuerza Aérea de Chile este cambio le significó madurar a un ritmo intenso. Recién transcurrida su primera década de vida, debió volar nuevos y diversos aviones, multiplicar sus horas de vuelo, abocarse a nuevas labores como el patrullaje aeromarítimo, cambiar su orgánica, modificar sus métodos de instrucción y operativos, traer al país aviones en vuelo por rutas largas y peligrosas, en fin, una realidad totalmente diferente a lo que había vivido hasta entonces.

Se cumplió y se hizo con honor, con eficiencia y dignidad; con pérdida de vidas que siendo mínimas ante la magnitud de la empresa, fueron igualmente sentidas y valoradas, uniéndose con brillo a los más de quinientos mártires que la Institución ha ofrendado a la Patria. Nunca olvidamos a nuestros antecesores, que nos permitieron ser lo que somos, pero para apreciarlos mejor es bueno distinguirlos en sus individualidades dentro de la magnitud del esfuerzo de todos ellos. Hacia allá apunta este trabajo, a mostrar una etapa específica de las muchas positivas que ha tenido la Institución y graficar el esfuerzo de aquella generación de camaradas nuestros que durante la IIª Guerra Mundial, supieron lograr algo de la nada y de ese algo hicieron mucho, impulsados por ese inmenso arrojo y gallardía que ha guiado siempre a los aviadores chilenos cuando se proponen abrir nuevos y mejores caminos aéreos para la Patria. Rumbo a nuestro Centenario, recordemos con orgullo y agradecimiento a aquellos bravos muchachos del 43 y al gran aporte que hizo la Fuerza Aérea para que Chile cumpliera sus compromisos con el mundo libre.

**Edgardo Villalobos Chaparro**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía:

- ❖ **Walter Lord**, *“Day of Infamy”*. Bantam Book, New York, 1957, ISBN 0553-20962-0.
- ❖ **Flight Journal**, *“Pearl Harbor 75th Anniversary Issue”*, Air Age Inc., Wilton, U.S.A. Diciembre 2016.
- ❖ **Rikihei Inoguchi, Tadashi Nakajima, Roger Pineau**. *“El Viento Divino”*, Javier Vergara Editor, Bs. Aires, 1980.
- ❖ **Office of Hawaiian Affairs**, *“Native Hawaiian Data Book 2015”*. <http://www.ohadatabook.com/T01-06-15pdf>.
- ❖ **Walter R. Borneman**. *“The Admirals”*, Little, Brown and Co., New York, 2012, ISBN 978-0-316-09783-3 (PB).
- ❖ **Comandancia en Jefe FACH**. *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, Tomo Segundo (2001), y Tomo Tercero (en preparación), Santiago de Chile.
- ❖ *“Colección documental, años 1943 y 1944”*, Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, Los Cerrillos.
- ❖ *“Recopilación de Prensa Nacional”*, año 1943, textos de El Mercurio, Zig-Zag y Ve a, Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, Los Cerrillos.
- ❖ *“Recopilación de Sesiones del H. Senado de la República y de la Cámara de Diputados, Ordinarias y Extraordinarias”*, año 1943, Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, Los Cerrillos.
- ❖ *“Ataque a Pearl Harbor”*, Wikipedia.
- ❖ **Raffaele Nocera** (PhD), *“Chile y la guerra.1933-1943”*. Colección Sociedad y Cultura, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago 2006, ISBN 956-282-862-X.
- ❖ *“El ataque a Pearl Harbor en imágenes”*, National Geographic.

# LA FERIA INTERNACIONAL DEL AIRE Y DEL ESPACIO 2018

## *“El escenario propicio”*

“Este es el escenario propicio”, dijo el General de Aviación Álvaro Aguirre Warden, presidente de FIDAE 2018 en su discurso al inaugurar la vigésima versión de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, realizada en Santiago de Chile entre el 3 y el 8 de abril pasado.

Punto de encuentro de la aviación internacional, que naciera en 1980 por iniciativa del entonces General del Aire Fernando Matthei Aubel, comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, con motivo del cincuentenario de dicha institución y que con el devenir del tiempo se ha constituido en una de las más importantes ferias aeronáuticas a nivel mundial y sin duda, la de más renombre en Latinoamérica.

Aun cuando en sus comienzos estuvo orientada principalmente al sector defensa, con el paso de los años en ella han encontrado igual acogida todos los sectores de la aviación, tanto civil como militar.

Tal como sucediera en la versión anterior, de nota fue la presencia de la USAF, siendo en esta oportunidad su máxima atracción los dos F-35A Lighting II, cazas de quinta generación provenientes de la 56th Fighter Wing, con asiento en la Base Aérea Luke, Arizona.



*F-35A Lighting II de la USAF*

Aeronaves que no obstante ser presentadas solamente en forma estática, su sola presencia fue una muestra palpable del poder aéreo norteamericano. Bien se dice que una imagen vale más que mil palabras.

El que sí lo hizo y de manera por lo demás elocuente, fue el F-22 Raptor al mando de experimentados pilotos.

