



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

ISSN 0719-9635

# **AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA**

**INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN**



▶ **Arturo Merino Benítez, vida y obra de un visionario**

▶ **Avión Beechcraft Mentor T-34 en la Aviación Naval Chilena**

▶ **Condecoración Al Mérito Aeronáutico de Bolivia**

**Actividades de mayo de 2018 - N°5**



## *Abriendo nuevas rutas*

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



**Vía56**

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



# ▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## *Editorial*

**Con gran visión de futuro, Arturo Merino visualizó la aviación como el medio más moderno, rápido y efectivo para unir territorialmente todo Chile. Es así que cuando el Presidente Carlos Ibáñez le expresó su desaliento por las dificultades geográficas para comunicarse con los habitantes del territorio austral, Merino le respondió con voz firme:**

***“Yo tengo un camino construido: ¡el de los cielos de Chile!”.***

Sin lugar a equivocación, la conectividad aérea dentro de una nación, es una de las obras más macizas que alguien puede legar a su país. Por ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quien realizó esta obra, se convierte cada año en un deber sagrado que cumplimos con orgullo.

Es por este motivo, que durante el mes de mayo, nos hicimos parte junto al Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, en la conmemoración del Centésimo trigésimo Aniversario del natalicio de Arturo Merino Benítez, con un segundo número especial impreso de nuestra revista AeroHistoria, homenajeando desde las letras y la investigación a quien sentó las bases y puso en marcha el *Sistema Aeronáutico Nacional*.

La investigación y reflexión sobre el quehacer sustancial que este chileno “Chillanejo” realizó en la aviación y que en este especial presentamos, nos llena de orgullo, pues a él se accede como una constante más que ocasional, que celebra y descubre la huella dejada por Arturo Merino, volcando algunas de sus experiencias y tareas realizadas por el hombre, el patriota y el aviador, hechos que constituyen ejemplo de objetividad, aquí se vislumbra la dedicación que lo revela, interpreta y descubre más allá de sus tareas, situándolo en el mundo, dignificando la aviación como profesión y como espíritu.

En una tarea de constante hacer y persistencia frente a los acontecimientos, más allá de su definición de deseo por volar y del deber, en la referencia a los otros pilotos, hombres y peligros, el Instituto de investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega esta edición especial, elaborada con una visión certera, contextualizada y sintética de la vida y legado del prócer, que tanto niños como adultos podrán disfrutar por igual, aquilatando estos aportes de dedicada investigación y documentación, donde el lector va introduciendo la historia, el vuelo y la persona en un colectivo.

Este homenaje finalmente no sólo contribuirá a enriquecer el conocimiento del chileno ilustre o del ciudadano patriota, sino que aporta con su visibilidad hacia la perpetuidad de los ejemplos de servicio de aquellos que han dejado huella más allá de su profesión.

**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

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Gran Gala musical da inicio a las actividades con que el Club Aéreo de Santiago recuerda su 90° Aniversario.....</i>	6
<i>Inauguran plaza que recuerda a Margot Duhalde Sotomayor .....</i>	7
<i>Celebración del Nonagésimo Aniversario del Club Aéreo de Santiago.....</i>	8
<i>Asistimos a una interesante conferencia de incorporación a la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.....</i>	10
<i>Interesante conferencia sobre “batallas navales del siglo XIX” .....</i>	11
<i>Visita de camaradería que nos realizara un distinguido Miembro Correspondiente de los EE. UU. de México.....</i>	11
<i>Ceremonia de investidura con la condecoración Cruz “Virgo Lauretana”.....</i>	14
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, realizaron ceremonia del 130° natalicio del fundador de la Fuerza Aérea de Chile, Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez.....</i>	15
<i>Fuerza Aérea de Chile en natalicio del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Chillán.....</i>	19
<i>Aniversario del Grupo de Aviación N°8 de la Fuerza Aérea de Chile .....</i>	21
<i>Homenaje de la Escuela N°125 “Aviador Dagoberto Godoy Fuentealba” en el año del centenario del primer cruce de la Cordillera de los Andes en avión, por su parte más alta .....</i>	22
<i>Celebración de nuevo aniversario de la Revolución de Mayo .....</i>	26
<i>Asistimos a interesante conferencia con ocasión del cierre del “Mes del Mar” .....</i>	27
<i>Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación.....</i>	28
<i>Destacada conferencia dictó el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.....</i>	30
OBITUARIO.....	31
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	33
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	35
EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO.....	38
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	51
<i>Arturo Merino Benítez, vida y obra de un visionario.....</i>	51
<i>Avión Beechcraft Mentor T-34 en la Aviación Naval Chilena.....</i>	68
<i>Condecoración Al Mérito Aeronáutico de Bolivia, a 50 años de su institución.....</i>	86
AVIONES CON HISTORIA.....	91
<i>Breve reseña del Miles Hawk Major “Saturno” en Chile.....</i>	91
SABÍA USTED ?.....	94
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	96
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	97

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

### ❖ *Gran Gala musical da inicio a las actividades con que el Club Aéreo de Santiago recuerda su 90 º Aniversario*

En la tarde del jueves 3 de mayo, tuvimos el enorme y grato privilegio de asistir a la Gran Gala musical con que se dio inicio a las actividades con que el Club Aéreo de Santiago celebró sus primeros noventa años de vida.

La actividad que se realizó en el teatro del Centro Cultural de Carabineros “General Director José Alejandro Bernales”, ubicado a un costado del Museo Histórico Institucional, comenzó a las 19:30 hrs, con la bienvenida del presidente del Club, señor Hans Gesche Walker, quien realizó un breve repaso de la historia del Club Aéreo de Chile - Santiago, el más antiguo del país.



*Actuación de la Big Band de la Fuerza Aérea de Chile. (Fotografía gentileza de José Nicolás Rodríguez)*

Una vez terminada las palabras del señor Gesche, comenzó el concierto preparado por la reconocida Big Band de la Fuerza Aérea de Chile, quienes por su estilo deleitaron a los presentes con variadas composiciones de distintas épocas.

Tras una hora y media de un vibrante espectáculo ambiental, la presentación en honor al nonagésimo aniversario llegaba a su fin, pero sin antes recibir repetidos y muy justificados aplausos por parte del público.

A continuación, los invitados disfrutamos de un ameno cóctel y conversación, en el amplio salón principal del centro cultural.

### ❖ *Inauguran plaza que recuerda a Margot Duhalde Sotomayor*

Como parte de las actividades de conmemoración del nonagésimo aniversario del Club Aéreo de Santiago, al medio día de viernes 4 de mayo, tuvo lugar la inauguración de un merecido monumento en recuerdo a Margot Duhalde Sotomayor, piloto aviadora honoraria de esta institución, y que con la presencia del presidente del Club Aéreo de Santiago, Hans Gesche Walker; del alcalde de La Reina, José Manuel Palacios Parra; el alcalde de Río Bueno<sup>1</sup>, Luis Reyes Álvarez, el hijo y nieto de la homenajeada, Fernando y Sebastián Martínez-Conde, representantes de clubes aéreos, miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, y una nutrida delegación de alumnos del Colegio Yangtze, de la comuna.



*El alcalde de La Reina, José Manuel Palacios Parra y el presidente del Club Aéreo de Santiago, Hans Gesche Walker*

<sup>1</sup> Lugar de nacimiento de la piloto Margot Duhalde Sotomayor, el 12 de diciembre de 1920.

## ❖ *Celebración del Nonagésimo Aniversario del Club Aéreo de Santiago*



*Visión general de las autoridades y asistentes. (Fotografía gentileza del señor Álvaro Romero)*

En una brillante y emotiva ceremonia efectuada en el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz de la comuna de La Reina, conocido como Tobalaba, el Club Aéreo de Santiago, celebró los 90 años desde su creación, el pasado sábado 5 de mayo.

La ceremonia se inició a las 12.00 hrs con la entonación del Himno Patrio mientras descendían dos paracaidistas, uno de ellos, Peter Vermehren, con la bandera nacional. Fue presidida por el Presidente del Club Aéreo de Santiago, Hans Gesche Walker y contó con la asistencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Sr. Jorge Robles Mella, el Alcalde de la Comuna de La Reina, señor José Manuel Palacios, el Director General de la DGAC, General de Aviación Sr. Víctor Villalobos Collao, altas autoridades e invitados civiles y militares.

En la ocasión, el presidente del Club Aéreo, señor Hans Gesche Walker, realizó un emotivo discurso en la que se remontó al año de 1928 al recordar la importante participación del entonces Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo y del Comodoro Arturo Merino Benítez en la creación del entonces Club Aéreo de Chile. *“Hoy el Club Aéreo de Santiago, continúa con su objetivo único, que es la formación de pilotos civiles para nuestra nación. Pilotos civiles, que luego de ser formados por nuestra Corporación, pasan a integrar, de acuerdo con sus preferencias de desarrollo, las filas de la aviación general, de la aviación comercial, de transporte de pasajeros y de carga, y de la reserva aérea de Chile, actividades fundamentales para el desarrollo social, económico y la seguridad de nuestro país.”* señaló el presidente del CAS.

Por otra parte, señaló la importancia que tiene el Aeródromo no solo para ellos, sino también para la Comuna y el gran Santiago, siendo ésta la puerta de entrada a toda la aviación menor en su llegada a Santiago.

A continuación, la Fuerza Aérea de Chile homenajeó al Club Aéreo de Santiago con el sobrevuelo de la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones.

En el marco de la ceremonia, se procedió a entregar las piochas de vuelo y diplomas que certifican la calidad a los nuevos pilotos formados por el Club Aéreo, de ellos, fue don Ignacio Seguel Cañas quien obtuvo el premio a la Excelencia Académica y Aptitudes de vuelo 2017, los que fueron entregados por parte del Club Aéreo de Santiago y la Fuerza Aérea de Chile.

Seguidamente, se entregó un reconocimiento al ex Presidente de la República de Chile, don Carlos Ibáñez del Campo<sup>2</sup>, el que fue recibido por su nieta, señora María Luisa Ibáñez. También, se recordó a uno de los fundadores del actual Club Aéreo de Santiago, don Arturo Merino Benítez, haciéndose acreedor a este homenaje su hijo, General de Aviación, Arturo Merino Núñez.

Como sorpresa y regalo para los invitados, se hizo entrega de una valiosa publicación, en la que se expone de forma metódica, una completa reseña histórica de estos 90 años de historia.



**Nuevos pilotos** (Fotografía gentileza de Alvaro Romero)

Asistieron a la ceremonia en representación de nuestro Instituto, su presidente, don Norberto Traub Gainsborg y los señores socios Sergio Barriga Kreft, Claudio Cáceres Godoy, Jaime Parra Santos, Antonio Segovia Rentería, Hugo Marín Lezaeta, Rafael Shinya Olivares y Ricardo Gutiérrez Alfaro.

---

<sup>2</sup> Bajo cuyo mandato se creó el Club Aéreo de Chile

## ❖ *Asistimos a una interesante conferencia de incorporación a la Sociedad Chilena de Historia y Geografía*

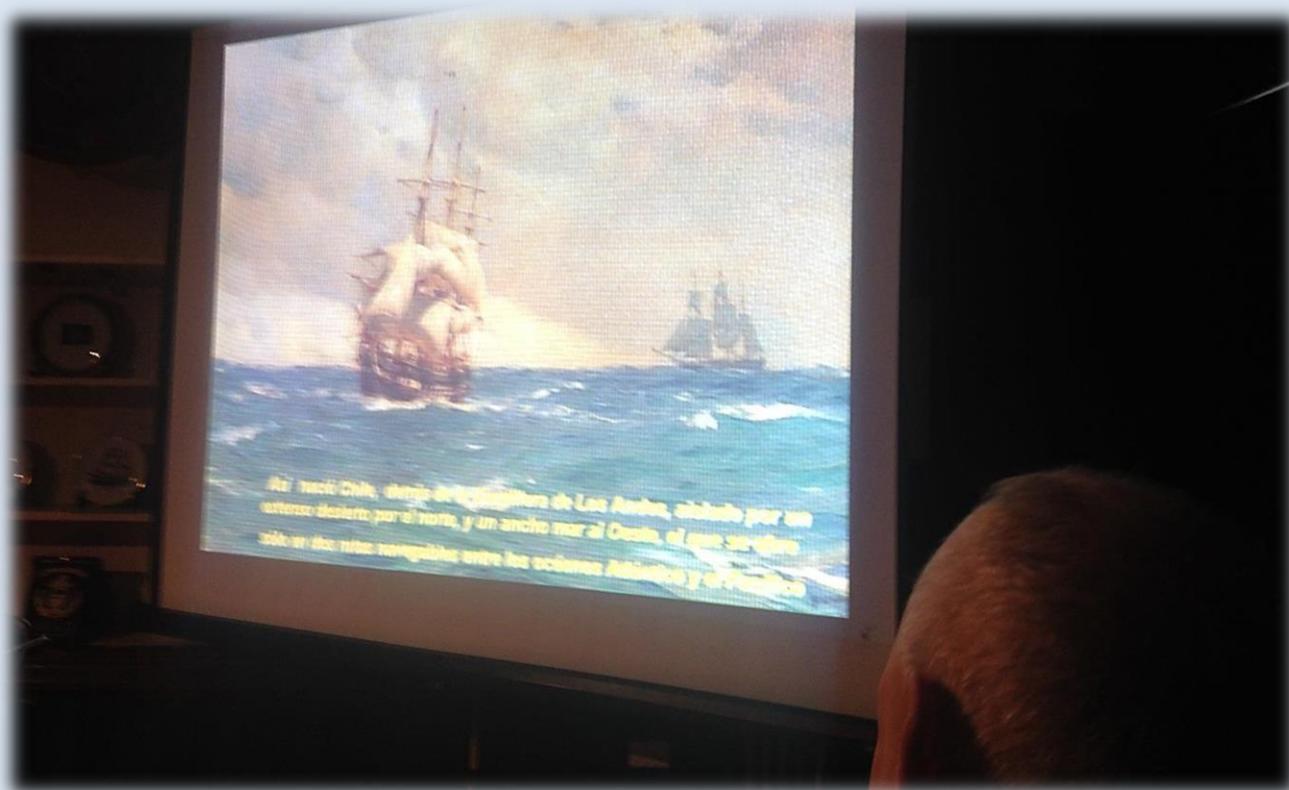
A las 18:30 horas del lunes 7 de mayo, se realizó la ceremonia de incorporación de don Francisco Balart Páez como Socio Activo de esa corporación. Miembros de nuestra corporación asistieron para escuchar al abogado, quien disertó con mucha propiedad sobre el interesante tema: *“Notas para una periodización del siglo XX chileno.”*

A continuación un breve párrafo de su disertación: *“En su larga singladura, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía ha salvado del olvido muchos y valiosos antecedentes que dan cuenta de cómo, a lo largo del tiempo, se fue configurando esa comunidad de destino que llamamos Chile. Las naciones - conviene recordarlo-, no surgen por generación espontánea, ni por designio divino, ni por determinismo racial, ni como consecuencia del aplastamiento de una clase social por otra. Muy lejos de esas peligrosas fantasías, una gran nación -como lo expresó Mommsen, condensando en una frase toda la historia de Roma- es un proceso de integración de agrupaciones humanas disimiles en torno a un núcleo rector. Desde ahí se va desarrollando cotidianamente, como obra orgánica inacabada, un proyecto común de vida en el que confluye la palpitante vida de las generaciones que la integran, aquellas que fueron, las que son y las que vendrán, enlazadas por la tradición que las nutre y animadas por una misma voluntad de ser. Las naciones no tienen, pues, una esencia, sino una historia”.*



*De izquierda a derecha: Los señores Patricio Eberhardt B.; Norberto Traub G.; Francisco Balart P. y Sergio Martínez B.*

## ❖ *Interesante conferencia sobre batallas navales del siglo XIX*



A bordo del Buque Madre “Caleuche”, se realizó el miércoles 9 de mayo, a las 19:30 horas, la conferencia “Las Batallas Navales del Siglo XIX”, dictada por el cadete caleuchano Sr. Erwin Conn Tesche, quien se refirió a las más importantes batallas navales que involucraran a naves chilenas ocurridas en ese siglo, basado en pinturas del destacado marinista inglés Thomas Somerscales.

A esta conferencia dirigida a la Tripulación Caleuchana e invitados de las instituciones congéneres, asistió en representación de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg, quien presentó los saludos y felicitaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile al conferencista Contraalmirante Sr. Erwin Conn T.

## ❖ *Visita de camaradería que nos realizara un distinguido Miembro Correspondiente de los Estados Unidos de México*

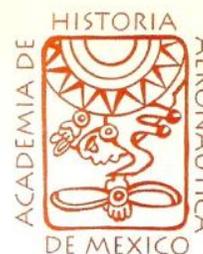
El viernes 11 pasado tuvo lugar una muy agradable visita de camaradería que nos cursara uno de nuestros Miembros Honorarios en México, el Capitán de la Fuerza Aérea Mexicana, Sr. Manuel Reyna Garza, quien se encontraba en Chile, en visita particular junto a su familia.

El Capitán Reyna, llegó pasado al medio día junto a su pequeño hijo Víctor, y fue cordialmente recibido por algunos integrantes de la corporación y visitas especiales encabezados por el presidente de la corporación y algunos directores, quienes lo tenían invitado a almorzar con ocasión de su visita a la capital.



***El Capitán de la Fuerza Aérea Mexicana, Sr. Manuel Reyna Garza junto al presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub Gainsborg, presentan al público asistente, el hermoso ejemplar obsequiado por la Academia de Historia Aeronáutica de México que nos trajera nuestro apreciado amigo.***

Jovial y cercano como se le caracteriza, estuvo disponible para relatarnos los logros y avances para con el Museo Militar de Aviación, y hacernos entrega de una serie de valiosos obsequios que nos trajo desde su tierra hermana. Entre ellos, tuvo lugar la solemne entrega del hermoso pabellón mexicano y su corbata que nos enviara con mucho cariño, la Academia de Historia Aeronáutica de México, gesto que fue recibido con gran emoción y alegría.



Ciudad de México, abril, 2018.

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
Presente;

Es un honor para la Academia de Historia Aeronáutica de México, obsequiar al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y a su honorable presidente Norberto Traub, un ejemplar de la bandera de México que representa la nobleza del pueblo mexicano y refiere la fuerza y valentía para luchar contra las adversidades, valores que compartimos con el pueblo Chileno y con todos los pueblos de Iberoamérica. Este obsequio, hace referencia a los lazos de unión que hermanan a nuestras naciones y tiene el claro objetivo de fraternizar en el interés común de preservar nuestra historia aeronáutica, difundirla y crear conciencia entre las nuevas generaciones con vocación aeroespacial.

Quienes conocemos el medio aeronáutico, sabemos de la importancia y la dificultad de acudir al rescate y difusión de las experiencias y los valores creados, por todos aquellos personajes que han impulsado y han dejado una huella imborrable en el mundo de la aviación desde su aparición en la región Iberoamericana.

Aprovechando los actuales momentos de cambio, de apertura y de globalización es muy conveniente que la comunidad aeronáutica y cultural en Iberoamérica conozca bien nuestro pasado, para tener claridad en la definición de los nuevos objetivos y retos que plantea actualmente el desarrollo de la industria aeroespacial en la región.

Con este espíritu, en la Academia Mexicana de Cultura e Historia Aeronáutica deseamos y esperamos que la bandera nacional, exhibida junto a otras tantas banderas de naciones Iberoamericanas, que forman parte de la Federación Internacional de Entidades de Historia Aeronáutica y Espacial (FIDEHAE). Proyecten en su real dimensión, los valores y el compromiso que son necesarios para lanzarse al rescate del conocimiento de nuestra historia aeronáutica.

Atentamente;

Víctor Hugo Gutiérrez González  
Presidente

ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DE MÉXICO, A.C.

## ❖ *Ceremonia de investidura a un distinguido Miembro Correspondiente de los Estados Unidos de México, con la condecoración Cruz “Virgo Lauretana”*

Con ocasión de su visita el viernes 11 de mayo, tuvo lugar una sencilla ceremonia interna en donde le fue impuesta al Capitán F.A.M. Sr. Manuel Reyna Garza, la distinción del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Cruz “Virgo Lauretana”, misma que lleva en su anverso la imagen de Nuestra Señora de Loreto, Patrona mundial de los Aeronautas, y que fuera establecida en el 2015, en conmemoración del 95° aniversario de su proclamación por parte del Papa Benedicto XV.