Del viejo continente, AIRBUS nuevamente se hizo acompañar por el A400M. Esta vez luciendo los colores del Ejército del Aire de España, que fue promocionado como una aeronave capaz de aterrizar en cualquier terreno y en las más adversas condiciones.

Sin duda su costo y capacidad de transporte, hoy en día no lo hace el avión que requiere la mayoría de las fuerzas aéreas del mundo, lo que aprovechó EMBRAER para presentar en sociedad su birreactor KC-390, transporte táctico, que aunque de menor capacidad, también puede operar en terrenos no preparados y a costos mucho más reducidos.

En una época de presupuestos limitados, el viejo y apreciado Hércules C-130 también dijo presente y conscientes de que aún tiene un largo futuro, eran muchas las empresas que ofrecían sus servicios para actualizar los sistemas y equipos del noble cuadrimotor, permitiendo con ello prolongar en varios años más su vida útil.

Por su parte, LOCKHEED recordaba que ya se encuentra plenamente operativa la versión C-130J Súper Hércules.

Reconociendo que aún existen espacios por llenar y que son varias las fuerzas aéreas de América que pronto deberán ir a la renovación de su ya gastado material de transporte, la italiana LEONARDO promocionaba las bondades del C-27J Spartan.

Bimotor del cual la Fuerza Aérea del Perú trajo dos ejemplares, que mostró tanto en el aire como en tierra, constituyéndose en un serio competidor del C-295 de Airbus también presente en la feria.

En el campo de la instrucción de vuelo básica nuevamente constatamos la presencia del AT-29 de EMBRAER, del KT-1P de Korea Aerospace Industries Ltd. y del T-6 Texan II de Textron.

Los dos primeros con los colores de la FACH y la FAP respectivamente, donde se le denomina “Torito” y el tercero con la librea del fabricante, el que habiendo sido seleccionado por la Fuerza Aérea de Argentina, ya ha comenzado a entregarle sus primeros ejemplares.

En lo concerniente a la etapa de la instrucción primaria, FAdA de Argentina dio a conocer el proyecto de su nuevo entrenador IA-74, destinado a reemplazar al Grob G120TP en la Escuela de Aviación Militar de Córdoba, el que a su vez hace no mucho fuera seleccionado como sucesor del Mentor T-34, el que habiendo cumplido con creces su vida operativa se acogió a un merecido descanso.

Por su parte, ENAER la empresa aeronáutica chilena, acercándose el término de la vida útil del T-35 Pillán, dio a conocer que se trabaja en su “retrofit” lo que posibilitaría extenderla en unos cuatro

años, mientras ya está en etapa de diseño un nuevo entrenador, el que por el momento ha recibido la denominación de Pillán II.

Si hay algo que nadie discute es la necesidad que tienen varias fuerzas aéreas de América de renovar su más que gastado y obsoleto material de combate.

No obstante, los costos de los aviones nuevos disponibles en el mercado, los hacen prácticamente inalcanzables para los escuálidos presupuestos disponibles, por lo que aparatos de segunda mano se alzan como alternativas viables.

Aviones que con un adecuado “upgrade” aún podrían prestar valiosos servicios por varios años más. Situación en que las miradas se han tornado hacia los F-16 y Typhoon que fuerzas aéreas de naciones más ricas han comenzado a desprogramar.

Fue en ese ámbito que no dejó de llamar la atención la presencia nuevamente en FIDAE del mockup del JAS-39 E Gripen de SAAB. Avión de combate seleccionado por la Fuerza Aérea del Brasil como su nuevo cazador. Largas eran las filas de público esperando su turno para subirse a la cabina y tomarse una foto en ella.



*JAS-39 E Gripen de SAAB*

Tradicional ha sido también la atención que la presencia de la aviación comercial de transporte público despierta en los asistentes y la caballeresca competencia existente entre BOEING y AIRBUS.

Lamentablemente, al igual que sucediera en el 2016, una vez más Boeing mantuvo un muy bajo perfil. No hubo la esperada conferencia de prensa y salvo la presencia estática durante pocos días de un Boeing 737-8 Max de Aerolíneas Argentinas (LV-GVE), la participación del fabricante norteamericano pasó casi desapercibida, perdiendo con ello la oportunidad de promocionar el que ya algunos consideran el avión más exitoso en la aviación mundial después del DC-3.

Algo a lo que alguien atribuyó a los serios problemas que han tenido algunas versiones del 787 con sus motores Rolls Royce, que ha obligado a dejarlos en tierra y a la autoridad aeronáutica norteamericana a restringir sus capacidades ETOPS.

Ausencia de la cual supo sacar debido provecho Airbus que hizo amplio despliegue de su A350-900, tanto en vuelos demostrativos como en exposición estática, junto al cual puso un A320Neo de LATAM. Aviones a los cuales el público visitante tuvo amplio acceso.

En conferencia de prensa de material de defensa, Airbus señaló que ellos no eran fabricantes de plataformas, sino de soluciones, deslizando al pasar que razones políticas habían sido la causa por la cual perdieran la propuesta por un nuevo avión tanquero de la USAF.

Extraoficialmente se recordó que mientras Boeing aún no ha podido entregar ningún KC-46 a la USAF, Airbus ha entregado varios de sus A330 en versión tanquera a los países que en ellos confiaron.

Mientras tanto, en el pabellón de Rusia se hacía publicidad al SSJ 100 Sukhoi Super 100, regional jet, aeronave de la cual su único usuario en América es Interjet de México y que con sus limitadas prestaciones no es mucho lo que puede competir con la amplia gama de productos que ofrecen tanto Boeing como Airbus.

País del cual también se promocionaba un promisorio futuro para el MC-21-300 “Magistralny Samolyet 21 veka” (Avión Magistral del siglo XXI) de Irkut Corp., birreactor de alcance corto y mediano, actualmente en proceso de certificación, esperándose sus primeras entregas para el año venidero.

Si nos atenemos a la gran cantidad de aviones y helicópteros destinados a los segmentos de la aviación corporativa, ejecutiva y comercial de tercer nivel en exhibición en la feria, debemos coincidir con aquellos que señalan que sin duda la economía a nivel mundial está repuntando en forma significativa.

Lujosos birreactores, monomotores y helicópteros, entre los que podemos mencionar el G650ER y el G280 de Gulfstream Corporation, el Falcon 2000LX de Dassault Aviation, el Honda Jet (LV-HTQ) de Honda Aircraft Company, el Cessna Citation Latitude, el Pilatus PC-12NG, el Piper M600, los Bell 412EPI, 429 y 505 Jet Ranger X y los Airbus H125, H130, H135, H145 y el corporativo EC 155.

Todo ello sin contar la amplia gama de helicópteros de defensa, que daría para una crónica aparte, lo que no es el propósito de un reportaje resumido como este.

Mientras ello sucedía en la plataforma, en ocho hall de exposiciones, 533 empresas procedentes de 41 países presentaban una gama enorme de productos los que se tornaron estrechos para atender a las más de 120.000 personas que durante los días en que se desarrolló la feria se dieron cita en el aeropuerto Arturo Merino Benítez donde esta tuvo lugar.

En forma paralela once conferencias oficiales se efectuaron, en las cuales se tocaron los más diversos temas relacionados con la aeronáutica internacional.

A diferencia de años anteriores, en esta oportunidad, IATA llevó a cabo su tradicional conferencia Wings of Change en un hotel capitalino ajena a la feria misma. Conferencia que fue reemplazada por la primera versión del Aviation Leaders Forum, organizado por la Fuerza Aérea de Chile, FIDAE y la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.

Importante conferencia que congregó a representante de la industria aeronáutica internacional y a altos ejecutivos de las principales líneas aéreas americanas y que fuera encabezada por la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Dra. Fang Liu.

En forma paralela, en salones contiguos se llevó a cabo el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, el Latin American Remote Sensing (IV LARS 2018), la Conferencia de Medicina Aeroespacial, el Seminario de Seguridad Aeroespacial, la Cuarta Conferencia Espacial y la XVII Reunión de los Comandantes Logísticos de las Fuerzas Aéreas de América del Sur.

Todo lo anterior matizado con las presentaciones que sobre el recinto ferial realizaron las Escuadrillas de Alta Acrobacia “Halcones” de la Fuerza Aérea de Chile y Da Fumaca de la Fuerza Aérea del Brasil, a las que se unieron las del conjunto acrobático civil RVTEAM de Chile y las arriesgadas maniobras del destacado piloto estadounidense Skip Stewart en su Pitts S2S Prometheus.

Actuaciones que fueron acompañadas por las de la Escuadrilla de Paracaidismo “Boinas Azules” de la Fuerza Aérea de Chile y “Wings of Blue” de la USAF.