La entrega de la condecoración fue acordado por el H. Directorio de esta corporación para reconocer principalmente el destacado trabajo efectuado por nuestro distinguido Miembro Correspondiente en México hacia labores de recuperación, preservación e investigación en su rol de Jefe del Museo Militar de Aviación de México; y sobretodo su esmero para idear, proponer, consultar y habilitar la posibilidad de adquisición de material de vuelo retirado en esa nación y que se incorporaría en un futuro próximo para exhibición permanente en nuestro Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.



***El Capitán de la Fuerza Aérea Mexicana, Sr. Manuel Reyna Garza y su joven hijo, Víctor Reyna presentan orgullosos el diploma que acredita la distinción otorgada por el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub Gainsborg.***

**❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile realizaron en la ciudad de Santiago, una ceremonia en conmemoración del 130° natalicio del fundador de la Fuerza Aérea de Chile, Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez***

El jueves 17 de mayo, en el Parque Metropolitano del Cerro San Cristóbal y frente al primer busto público que fuera erigido en honor al Comodoro Arturo Merino Benítez por la ciudad de Santiago<sup>3</sup>, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile realizó la ceremonia en que se recordó el centésimo trigésimo natalicio del prócer.

La ceremonia estuvo presidida por el presidente de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg, acompañado por el honorable directorio del Instituto, contó con la participación del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas” y una nutrida delegación de la Fuerza Aérea de Chile, representada por una delegación que fuera encabezada por el Coronel de Aviación (TI) Hugo Salinas y formada por distinguidos oficiales, cadetes de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” y alumnos de la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”.

Estuvo presente en la significativa ocasión, una numerosa delegación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, representantes del Cuerpo de Generales y Almirantes, Círculo de Coroneles de Aviación, Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, integrantes del Club Aéreo de Santiago, Federación Aérea de Chile, Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”, representantes de la Asociación de Pilotos en Retiro de LAN, autoridades del Parque Metropolitano, Centro de Ex Cadetes de la Escuela Militar “Cien Águilas”, invitados especiales del mundo histórico académico y la presencia de los Agregados Aeronáuticos de las Repúblicas de Argentina, Brasil, Colombia, Perú y EE.UU. de México.

---

<sup>3</sup> Monumento inaugurado el 14 de marzo de 1978, en vísperas de conmemorarse el cuadragésimo octavo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. El monumento con el busto del Comodoro Merino, quedó rodeado por dos piedras grabadas con algunos de sus grandes logros aeronáuticos e institucionales. La ceremonia fue presidida por el entonces Comandante en Jefe de la Institución, general Gustavo Leigh Guzmán; por el alcalde de Las Condes, Sergio Guzmán Reyes; general Herman Brady, Ministro de Defensa Nacional; Olga Núñez viuda de Merino y por su hijo mayor, Arturo Merino Ossa.



***Vista general de la actividad durante el elocuente discurso de nuestro vicepresidente, señor Alberto Fernández Donoso.***



***Vista general de la actividad conmemorativa***

Dio inicio a la ceremonia, el sentido discurso del Comandante de Grupo, Sr. Eduardo Antiguay Ramírez en representación de la Fuerza Aérea de Chile; luego el vicepresidente del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”, don Vicente von Teuber; hizo lo propio don Hugo Marín Lezaeta quien en representación del Club Aéreo de Santiago dirigió un emocionante relato sobre el papel que el entonces Teniente Coronel Merino jugara en 1928 en la fundación del Club Aéreo de Chile, actual Club Aéreo de Santiago; y finalizó brillantemente el homenaje que se hiciera don Alberto Fernández Donoso, vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Cada uno de los presentes enalteció la figura adelantada y visionaria del Comodoro Arturo Merino Benítez, destacando los múltiples logros que obtuviera para la consolidación de la aeronáutica nacional.

Tras todos los emotivos discursos, la Banda Guarnicional de la Fuerza Aérea interpretó sentidos acordes que acompañaron a la colocación de ofrendas florales, por parte del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”; Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea de Chile.



*Colocación de ofrenda floral por parte del Presidente del Instituto, señores Norberto Traub Gainsborg y Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario de la corporación.*

Terminada la ceremonia, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, repartió a los presentes un *ejemplar especial* de su revista *AeroHistoria*, que fuera realizada con la colaboración del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Águilas Blancas”, y la que está dedicada en esta ocasión, a difundir la vida y obra visionaria de Arturo Merino Benítez.



PRESIDENCIA DE LA NACIÓN  
MINISTERIO DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2018 - AÑO DEL CENTENARIO DE LA REFORMA UNIVERSITARIA"

Buenos Aires, 16 de mayo de 2018  
Nota INN/2718

Señor Presidente

Tengo el agrado de dirigirme a la persona de Usted, presentándole mis cordiales y atentos saludos, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda.

Asimismo agradecer su invitación a tan noble Acto que eleva la figura del Señor Comodoro Don Arturo Merino Benitez, la que se agiganta día a día para grandeza del país hermano de Chile.

Su ejemplo, trasciende las fronteras y se dimana a nivel universal.

Sepa Usted Señor Presidente y su Honorable Consejo Académico que en esta República Argentina, cuna de la Libertad Americana, se toma su figura egregia como un paradigma a seguir.

Reciba Usted nuestro sincero y real sentir, que estas palabras vertidas queden plasmadas en los tiempos Aeronáuticos de la República de Chile y esta Argentina.

Reiterándome a su disposición, me despido con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes.

Gmg



  
Prof. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ  
Comandante Mayor Aviador  
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO  
MINISTERIO DE CULTURA  
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR PRESIDENTE DEL  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE  
Don Norberto Pablo TRAUB GAINSBORG  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942

e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

Significativa nota de saludo recibida desde el Instituto Nacional Newberiano de Argentina

## ❖ Fuerza Aérea de Chile en la conmemoración del 130 natalicio del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Chillán

A las 11.00 horas del jueves 17 de mayo, el Ministro de Defensa Nacional, don Alberto Espina Otero junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella, presidieron en la Plaza de Armas de Chillán, frente a la Gobernación de Ñuble<sup>4</sup>, la ceremonia con motivo del centésimo trigésimo aniversario del natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez, contando con la asistencia de distintas autoridades de la zona, entre ellos la diputada Loreto Carvajal Ambiado, la Gobernadora Paola Becker Villa, el alcalde de Chillán Sergio Zarzar Andonie, ediles de otras comunas y Oficiales de otras ramas de las Fuerzas Armadas.



*El señor Ministro de Defensa Nacional, don Alberto Espina Otero junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella revistan las tropas de presentación.*

La Fuerza Aérea de Chile se hizo presente en este nuevo aniversario con integrantes del Alto Mando Institucional, delegaciones de las Escuelas Matrices, Personal del Cuadro Permanente, quienes se

---

<sup>4</sup> Esta ceremonia se efectuó por primera vez el año 2003 con motivo de la inauguración del monumento al Comodoro Merino Benítez, ubicado en la Plaza a la Victoria de Yungay, en la ciudad de Chillán. En el año 2010 el monumento fue trasladado a la Plaza de Armas de la ciudad, con el propósito de asignarle la relevancia que le corresponde al mérito del Comodoro Merino.

dieron cita para rendir homenaje al fundador de la Institución y principal artífice de la aeronáutica nacional.

El Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) Sr. José Miguel Aguirre Gamboa, realizó una documentada reseña de la carrera del destacado Oficial dando a conocer sus importantes aportes a la aviación, señalando que *“el prestigio aeronáutico alcanzado por nuestro país nos conduce ineludiblemente al instante fundacional que lideró el Comodoro Arturo Merino, quien el biógrafo Alejandro Pizarro señala que no fue un héroe de guerra sino de la paz y del desarrollo nacional”*. *“El Comodoro Merino construyó caminos en el cielo por los que transita el futuro de la Patria”*, añadió.

A continuación, se efectuó la colocación de ofrendas florales a los pies al busto del Comodoro por parte de la Fuerza Aérea, la Municipalidad de Chillán, la Familia Merino, el Ejército de Chile, la Armada Nacional, Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, Escuadrilla de Reserva del Bío Bío, los Clubes Aéreos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Federación Aérea de Chile, Enaer, entre otros.



Posteriormente, se dirigió a los presentes el alcalde de Chillán, don Sergio Zarzar, quien afirmó que *“Chillán y el país conmemora hoy una de sus efemérides más significativas. El nexo entre nuestra ciudad y la aeronáutica no es nuevo, ambas van de la mano desde hace más de un siglo, cuando en esta tierra nació un hombre insigne, que con el tiempo se convertiría en el más importante de la aviación nacional, el Comodoro Arturo Merino Benítez”*. *“Por ello nuestro afecto y nuestro respeto por la Fuerza Aérea tome en esta fecha tal dimensión. En Chillán sentimos como propia esta rama de las Fuerzas Armadas”*, agregó.

También hizo uso de la palabra el Ministro Alberto Espina, quien afirmó sobre el Comodoro Arturo Merino Benítez *“Era un líder nato, de otras forma no habría sido posible que con su empuje, coraje y valentía hubiese podido impulsar la aviación civil, la línea aérea postal, (posteriormente LAN y Latam) en 1929, creando la FACH en 1930 y, dar inicio a la Dirección General de Aeronáutica Civil crear la primera industria aeronáutica para fabricar aviones, unir por el aire a nuestro país de Arica a Punta Arenas y crear la infraestructura básica aeronáutica, desarrollando pistas y centros meteorológicos”*, señaló. Destacó, además, su reconocida probidad y honestidad la que en su época no solo fueron reconocidos sino que también admirados por la ciudadanía. Por ejemplo, recordó, *“en alguna oportunidad se le regaló un avión, el que donó al Club Aéreo de Chile, y en otra un automóvil, que se transformó en la primera ambulancia de la Línea Aérea Postal”*.

El ministro de Defensa agregó que en esta fecha es necesario resaltar el actual rol de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer Comandante en Jefe fue Merino Benítez, y las Fuerzas Armadas: *“Ustedes son un ejemplo para todos los chilenos. Son un ejemplo hombres y mujeres que realizan el acto más noble*

*que se pueda hacer en nuestra Patria: ese acto es jurar morir por su Patria, no hay ninguna otra profesión en que eso ocurra y ustedes lo hacen, y los chilenos tenemos que sentirnos profundamente orgullosos de la labor que ustedes desempeñan”, dijo.*

*“Una de las cosas que me motiva a participar en estos actos es hacerles ver a cada uno de ustedes que nuestras Fuerzas Armadas y en este caso la Fuerza Aérea de Chile, cumple una labor notable, no solo resguardando nuestra soberanía, no solo al cuidado de nuestra ciudadanía, sino que saben ustedes que cada vez que hay una catástrofe, que cada vez que hay un terremoto, un tsunami, la erupción de un volcán, ahí están arriesgando su vida los hombres y mujeres de la FACH.... Hay que decirlo y repetirlo siempre”, sentenció.*

Leído los emotivos discursos, se realizó un homenaje del Club de Rodeo Chileno Cato a las autoridades, para luego dar inicio a un marcial e imponente desfile de honor.



### ❖ **Aniversario del Grupo de Aviación Nº8**

El viernes 18 de mayo, a las 11.30 horas, se dio inicio a la ceremonia militar realizada en la losa de operaciones de la Base Aérea Cerro Moreno, con que el Grupo de Aviación Nº 8, celebró su septuagésimo aniversario, acto que fue encabezado por el Comandante en Jefe de la Va Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Leonardo Romanini Gutiérrez y contó con la participación de Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Empleados Civiles e invitados especiales.



Durante su discurso, el Comandante del Grupo de Aviación N° 8, Comandante de Grupo (A), señor Alejandro Arévalo, se refirió a los orígenes de esta Unidad, destacando desde sus primeros medios aéreos de combate, las heroicas hazañas que protagonizaron sus mártires, hasta las modernas aeronaves que hoy forman parte de su dotación, enfatizando que lo más importante es el personal que la compone, con estas palabras: *"el bien más importante que puede tener cualquier organización, es el personal entrenado y motivado, ya que somos herederos de una tradición que comenzó en 1948. Es el Personal el que le da valor a lo material y, por lo tanto, es un orgullo y un privilegio poder guiarlos a ustedes Huracanes del Desierto"*.

**❖ Homenaje de la Escuela N° 125 “Aviador Dagoberto Godoy Fuentealba” en el Año del Centenario del Primer Cruce de la Cordillera de los Andes en avión, por su parte más alta.**

Cordialmente invitados por la Directora de la Escuela N° 125 “Aviador Dagoberto Godoy Fuentealba,” señora Paulina Alarcón Soto, asistimos el día jueves 24 de mayo pasado, al Homenaje que dicho establecimiento rindió a la memoria de su mentor en el año del Centenario del Primer Cruce de la Cordillera de los Andes en avión por su parte más alta. La Sra. Directora hizo coincidir la ocasión de este homenaje con el 89° Aniversario de su establecimiento.



**El Sr. Dagoberto Godoy Lisboa y otros integrantes del Instituto, arriban al plantel escolar**



El programa se inició con la interpretación del Himno Nacional, coreado por todos los asistentes para proseguir con una serie de actividades artístico cultural, entre las que destacaron las representación escénica del vuelo del Aviador Dagoberto Godoy, acto que estuvo cargo de alumnos de 1° y 2° básico del plantel estudiantil, prosiguiendo luego con un baile juvenil ejecutado por alumnas de 3° y 4° medio y finalmente una hermosa interpretación bailada, ejecutada por el Cuerpo Docente de la Escuela, a cuyo término un sonoro y caluroso aplauso del público asistente premió la excelente y comprometida actuación de los pequeños y grandes artistas.

Dentro de las actividades de esa mañana, se concedió un espacio a nuestro Socio don Dagoberto Godoy Lisboa, hijo del héroe de Los Andes quien, en sentidas palabras, se refirió a su progenitor haciendo resaltar sus cualidades de esposo y padre, cuyo ejemplo sirvió de guía y modelo para todos sus descendientes.



Antes de finalizar la ceremonia el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile procedió a entregar a la Escuela un retrato de don Dagoberto Godoy Fuentealba, acto llevado a cabo por su Presidente Sr. Norberto Traub Gainsborg quien en breves y profundas palabras se refirió a la voluntad del pionero, el contexto histórico y a la hazaña cumplida por el insigne aviador.

Digno es de mencionar que la idea de este significativo y simple obsequio, nació del fiel amigo de nuestra corporación Sr. Mario Pinto Valenzuela, gran y eficiente colaborador de la Escuela N° 125 quien a través del Rotary Club, se acercó aproximadamente hace un año atrás al Instituto planteando esa posibilidad, idea que tras seleccionar la mejor y más cercana fotografía del héroe, se vio felizmente materializada en esta oportunidad.



Terminó el encuentro con una grata reunión de Camaradería donde los asistentes pudieron departir cordialmente con la Directora de la Escuela, señora Paulina Alarcón, integrantes del Cuerpo Docente, Autoridades Comunes y representantes de Carabineros de Chile y del Rotary Club quienes también participaron activa y entusiastamente de esta celebración.

Por parte del Instituto concurrieron a la ceremonia el distinguido Socio Sr. Dagoberto Godoy Lisboa; don Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario y el señor Norberto Traub Gainsborg, Presidente de la corporación.



*De izquierda a derecha: Mario Pinto Valenzuela, Miguel Vetterlein Olguín, Paulina Alarcón Soto, Norberto Traub G. y Oscar Avendaño Godoy*



*Retrato elegido del legendario aviador Dagoberto Godoy Fuentealba, con uniforme de la Fuerza Aérea de Chile*

### *❖ Celebración de nuevo Aniversario de la Revolución de Mayo*

El viernes 25 de mayo, a las 12.30 horas, accediendo a una gentil invitación que le hiciera llegar el señor Embajador de la República Argentina, don José Octavio Bordón, nuestro Presidente, don Norberto Traub Gainsborg asistió a la ceremonia en la que se celebrara el 208 aniversario de la Revolución de Mayo en esa República hermana, y que su celebración se llevó a cabo en la Embajada de la República Argentina en Chile.

En este año recién pasado en que celebráramos el Bicentenario del Cruce de los Andes por parte del Ejército Libertador compuesto por argentinos y chilenos, volvimos este 2018 a recordar con gran emoción, la Victoria de Maipú que hizo que el sueño compartido de los Libertadores San Martín y O'Higgins, se expresara memorablemente en un abrazo, trayendo con ello nuevamente a nosotros el espíritu fraternal y de libertad que naciera al amparo de un 25 de mayo en 1810.

Un grato encuentro con amigos que siempre se aprecia, y las francas palabras del señor Embajador Bordón, del Ministro de Relaciones Exteriores Sr. Roberto Ampuero y de nuestro Ministro de Defensa Nacional Sr. Alberto Espina, referidas a la amistad de nuestros pueblos, que nos hizo compartir alegremente y en familia esta importante efeméride.



Algunos de los asistentes a la celebración del 25 de mayo

### ❖ *Asistimos a interesante conferencia presentada con ocasión al cierre del “Mes del Mar”.*

La tarde del viernes 25 de mayo, dentro del marco de “Cierre del Mes del Mar”, la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa, presentó en su fondeadero de calle Ministro Carvajal N° 28, la Conferencia

*“Tres episodios marítimo/lacustres de nuestra Armada Nacional”, dictada por el destacado historiador Sr. Juan Guillermo Prado, miembro del Directorio de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía de Chile y periodista de la Biblioteca del Congreso Nacional.*

Los temas desarrollados se refirieron a la excursión de la “Escuadra Nacional en México”; la incursión del “navío Colo Colo en el lago Titicaca”<sup>5</sup> y posteriormente se refirió a algunas “Tensiones en Panamá con los Estados Unidos de Norteamérica”.

Apoyado de una magnífica presentación en Power Point, el Sr. Prado expuso estos tres temas que resultaron altamente novedosos ya que se refieren a hechos o acciones de nuestra Armada Nacional, poco conocidos para el común de las personas.

Tal vez el hecho que más curiosidad despertó en el auditorio fue el de un navío chileno operando en el lago Titicaca por lo cual se hace una pequeña reseña del hecho.

*“Durante la Guerra del Pacífico se tenía la casi certeza que desde el lago Titicaca, donde operaba un vapor boliviano llamado “Yavari”, se transmitía información estratégica acerca de los movimientos de las fuerzas chilenas, a las fuerzas peruanas. Para contrarrestar dicho peligro, el Alto Mando del Ejército Chileno solicitó a la Armada se enviase la lancha torpedera “Colo Colo” al lugar, la cual fue embarcada en tren hasta el altiplano y lanzada a las aguas del lago donde cumplió cabalmente su misión. No se detalla si hubo enfrentamiento entre ambas embarcaciones.”*

Terminada la conferencia se hizo una ronda de consultas las que fueron debidamente contestadas por el orador.

Finalizó el encuentro con un distendido rancho servido a bordo, Presidido por el Capitán de la Nao Santiago Sr. Cristián Sotomayor Stewart; el Presidente del Centro de Estudios Históricos Lircay Sr. Jacinto Pavéz Rivera; del cual compartieron “piratas”, “muchachos” y “polizones” entre los que se encontraban el Capitán de Navío Av. Sr. Daniel Coca Herrera; el Sr. Isidoro Vázquez de Acuña, Vicepresidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía; el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Sr. Norberto Traub Gainsborg, el Director Secretario Sr. Oscar Avendaño Godoy y la tripulación completa de la Nao.