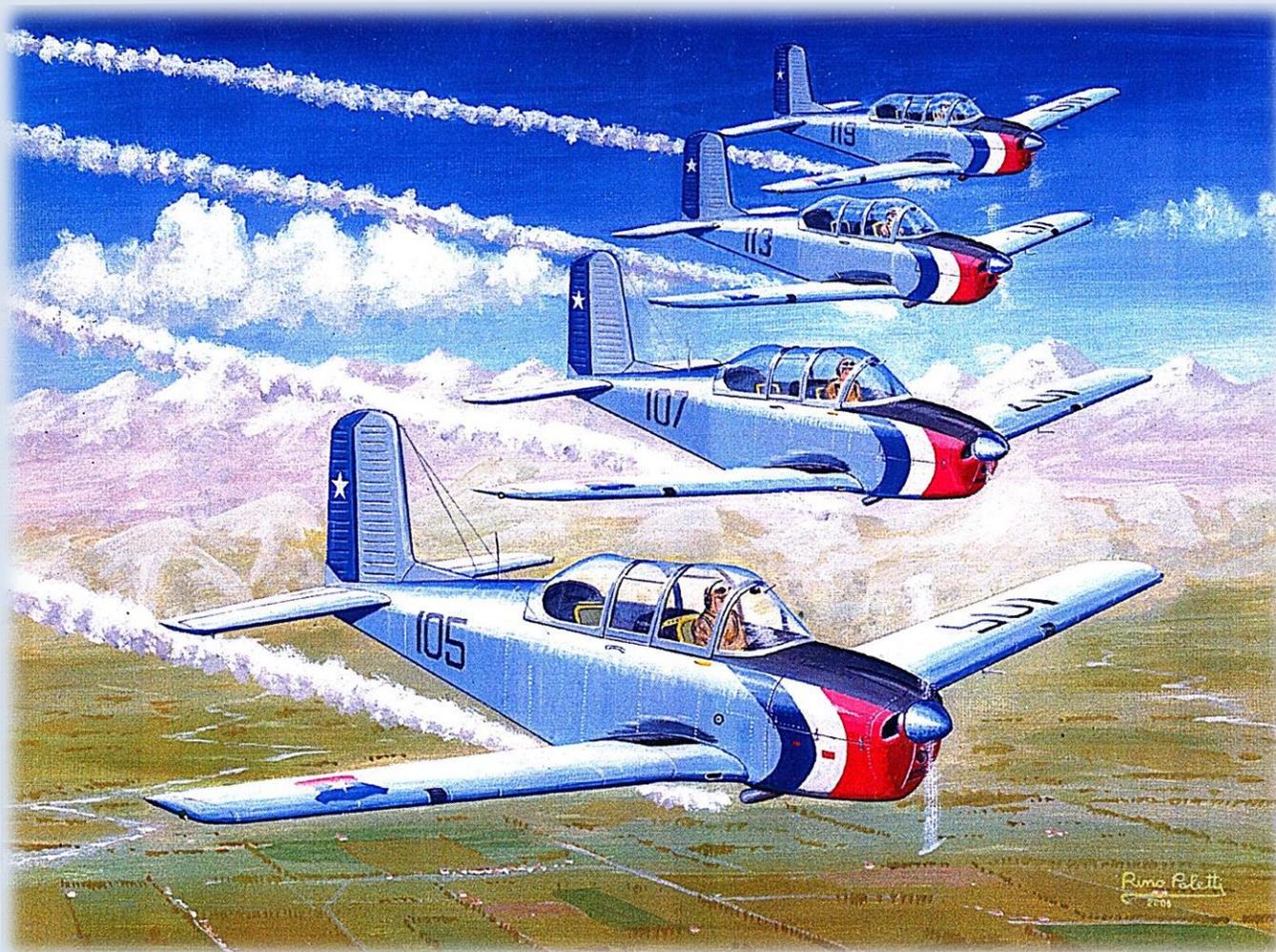
Al caer el telón aquel domingo 8 de abril, poniendo fin a la vigésima versión de la feria, retornando a la capital con las primeras sombras de la noche, al recordar la primera feria de 1980 y los rostros de tantos amigos que ya no nos acompañan, sin querer a la mente vino la letra de “Volver”, aquel tango que cantaba el inolvidable Gardel; *“Sentir que es un soplo la vida, que veinte años no es nada...”*

**Sergio Barriga Kreft**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## VI. AVIONES CON HISTORIA



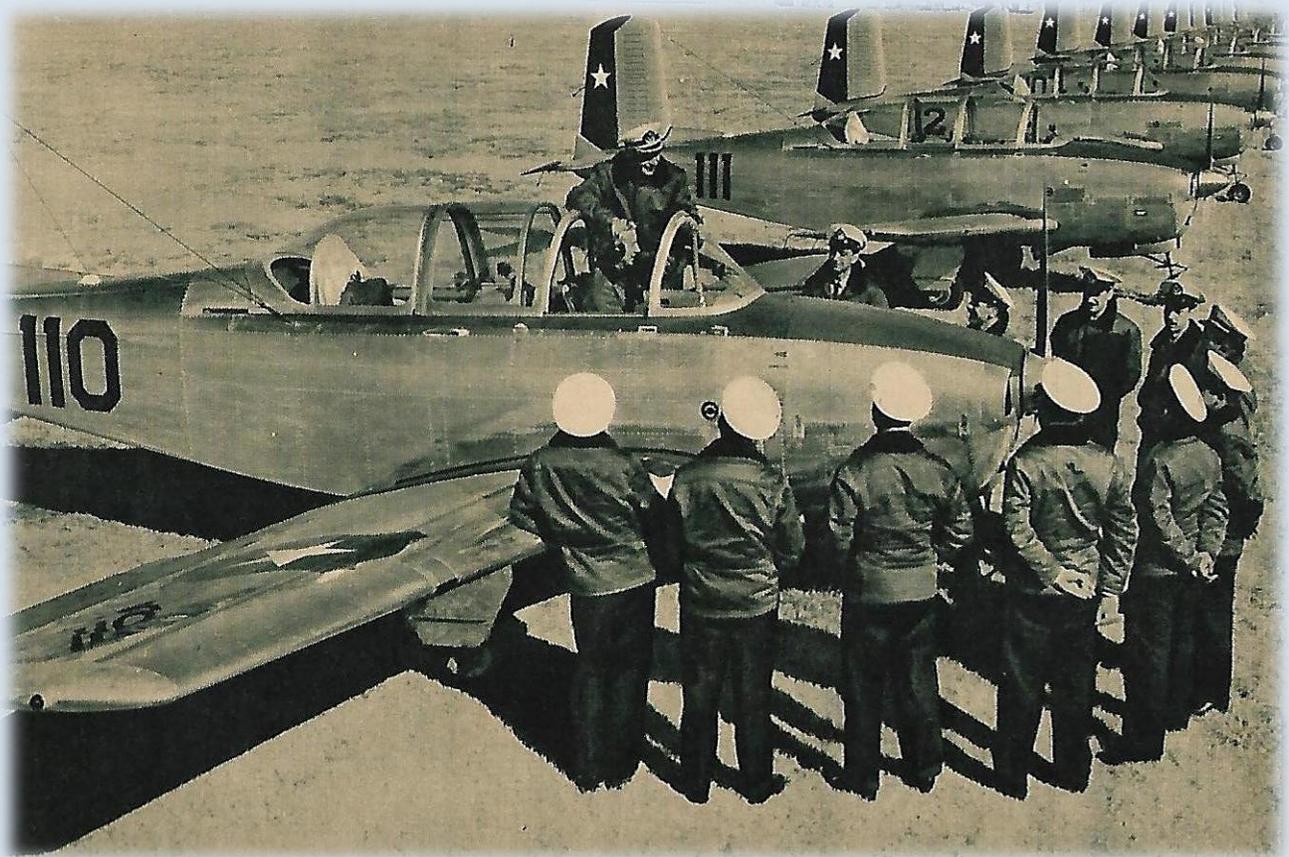
**Aviones Beechcraft T-34A "Mentor" de la Fuerza Aérea de Chile**  
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Rino Poletti Barrios

### **Breve reseña del Beechcraft T-34A / A-45 Mentor en Chile**

A principios de los años cincuenta, la Fuerza Aérea de Chile (FACH), se vio en la necesidad de buscar un reemplazo para sus aviones de entrenamiento Fairchild PT-19, PT-23 y PT-26.

La elección recayó en el avión fabricado por la afamada fábrica Beechcraft Aircraft. En 1953 la Fuerza Aérea de Chile puso una orden de compra por 25 aviones Beechcraft B-45 Mentor, versión de exportación del que la USAF denominara T-34A y la U.S. Navy T-34B.

Aeronaves que numeradas del 101 al 125 llegaron al país a comienzos de abril de 1954, pasando a desempeñar labores de entrenamiento en la Escuela de Aviación "Capitán Ávalos".



*Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile en Wichita, Kansas, Estados Unidos conociendo el nuevo material*

Posteriormente, la Beechcraft envió a recorrer algunos países de América como avión demostrador, otro B-45, el que llamando la atención de la Fuerza Aérea, fue comprado y mandado a buscar por un piloto chileno, me parece que a Colombia. Avión que llegó con matrícula americana, recibiendo en la FACH el número 126.

Como dato de interés, aquel fue el primer Mentor dotado de radiocompás, toda una ayuda para aquel entonces y además fue el único de todos que tenía pintura anti reflectante color negro detrás de la carlinga trasera.

Tiempo después la Fuerza Aérea de Chile puso una nueva orden de compra por veinte B-45 más, los que llegaron al país en 1956, numerados del 127 al 146, trayendo todos incorporado radiocompás a su equipamiento de navegación.

Finalmente, a fines de la década del cincuenta, se puso una última orden de compra por otros veinte B-45, los que fueron recepcionados en mayo de 1959, numerados del 147 al 166.

Dentro de ese plantel, incluso operó un Team acrobático no oficial, con los nuevos aviones. Éstos presentaban para 1956, unas franjas tricolores en su nariz, al estilo de los famosos "Thunderbirds" de los Estados Unidos, como lo demuestra el dibujo del artista Rino Poletti B. que encabeza esta reseña.

El tiempo pasa inexorablemente y después de formar numerosas generaciones de pilotos, el Mentor, dio un paso al costado en 1980, al empezar a ingresar a las filas de la Escuela, el Enaer T-35 "Pillán".

Con el ingreso del Pillán, fue necesario, realizar una re matriculación de los Mentor que quedaban operativos, recibiendo matrículas desde el 151 hacia arriba, quedando los T-35 del 101 en adelante.

Durante varios años, ambos aviones en forma simultánea formaron nuevos pilotos, hasta que el Alto mando, en 1987, decidió dar de baja definitivamente el remanente de aviones T-34 en el inventario.

Algunos aviones pasaron al Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio, otros dieciocho fueron ofertados al mercado, mediante propuesta pública del 17 de enero de 1988 y finalmente vendidos a particulares de los Estados Unidos.