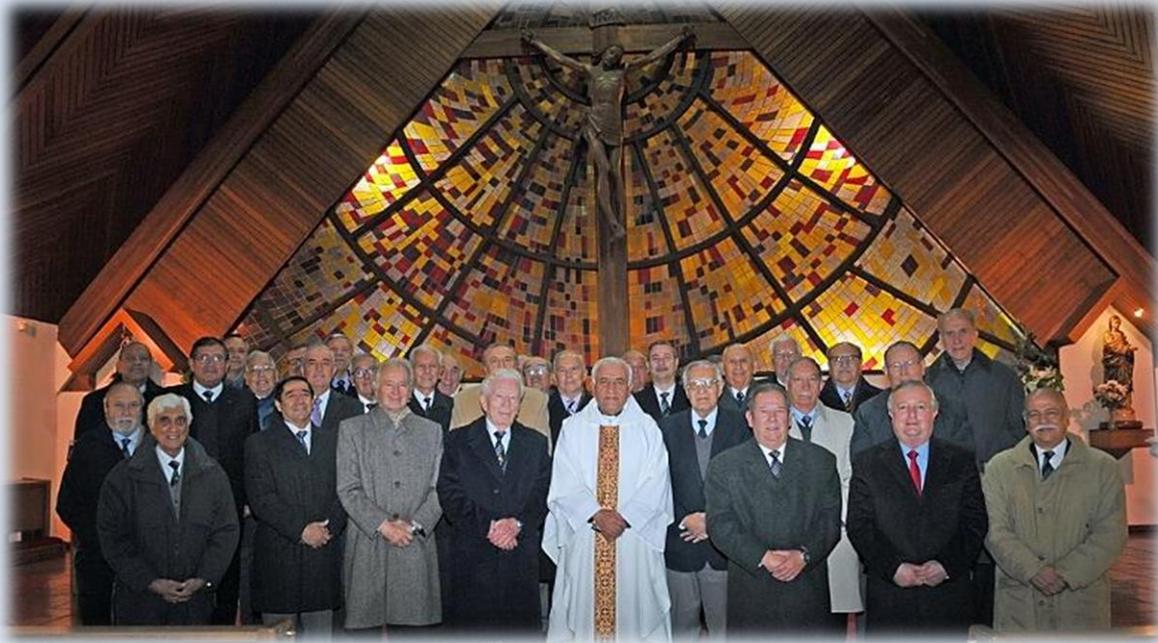
### **❖ Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su 31° aniversario**

Tras una liturgia y Acción de Gracias oficiada por el Capellán CDG (SR), Presbítero Eleodoro Gómez Arenas en la Iglesia de Quinchamalí, tuvo lugar una cálida ceremonia y posterior cena de camaradería realizadas el martes 29 de mayo en el Club de Campo de Oficiales Quinchamalí, con que el Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su trigésimo primero aniversario.

---

<sup>5</sup> La Torpedera Colo Colo fue una lancha torpedera de defensa de puerto de la Armada de Chile, que combatió en la Guerra del Pacífico y fue el único navío de guerra chileno destinado al Lago Titicaca durante ese conflicto. Efectuó la «acción naval a más altura de la historia mundial», en lo que fue llamado la Toma del lago Titicaca.

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



*Algunos de los distinguidos señores Coroneles de aviación asistentes*



A continuación, se realizó la toma de promesa a los nuevos miembros que se integraron al Círculo Coroneles de Aviación.



*De izquierda a derecha: Coroneles de Aviación Fernando Noriega, Felipe Acuña, Sergio Lizasoain Mitrano, Enzo González V., María Teresa Faúndez y René Miranda B.. Se destaca que entre los nuevos integrantes está la presencia de la mujer, hecho inédito en una ceremonia aniversario que todos los presentes recibieron con gran regocijo.*

A la ceremonia que fuera presidida por el Comandante del Comando del Personal de la Institución, General de Aviación, señor Manuel Sainz Salas, quien asistió en representación del señor Comandante en Jefe acompañado por algunos integrantes del Alto Mando institucional y Oficiales de la FACH y de otras ramas de las Fuerzas Armadas y de Orden del país, asistió nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg, quien presentó los saludos del Instituto al Presidente de la entidad, Coronel de Aviación, señor Sergio Lizasoain Mitrano y al Honorable Directorio de la corporación festejada.

### **❖ Destacada conferencia dictó el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**



*Alberto Fernández recibe de manos del S.O.M. Sr. Oscar Anderson, Presidente del Círculo de Amigos de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales (EPS), un reconocimiento a la excelente exposición realizada.*

A cargo de su vicepresidente, don Alberto Fernández Donoso, se realizó el pasado jueves 31 de mayo, una concurrida exposición sobre la “Génesis y evolución del Espacio Aéreo de Chile”, la que fue preparada especialmente para los integrantes del Círculo de Amigos de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales (EPS).

La actividad se encuadra en el marco de conferencias que esta corporación dicta periódicamente a organismos e instituciones afines al tema aeronáutico.

## II. OBITUARIO



**Sr. Guillermo Gómez Aguilar (Q.E.P.D.)**

### **CDA (A) Guillermo Reynaldo Gómez Aguilar**

1930 - 2018

*"Uno a uno dejaremos la legión"*

Ingresó como como cadete de la Escuela de Aviación en enero de 1947, en donde obtuvo sus alas de piloto el 9 de diciembre de 1949.

Egresó como Alférez de Aviación en enero de 1950, siendo destinado a lo largo de su fructífera vida, a diferentes unidades y reparticiones, en donde sirvió con rectitud, alegría, generosidad y amistad.

Mientras en un triste y silencioso caminar hicimos abandono del templo, siguiendo la urna que conduce sus restos hacia el camposanto, acudieron a nuestra mente aquellas estrofas del himno de la Fuerza Aérea que nos recuerdan; *"Con las alas enarcadas en quimérica bandada dejaremos camaradas, uno a uno la legión"*.

Una vez más los aviadores nos vemos enfrentados a la dura realidad de tener que despedir a un camarada, que habiendo cumplido su terrenal misión, emprende aquel vuelo ineludible hacia los azules horizontes.

Realidad que nos lleva a tornar la vista al pasado y recordar aquel día lejano, cuando el Coronel de Aviación Sr. Guillermo Gómez Aguilar silenciosamente llegó a golpear las puertas del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, solicitando se le permitiera ocupar un lugar en nuestra corporación.

Puertas que se le abrieron de par en par, dedicándose desde ese mismo instante, con un entusiasmo ejemplar a la labor que nos señalan nuestros estatutos; de investigar, difundir y conmemorar el honroso pasado de la aeronáutica nacional.

De carácter alegre y jovial, pronto se ganó el aprecio de todos los socios, cooperando en forma incansable en cuanto tarea estimaba que su concurso podía ser de provecho.

Lo vimos tanto participar en los Congresos Internacionales de Historia Aeronáutica y Espacial organizados en nuestra patria, como destacarse por ser un ferviente colaborador en la edición de los diversos tomos de nuestra colección Horas de Losa.

Libros en los cuales con pluma ágil y sencilla, vació muchas de sus vivencias de viejo y experimentado piloto, ayudando con ello a perpetuar las que fueron páginas destacadas de la aviación chilena.

Meritoria labor que a la postre, desgraciadamente se vio empañada por los avatares de una época en que lamentablemente, aún no se restañan las heridas de un pasado lejano, pero que algunos con fines aviesos se empeñan en reabrir.

Acusado injustamente de hechos en que no le cupo mayor participación, ello lo hizo sufrir, y mucho.

Situación que lentamente fue minando su salud, haciendo que de su mirada paulatinamente fuera desapareciendo aquel brillo y entusiasmo que lo distinguía, distanciándose silenciosamente de nuestras actividades, con el mismo silencio a las que a ellas se había incorporado.

Acogido al retiro hogareño desde ahí nos llamó una mañana, para con sincero pesar, confidenciar que su ya deteriorada salud no le permitía continuar brindándonos su colaboración y que en vista de ello pedía lo borráramos de nuestros registros.

Petición a la que por cierto no dimos curso, nombrándolo en reemplazo, Socio Honorario del instituto, en mérito a su dilatada trayectoria. Distinción que aceptó con sincera modestia, tal vez comprendiendo que su fin ya no estaba lejano.

No fue hasta la mañana del domingo 13 de mayo, cuando el aviso de su fallecimiento nos impactó, pues tras de él quedaba sólo el vacío del amigo que emprende el vuelo hacia un lugar en el que sabemos estará mejor, estará tranquilo y en paz.

Luego, a las 14.00 horas del frío día lunes 14, se realizó su funeral, ocasión en que varios miembros de nuestra corporación estuvieron junto a sus restos, manifestando su amistad y pesar a su familia.

En la postrer despedida que tuviera lugar en el Parque del Recuerdo, las palabras de nuestro presidente evidenciaron la tristeza cuando le dijo: *“Coronel y amigo, que tenga un tranquilo vuelo hacia aquellos espacios desconocidos y que Dios en su misericordia infinita, acoja con bondad su alma y sane de ella aquellas heridas que sin duda lo hicieron llorar”*.



### III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

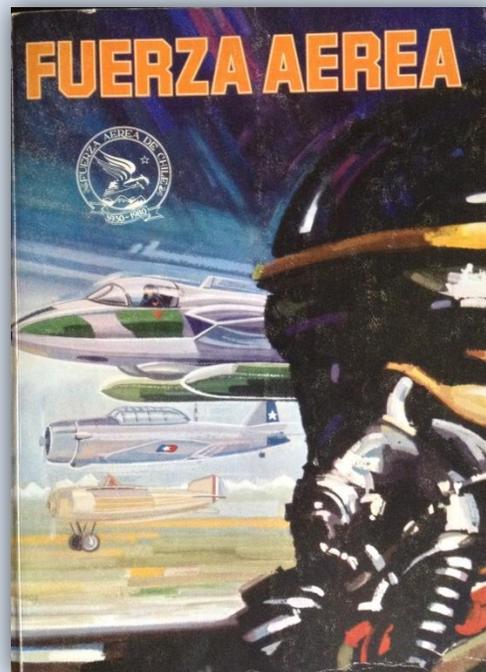
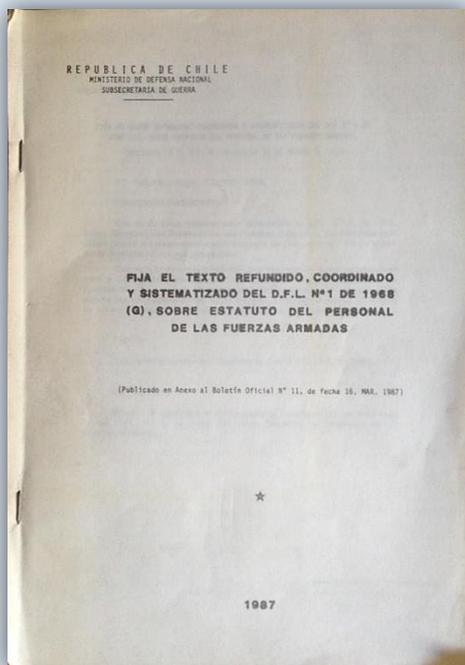


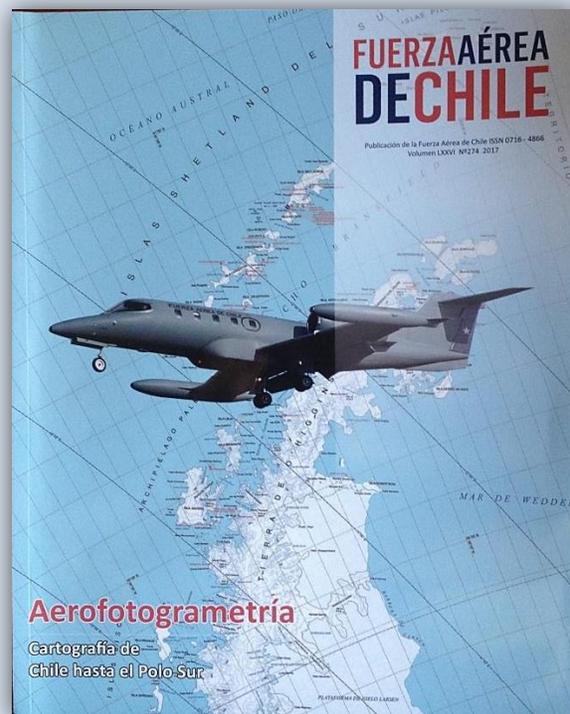
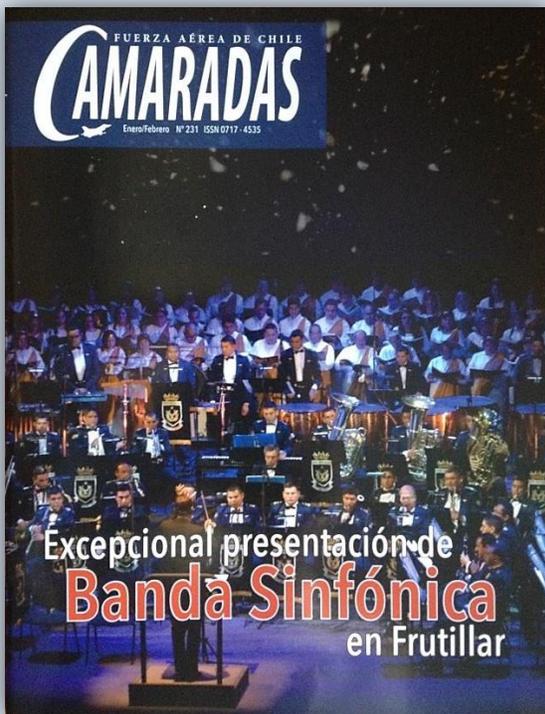
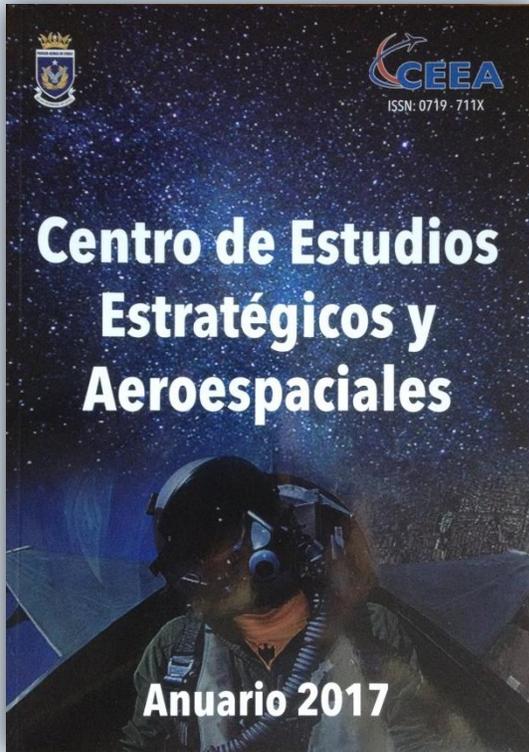
- ❖ *En mayo, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, agradecemos los entusiastas y excelentes comentarios recibidos en referencia a nuestros dos últimos números especiales, y a quienes han hecho posible su impresión.*

*Portadas de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea (CEEA); al Miembro Correspondiente en México, don Víctor Hugo Gutiérrez; al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea y a los socios señores José Toribio Pantoja y Vicente von Teuber Lizana.*

***Edición especial impresa de nuestra revista Aerohistoria con un ensayo que trata sobre la vida y el aporte realizado por don Arturo Merino Benítez a la aeronáutica nacional y al país. (Artículo reproducido y ampliado en esta edición)***

*Muchas gracias a todos ellos.*





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

## ❖ *Visita de distinguidos académicos de la Universidad de Santiago a dependencias del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

En la tarde del jueves 10 de mayo pasado, nuestra corporación recibió la muy agradable visita que nos hicieron los Doctores Rodrigo Vidal Rojas y Lucio Cañete Arratia, de la Universidad de Santiago de Chile, relevante corporación académica nacional, con la que el año 2016 iniciáramos un prolífico acuerdo de asistencia y cooperación mutua.

Durante la distendida reunión, pudimos conversar sobre algunos de los proyectos de corto y mediano que nuestra corporación pretende realizar en conjunto para continuar con la investigación antecedentes inéditos y poco conocidos presentes en algunos de los archivos de la entidad educacional, mismos que han ayudado a revelar los arraigados vínculos de la antigua Escuela de Artes y Oficios en la formación y desarrollo de la Aeronáutica Nacional.

En la ocasión, se reiteraron los agradecimientos por las conferencias dictadas el año pasado por parte de dos de nuestros integrantes, señores Alberto Fernández Donoso y Norberto Traub Gainsborg. Además se analizó un próximo proyecto a realizar, el que involucrará un gran paso hacia la investigación, ubicación y posterior preservación de posibles vestigios aeronáuticos de carácter histórico en un sitio a definir.



*De izquierda a derecha: El Arquitecto Dr. Rodrigo Vidal Rojas y Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

# 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 JUNIO

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

**1/06/2000:** LAN Airlines ingresa oficialmente a la alianza global Oneworld. Esta alianza global reúne a trece de las mejores y mayores compañías aéreas del mundo, todas comprometidas en proporcionar servicios y valor de clase mundial.

**2/06/1927:** Son aprobados por Decreto N° 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

**2/06/1938:** “Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente”.

**3/06/1913:** Con esta fecha se realizó la primera reunión formal del Aero Club de Chile para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La fecha de su publicación en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, será el 4 de julio de 1913.



**Rodolfo Marsh Martin**

**3/06/1937:** Fallece el joven Teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 "Chiloé".

Junto a Marsh fallecieron el Teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña y el Cabo 1º Fernando Hermosilla.

Por la encomiable labor y trayectoria que tuvo este oficial, principalmente en el desarrollo de la aviación en estas australes tierras, se bautizó en 1980 con su nombre la Base Aérea Antártica ubicada en la isla Rey Jorge del Territorio Antártico chileno. Denominación que posteriormente se asignara sólo para el Aeródromo que esta base posee.

**4/06/1919:** Se dan de alta en el servicio de aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra tras el término de la Primera Guerra Mundial al gobierno de Chile. 12 monoplanos Bristol, 8 biplanos Experimental Scout S.E.5 y 2 biplanos Avro.

**4/06/1928:** El gobierno peruano autoriza a Faucett a operar en el país, la compañía contaba sólo con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de cinco asientos.

**4/06/1986:** Los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, efectuaron el primer cruce del Estrecho de Magallanes en aparatos de este tipo. Dos días antes habían iniciado el raid "Uniendo el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa hasta Kimiri Aike, donde aterrizaron a eso de las 14 horas, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

**4/06/2005:** La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) otorga el premio internacional "Eagle Award", a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

**5/06/1924:** Fallece el General don Arístides Pinto Concha, quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer Director de la Escuela de Aeronáutica de Chile.

**5/06/1938:** Creación del Club Aéreo de Copiapó. Ubicada en la capital de la provincia homónima y de la Región de Atacama, con tradición minera desde sus orígenes.

**5/06/1945:** Fallece el Teniente P.A., señor José Espinosa Fuentes, perteneciente al famoso Escuadrón Aéreo 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana, que participa en los frentes de guerra del Teatro Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial.

Sus restos descansan en el Monumento que recuerda a los participantes de este Escuadrón, y que se ubica en Bosque de Chapultepec.



**5/06/1963:** Se constituye la Sociedad PANAMEÑA DE AVIACIÓN INTERNACIONAL, S.A. (PAISA).

**6/06/1946:** La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile otorgó la primera licencia de paracaidismo deportivo, al señor Jorge Alberto Bonhomme Jélvez, ex paracaidista militar nacido en Valparaíso y que sirviera en el Ejército Francés durante la II Guerra Mundial. Bonhomme acreditó estar en posición del brevet emitido por la Parachute Training School de la RAF, en Ringway, Inglaterra.



**7/06/1936:** Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde.

Recibió por su hazaña un trofeo internacional, el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión inglés Miles Hawk Major "Saturno", que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Franco Bianco realizó una gran proeza al unir por primera vez el trayecto de Punta Arenas - Puerto Montt en vuelo directo sin acompañante, travesía que se logró en 9 horas y 45 minutos, en su avión Saturno. Luego de aterrizar en Chamiza, Puerto Montt, prosiguió a Santiago.

El Saturno había despegado desde la base aérea Bahía Catalina a las 7:30 de esa mañana del 7 junio, donde fue despedido por los jefes de la aviación local y amigos. La aeronave era un avión Miles Hawk Mayor de 130 hp, monoplano de ala baja, que podía desarrollar velocidad crucero de 190 a 210 km por hora y una máxima de 240. Considerando la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, de unos 1.600 kilómetros, el Saturno fue equipado con estanques suplementarios de combustibles en el espacio destinado al copiloto, hasta un total de 340 litros que le permitirían 12 horas de vuelo.

El audaz piloto llevaba como alimento chocolate, galletas y medio litro de agua. Bianco vestía un equipo de cuero forrado para defenderse del intenso frío de las alturas y calefacción eléctrica para los pies y manos. Por si tuviera que aterrizar en la Cordillera confiaba en su avión, que podía maniobrar en menos de 100 metros y, por si hubiese necesidad, llevaba un cuchillo campesino, como lo que se usaban en las estancias, para sacrificar algún animal cordillerano.

Su aterrizaje sin novedad en La Chamiza se produjo a las 17:15 hrs. de ese mismo día y fue transmitido desde Puerto Montt a Punta Arenas para ser comunicado a través de la broadcasting de la época (radioemisoras) y teatros de la comunidad. En los cines de la época, tanto en las funciones de matinée, vermouh y noche, el público aplaudió con indescriptible alegría la noticia.

Al día siguiente emprendió la segunda etapa Puerto Montt-Santiago. Donde nuevamente tuvo problemas meteorológicos, esta vez relacionados a la baja visibilidad. Tal sería que durante aquella jornada le fue imposible llegar a Santiago. Por lo que a la altura de Loncoche tomó la decisión de regresar a La Chamiza.

Al otro día, el 9 de junio, pudo finalmente emprender el viaje hacia Santiago, aterrizando en el aeropuerto Los Cerrillos, a las 16:05hrs, en medio de un festival aéreo que organizó el Club Aéreo de Chile, Santiago. Tal sería la magnitud del viaje que visitó días después, el 15 de junio, al Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, siendo acompañado por el General del Aire, Diego Aracena y el Comandante de Escuadrilla, don José Jara.

**10/06/1933:** Los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, llegan a Camagüey, Cuba tras un vuelo de 4,500 millas procedente de Sevilla, España, en el avión “Cuatro Vientos” quienes venían en misión de buena voluntad. Al día siguiente continúan su viaje llegando a La Habana, donde permanecen 20 días, para luego partir rumbo a México, donde aparentemente fueron asesinados al descender en un campo en poder de bandidos o indígenas.

**11/06/1921:** Se bautiza un avión Avro 504K de instrucción, con el nombre del Educador chileno, don “José Abelardo Núñez”.



**11/06/1928:** En el avión “México Excelsior”, el piloto aviador, capitán Emilio Carranza, inicia su vuelo sin escalas México-Washington.



**12/06/1843:** Vuelo en Popayán del argentino José María Flores, a bordo de un globo inflado con gas de petróleo, quien repitió el vuelo en Bogotá, Colombia el 27 de octubre de 1845 desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente hizo vuelos en Medellín, Barranquilla y Tunja.

**12/06/1899:** Se realiza en el Jardín de las Tullerías de París, Francia, la competencia de Globos libres, en donde participa el famoso pionero aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos-Dumont, pilotando el globo “América”, califica en cuarto lugar luego de recorrer unos 325 kilómetros desde el punto de partida y permaneciendo en el aire 22 horas.

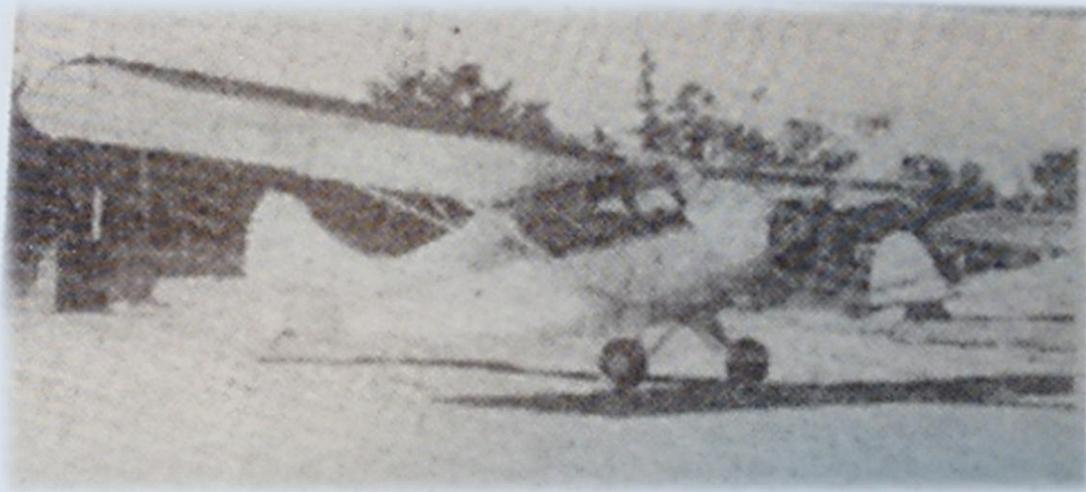


**12/06/1932:** La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizó la proeza de cruzar la Cordillera de los Andes por avión.

**12/06/1970:** Primer paro de controladores en Chile. 180 de los 548 funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, incluyendo casi todos los controladores de tránsito aéreo iniciaron un paro indefinido de labores. La decisión sorprendió tanto al Gobierno, como a las compañías aéreas nacionales y extranjeras, afectando a cientos de pasajeros. El conflicto se extendió hasta el 3 de julio de ese año, reintegrándose los funcionarios a sus labores el sexto día.

**14/06/1941:** Creación del Club Aéreo de Antofagasta. Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile.

**14/06/1959:** Con un cóctel celebrado a las 11.00 horas con las autoridades de la ciudad de Valparaíso y los socios del Club Aéreo Universitario Santa María, se inauguró el avión “Champion” adquirido para la instrucción de los socios pilotos de esa entidad.



*El avión "Champion" del Club Aéreo Universitario Santa María.*

**15/06/1927:** Fallece trágicamente el distinguido capitán ecuatoriano, señor Santiago Duarte, quien formó parte del grupo de siete alumnos que fueron becados en la Scuola di Aviazione Gabardini, en Italia.

**15/06/1946:** Regresa desde Roma, el Arzobispo de Santiago, Su Eminencia Reverendísima José María Caro, convertido en el primer Cardenal chileno. Su recepción constituye una fiesta nacional. Una escuadrilla de aviones de la Fuerza Aérea vuela sobre la capital formando **una cruz en el cielo**.

**16/06/1887:** Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como "El Rey del aire". Tuvo una destacada y promisoría trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América.

Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, se le denomina Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).

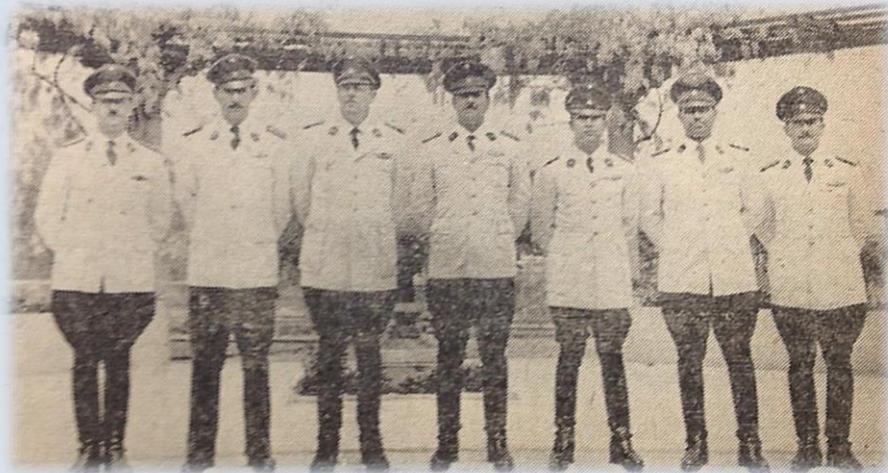


**16/06/1934:** Se crea la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.



**16/06/1948:** Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de *“fomentar dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y un servicio aéreo-policial.”* Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes B. como Presidente y Mauricio von Teuber S., como Vicepresidente.

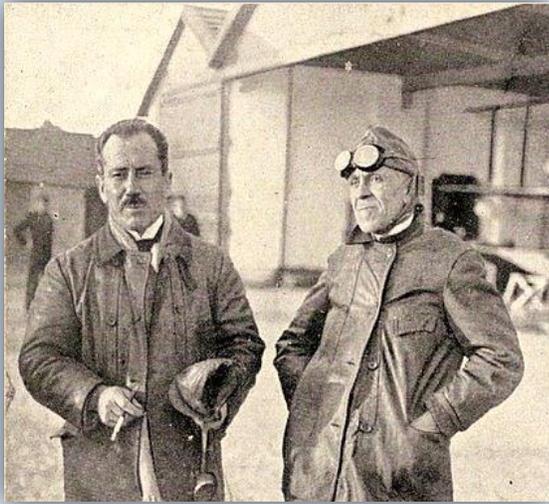


*De izquierda a derecha: Tenientes René Barrera Vásquez (Secretario), Garcerán Monje Rosas (Protesorero), Mauricio von Teuber Stevens (Vicepresidente), Capitán Guillermo Fuentes Besoain (Presidente), Tenientes: Raúl Figueroa Escobar, Julio Gallardo Donoso (Director Consejero) y Sergio Márquez Molina (Tesorero)*

**16/06/1968:** La primera lluvia artificial en Santiago de Chile, con asistencia de aviones Vampire DH-115 de la Fuerza Aérea de Chile. El Proyecto “Meta” se realizó en conjunto al Ministerio de Agricultura y la Universidad de Chile.

**16/06/1964:** Es creada la Escuela Técnica Aeronáutica. Contando con la importante cooperación de la Misión Aérea Civil Norteamericana, la Dirección de Aeronáutica pone en marcha este centro formador de especialistas en diversas áreas como meteorología, control de tráfico aéreo, etc., para satisfacer

los requerimientos del país en esas áreas. Su primer Director fue el Comandante de Grupo (T) Víctor Robinovitch Castro.



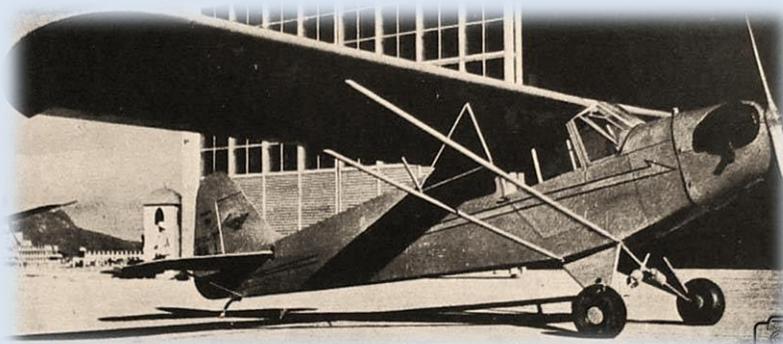
**17/06/1922:** Con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil, amarizan en Rio de Janeiro, los aviadores portugueses, señores Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, luego de llevar a cabo el primer vuelo transatlántico entre Lisboa, Portugal y Brasil.

Los aviadores portugueses realizaron esta famosa primera travesía aérea del Atlántico Sur de 8.383 kilómetros, considerado uno de los mayores hitos aeronáuticos de época, utilizando instrumentos de navegación astronómica de su propia concepción.

**17/06/1985:** El transbordador Discovery de la NASA, coloca en órbita el primer satélite mexicano, bautizado "Morelos I".

**18/06/1919:** Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado "Bolívar", fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

**18/06/1940:** Vuela por primera vez un prototipo de avión nacional brasilero, el HL-1 (Henrique Lage-1) construido en las oficinas de la Compañía Nacional de Navegación Aérea, en Isla de Viana ubicada en Bahía de Guanabara, Brasil.



*Avión HL-1, fabricado por la fábrica CNNA, del industrial Henrique Lage.*

**18/06/2009:** Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile. Tras cuatro años de funcionamiento regular, el 29 de julio de 2013, anuncia el abandono de los vuelos regulares concentrándose en realizar sólo operaciones chárter dentro del país.

**19/06/2006:** La aviadora chilena, señora Margot Duhalde (Q.E.P.D) recibió del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial, y como recompensa a su contribución eficaz al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna.



**21/06/1911:** La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) define en múltiples clases y sub divisiones, las reglas para todos los records de Aviación.

**22/06/1927:** Se inician los vuelos comerciales de VARIG en la ruta Porto Alegre – Pelotas – Río Grande, Brasil.

**22/06/1946:** A partir del Decreto Ley N° 349, se crea la Fuerza Aérea Venezolana con igual rango y categoría que el Ejército y la Armada Venezolanas.

**22/06/1979:** Promulgación del Decreto con Fuerza Ley N° 2.564 sobre la Aviación Comercial en Chile que garantizaba la libre operación en el mercado nacional de empresas nacionales o extranjeras, así como una desregulación en materia tarifaria, tomando como base la desregulación del mercado aéreo estadounidense y junto con los principios acordados en la Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en tres principios fundamentales: libertad en el ingreso a los mercados, libertad de precios y la mínima intervención estatal.

**23/06/1978:** Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°23. Su primer Comandante fue el Capitán de Bandada (T) Luis Z. Ruiz Navarro. Denominado originalmente Grupo de Artillería Antiaérea N°4, operó en la Base Aérea “Bahía Catalina”, Punta Arenas - Chile, desde el 1° de abril de 1957.

**23/06/1986:** Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yañez. Desde 1970 la Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

**24/06/1916:** Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes por su parte alta. Los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y el Capitán de Ejército, Ángel María Zuloaga, despegan de Santiago, Chile en el Globo “Eduardo Newbery” elevándose hasta alcanzar los 8.100 metros de altura sobre el nivel mar. Luego de tres horas y media de travesía bajaban en el valle de Uspallata, Argentina.

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: ***“Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre”***.

La placa fue puesta allí por iniciativa de una Comisión Nacional de Homenaje, presidida por D. Jorge A. Mitre para distinguir, en nombre del pueblo argentino, a los héroes de la primer travesía aérea de los Andes, don Eduardo Bradley y el entonces Teniente 1º, don Ángel María Zuloaga en el lugar donde aterrizaron con un globo libre, luego de la hazaña.

**24/06/1917:** Se hace acreedor al Brevet de Piloto Aeronauta N°4 del Aeroclub de Chile, don Armando Venegas de la Guarda, fundador y primer presidente del Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, entidad fundada el 20 de agosto de 1948.

**24/06/1950:** Alrededor de las diez de la mañana de este día, fueron bautizados los dos primeros aviones del Club Aéreo de Carabineros de Chile. En lo que resultó ser una interesante ceremonia efectuada en el costado oriente del Aeropuerto de Santiago “Los Cerrillos”, tras una misa de campaña a cargo del capellán mayor del Cuerpo de Carabineros, monseñor Guillermo Canning, se verificó el bautizo de las dos primeras aeronaves: un Cessna 170 y un Aeronca Chief.

Acto seguido, los presentes participaron de un coctel que ofreció el Directorio de la entidad, encabezados por su presidente, el Capitán de Carabineros don Mauricio von Teuber Stevens. Amenizó la ocasión el Orfeón del Cuerpo de Carabineros y el Coro polifónico de la Escuela de Aspirantes a Oficiales.



**Las madrinas sostienen las cintas, mientras el Capellán Mayor de Carabineros, Monseñor Canning lee el correspondiente pastoral al bendecir las aeronaves instituido en 1924.**

**25/06/1953:** Se dispuso el traspaso de la Dirección de Aeronáutica a la Subsecretaría de Aviación, dejando de depender de la Fuerza Aérea de Chile, aunque esta última debía continuar suministrando el personal y los recursos económicos.

**25/06/1953:** Se dicta el Decreto Fuerza de Ley N° 343, el cual introdujo una completa reorganización institucional en materia de transportes. Se crea una nueva institucionalidad aeronáutica que especifica que el tráfico aéreo dentro del país queda reservado exclusivamente para empresas nacionales, medida que se mantendría por 27 años, hasta la promulgación de la Ley 2.564, que establece la libertad de los cielos nacionales. En segundo lugar, se da por terminado el monopolio de LAN, al no quedar establecido ninguna empresa en particular para operar rutas domésticas.

**26/06/1921:** Cuatro aviones chilenos evolucionan sobre el monumento al prócer argentino, General Bartolomé Mitre inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio.

**26/06/1929:** A través del Decreto Supremo N° 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Junto a esto el DS N° 2028 reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares. Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.

**26/06/1942:** Es creado el Club Aéreo Universitario de Aviación. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke. En esta fecha, se dan cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional, y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio .



**26/06/1971:** Inicia operaciones en Chile Cubana de Aviación, primer reflejo en la aeronáutica nacional de los cambios políticos tras la llegada al poder del Gobierno socialista del Doctor Salvador Allende G.



**27/06/1889:** A poco tiempo de recibir el Batallón de Telégrafos su primer globo, arriba sin previo aviso la Reina Regente en España, doña María Cristina, a la Casa de Campo donde junto al estanque de patinar, la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos hacía prácticas y maniobras de inflación con el recientemente adquirido Globo “Yon” de origen francés.

Sin dudarle un instante, la Reina subió a la barquilla con el Teniente Coronel, señor Licer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión.

Como recuerdo de la misma se acuñó una medalla y desde ese momento el primer globo recibió el nombre de “María Cristina”. Días después fue S.A.R. la Infanta Isabel, la que ascendió hasta una altura de 500 metros en este mismo globo, longitud máxima del cable de retención.

**27/06/1914:** El aviador civil chileno, señor David Fuentes Sosa, establece el record sudamericano de distancia al unir la ciudad de Concepción y la localidad de Paine (450 Kilómetros de distancia) en un vuelo sin escalas que duró 5 horas y cinco minutos.



**27/06/1959:** Creación del Club Aéreo del Cobre. Uno de sus más entusiastas fundadores, fue nuestro recordado socio, Mauricio von Teuber Stevens, quien tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, “Cadeco”.

**27/06/1977:** Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas.

Su primer Comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.



**28/06/1941:** Creación del Club Aéreo de Chillán. Ubicada en la Región del Biobío.

**28/06/1958:** Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**.

Esta importante entidad que hoy está a cargo del CDA (AD) Mario Jorquera Solis, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

En su origen estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.



Roberto Sánchez Celedón

**28/06/1966:** Se crea el Club Aéreo de Nacimiento, situado en la provincia del Bío-Bío. Se ubica a 550 km al sur de Santiago y a 108 km de la capital de la región.



**29/06/1919:** Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE". El 29 de mayo de 1919 se fijó que Agustín Parlá realizaría el primer vuelo comercial con los Estados Unidos de Norteamérica, y así resulto al transportar un cargamento de jabón en polvo Sapolio en el avión "Sunshine". Un mes más tarde —el 29 de junio— fueron tomadas desde el mismo avión por el reportero gráfico del periódico El Mundo, señor Adolfo Regreceni, las primeras fotografías aéreas de la Habana".

**30/06/1943:** La Fuerza Aérea de Chile crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial N° 14, con la responsabilidad de *"regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral..."*



Bote volador Consolidated PB-5 "Catalina" empleado para la creación del Comando Costanero

## V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### ARTURO MERINO BENÍTEZ, VIDA Y OBRA DE UN VISIONARIO

La vida de Arturo Merino Benítez, a 130 años de su nacimiento, se vuelve para algunos chilenos, un verdadero enigma. Notas y noticias, mensajes retransmitidos vía WhatsApp, carentes algunas veces de verdad pero siempre llenos de intencionalidad, me llevan a escribir estas líneas que podrán dilucidar en algo y de alguna forma sintética, quién fue este singular chileno y cuál fue la obra de la cual hoy “todos”, sin diferencia alguna, podemos disfrutar.

Sin lugar a dudas a un nivel global, su nombre no representa ni recuerda mucho más que el nombre de nuestro principal aeropuerto nacional, para otros tantos pasa inadvertida su vasta obra en el campo aeronáutico y finalmente para unos pocos, su nombre rememora sin lugar a equivocación, cómo se hizo y formó la actual institucionalidad aérea nacional.



*Arturo Merino Benítez*

#### LA REALIDAD NACIONAL ENTRE 1930 Y 1932



*Diario El Mercurio, Santiago de Chile, 21 de marzo de 1930*

Como un titular profético, aparece publicado el viernes 21 de marzo de 1930, la noticia: *“Fueron refundidas en una Fuerza Aérea las formaciones de aviación del Ejército y de la Armada”* agregando que se encontraba totalmente tramitado el decreto de creación de la Subsecretaría de Aviación. Se unían así los Servicios de Aviación del Ejército y de la Marina en una sola institución, la que sería denominada en sus primeros años Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.)<sup>6</sup>. Había razones especiales, las que el gobierno de esos momentos tuvo que esgrimir para actuar en esta forma sorpresiva, sin que mediaran otros estudios y recomendaciones que los proporcionados por el Comandante Arturo Merino al Presidente Carlos Ibáñez, en carácter confidencial y directo.

La realidad de aquellos días de marzo de 1930, coincidía con el más absoluto secreto y ni los más directos colaboradores, tuvieron conocimiento previo de las gestiones que había realizado el Comandante Merino para la creación de la nueva institución aérea. Era verdaderamente una noticia "bomba" en el ambiente castrense.