Sin embargo otros aviones, fueron por disposición del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en aquella época, General del Aire (A) Fernando Matthei Aubel, cedidos a clubes aéreos de Chile, para lo cual, fueron acondicionados y pintados en ENAER.

El Club Aéreo de Santiago, recibió dos aeronaves en diciembre de 1987, y sus datos son:

Matrícula FACH 115, S/N CG- 19, re matriculado 171, matrícula civil CC-KST

Matrícula FACH 143, S/N CG-151, re matriculado 182, matrícula civil CC-KXT



Ambas aeronaves al día de hoy continúan volando para el Club Aéreo, pero con esquema metal natural.



En tanto el Club Aéreo de Rancagua ingresó a su inventario en igual fecha el avión matrícula FACH 121, S/N CG- 25, re matriculado 174, al que se asignó la matrícula civil CC-KRA.



*Avión Mentor A-45 matrícula CC-KRA del Club Aéreo de Rancagua.*

Este avión voló para el Club Aéreo de Rancagua por varios años, incluso tuvo un aterrizaje de emergencia en el Cajón del Maipo, lugar desde donde fue sacado en vuelo dos días después, sin sufrir casi daño alguno.



*Avión Mentor A-45 matrícula CC-PNV*

Posteriormente, este Mentor fue enajenado y vendido al piloto del Club Aéreo de Santiago, don Ricardo Bittelman, quien le ha realizado una serie de mejoras y continúa volando por los cielos de Chile, con un esquema de pintura amarillo, la decoración de un avión de la U.S. NAVY con la nueva matrícula CC-PNV.

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

**Fuerza Aérea de Chile.** "Revista FACH", ediciones varias.

**Sergio Barriga Kreft.** "Conjuntos acrobáticos en la Fuerza Aérea de Chile 1930 - 1981". Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

**Hugo Marín Lezaeta.** "Trayectoria Histórica del Club Aéreo de Santiago 1928 – 2012". 2013

Archivos personales de los señores Antonio Segovia Rentería, Jaime Lamas, Sergio Barriga Kreft, Rino Poletti Barrios y del autor.

## VII. SABÍA USTED?

*...que en 1941, en el entusiasmo de la campaña "Alas para Chile", el entonces Club Aéreo de Chile llamó a un concurso público para establecer lo que sería el **Himno de la aviación civil**, invitando a participar en él a todos los poetas y compositores del país.*

Efectuada la selección correspondiente, el 15 de noviembre de aquel año, en el auditorium de la Radio Carrera CB-126, se dio a conocer que la composición vencedora era "**Alas de Paz**", de los autores "*Paquete*" y "*Spad*", quienes se hicieron merecedores del premio establecido de \$2.000 pesos. Tras conocer los seudónimos, resultaron ser los señores Rolando Ahumada Fernández ("*Rolito Ahumada*"), compositor de la letra y Juan Aravena, de la música.

Interpretado por la banda de la Fuerza Aérea, se determinó oficialmente que desde aquel día sería éste, el Himno de la Aviación Civil Chilena.

Lamentablemente, con el transcurso del tiempo, aquel himno cayó en el más completo olvido y como hoy ni siquiera hay quien recuerde su letra, la Revista AEROHISTORIA la rescata del baúl de los recuerdos, en honor al Nonagésimo aniversario del Club Aéreo de Santiago.

***Vocero de Juventud  
pasa la bandada en raudo vuelo;  
y trae, ronco el motor,  
anhelos de paz en su canción.***

***Volar, saludando al sol;  
o bajo los rayos del lucero;  
arriba nuestros aviones  
son corazones pidiendo azul.***

***Como blancos halcones  
los escuadrones  
cruzan airosos la nación;  
gaviotas que al pasar,  
lanzarán al mar,  
todo un bagaje de emoción...***

***Nuestras Alas de Paz  
Al surcar el cielo,  
en todas direcciones,  
impulsando densos nubarrones,  
son corazones pidiendo azul...***

## VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

### LA AVIACION MILITAR EN BOLIVIA

No hace mucho dijimos que el Gobierno de Bolivia había contratado en Buenos Aires los servicios del conocido instructor de aviadores señor Alberto Jarfet, para que organizase en aquel país, sobre sólidas bases, la aviación militar.

Si bien esa noticia no tiene carácter oficial, ella parece que se confirmará. El Gobierno Boliviano aspira a montar la 5.ª arma a la altura de las mejores de Sud América, y a fe que está en condiciones de conseguirla, pues cuenta con un núcleo de hábiles pilotos diplomados en la Argentina y en Chile, que constituirán un valioso plantel para el futuro.

Para este efecto ha partido desde la Argentina para La Paz contratado por el Gobierno del país vecino y amigo, el señor Andrés Tomsich, piloto constructor de aeroplanos.

Tomsich lleva consigo abundante material de construcción de aeroplanos, entre ellos un motor Argus de 100 H. P.