En aquella ocasión fueron debatidos importantes argumentos en el Parlamento, los que contribuyeron a afianzar aún más, entre los aviadores, la idea de organizarse como un arma aparte, para lograr un mejor desenvolvimiento, tanto en los aspectos militar, civil como también comercial.

Los firmantes del decreto que dio vida a la Fuerza Aérea Nacional no hicieron objeciones cuando el propio Comandante expuso las razones de crear la Subsecretaría de Aviación haciéndola depender del Ministerio del Interior, a fin de no herir susceptibilidades de los Ministerios de Guerra y de Marina. Este había sido el trabajo e influencia de Merino en la creación de nuestra actual Fuerza Aérea de Chile.

El tiempo corrió raudo, y en el mes de enero de 1931 y con la experiencia de menos de un año de compartir labores con el Ejército, la Fuerza Aérea obtuvo el reconocimiento oficial que merecía el Alto Mando en cuanto al rango y ubicación que le correspondía para los efectos de los honores de Reglamento y otros derechos. Como autoridad máxima, el Subsecretario de Aviación Teniente Coronel don Arturo Merino quedaba al nivel del Inspector General del Ejército y el Jefe del Estado Mayor, al de un Comandante de Brigada. Esta sana medida aclaró la situación creada a raíz de la dependencia original que tuvo la Fuerza Aérea por aquellos días del Ministerio del Interior, cuando aún no se había formado el Ministerio de Defensa Nacional.

---

<sup>6</sup> Cabe señalar que años antes en 1919, y por recomendaciones del Mayor inglés Frank P. Scott, la Superioridad del Servicio Aéreo de la época había intentado crear la Fuerza Aérea independiente, la que finalmente no logró afianzarse, debido principalmente por la tenaz oposición de los altos mandos militares, quienes no aquilataron ni menos experimentaron los alcances de su intervención en las postrimerías de la Gran Guerra, vislumbraron en este nuevo servicio sólo una herramienta auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero.

A pocos meses, en julio de 1931, la novel Institución se vio involucrada en algunos acontecimientos políticos que comenzaron a desarrollarse a raíz del alejamiento del poder del General Ibáñez. Erróneamente, se la consideró como una organización creada por el depuesto mandatario para influir con su presencia en los acontecimientos que se sucedieron hasta el advenimiento al poder de Arturo Alessandri, un año más tarde.

Hay que mencionar además, que durante este período se ejerció una fuerte presión para disolver la F.A.N., y fueron los nuevos jefes -entre otros el comandante don Adirio Jessen Ahumada<sup>7</sup>- quienes defendieron con vehemencia la unificación, logrando mantener así, su organización independiente.

Entre 1931 y 1932, nuevos acontecimientos políticos de aquellos revueltos años, son los que darán origen a la obra crítica del comandante Ramón Vergara Montero: "*Por rutas extraviadas*", en la cual analiza la actuación de la Fuerza Aérea Nacional en hechos como la acción de bombardeo aéreo en Coquimbo; los errores económicos que a su juicio existían en la creación y manejo de la Línea Aérea Nacional; y finalmente los golpes de Estado que se produjeran el 4 y 16 de junio de 1932 tras la caída, del presidente de la República, Coronel don Carlos Ibáñez del Campo, en donde se comprende una síntesis parcial de la actuación de los comandantes Grove y Merino en esa época.

La importancia de ésta publicación mencionada en este breve análisis introductorio, radica en que la crítica que por aquellos se expuso, la cual finalmente provocó numerosas rectificaciones, muchas de las cuales fueron dadas a conocer por la prensa, contribuyendo así a visualizar mejor la trascendencia de los acontecimientos.

El primero de los golpes de Estado que se produjeron en este período, consistió en una rebelión con el objetivo de derrocar al Presidente Constitucional de la República, el radical Juan Esteban Montero (quien había sido anteriormente Vicepresidente en el gobierno del General Ibáñez).

Luego de la caída de Juan Esteban Montero, los revolucionarios proclaman una República socialista, pero que no logró grandes resultados, haciendo que se retiraran muchos y quedando Dávila solo, dichos acontecimientos inician la "Anarquía", fase fulminante de la crisis política, en donde se instaurará la "República Socialista de Chile", período que finaliza con la caída del gobierno posteriormente denominado de los "100 días" de Carlos Dávila, que fue un contragolpe de Estado ocurrido el 13 de septiembre de 1932 y en los que participarán los comandantes en Jefe de las instituciones armadas<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Capitán de Fragata de la Marina de Chile. Piloto Naval, nombrado Comandante de Escuadrilla de la Fuerza Aérea Nacional el 11 de julio de 1930. Desde el 20 de abril de 1931, Sub Secretario de Aviación mientras dura la ausencia del Titular, sin dejar el cargo de Director del Material. Comandante en Jefe de la F.A.N. desde el 16 de noviembre de 1932.

<sup>8</sup> Generales Luis Otero Mujica por el Ejército, Almirante Carlos Jouanne de la Motte por la Armada y el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez por la Aviación.

Son éstos algunos de los avatares políticos y sociales, a los que el entonces Comodoro Arturo Merino Benítez, tratará de sobreponer y sin lograr nada, intentará sublevarse con el apoyo de la oficialidad de la Fuerza Aérea. Carlos Dávila por su parte, viendo que su gobierno corría peligro y que se hallaba en una situación parecida a la de su predecesor, logra parar esta sublevación pero finalmente renuncia dejando el poder provisional en manos del General de Brigada Bartolomé Blanche Espejo.

Otro dato históricos importante de señalar para el lector, y su posterior apreciación de la magna importancia de la figura de Merino por estos años, en la creación y consolidación de la Fuerza Aérea, es que desde el 21 de marzo de 1930 hasta febrero de 1932, será la Sub Secretaría de Aviación el organismo ejecutivo, que constituirá el Alto Mando de la nueva institución aérea.

Durante este período, se contará con tres oficiales que ejercieron consecutivamente el mando de la Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.), el primero de ellos, don Arturo Merino Benítez, quien será reemplazado por Adirio Jessen Ahumada en 1931, quien a su vez será relevado en agosto de 1931 por Ramón Vergara Montero.

Más tarde el 17 de marzo de 1932, será el entonces Coronel de Ejército don Marmaduke Grove Vallejo, quien además ocupará el recién creado cargo de *Comandante en Jefe* con el grado de Comandante de Grupo (grado equivalente al de Coronel de Aviación en esos días).

La Subsecretaría de Aviación creada por Decreto Nº 1167 del 21 de marzo de 1930, que tuvo sus primeros “cuarteles” en el tercer piso del edificio del antiguo Diario La Nación, frente al palacio La Moneda, estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla don Arturo Merino Benítez, Sub Secretario; Comandante de Escuadrilla Manuel Francke Mariotti como Jefe del Estado Mayor; Comandante de Escuadrilla Federico Baraona Walton como Director de Aeronáutica; Comandante de Escuadrilla Adirio Jessen Ahumada como Director del Material; Comandante de Escuadrilla Florencio Gómez Flores a cargo de la Dirección del Personal y el Capitán de Bandada don Francisco García Kowoll encargado de la Dirección del Servicio Administrativo.

Durante este período preliminar, la “Aviación Nacional” se clasificó en tres categorías: Fuerza Aérea Nacional, Aviación Comercial y Aviación Civil. Los escalafones de la Fuerza Aérea Nacional se dividieron inicialmente, los de Guerra, de Ingenieros, de Administración, de Sanidad, de Maestranza y Civil. El escalafón de Guerra se constituyó con pilotos oficiales del Ejército y de la Armada Nacional.

Tras crearse el cargo de Comandante en Jefe en 1932, el Cuartel General continuó funcionando con los mismos Departamentos y la Subsecretaría de Aviación pasó a ser un nexo entre la Superioridad y el Ministerio del Interior y luego del Ministerio de Guerra debido a que anecdóticamente, nunca llegó a conformarse un Ministerio del Aire o de Aviación.

## EL HOMBRE

Arturo Ignacio Merino Benítez nace en el seno de una ilustre y tradicional familia de la actual provincia del Biobío, en el centro sur de Chile, siendo sus padres, el agricultor don Pedro Eliseo Merino Feliú y doña Clorinda Benítez Labbé, ambos descendientes de antiguas familias curicanas.

La ciudad de Chillán, es la tierra próspera que ha visto nacer a otros destacados connacionales tales como Bernardo O'Higgins, Claudio Arrau, Marta Brunet, Juan de Dios Aldea, Nicanor Parra, Ramón Vinay, Víctor Jara, Marta Colvin, Hosmán Pérez Sepúlveda, Arturo Pacheco Altamirano y tantos otros distinguidos artistas y hombres públicos que han entregado lo mejor de cada uno, en beneficio de este país.



*Familia Merino Benítez*

Merino vivirá junto a sus diez hermanos en esta bella zona rural, en donde participará de las más arraigadas tradiciones patrias de nuestro campo haciendo suyo el legado independentista y de servicio público que por línea familiar le transmitieran ambos padres.

Sus primeros años de estudios, los cursa en diversos liceos fiscales de la zona y más tarde de Santiago, entre los que figuran el Liceo de Aplicación San Agustín y el Seminario Conciliar, hasta que en abril de 1903, un mes antes de cumplir los 15 años ingresa como cadete a la Escuela Militar<sup>9</sup>, donde no tardó en adaptarse a las actividades militares y hacer grandes amigos entre sus compañeros.

---

<sup>9</sup> Ver anexo 1.

Fue un cadete distinguido y muy apreciado por los instructores en la Escuela, plantel desde donde egresará con el grado de Teniente 2º del Arma de Artillería, ostentando notas sobresalientes en sus cuatro años de preparación como oficial.

En 1912 vuelve como oficial instructor a la Escuela Militar. Luego en 1918 es nombrado oficial de Estado Mayor desarrollándose en el Estado Mayor General del Ejército de Chile.

En 1917 es designado como oficial a prueba en el Estado Mayor General, ocasión en la cual podrá interactuar con las experiencias del conflicto europeo, en donde se relevará la actuación de la aviación como una nueva Arma. Al año siguiente, será cuando realice en el cumplimiento de sus tareas de futuro oficial de Estado Mayor, una muy comentada conferencia titulada “Sobre futura proporcionalidad de las armas”, en donde analizará el papel de las armas de la defensa, asignándole gran valor al poder y capacidades que el uso del avión ofrece.

En 1922, se traslada a Brasil como oficial agregado a la Embajada chilena en ese país. Aquí participará de las fiestas del Centenario de esa nación, conocerá más de cerca al famoso Padre de la Aviación, Alberto Santos Dumont y sufrirá con el accidentado desarrollo del histórico raid aéreo que realizara el Capitán Diego Aracena Aguilar llevando los saludos de Chile a esa hermana nación. Su paso por tierra brasilera, dejará en él profundos lazos de amistad y cariño por aquella tierra.



**Mayor Arturo Merino como Director de la Escuela de Aeronáutica junto a su ayudante el Capitán José Jara.**

A su regreso a Chile, ya con el rango de Mayor de Ejército, fue distinguido como profesor titular de la Cátedra de Historia en la Academia de Guerra.

Luego, el 19 de julio de 1926 es nombrado Director de la Escuela de Aeronáutica Militar, cargo que delegará dos años después, con fecha 30 de julio de 1928 al Mayor don Diego Aracena Aguilar. A fines de 1928 y después de solicitar propuestas a diferentes firmas norteamericanas y europeas, el Comandante Merino resolvió adquirir veinte aviones biplazas Curtiss Falcon de los ya existentes en el País, pero siempre que fueran construidos en Chile<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Establece adelantadamente lo que actualmente conocemos como contrato Offset.

La Sociedad "The Curtiss Aeroplane Export Corporation" de Buffalo en New York, aceptó la proposición y se comprometió a instalar una fábrica en Los Cerrillos, en un terreno de dos y media hectáreas de extensión ubicado en el extremo noroeste del aeródromo. Una de las cláusulas del contrato establecía que la fábrica debía funcionar con 25 técnicos mecánicos chilenos, la mayoría de los cuales salió de la Escuela de Artes y Oficios (actual Universidad de Santiago de Chile).

El 18 de octubre de 1930 tuvo lugar la inauguración de las instalaciones en Los Cerrillos, la caída del Presidente Ibáñez el 26 de julio de 1931 y las restricciones económicas adoptadas en el país paralizaron las actividades, las que fueron reiniciadas a mediados de 1932 para dar término al armado de algunos Curtiss Falcon, cuya construcción había quedado bastante adelantada.

Merino, quien era hombre de carácter enérgico y decidido, dejó su impronta en cada tarea que emprendió en su vida. Esto queda de manifiesto cuando para 1929, anotaba su bitácora alrededor de 250 horas de vuelo cumplidas en poco más de dos años; 50 de éstas en aviones de instrucción, alrededor del aeródromo y el resto en cruceros al norte y sur. Además agregaba a su experiencia, la batida de un record de velocidad entre Arica y Santiago en un avión Curtiss Falcon.

Como piloto de cancha no era la de aquellos dedicados a prácticas metódicas de aterrizajes y despegues, dentro de un plan regular de enseñanza, pero la suficiente para operar con éxito en cualquier aeródromo. Dueño de gran sentido de orientación en el aire, criterio y coraje, condiciones que puso a prueba en muchos de los cruceros pioneros que emprendió.

Sucesos políticos lo alejan finalmente de la jefatura de la Aviación a fines de 1931, siendo reincorporado posteriormente con el título de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional; tres meses después, el Decreto Ley N° 537 del 2 de septiembre de 1932 le confiere el título de Comodoro del Aire.

**Llama al servicio y destituye de su empleo  
al Comandante de Grupo Sr. Arturo  
Merino Benítez**

D P N° 63 —Santiago, 4 de Marzo  
de 1932.

S E. el Presidente de la República de-  
cretó hoy lo que sigue:

**HE ACORDADO Y DECRETO**

Llamase al servicio al Comandante de  
Grupo don Arturo Merino Benítez, retirado  
temporalmente por D/S N° 394 de 9 Di-  
ciembre de 1931

Tómese razón, regístrese, comuníquese y  
publíquese en el *Boletín Oficial* —Montero.—  
Marcial Mora M.

Lo que se transcribe para su conocimiento

—Ramón Vergara M, Comandante de Es-  
cudrilla, Sub-secretario de Aviación.

Núm 318 —Santiago, 22 de Junio de  
1932

Con esta fecha la H. Junta de Gobierno

**HA ACORDADO Y DECRETA**

Nómbrese Comandante en Jefe de la Fuer-  
za Aérea Nacional, al Comandante de Grupo  
señor Arturo Merino Benítez

Tómese razón, regístrese, comuníquese y  
publíquese en el *Boletín Oficial* y en el *Dia-  
rio Oficial* —Carlos Dávila —A. Cabero.—No-  
laseo Cárdenas —Arturo Puga.

Su nombramiento de General de Brigada Aérea, de acuerdo a la nueva designación que tomó el grado de Comodoro, lo recibirá años después, recién el 11 de septiembre de 1964.

**Recorte del Diario Oficial N°11. (12.3.1932)**

## **ACTUACIONES DESTACADAS:**

En lo militar, civil y personal, se caracterizará por poner el fervor de la palabra y del hecho con acciones decididas en pro de sus ideas. Ejemplo temprano y claro de ello, es cuando vuelve de Brasil e ingresa al Estado Mayor General del Ejército en donde comienza a mostrarse como un decidido partidario del arma aérea.

En 1925, al obtener la cátedra de Historia Militar en la Academia de Guerra, ocupará esta tribuna para formar conciencia del impacto que producirá en la estrategia futura el desarrollo de la aviación. Siendo un insigne escritor y brillante orador, sus palabras convencían de primera a los jóvenes oficiales. Seguro que será este mismo fervor, el que la dará Merino la designación como Director de la Escuela de Aviación el 19 de julio de 1926.

Es en estos momentos, cuando la semilla sembrada por los pioneros nacionales con tenacidad, esfuerzo y sacrificio de muchas y valiosas vidas ya estaba germinando en Chile. La idea de separar los Servicios de Aviación del Ejército y la Armada, ya se había introducido en 1919 y hombres como Merino y sus contemporáneos aviadores, parecen haber sido los activos propiciadores.

El primer logro para este brillante militar, parece haber sido el conseguir que la destinación de los oficiales pilotos al servicio de la aviación, fuera de carácter permanente, luego logró que los jefes que ocupaban altos cargos en la Rama Aérea, no retornaran a otras tareas en el Ejército que no fueran o estuvieran relacionadas con la nueva y costosa Arma.

En marzo de 1927, es nombrado Inspector interino de Aviación, sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación.

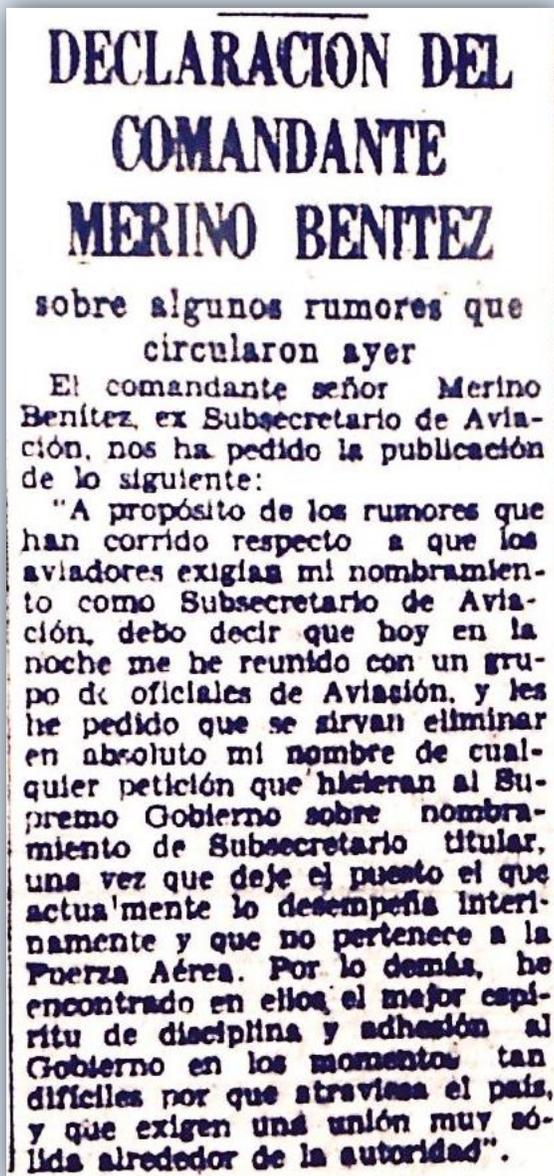
Merino fue un personaje que estableció una particular forma de tránsito y explotación de los cielos nacionales, misma que se expresa en los Decretos Ley 221, 222 y en el Reglamento de Navegación Aérea en los que se consagra la prohibición de naves extranjeras para efectuar tareas de cabotaje comercial y postal, reservando esto a los aviones chilenos, razón por la cual se promovía la construcción de aeródromos públicos por parte de los municipios, facilitando con este modelo la expansión de la actividad aérea a lo largo del territorio nacional.

En el plano de la aviación civil, las ideas de Merino al reorganizar la aviación, funda el Club Aéreo de Chile en 1928, con el fin de producir y fortalecer una Reserva Aérea para el país, permitiendo con ello, además de generar y estimular un promisorio futuro para la aviación comercial de Chile.

Durante el terremoto de Talca en diciembre de 1928, ordenará que una partida de aviones Gipsy Moth sobrevuele la zona afectada, informando las proporciones de la catástrofe y poder evaluar con ello el prestar la ayuda necesaria. Producto de esta pionera experiencia, es que años más tarde se emplearán aviones de la Fuerza Aérea y aviones civiles para evaluar y controlar los daños producidos en el terremoto de Chillán de enero de 1939.

En marzo de 1929, fundará la Línea Aeropostal al norte, la que junto a las experiencias realizadas al sur del país, serán los orígenes a la prestigiosa Línea Aérea Nacional (L.A.N.)<sup>11</sup>. En la conquista de Magallanes, será Merino una figura protagonista, pues fue el mismo será quien empuñe los controles de un Junkers R-42 en el mes de enero de 1929, desafiando las adversas condiciones atmosféricas a vencer.

Serán estas las hazañas y esfuerzos desplegados que antecederán la creación de la Fuerza Aérea Nacional, el 21 de marzo de 1930, en el ejercicio de su alto cargo de Subsecretario de Aviación.



Recorte de El Mercurio. (4.9.1931)

A raíz de la fusión, el comandante Merino hizo suya la idea de crear un Gabinete de Fotogrametría Aérea propio de la F.A.N., para lo cual dispuso que se efectuara un curso especial a cargo del técnico alemán Arturo Langer, a la fecha contratado por el Instituto Geográfico Militar.

Paralelamente con el desarrollo del curso se hicieron numerosos levantamientos de la zona central del país, a fin de ser obsequiados al Instituto Geográfico Militar y contribuir, en esta forma, a perfeccionar las cartas<sup>12</sup> y mapas que confeccionaba este valioso servicio. Además creará la red de telecomunicaciones aeronáuticas y el Servicio de Escucha de aeroplanos, servicios considerados antecesores a los de Tránsito Aéreo creados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1944, adelantándose con ello 15 años.

#### SU ACTIVIDAD EN LA VIDA CIVIL

Retirado del servicio en 1932 hasta 1938, compartió su honestidad y patriotismo acendrado en muchos cargos de Consejo en LAN, sólo con calidad *Ad Honorem*.

En alguna oportunidad, ejecutivos de la línea aérea le recomiendan que pueda mejorar su jubilación militar con la de los cargos de gran importancia ejercidos anteriormente, situación que él rechaza tajantemente protestando que con la que recibía le alcanza para vivir modestamente.

<sup>11</sup> Se funda L.A.N. el 29 de julio de 1929

<sup>12</sup> Primera Carta Aérea de Chile

En sus tareas cívicas, se destaca que Merino era un orgulloso vecino del barrio de Conchalí, desde donde influyó para que la Ilustre Municipalidad del sector conservara el recuerdo de muchos pioneros aviadores, naciendo calles tales como *Aviador Acevedo*, *Teniente Bello*, *Ponce*, *Mery* y *Yávar* además de *Aviador Zañartu*. Más tarde influiría también en la denominación de la calle *Piloto Lazo* al costado poniente de la avenida Los Cerrillos.

En 1952, alcanzará el nombramiento de Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea, cargo que ostentará hasta 1954. Durante su gestión como vicepresidente de la compañía, se le asocia directamente en la modernización y posterior adquisición de los primeros cuadrimotores DC-6B, que volaron en el país, inaugurándose con ellos, los primeros vuelos comerciales sin escalas, entre Santiago y la austral Punta Arenas.



***Don Arturo Merino Benítez, junto al Gerente Técnico de LAN, Adalberto Fernández Ferreira a bordo del Douglas DC-6B, en el viaje inaugural Santiago a Punta Arenas sin escala.***

Luego de su renuncia, tuvo la satisfacción de ver cristalizada su gestión, con el “Premio a la Seguridad de Vuelo” para LAN, correspondiente a ese año.

Avanzado su retiro, fue presidente del entonces “*Círculo de Veteranos del 79 y Oficiales en Retiro*”.

En 1970, al cumplir la Fuerza Aérea de Chile su cuadragésimo aniversario, el Presidente de la República, don Eduardo Frei Montalva, condecoró al “Comodoro Merino” con una medalla de oro que llevó la inscripción: “*Al insigne y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. 1930 – 1970*”.

Casi un mes más tarde, fue internado en el Hospital Militar debido a una sorpresiva trombosis cerebral, donde falleció a las dos de la madrugada del sábado 2 de mayo de 1970<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Dos de sus más conocidos biógrafos, Alejandro Pizarro Soto y Alfonso Cuadrado Merino, señalan su fallecimiento el 30 de abril, pero su certificado de defunción confirma este como el sábado 2 de mayo de 1970 a las 2.20 horas de ese día.

## Sepultados restos del Gral. Arturo Merino Benítez

En la tarde de ayer fueron sepultados los restos del ex-Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, Arturo Merino Benítez en el mausoleo que la familia posee en el Cementerio General.

Los restos que fueron velados en el Salón de Honor de la Escuela de Aviación "Capitán Avalos", poco después del mediodía fueron trasladados a la Catedral Metropolitana en donde se ofició una misa de requiem a cargo del Vicario General Castrense, Francisco Gilmore Sotck.

Poco antes de las 16 horas, el cortejo inició su marcha al campamento en donde la Escuela de Aviación completa con Banda y Estandarte, al mando del Subdirector, Comandante de Grupo Hans Bostelmann; los Estandartes y Abanderados del Ala de Mantenimiento y Ala de Abastecimiento, Grupo de Aviación N° 7 y 10, rindieron los honores de ordenanza.

Cuando el cortejo avanzaba por la Avenida La Paz sobrevoló

la columna una formación de 15 aviones Mentor.

En la necrópolis usaron de la palabra, entre otros oradores, el Comandante en Jefe de la FACH, subrogante, General de Aviación, Joaquín García Suárez, quien puso de relieve la fecunda labor cumplida por el extinto en favor de la rama aérea de la Defensa Nacional de la que fue su creador bajo la administración del General Don Carlos Ibañez del Campo (1927) y su intervención en los primeros pasos de la aviación comercial, hoy Línea Aérea Nacional (LAN).

En los momentos de inhumarse los restos ejecutó las descargas de fusilería una Compañía del Regimiento de Artillería Antiaérea, mientras cruzaban el cielo en rauda vuelo seis aviones Hawker Hunter.



La Nación (4 de Mayo, 1970)

### Don Arturo Merino Benítez

El distinguido aviador que hasta ayer paseara por el centro de Santiago sus 82 años con arrogancia y simpatía, ha dejado de existir.

Pareciera que hubiera esperado el que tres Instituciones por él formadas, cumplieran 40 años de existencia, para dejarlos para siempre.

Estuvo presente en 1968, en el aeródromo de Tobalaba, cuando el Club celebró el 40avo aniversario colocando en un panel los nombres de todos los presidentes que desde 1928 han regido sus destinos. El primer nombre era el del comandante Arturo Merino, su creador y cuya insignia N° 1 conservaba con especial cariño.

El 5 de marzo del año pasado la presidencia de LAN CHILE celebró también los 40 años de fructífera labor de bien público. Fue invitado de honor, en aquella ocasión, su ilustre fundador que en 1929 organizara los primeros vuelos comerciales entre Santiago y Arica en los débiles monomotores Gipsy Moth, con el concurso entusiasta de un pequeño grupo de valerosos pilotos y de sacrificados mecánicos, muchos de los cuales aún viven y que lo ha-

cian objeto de demostraciones de admiración y simpatía.

Al año siguiente hace preparar un trimotor Junkers y es el primero en unir, por el aire, en un vuelo lleno de aventuras, la capital de la República con la aislada zona de Magallanes. La Municipalidad de Magallanes lo condecoró con una hermosa medalla de oro. Ambos extremos de la patria, quedaban unidos por las alas militares.

Ultimamente, el 22 de marzo de este año, en la Base de El Bosque, había recibido de manos de S. E. el Presidente de la República, otra medalla con la siguiente inscripción que no necesita mayores comentarios: "Al insigne creador y Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, 1930-1970".

Su tercera creación había cumplido también su cuarentavo aniversario.

Las alas de Chile, tanto las militares, comerciales y deportivas, hoy están de duelo por el hombre visionario y de acción que hizo realidad la existencia de las tres organizaciones que forman la sólida base en que descansan los cielos de su Patria, que tanto amó.

El Mercurio (4 de Mayo, 1970)

### General (R) Arturo Merino Benítez

Su fallecimiento

Falleció en Santiago de Chile, a los 72 años de edad, el general (en situación de retiro) Arturo Merino Benítez, uno de los pioneros de la Fuerza Aérea de Chile y su primer comandante en jefe.

Los méritos castrenses y personales del militar desaparecido, puestos de relieve en forma encomiable durante su extensa actividad, le convirtieron en una de las figuras señeras de las Fuerzas Armadas del vecino país.

Fue el fundador de la línea aérea nacional chilena LAN CHILE, y en su juventud dirigió una intensa campaña dentro de las esferas oficiales con la que consiguió que la Fuerza Aérea pasara a ser una institución separada del ejército, al crearse en 1932 la Subsecretaría de Aviación.

Su desaparición constituye una sensible pérdida para la aeronáutica militar, así como también para la aviación civil y comercial de Chile.

El fallecimiento del general Merino Benítez ocurrió como consecuencia de una trombosis cerebral.

La Prensa (Buenos Aires)



Con la scomparsa del fondatore della Línea Aérea Nazionale LAN-CHILE, Comodoro Arturo Merino Benítez, le Forze Armate cilene perdono uno dei suoi più significativi valori. Uomo di forte personalità, dal brillantissimo passato militare, egli è stato uno dei primi visionari che abbia avuto l'Aviazione del Cile. Il Comodoro Merino Benítez s'è spento all'età di 82 anni, lasciando in un grave lutto, sia l'Aeronautica Militare che l'Aviazione Civile e commerciale cilene.

Giornale D'Italia

### Chilean air pioneer dead

**A**IR Commodore Arturo Merino Benítez, who has died in Chile, was one of the pioneers of Chilean aviation. He played an outstanding role for many years in the progress of his country's military, civil and commercial aviation.

The deceased was founder of Línea Aérea Nacional-Lan Chile.

Buenos Aires Herald



Mit dem Ableben des Gründers der Línea Aérea Nacional - LAN Chile - Kommodore Arturo Merino Benítez, ist ein Pionier der chilenischen Luftfahrt dahingegangen, der eine fruchtbare und erfolgreiche Arbeit im Dienste der Streitkräfte seines Landes sowie der chilenischen Zivilluftfahrt geleistet hat.

Argentinisches Tageblatt

### Algunos de los obituarios escritos en memoria de Arturo Merino B.

Quizás uno de los aspectos menos conocidos de este reconocimiento, sea que cuando él murió a fines de abril de 1970, fue el Presidente Salvador Allende<sup>14</sup> quien envió al Congreso Nacional, con fecha el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley que contenía un artículo único que decía: "Denomínese 'General del Aire Arturo Merino Benítez' al Aeropuerto Internacional de Pudahuel (Santiago)"<sup>15</sup>, proyecto que fuera posteriormente defendido en el Senado por el entonces Subsecretario de Aviación don Ricardo Ortega Fredes.

<sup>14</sup> Norberto Traub Gainsborg. Ficha Histórica del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Julio de 2014

<sup>15</sup> Anexo 3

Los trastornos políticos y sociales que surgieron en el país en este período, parecen no haber dado oportunidad clara<sup>16</sup> para que esta propuesta siguiera su curso haciendo estricta justicia al recuerdo de este gran personaje de la aviación nacional.

Pero el destino tuvo que esperar casi diez años para hacerse cargo de este deber nacional, es así que el 13 de febrero de 1980, la Junta Militar de Gobierno concreta finalmente la iniciativa ideada por el anterior mandatario, promulgando el decreto ley 3.245, publicado el 19 de marzo de 1980 en el cual se denomina oficialmente el “Aeropuerto Arturo Merino Benítez”.



***Inauguración del monumento y placa conmemorativa a don Arturo Merino Benítez, ubicada en los jardines exteriores al Aeropuerto de su mismo nombre. (Marzo de 1980)***

Este reconocimiento que en la actualidad se realiza al creador de nuestra institucionalidad aérea, no permanece tampoco ajeno a los criterios internacionales, donde al menos en América, podemos comparar nuestro querido *Aeropuerto Arturo Merino Benítez*, con otros terminales aéreos como lo son el Aeropuerto General Cesáreo L. Berisso de Montevideo, el Aeropuerto Silvio Pettrossi de Asunción, Alberto Santos Dumont de Rio de Janeiro, Jorge Newbery de Buenos Aires, Piloto Carlos Campos de Neuquén, Rafael Pabón en Bolivia, Aeropuerto Benjamín Matienzo de Tucumán, Aeropuerto Piloto Marcos A. Gelabert de Panamá, Capitán Guillermo Concha Ibérico de Piura y el Aeropuerto Jorge Chávez en Lima, Aeropuerto General Roberto Fierro Villalobos de Chihuahua todos los cuales rinden perpetuo homenaje a los forjadores y beneméritos de la aviación en sus respectivos países.

*Arturo Merino Benítez*, en cuyo justo homenaje el aeropuerto de Santiago recuerda y perpetúa su nombre, era todo un personaje como hemos podido leer en esta sucinta reseña biográfica.

---

<sup>16</sup> Existe un programa oficial del vuelo de Santiago a Fiji por Lan Chile de fecha 5 de septiembre de 1974, en donde se encuentra impreso la nueva denominación propuesta por el Presidente Salvador Allende G.

## **Anexo 1**

Fecha y lugar de nacimiento : 17 de mayo de 1888. Villa de San Bartolomé, Chillán  
Fecha y lugar de fallecimiento : 02 de mayo de 1970. Hospital Militar, Providencia, Santiago  
Estudios : Liceos fiscales de la zona y de Santiago.

### **Antecedentes militares:**

13 de abril de 1903. : Cadete Supernumerario de la Escuela Militar  
16 de julio de 1903. : Cadete efectivo pensionista de la Escuela Militar  
21 de noviembre de 1905 : Cadete efectivo de la Escuela Militar  
13 de febrero de 1908. : Teniente 2º en el Arma de Artillería  
14 de febrero de 1908. : Regimiento de Artillería Nº4 "Miraflores"  
08 de marzo de 1909. : Regimiento de Artillería Nº1 "Tacna"  
16 de febrero de 1910. : Teniente 1º de Ejército  
24 de julio de 1912. : Pasa al Regimiento de Artillería Nº4 "Miraflores"  
05 de septiembre de 1912. : Pasa a la Escuela Militar  
24 de febrero de 1913. : Capitán de Ejército  
31 de enero de 1914. : Alumno del 1er. curso de la Academia de Guerra del Ejército  
20 de agosto de 1914. : Se le concede permiso para contraer matrimonio con la señorita Matilde Ossa García  
29 de enero de 1915. : Alumno del 2do. curso de la Academia de Guerra  
31 de enero 1916. : Nombrado alumno del curso especial de la Academia de Guerra  
26 de enero de 1917. : Oficial a prueba en el Estado Mayor General  
14 de marzo de 1918. : Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General  
22 de mayo de 1918. : Regimiento de Artillería Nº5 "Maturana"  
19 de diciembre de 1918. : Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General  
08 de febrero de 1919. : Oficial de Estado Mayor en el Comando de la IV División del Ejército  
31 de diciembre de 1919. : Regimiento de Artillería Nº5 "Maturana"  
21 de diciembre de 1920. : Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General  
16 de agosto de 1922. : Forma parte de la Embajada que representará al país en la celebración del Centenario del Brasil  
30 de abril de 1923. : Concede Estrella de Plata por 20 años de servicios  
07 de junio de 1923. : Adicto Militar a la Legación de Chile en Brasil  
26 de septiembre de 1924. : Mayor de Ejército  
19 de agosto de 1925. : Pasa al Estado Mayor General  
23 de marzo de 1926. : Profesor de Historia Militar en la Academia de Guerra  
19 de julio de 1926. : Director de la Escuela de Aviación Militar  
29 de diciembre de 1926. : Teniente Coronel de Ejército  
25 de marzo de 1927. : Inspector Interino de Aviación de la Inspectoría General del Ejército, sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación Militar

- 28 de mayo de 1927. : Miembro de la Comisión que asistirá a la colocación de una placa en el Monumento erigido en Mendoza al Teniente argentino Benjamín Matienzo López.
- 13 de abril de 1928. : Jefe de la Dirección de Aviación sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación Militar
- 04 de junio de 1928. : Se le expide el Título de Piloto Militar de Guerra. Categoría B
- 21 de marzo de 1930. : Nombrado Subsecretario de Aviación.
- 07 de junio de 1930. : Pasa a depender de la Subsecretaría de Aviación dejando de pertenecer al Ejército de Chile.

### **Antecedentes aeronáuticos:**

- 07 de junio de 1930. : Pasa a los Servicios Aéreos y a depender de la Subsecretaría de Aviación dejando de pertenecer al Ejército de Chile.
- 11 de julio de 1930. : Comandante de Escuadrilla
- 01 de septiembre de 1930. : Comandante de Grupo, continúa como Subsecretario de Aviación
- 02 de abril de 1931. : Queda disponible a las órdenes de la Subsecretaría de Aviación
- 20 de abril de 1931. : Designado para trasladarse a los Estados Unidos de Norteamérica y Europa a estudiar las organizaciones aeronáuticas.
- 24 de agosto de 1931. : Pasa al Ministerio del Interior
- 04 de septiembre de 1931. : Queda disponible a las órdenes de la Subsecretaría de Aviación.
- 09 de diciembre de 1931. : Se le concede el retiro temporal de la Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.)
- 04 de marzo de 1932 : Llamado al servicio activo
- 07 de junio de 1932 : Reincorporado al servicio de la Fuerza Aérea Nacional y se le nombra Comandante en Jefe interino
- 22 de junio de 1932. : Nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional
- 15 de julio de 1932. : Declara como servicio efectivo el tiempo que permaneció en retiro
- 12 de agosto de 1932. : Miembro del Consejo de la Empresa Línea Aérea Nacional
- 02 de septiembre de 1932. : Se le expide el título de Comodoro del Aire
- 15 de septiembre de 1932. : Destituido de su empleo mediante el Decreto D.P. Nº 497 Bis que lleva la firma de Bartolomé Blanche E.

S. N.º 1

Santiago, 4 de Abril de 1930.

**A los Comandos de Unidades y reparticiones de aviación Militar y Naval**

### **C I R C U L A R**

1.—El Decreto Supremo con caracter de Ley N.º 1167 de 21-III-930- ha creado la Sub-secretaría de Aviación separando de las Instituciones Militar y Naval las formaciones destinadas a constituir la nueva Fuerza Aérea,

Por lo tanto, cesa en sus funciones la actual Dirección de Aviación y pasa su personal a integrar la Sub-secretaría de Aviación que desde este momento se hará cargo del mando de todas las Unidades y Reparticiones de Aviación del Ejército y de la Armada.

2.—La anterior medida del Gobierno viene a colocar a nuestro país en el plano más avanzado del progreso aeronáutico, dándole a la Fuerza Aérea la autonomía, la unidad y la independencia que son indispensables a su desarrollo, y que en ningún otro país de América se ha logrado aún obtener.

El Supremo Gobierno ha demostrado con ello su confianza en el personal que hoy pasa a constituir la Fuerza Aérea, y su fé clarovidente en la importancia transcendental que ha de asumir esta fuerza armada, en un próximo futuro.

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

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

(Fdo.) ARTURO MERINO B.  
Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.