Este reputado técnico es oriundo de Italia, y cuenta actualmente 31 años de edad. Desde 1909 hasta 1913, en que llegó a Buenos Aires, dirigió la escuela de Bordenone, del ingeniero Caviguione, siendo sus aparatos los que batieron todos los records italianos. En la Argentina fundó una escuela en Villa Altube; pero debido a que el piloto que debía actuar en ella Ruggero Franzoni, se ausentó para la guerra, desistió de la empresa.

31 Mayo 1917

Revista Auto y Aero. Interesante recorte publicado el día 31 de mayo de 2017

Desde fines de 1903, los cielos americanos experimentaron la incursión de un nuevo invento que revolucionaría al mundo y que sería conocido como aeroplano. Su aparición y debut aquí en el cono sur, en especial en países como Argentina, Chile y Uruguay, serán hacia 1910 el puntal e incentivo para su concurso en esta parte del continente.

El espectáculo que brindarán nacionales y extranjeros por igual con estas naves, pronto irá mezclando la audacia e ingenio con el progreso, y así el avión se popularizará rápidamente hacia las naciones vecinas.

Pronto, los cielos de Perú, Colombia, Venezuela, Brasil y Paraguay disfrutarán tempranamente de la aviación civil y militar. En esta senda de alegría y progreso aeronáutico que el mundo sudamericano comenzaba a admirar, enviando inicialmente notables y valientes aprendices de pilotos al continente

europeo, el cual experimentaba desde temprano iniciado el siglo veinte grandes progresos y éxitos en el arte del vuelo controlado, pronto vio cómo países tan evolucionados en aeronáutica tales como Francia, Alemania, Italia e Inglaterra, se involucraban junto a los vecinos y al mundo, en lo que sería uno de los más grandes conflictos mundiales – *la Gran Guerra* – como sería llamada hasta fines de la década del treinta.

Con ella, vendría para el mundo civilizado la hecatombe, pero también surgirían adelantos técnicos en la aviación mundial y americana que hicieron que muchos de sus países alcanzaran no solo los aires, sino que conquistaran en la tierra todos y cada uno de los agrestes y desafiantes obstáculos que se presentaban.

El curioso e histórico recorte publicado este mes, hace referencia a la contratación de un piloto de origen danés, el señor Albert Jarfelt por parte del gobierno boliviano, para cumplir con el deseo de apreciar su tierra desde los aires, tal como los italianos Miguel y Napoleón Rapini les prometieran en marzo de 1913, y que tras infructuosos intentos se había convertido en el sueño incumplido de aquella bella nación enclavada en el corazón del cono sur americano y poseedora de algunas de las más altas cumbres que nos regalan los imponentes Andes.

Una rápida revisión de una serie de factores adversos en el terreno de despegue, otros meteorológicos y técnicos, siendo el mayor, la pobre capacidad de empuje del motor de la aeronave y reducida superficie alar, se juntaron para complotar con lo que sería en aquellos días, el primer vuelo en avión sobre Bolivia. Así y todo, nuestro distinguido Miembro Correspondiente en Bolivia, el investigador e historiador don Ramiro Molina, consigna que el aparato logró volar algunos metros a una altura de dos metros y medio por algunos instantes: *“El público abandonando su sitio invadió la pista, se colocó detrás y a los costados del aparato, llevado por la creciente curiosidad; Napoleón Rapini que se hallaba impaciente y temeroso de una desgracia con el público, trató de alzarse más, cuando de improviso notó que a pocos metros de él, se hallaba una red de hilos telegráficos; para esquivar el peligro, hace un viraje demasiado estrecho, notando que está a punto de herir a algunos espectadores con las alas del aeroplano, dada la pequeña altura en que se encontraba. En ese instante el aviador toma una resolución suprema e intenta aterrizar violentamente. El aeroplano cae en tierra y es arrojado sobre el ala derecha por una racha de viento”.*

Este lamentable hecho, dejó en la opinión pública una sensación desfavorable y de pesimismo que embargó la conciencia aeronáutica por algún tiempo. Es también Molina, quien también cita una destacada nota publicada en marzo de 1914 en el periódico boliviano El Diario, cuyo autor es el distinguido Coronel Enrique Phillips H., Presidente del Aero Club de Chile, el que señaló: *“Ojalá que próximamente pueda establecerse aquí el Servicio de la Cuarta Arma, o sea la Aeronavegación, llamada a prestar tan importantes servicios y que ya está establecida en la mayoría de los países...Algunos se imaginan y les he oído decir que debido a la gran altura en que se encuentra la mayor parte de este territorio, sería difícil establecerlo con provecho, y se fundan para ello en el fracaso que tuvieron los hermanos Rapini. Creo que en esto hay un grave error, ya que todos sabemos también que se han hecho vuelos hasta más de seis mil metros de altura, y le cupo gloria a Newbery, el gran aviador argentino...No me cabe la menor duda de que luego quedará establecida en el Ejército Boliviano la cuarta arma y que muy próximamente bolivianos y chilenos nos veremos con más*

*frecuencia, ya que la aeronavegación, debido a su vertiginosa velocidad, acorta las distancias y ahorra tiempo y dinero”.*