### **Anexo 3**

#### **Mensaje de Su Excelencia El Presidente de La República, con el que inicia un Proyecto de Ley que Denomina "General Del Aire Arturo Merino Benítez" al Aeropuerto Internacional de Pudahuel.**

*Santiago, 26 de abril de 1971.*

*Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:*

*A los precursores de la aviación chilena les corresponde la indiscutible primacía en las glorias derivadas de la conquista del espacio de nuestro territorio nacional, los cuales, arriesgando sus vidas, hicieron posible la iniciación e incremento de las actividades de vuelo que cimentaron posteriormente la aviación nacional.*

*Pero estas primeras semillas no habrían fructificado con la rapidez necesaria, si no se hubiera contado con un apoyo organizativo que encauzara, en forma material y legal, los grandes riesgos y sacrificios de los primeros aviadores de nuestro país.*

*Fue el General del Aire Arturo Merino Benítez a quien le correspondió, en su mayor parte, el privilegio y distinción de acometer esa esforzada labor.*

*Habiendo nacido el 17 de mayo de 1888 en la ciudad de Chillán, inició su brillante carrera el 13 de abril de 1903 como Cadete Supernumerario de la Escuela Militar y después de prestar destacados servicios en varias unidades de nuestro Ejército, fue designado, en julio de 1926, Director de la Escuela de Aviación, culminando esa destacada trayectoria, con sus nombramientos, el 21 de marzo de 1930, como Subsecretario de Aviación y como primer Comandante en Jefe de la naciente Fuerza Aérea Nacional, el 7 de junio de 1932.*

*Tras una larga cadena de éxitos y esfuerzos en sus continuas e ininterrumpidas actividades de piloto, en las que efectuó diversas comisiones de norte a sur del país, con el objeto de investigar nuevas localidades del territorio que sirvieran como bases aéreas y como punto de aterrizaje a los constantes raids aéreos que se emprendían en esa época, se logró, merced a esas experiencias y con el correr del tiempo que el Presidente Ibáñez decretara los primeros aeropuertos internacionales: Arica, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, y los aeródromos de uso público como Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.*

*Su tesonera visión del futuro aéreo nacional, junto a su permanente inquietud en la preparación y realización de vuelos en las zonas sur y austral del país - Puerto Montt- Punta Arenas y lugares intermedios- tras sus propósitos de instalar un servicio regular, dieron origen a la Línea Experimental de Magallanes que, posteriormente, significó el nacimiento de la Línea Aérea Nacional (LAN).*

*Por ello, el Supremo Gobierno estima que es de justicia honrar la memoria de quien contribuyó a marcar, indeleblemente, una época fructífera en la historia de la aviación nacional y, en especial, de la Fuerza Aérea de Chile.*

*En mérito de lo expuesto y en uso de las atribuciones que me confiere la Constitución Política del Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobación con el carácter de urgente y en el actual período extraordinario de sesiones el siguiente*

*Proyecto de ley:*

*"Artículo único.- Denomínase "General del Aire Arturo Merino Benítez", al Aeropuerto Internacional de Pudahuel (Santiago)."*

*(Fdo.) : Salvador Allende Gossens.- Alejandro Ríos Valdivia.*

## Bibliografía:

- Alberto Fernández Donoso.** *“Ese singular sentido de proteger al vuelo”*. Una historia ilustrada /Volumen I. DGAC. 2000. Chile.
- Alberto Fernández Donoso, Norberto Traub Gainsborg.** *“Historia de la Federación Aérea de Chile – 70 años al servicio de Chile”*. Federación Aérea de Chile. 2016
- Alejandro Pizarro Soto.** *“Diego Aracena – Maestro de Vuelo”*. Fundación Arturo Merino Benítez. Gráfica Quilicura, Santiago 1999
- Alejandro Pizarro Soto.** *“Hombre del Destino—El Comodoro Arturo Merino Benítez”*. Fundación Arturo Merino Benítez. Impresión Nielol S.A., Santiago 1998
- Alfonso Cuadrado Merino.** *“El Comodoro Arturo Merino Benítez”*. Editorial La Noria. Santiago, 1994.
- Diario El Mercurio.** Santiago de Chile, ediciones varias 1930, 1931, 1932.
- Diario Oficial de la República de Chile.** D.P.- Nº 140.- Santiago, 11 de julio de 1930.
- Edgardo Von Schroeders.** *“El delegado de Gobierno y el Motín de la Escuadra”*. Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Santiago 1933.
- Ejército de Chile.** *“Historia del Ejército de Chile 1914 - 1940”*.
- Estado Mayor General del Ejército.** *“Historia del Ejército de Chile”*, Tomo VIII La Primera Guerra Mundial y su influencia en el Ejército (1914-1940). Santiago, 1983
- Fuerza Aérea de Chile.** *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, Tomo I Desde los albores hasta 1930, Segunda edición 2001
- Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.** *“Boletín informativo”*. Varios números años 2014-2015-2016-2017.
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.** *“Generales Fuerza Aérea de Chile 1930-1959”*. Tomo I. CDA. Jorge Rojas Rodríguez. Impreso en los Talleres de la Escuela Técnica Aeronáutica
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.** *“1930-1959 Coroneles de Aviación. Fuerza Aérea de Chile”*, Tomo I, mayo del 2000.
- Norberto Traub Gainsborg.** *“Especial Ficha Histórica – Arturo Merino Benítez, arquitecto de la institucionalidad aérea chilena”*. Santiago, julio de 2014
- Ramón Vergara Montero.** *“Por rutas extraviadas”*. Imprenta Universitaria, Santiago, 1933.
- Roberto Arancibia Clavel.** *“Una introducción a la historia militar”*. Academia de Historia Militar. Primera Edición. Blanco Encalada 1550, Santiago, 2015.
- Rodolfo Martínez Ugarte.** *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*. Tomo I.
- Víctor Contreras Guzmán.** *“Historia de la Aeronáutica Militar de Chile”*. Imprenta Universitaria, Bandera 130, Santiago de Chile, 1916.

## Linkeografía:

- Marmaduke Grove Vallejo.** <http://www.icarito.cl/2009/12/407-134-9-2-el-inicio-de-la-anarquia-19301932.shtml/>
- Marmaduke Grove Vallejo.** [http://www.revistatierracultah.cl/wp-content/uploads/2015/06/marmaduke\\_grove.jpg](http://www.revistatierracultah.cl/wp-content/uploads/2015/06/marmaduke_grove.jpg)
- Diario de Sesiones del Senado.** Publicación Oficial. Legislatura 312ª, Extraordinaria. Sesión 61ª, en martes 27 de abril de 1971. <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/wsgi/consulta/verDiarioDeSesion.py?id=589600>

## Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## AVIÓN BEECHCRAFT MENTOR T-34 EN LA AVIACIÓN NAVAL CHILENA

Desde 1953 hasta 1965, los Oficiales de la Armada de Chile destinados al Servicio de Aviación Naval 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 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.

Contando con la disposición de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), se planificó efectuar la instrucción inicial en la Escuela de Aviación. Sin embargo la falta de material de vuelo, de instructores, y los requerimientos propios de aquella Institución, impedía satisfacer las necesidades mínimas de la Armada. Tal es así, que desde 1961 a 1964 solo se había podido materializar un curso de seis Oficiales, en circunstancias que la Armada necesitaba instruir anualmente a cinco, con un total de 20 durante el lapso indicado.

El único curso efectuado tuvo que sufrir varios atrasos, su duración era de 10 meses, y se realizó en un año y medio.

De lo anterior, se desprendió como solución más acertada efectuar la instrucción Primaria-Básica en el país con medios aéreos propios, apoyaban esta conclusión las siguientes consideraciones:

- a. El costo de instrucción anual para cinco alumnos en los EE.UU. era el siguiente:

➤ Instrucción con cargo al Pacto de Ayuda Mutua, P.A.M.	US\$ 150.000
➤ Sueldos con cargo al presupuesto de la Armada.	US\$ 20.000
<b>Costo anual</b>	<b>US\$ 170.000</b>
  
- b. La preparación de todos los Oficiales de la Armada incluía un conocimiento general de aviación y de los problemas de vuelo. La fase práctica de “demostración de vuelo” se efectuaba anualmente en los aviones bimotores Beechcraft D 18S (C-45) que poseía la Aviación Naval.
  
- c. Al contarse con cuatro aviones de instrucción Primaria-Básica, se rebajaría el costo de estas demostraciones a menos de un tercio de su actuar de la época.  
Costo aproximado de 4 aviones Mentor T-34B con repuestos      US\$ 120.000
  
- d. Las autoridades del Litoral solicitaban con cierta frecuencia la cooperación de los medios de la Armada para identificar embarcaciones que se encontraban desarrollando actividades sospechosas en nuestras costas, para ubicar lanchas pesqueras perdidas, para misiones de represión del contrabando, etc. Cuando no era posible o conveniente emplear helicópteros, se utilizaban los aviones bimotores, los cuales serían ventajosamente reemplazados por los aviones de instrucción Primaria-Básica.

Por tal razón, 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 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.

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.

La primera tarea emprendida por el recientemente organizado Centro de Instrucción de la Aviación Naval, fue la preparación de programas y textos para los cursos de gente de mar.

En noviembre de 1964, el Jefe del Estado Mayor de la Armada, indicaba al Jefe de la Misión Naval en Inglaterra las características que debía poseer el avión de instrucción que requería la Aviación Naval, y estas eran las siguientes:

*“...se requiere un avión que permita entrenar alumnos al nivel Primario-Básico, es decir, partiendo de cero, es decir, partiendo de cero horas de vuelo, llegar a dominar todos los aspectos básicos de pilotaje. Esta instrucción abarca vuelo de contacto, con maniobras fundamentales y avanzadas (acrobacia), formación, instrumental y navegación. Debe ser un tipo de avión relativamente simple de pilotear, pero a la vez debe reunir características que faciliten el paso de los alumnos a aviones avanzados. Entre estas características deben incluirse tren de aterrizaje retráctil, hélice de paso variable, construcción sólida para acrobacia y aterrizajes duros, y es deseable que además puedan llevar bombas, rockets y ametralladoras para instrucción...”*

*“...se pueden resumir las características diciendo que el avión norteamericano Mentor T-34 cumple con las exigencias mínimas, y que el avión suizo Pilatus P-3 se considera ideal para el objetivo señalado...”*

Ante la suspensión de cursos de vuelo Primario/Básico en los Estados Unidos de Norteamérica por intermedio del P.A.M. (Pacto de Ayuda Militar), sólo concedían cursos Avanzados, y las continuas dificultades y deficiencias de un curso similar en la Fuerza Aérea de Chile, existió la necesidad imperiosa de tratar de obtener cuatro aviones T-34 para la Armada. La Comandancia en Jefe de la Armada planificó varias gestiones en ese sentido:

- a. Estaba a la venta en el mercado de la aviación el avión AG-CAT, era una excelente aeronave de Instrucción Primaria, pero no servía para Instrucción Básica. Por consideraciones de orden económico la Armada no podía tener más de un tipo de avión para las etapas Primaria-Básica, tal como la tenía la FACH y otros países del mundo.
- b. El avión Mentor T-34 era el único avión existente que podía cumplir con los requerimientos, excepto el Pilatus P-5, suizo, pero tenía un valor de US\$ 140.000, y además no estaba en fabricación.

- c. Solicitar a la FACH el traspaso o venta de cuatro aviones Mentor T-34 a la Armada. Tenían 49 y sólo mantenían en vuelo 18. (Obviamente este plan no funcionó por la política de esta Institución con respecto a la Aviación Naval).
- d. Solicitar al Ministro de Defensa la adquisición de cuatro aviones Mentor T-34 a la U.S. Navy.

Los aviones Mentor T-34A y T-34B en 1965 ya no estaban en producción por parte de su fabricante, Beech Aircraft Corporation, no obstante ser en aquella época y aún veinte años después, aeronaves de instrucción de excelentes características. Su fabricante había construido un número considerable de aviones modelo 45 (T-34, según la designación militar) a pedido de la Armada y la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

También fabricó un número limitado de estos aviones para fuerzas armadas extranjeras y clubes aéreos o entidades privadas. Terminó esta actividad a comienzo de los años sesenta para dedicarse a otros proyectos. Por estas razones, la Armada de Chile debió buscar en el mercado secundario los aviones que necesitaba para iniciar internamente la formación de sus pilotos.

El 6 de diciembre de 1965, la firma Hamilton Aircraft Company, Inc., ofrecía a la Armada de Chile la venta de 3 aviones de entrenamiento Primario-Básico Mentor T-34 por un valor de US \$ 16.000 (dieciséis mil dólares) por cada uno. A lo cual, la Armada respondió que aceptaba la oferta solicitando que los aviones debían venir “overhaulados” a cero horas, tanto de los motores, como de su estructura.

En diciembre del mismo año, el capitán de fragata Carlos Acosta Ramírez inspeccionó y comprometió la compra de los tres aviones, que se encontraban en proceso de arme y overhaul de motores, a cargo de la firma “Aircraft and Engines Enterprises Inc.” de Moore en Oklahoma. Fue la primera compra de aviones desde la inicial de 1953.

Además, la firma “The Norman Larson Co.” De Van Nuys, de California, ofreció un cuarto Mentor por un valor de US \$ 16.250 (dieciséis mil doscientos cincuenta dólares). Esta aeronave, número de serie G-3, fue un avión prototipo y era el único en vuelo en esa época, ya que el G-1 y el G-2 fueron destruidos en pruebas.

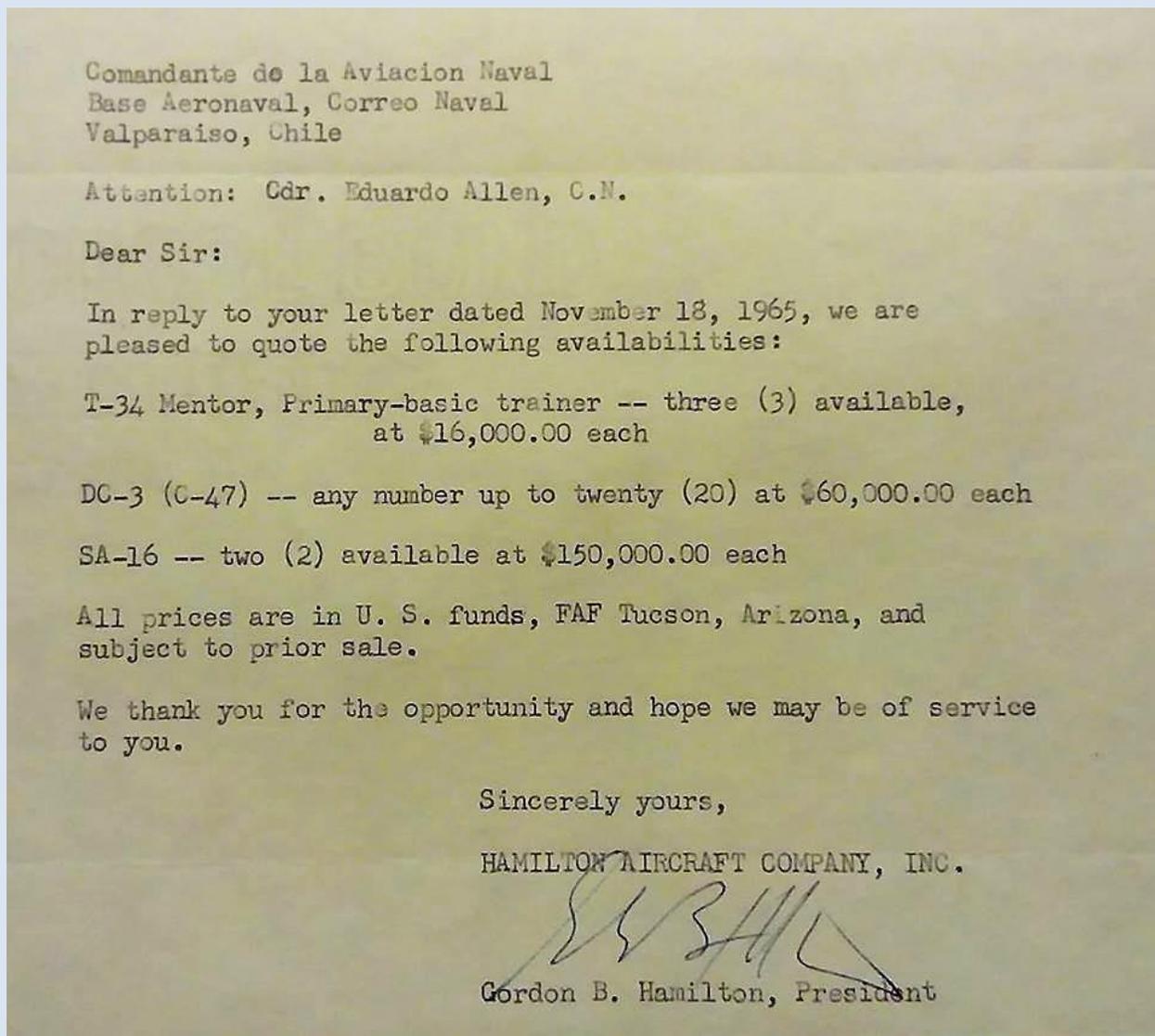
El 28 de diciembre de 1965, la U.S. Navy ofreció dos Mentor T-34 a un costo aproximado de US \$ 35.000 (Treinta y cinco mil dólares) cada uno con overhaul completo, esta oferta fue desechada por su alto valor y por las condiciones que imponía la Marina Norteamericana para su uso.

La Comandancia de la Aviación Naval recomendó que los aviones sean recibidos en Estados Unidos de Norteamérica, U.S.A., y traídos en vuelo a Chile por pilotos navales, para lo cual se dieron las siguientes razones:

- a. Para recibir los aviones en U.S.A., deberán viajar a ese país por lo menos un piloto y un ingeniero, quienes después de inspeccionar y probar los aviones deberán supervigilar, ya sea

el desarme y embalaje para su transporte marítimo, o bien, verificar la partida conforme desde U.S.A. a Chile en vuelo con pilotos contratados.

- b. El costo del transporte en vuelo por personal chileno resulta de menor costo.
- c. La experiencia del vuelo desde U.S.A. a Chile es de gran utilidad en el perfeccionamiento profesional de los pilotos.



***Carta de ofrecimiento de Hamilton Aircraft Company, INC, de aeronaves a la Aviación Naval, febrero de 1966.***

El 5 de febrero de 1966, viajaron a Panamá en el avión C-47 de la Misión Naval Norteamericana en Chile, para continuar el día 07 viaje a los Estados Unidos, el capitán de corbeta Hernán Rivera Calderon y el teniente 1° Federico Peñaranda Garcés, quienes quedaron agregados a la Misión Naval de Chile en Washington para los efectos de asesoría técnica, inspección, recepción y prueba de los aviones T-34 que recientemente se habían adquiridos.

El mantenimiento y transformación de las aeronaves según los requerimientos de la Armada de Chile, se realizaba en Oklahoma por la empresa "Aircraft And Engine Enterprise Inc.", que no arreglaba aviones, sino que los reconstruía a base de repuestos nuevos. Posteriormente eran trasladados en un vuelo de 7 horas a Tucson a la Base Aérea de Davis Monthan, donde eran recepcionados por los pilotos de la Aviación Naval. La Empresa "Hamilton" era solamente un intermediario para la compra de estas aeronaves, ya que ofrecía la venta de éstas en base a subcontratos con otras empresas, como el caso con "Aircraft And Engine Enterprise Inc."



**Un Mentor T-34 civil siendo transformado en "Naval" para la Armada de Chile en Oklahoma por la empresa "Aircraft And Engine Enterprise Inc.". (Imagen proporcionada por el capitán de navío Sergio Mendoza Rojas.)**

El 9 de marzo de 1966, se efectuó la recepción del Naval 202, de parte del capitán Rivera, que relata el primer vuelo de la siguiente manera:

*"El 9 de marzo volé el Mentor 202 para probarlo en vuelo, fue una buena experiencia pues hacia 11 años que no volaba este tipo de avión, claro está que me conocía los procedimientos sin ninguna duda. El piloto de la Hamilton, no tenía más de 15 hrs. de vuelo en el avión, así que me cedió el asiento delantero y me dijo que él se encargaría de las comunicaciones. El primer aterrizaje aceptable, el segundo bueno y el tercero mejor aún".*

El 16 de marzo de 1966 viajaron a Tucson los tenientes primeros Sergio Mendoza Rojas, Claudio Aguayo Herrera y Fredrick Corthorn Besse y el sargento 2° Héctor Villa Jara.

*"Actividades de los pilotos: les tomé el examen escrito del T-34, 1° Aguayo, 2° Corthorn y 3° Mendoza. Les tomé el examen de cabina, todos OK e inicié la instrucción de vuelo. Como Ud. verá yo soy autodidacta, así lo pensaba cuando iba sentado en la cabina trasera con "santo varón" haciendo instrucción, y resulta que a mí nadie me hizo nada, pues ni siquiera el vuelo de check que estaba programado para mí pude hacerlo, pues el piloto estaba fuera de Arizona y yo no quise atrasar más la*

*iniciación de la instrucción de los pilotos. En resumen, me transforme después de 11 años que no volaba Mentor, en instructor”.*

**Extracto de una carta enviada por el Capitán Rivera al Comandante de la Aviación Naval, Capitán de Fragata Eduardo Allen**

El 18 de marzo de 1966, fue recepcionado el Naval 201. El capitán Rivera así describe su experiencia en la recepción de este avión:

*“...el avión en sí esta mecánicamente bueno, pero es un avión viejo, construido en 1949, y por ser prototipo tiene muchos mecanismos anticuados o diferentes a un T-34...exteriormente casi son iguales, pero interiormente es algo que dan ganas de llorar...la radio no tiene control de la cabina trasera, no tiene calefacción, no tiene indicador de flaps, no tiene indicador de tren (sólo luces), tiene un panel de instrumentos completamente diferente a un T-34, está lleno de manillas con el letrero “inoperativas...”*

4 de abril de 1966:

*“...ante el problema del atraso del Naval 201, hace ya una semana estamos trabajando en horario especial, de 8 a de la mañana hasta las 20 hrs., de lunes a lunes. Estamos haciendo el avión prácticamente nuevo. Aguayo, arregla los paneles de instrumentos y consola. Peñaranda, pinta con soplete bicromato y plomo oscuro. Villa, está haciendo de nuevo los pisos interiores del avión. Corthorn, saca la pintura vieja con stripe. Mendoza, pinta y además coloca calcomanías. El suscrito desarma y arma los accesorios, previa limpieza...los americanos están impresionados con nuestro trabajo, porque dicen que nunca habían visto a unos pilotos que trabajen con sus manos arreglando sus propios aviones, y que además que tuviesen tanto entusiasmo...”*

Pocos días antes de iniciar el viaje a Chile:

*“...el Naval 201 (avión Larson) ha quedado impecable, como fue un trabajo controlado por nosotros y a conciencia, dicho avión es el único actualmente 5X5...”*



**Naval 201 en proceso de despinturado para posteriormente pintarlo con los colores de la Aviación Naval de la Armada de Chile. (Imagen gentileza del capitán de navío Sergio Mendoza Rojas.)**

El 30 de marzo de 1966, se recibió el Naval 204, con la misma fecha se puso la Orden de Compra para la adquisición de dos aviones Mentor T-34B a la empresa "Hamilton Aircraft Company Inc".