Será al año siguiente, el esfuerzo realizado por aviadores como el chileno Luis Omar Page en Oruro, quien llegado a Oruro con su avión Bathiat – Sánchez de 80 HP, apodado “Punta Arenas”, donde tras infructuosas tentativas se elevó a fines de julio de 1915, a escasa altura desde la entonces improvisada pista de Papel-Pampa. Luego el primero de agosto llevará a cabo un nuevo intento de vuelo en Viacha, con el que si obtendrá un verdadero reconocimiento por parte del gobierno de la época. Gracias al interés despertado por el vuelo de Luis Omar Page sobre los cielos orureños el 30 de julio y Viacha en agosto, es que la conquista por el cielo nacional boliviano, comenzó a echar raíces. Algunos meses después el Presidente de Bolivia, señor Ismael Montes Gamboa, gestionará ante los gobiernos de la Argentina, Chile y España la obtención de becas, enviándose a la Escuela de Aviación “El Palomar” en Argentina, los oficiales Horacio Vásquez, José E. Alarcón y René Pareja; a la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, Chile, el Teniente Alfonso Crespo, y los Subtenientes Bernardino Bilbao Rioja y Ernesto S. Arévalo; mientras que a la Escuela de Cuatro Vientos en España fueron enviados Rafael Vargas y Carlos Peñailillo.

Este y otros aislados esfuerzos, abrirían el impulso para lograr vencer el todavía no conquistado obstáculo, el cual era poder volar sobre la imponente capital altiplánica, La Paz. Al respecto, nuevamente Ramiro Molina nos ilustra sobre los esfuerzos realizados por el gobierno en 1919, cuando el Agente financiero de Bolivia en Nueva York, don Julio Zamora, compra por encargo una curiosa aeronave: un triplano Curtiss “Wasp” 18T, con el cual se espera conquistar este añorado deseo nacional.

Junto a la compra del avión, se contratan los servicios del capitán Donald Hudson y los mecánicos Robert O. Albough y William Birren. Serán ellos, quienes un memorable 17 de abril de 1920, harán posible surcar los cielos paceños, uniendo el júbilo de sus ciudadanos con las alturas que sólo conocían desde lo alto, los orgullosos cóndores.



***El triplano Curtiss “Wasp” 18T, que a los mandos del piloto Donald Hudson, conquistó los cielos paceños.***

# Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



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

## **CORREO RECIBIDO**

Señor  
Norberto Traub Gainsborg  
Director revista AEROHISTORIA.

*Respetado señor, tengo la suerte de recibir por terceras personas y en reenvío por este medio, la revista AEROHISTORIA, que ustedes periódicamente publican, y viéndola y releyéndola, le manifiesto que es en su forma y fondo de una calidad envidiable y le envío mis felicitaciones y reconocimiento por el trabajo que realizan difundiendo la historia de la aeronáutica. El último número recibido fue el 3 - 2018 correspondiente al mes de marzo 2018.*

*Al mismo tiempo y aprovechando la ocasión, como de la historia se trata, de la cual soy un seguidor, me permito enviarles un link relacionado con el Bicentenario de la Batalla de Maipú, vídeo que oportunamente preparé especialmente para la ocasión y que subí a Youtube y lo comparto con ustedes.*

*Lo saluda muy atentamente en Paz y Bien:*

<https://youtu.be/IBrxO8dmSdg>

*Oscar Silva Abarca  
Suboficial Mayor Ejército. (R)  
"Veterano de Valdivia"*

---

*Norberto:*

*Acuso recibo gustoso y sin novedad de su correo electrónico. Leído el libro "Héroes de la paz", felicitaciones, es un excelente y justo reconocimiento al Stte. Wall, que merece ser conocido por nuestra juventud, especialmente por los que comprometen sus vidas, con Instituciones de la Defensa Nacional y de Orden y Seguridad.*

*Atte.*

*Juan Carlos Elgueta Rosas*

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

## El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

**Norberto Traub Gainsborg**

**Alberto Fernández Donoso**

**Oscar Avendaño Godoy**

**Claudio Cáceres Godoy**

**Rino Poletti Barrios**

**Sandrino Vergara Paredes**

**Rodrigo Jiménez Schmidt**

**Presidente**

**Vicepresidente**

**Director - Secretario**

**Director - Tesorero**

**Director**

**Director**

**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

### Declaración de responsabilidad:

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

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

### Comité editorial

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

### Colaboradores

**Carlos Saldivia Rojas**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Edgardo Villalobos Chaparro**  
**Héctor Alarcón Carrasco**  
**Hugo Tilly Ebensperger**

**ISSN 0719-9635**



# AEROSERVICIO

*Haciendo aviación desde 1964*



*Venta de Aeronaves - Hangaraje - Aviónica - Simulación  
Repuestos - Cámaras y Vigilancia - Mantenimiento - Asesoría  
Aeronáutica - Proyectos de Ingeniería - Equipos - Pilot Shop*



+56946253212



[aeroservicio.com](http://aeroservicio.com)



Aeroservicio



Aeroservicio

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



Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products

**Grisolia y Cia. 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