El 29 de abril de 1966, se recibió el Naval 203, y los primeros días del mes de mayo del mismo año, el Naval 201 estaba listo.



*El 9 y 30 de marzo 1966, se efectuó la recepción del Naval 202 y el Naval 204 respectivamente. Representando a la Armada de Chile, el Capitán de Corbeta Hernán Rivera Calderón.*



*De izquierda a derecha: Capitán de Corbeta Hernán Rivera Calderón, Tenientes 1os. Claudio Aguayo Herrera, Fredrick Corthorn Besse, Sergio Mendoza Rojas y Gordon B. Hamilton. Durante la demostración de equipo de vuelo, Tucson-Arizona.*

*(Imagen proporcionada por el Capitán de Navío Sergio Mendoza Rojas.)*

La asignación de números en las aeronaves las efectuó el capitán Rivera, de la siguiente manera:

- ❖ Naval 201: era el avión adquirido a la empresa LARSON, por ser el más antiguo de todos, serie G-3, habiendo sido una aeronave prototipo de la Beechcraft, el tercer avión Mentor construido para experimentación en el año 1949.
- ❖ Naval 202: era el avión G-138 por ser T-34A.
- ❖ Naval 203: era el avión G-103 por ser T-34A.
- ❖ Naval 204: era el avión BG-289 por ser T-34B.

### **DESPLAZAMIENTO A LA PATRIA.**

El desplazamiento a Chile de los primero cuatro aviones Mentor T-34, se inició el lunes 2 de mayo de 1966, constituyeron una unidad con el nombre de *“Destacamento Tango-4”*, bajo el mando del capitán de corbeta Hernán Rivera Calderon, y estuvo conformado de acuerdo al siguiente detalle:

- ❖ Naval 204      Capitán de Corbeta Hernán Rivera Calderon  
                    Teniente 1° Federico Peñaranda Garcés
- ❖ Naval 203      Teniente 1° Sergio Mendoza Rojas  
Avión carguero, traía equipaje y todos los repuestos considerados mínimos indispensables.
- ❖ Naval 202      Teniente 1° Claudio Aguayo Herrera  
                    Sargento 2° Héctor Villa Jara
- ❖ Naval 201      Teniente 1° Fredrick Corthorn Besse

El traslado a Chile de los pequeños monomotores (Naval 201, Naval 202, Naval 203 y Naval 204) siguió una ruta similar a la de los C-45 once años antes. Los aviones T-34 estaban menos dotados de instrumentos y equipos para el extenso desplazamiento y sus características de comportamiento no otorgaban un margen de seguridad demasiado amplio.

En la fase inicial, una falla en el motor de uno de los aviones obligó al destacamento a permanecer por un período mayor que el planificado en Acapulco, en espera de un repuesto solicitado a los Estados Unidos. Más adelante, la zona montañosa de Colombia ofreció dificultades bastante serias para el vuelo. Entre este país y Ecuador, un defecto en el motor de uno de los aviones obligó a la formación completa a efectuar un aterrizaje de emergencia en un lugar remoto y sin recursos. Después de investigar en tierra el origen de la falla, se determinó que ésta se debía a un defecto en el carburador y que el vuelo podía continuar adoptando medidas especiales de operación.

El aprovisionamiento de combustible al motor del avión tenía una diferencia entre los modelos T-34A y los T-34B. En el modelo “A”, el piloto seleccionaba el estanque alimentador, derecho o izquierdo, actuando una manilla en su cabina; mientras que en los modelos “B”, al abrir la válvula de paso por el piloto, ambos estanques quedaban directamente conectados a un pequeño y tercer estanque ubicado bajo el motor donde además estaba la bomba booster que reforzaba el abastecimiento de gasolina al

motor. En el Naval 204, que volaba el capitán Rivera, esto no funcionaba correctamente y la alimentación al motor le llegaba casi toda de un solo estanque de ala aunque el otro estuviera a su máxima capacidad. Consecuente con ello y dado que recién luego de llegar a Mazatlán se vislumbró dicho problema y, como no se consideraba regresar a Tucson, la autonomía de vuelo del Destacamento, durante todo el viaje, quedó reducida a poco más de dos horas. Crítica fue la llegada a Ecuador.

En esta parte del viaje se emplearon los aviones en el límite máximo de su alcance. En su recorrido de aproximadamente 10.000 km., las aeronaves hicieron escala para reabastecerse de combustible y permitir el descanso de las dotaciones en México, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Colombia, Ecuador y Perú, posteriormente a Arica, Iquique, Antofagasta y Vallenar, desde donde hicieron su último vuelo hasta El Belloto.

En Lima, el abastecimiento de combustible se obtuvo desde un avión Grumman de la Misión Naval de USA en Perú, la entrega fue sin costo.



*El teniente 1° Sergio Mendoza Rojas, posa delante del Naval 203 y 204, en el aeródromo de Turbo en Colombia.  
(Imagen proporcionada por el capitán de navío Sergio Mendoza Rojas.)*



**En algún aeródromo de México efectuando el reabastecimiento de combustible**  
(Imagen proporcionada por el vicealmirante Av. (R) don Claudio Aguayo Herrera.)

En el Informe de Experiencias y Recomendaciones en Vuelo de Aviones Mentor de Tucson-Arizona a El Belloto, elaborado por el Jefe del Destacamento Tango-4, capitán Rivera, se extrae lo siguiente:

*“La experiencia más notable durante la pasada por Lima, no estuvo en el vuelo, sino que en el arribo, ya que desde el momento en que se aterrizó por primera vez en el aeropuerto peruano hubo dos Oficiales de la Aviación Naval peruana dispuestos a atender a la dotación del Destacamento “Tango-4”, pese a arribar un día domingo, estaba toda la dotación de Oficiales y Personal correctamente formada con su Comandante encabezando la formación, el capitán de navío Sr. FIGUEROA”.*

En Arica fueron recibidos el lunes 16 de mayo por el Comandante de la Aviación Naval, contraalmirante Eduardo Allen Hahn, quien viajó especialmente en un Beechcraft, regresando posteriormente a El Belloto horas antes del arribo de las cuatro aeronaves Mentor T-34B.

Desde Arica, el sargento Villa regreso a Oklahoma para supervisar los trabajos en los Navales 205 y 206.

El miércoles 18 de mayo de 1966, en un día de desfavorables condiciones de visibilidad obligó a un difícil descenso sobre la bahía de Valparaíso, a las 16:00 hrs. aterrizaron en “El Belloto”, las aeronaves Naval 201, Naval 202, Naval 203 y Naval 204, que fueron comprados en el mercado civil

estadounidense, reacondicionados por Hamilton Aircraft de Tucson, Arizona, y luego trasladados en vuelo a Chile.

La llegada de las aeronaves fue aguardada en la losa del Aeródromo por el Director General del Personal de la Armada vicealmirante Jorge Balaesque Buchanan, el Comandante en Jefe de la Escuadra contraalmirante Raúl Del Solar Grove, el Jefe del Estado Mayor General de la Armada contraalmirante Jorge Swett Madge, el Subdirector de los Servicios de la Armada capitán de navío Enrique O'Reilly (aviador naval más antiguo en servicio activo) el Comandante de la Aviación Naval capitán de fragata Eduardo Allen Hahn, entre otros.

Justo a las 16:00 hrs. hizo su aparición el Naval 204 sobre El Belloto, que venía piloteado por el capitán Rivera y lo acompañaba el Oficial de Mantenimiento teniente Peñaranda. Al tomar la pista, se dirigió lentamente hasta la losa de estacionamiento y aguardó la llegada de los otros aviones que lo hicieron con intervalos de diez minutos cada uno, entrando todos en formación hasta el centro de la losa y ubicándose frente a las autoridades. Una vez en tierra, los pilotos se presentaron ante el Comandante Allen, quien a su vez los presentó a las autoridades allí reunidas.



*El miércoles 18 de mayo de 1966, en un día de desfavorables condiciones de visibilidad, arribó a El Belloto el Destacamento Tango-4.*

El vicealmirante Balaesque pronunció unas breves palabras de felicitaciones por la misión cumplida y destacó la profunda satisfacción de la Armada Nacional de recibir estas unidades aéreas, que constituían un anhelo largamente esperado.



*El Director General del Personal de la Armada vicealmirante Jorge Balaesque Buchanan, saluda a la dotación del Destacamento Tango-4, 18 de mayo de 1966.*

Luego de esto, los pilotos saludaron a sus esposas, hijos, familiares y camaradas de armas.

Por mensaje 181730-Q5, mayo de 1966, el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Jacobo Neumann Etienne, manifestó las felicitaciones a la dotación del Destacamento Tango-4 por la culminación de la comisión:

*“SÍRVASE HACER FELICITACIONES C.J.A. PARA OFROL 363 (CAPITÁN RIVERA), OFICIALES Y TRIPULACIÓN POR BRILLANTE Y EFICIENTE DESEMPEÑO DEMOSTRADO EN COMISIÓN CUMPLIDA EXITOSAMENTE”.*

El martes 24 de mayo, el almirante Neumann, efectuó una revista a los cuatro aviones Mentor recientemente adquiridos, en la losa de estacionamiento de la Base Aeronaval “El Belloto”. Después de una breve ceremonia, el almirante Neumann formuló la siguiente declaración al Diario “El Mercurio”:

“...solamente he venido a participar en el bautizo de los aviones Mentor, como también para felicitar a los pilotos que han traído este material desde los Estados Unidos...”

BOFIO OFICIAL ARMADA S. T. A. I. 1965		MENSAJE NAVAL			
R/E o PVS.	Serie	Instruc. Transmisión	Prefijo	Fecha - Hora origen	Hoja Nº
RADIO.			M.	181735-05	Mayo - 66
EL ..... ALMIRANTE.....					Nº Control ODS. K-126
..... G. E. N. A. R. M. ....					
Gr.....					Clasificación
<p><b>TEXTO:</b></p> <p>Hoy 1600 horas aterrizaron Belloto cuatro aviones Mentor de instruccion que pasan a incrementar el material Aereo de la Armada.-</p> <p style="text-align: right;"><i>CMB</i></p>					

*Mensaje del Comandante en Jefe de la Armada dando a conocer la noticia de la llegada de los cuatro aviones Mentor a El Belloto.*



*Cuatro aviones mentor sobrevolando la bahía de Valparaíso, mayo de 1966*

**Itinerario realizado por el Destacamento “Tango-4” en su viaje a Chile.**

Lugar de salida	País	Lugar de llegada	País	Distancia Mill.Naú	Horas voladas	Observación
Tucson	USA	Hermosillo	México	186	01+34	
Hermosillo	México	Los Mochis	México	219	02+08	
Los Mochis	México	Mazatlan	México	211	01+51	Pernoctada
Mazatlan	México	Pto. Vallarta	México	172	01+23	
Pto. Vallarta	México	Manzanillo	México	136	01+13	
Manzanillo	México	Acapulco	México	309	02+30	Pernoctada
Acapulco	México	Ixtepec	México	305	02+39	
Ixtepec	México	Tapachula	México	195	01+45	Pernoctada
Tapachula	México	Ilopanco	El Salvador	222	02+39	
Ilopanco	El Salvador	Managua	Nicaragua	219	01+44	Pernoctada
Managua	Nicaragua	David	Panamá	326	02+36	
David	Panamá	Howard A.F.B.	Panamá	191	01+45	Pernoctada
Howard A.F.B.	Panamá	Turbo	Colombia	218	01+51	
Turbo	Colombia	Medellín	Colombia	112	02+12	Pernoctada
Medellín	Colombia	Cali	Colombia	160	01+38	
Cali	Colombia	Tumaco	Colombia	194	01+56	
Tumaco	Colombia	Salinas	Ecuador	316	03+05	Pernoctada
Salinas	Ecuador	Talara	Perú	189	01+28	
Talara	Perú	Trujillo	Perú	248	02+04	
Trujillo	Perú	Lima	Perú	267	02+21	Pernoctada
Lima	Perú	San Juan	Perú	263	01+56	
San Juan	Perú	Mollendo	Perú	209	01+32	
Mollendo	Perú	Arica	Chile	129	01+00	Pernoctada

**DESTACAMENTO “VICTOR-2”**

Los capitanes de corbeta Ernesto Huber Von Appen y José Miguel Infante Fuenzalida, que conformaron el Destacamento “Victor-2”, viajaron vía aérea por Línea Aérea Nacional a Tucson-Arizona-USA, el día 6 de abril de 1966. El sargento 2° (Mc.Av.) Héctor Villa Jara se les unió a fines de mayo del mismo año, integrándose inmediatamente en el overhaul del Naval 205 y Naval 206 en la ciudad de Oklahoma.

En vista del atraso sufrido en el overhaul de ambos aviones, los pilotos fueron comisionados para efectuar un corto reentrenamiento de vuelo en aviones T-34 en Saufley Field, Pensacola, Florida, en el VT-1 (Training Squadron One) para recibir 10 horas de familiarización y entrenamiento para instructores.

En el plazo de 10 horas fijado se alcanzó a efectuar un pequeño repaso de los procedimientos de aterrizaje y despegue, maniobras de emergencia y acrobacias. El tiempo mínimo que se requería para efectuar el curso de instructores completo como se les exigía a los instructores del VT-1, era de 35 horas de vuelo y había que considerar además las clases terrestres que se completaban en un plazo de dos meses.

En una carta del Comandante de la Aviación Naval, Comandante Allen, fechada el 2 de junio de 1966, al Jefe del Destacamento "Victor-2" capitán Huber, le comenta lo siguiente:

*"Ya sabe usted del arribo del primer grupo, los fui a esperar a Arica, venían bien, pero muy cabreados, no habían faltado las peripecias durante el viaje, entre ellas un cuasi aterrizaje de emergencia sin motor de Aguayo en Manzanillo, cero bencina durante su buen rato de Rivera, mal tiempo tramo Turbo-Cali, etc., y para rematar, descenso instrumental en El Belloto al arribo (techo 800 pies, visibilidad una milla, varios Almtes. esperando en Belloto, etc.). En todo caso, todo bien, cero faltas, y dos días después, el 21 de mayo, formaron los cuatro aviones. Dos días después de esto, revista del C.J.A., con demostración de vuelo, bendición de las aeronaves"*

El primer avión, el Naval 205, llegó a Tucson el 10 de junio de 1966, de acuerdo a las cláusulas del contrato de compra-venta, este avión se debió entregar el 9 de mayo del mismo año, o sea, se experimentó un retraso de un mes. De inmediato se pintó con los colores establecidos, se efectuó el vuelo de aceptación y se corrigieron las discrepancias encontradas. Se recibió conforme el 15 de junio de 1966.

El sargento Villa voló de Oklahoma a Tucson en el Naval 205 y una vez finiquitada la recepción de éste, regresó a Oklahoma para supervigilar las reparaciones del Naval 206, para volver a Tucson en éste último.

El segundo avión, el Naval 206, llegó a Tucson el 6 de julio de 1966, de acuerdo al contrato, debió ser entregado 10 días después del primero. Se procedió en igual forma que con el Naval 205 y se recibió conforme el 14 de julio del mismo año.

Los Navales 205 y 206 resultaron estar en buenas condiciones de presentación, aparentemente no habían tenido ningún accidente ni averías importantes, además que estaban en vuelo.

Antes de iniciar el regreso, se le confeccionó un calzo especial para transformar el Naval 206 en avión carguero. Este calzo protegía los controles de vuelo y los del motor de la cabina trasera dando seguridad para que éstos no se trabaran.

El domingo 17 de julio de 1966 despegó el destacamento "Victor-2" desde Tucson-Arizona, rumbo a la patria, arribando a El Belloto el 28 de julio del mismo año, efectuando prácticamente el mismo track que los anteriores. Esta formación prefirió volar sobre el Pacífico, entre Panamá y Colombia, para no internarse en la zona montañosa de este país. El tramo sobre el océano fue bastante difícil, por lo extenso en relación con la autonomía de los aviones y las condiciones meteorológicas que encontraron.



*El 28 de julio de 1966 arribó a El Belloto el Destacamento "Victor-2" compuesto por dos aviones Mentor T-34, Naval 205 y Naval 206.*



*Aviones Naval 205 y Naval 206, a punto de arribar a El Belloto el 28 de julio de 1966*

**Itinerario realizado por el Destacamento "V́ctor-2" en su viaje a Chile.**

Lugar de salida	País	Lugar de llegada	País	Distancia Mill.Naú.	Observación
Tucson	USA	Hermosillo	México	186	
Hermosillo	México	Los Mochis	México	229	
Los Mochis	México	Mazatlan	México	211	Pernoctada
Mazatlan	México	Manzanillo	México	298	
Manzanillo	México	Acapulco	México	301	Pernoctada
Acapulco	México	Tapachula	México	459	
Tapachula	México	San José	Guatemala	109	Pernoctada
San José	Guatemala	San José	Costa Rica	490	
San José	Costa Rica	Howard A.F.B.	Panamá	355	Pernoctada
Howard A.F.B.	Panamá	Buenaventura	Colombia	374	
Buenaventura	Colombia	Salinas	Ecuador	444	Pernoctada
Salinas	Ecuador	Talara	Perú	212	
Talara	Perú	Trujillo	Perú	255	
Trujillo	Perú	Lima	Perú	263	Pernoctada
Lima	Perú	Mollendo	Perú	441	
Mollendo	Perú	Arica	Chile	122	
Arica	Chile	Iquique	Chile	134	Pernoctada
Iquique	Chile	Antofagasta	Chile	196	
Antofagasta	Chile	La Serena	Chile	398	
La Serena	Chile	El Belloto	Chile	293	
<b>TOTAL TUCSON-BELLOTO</b>				<b>5.681</b>	<b>50 Hrs. de Vuelo</b>

La llegada de los aviones Mentor T- 34 provocó un ambiente de gran optimismo por el futuro de las actividades aeronavales. El almirante Neumann había expresado su confianza en el progreso de esta especialidad, mediante la autorización para adquirir éstos medios que aunque modestos, eran una valiosa herramienta, obtenida por el esfuerzo institucional, a la luz de las definiciones doctrinarias y orgánicas del año 1964.

En marzo de 1966 se inició el primer curso de pilotos en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval. Ingresaron tres tenientes 2° e igual número de subtenientes. Se comenzó con las asignaturas teóricas hasta que en mayo se iniciaron los vuelos de instrucción con la llegada de los aviones. De los seis alumnos, egresaron cuatro de acuerdo al siguiente detalle:

- ❖ Teniente 2° Ariel Rosas Mascaró
- ❖ Teniente 2° Patricio Matamala Simmonds
- ❖ Teniente 2° Sergio Del Campo Santelices
- ❖ Subteniente Jorge Correa Tapia

Se desempeñaron como instructores de este primer curso los capitanes de corbeta José Infante Fuenzalida y Sergio Mendoza Rojas, y el teniente 1° Fredrick Corthorn Besse.

## DESPEDIDA DE LOS MENTOR T-34.

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, FAU.



**Carlos Saldivia Rojas**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía

**Carlos Tromben Corvalán.** *“La Aviación Naval de Chile”*, 2da. Edición,  
Historiales de la Comandancia de la Aviación Naval.

Historiales de la Escuela de Aviación Naval.

Imágenes personales del Vicealmirante Av. (R) don Claudio Aguayo Herrera y del Capitán de Navío Av. (R) don Sergio Mendoza Rojas.

# CONDECORACIÓN AL MÉRITO AERONÁUTICO DE BOLIVIA

## *A 50 años de su institución*

La máxima expresión de la Fuerza Aérea Boliviana, la condecoración “Al Mérito Aeronáutico”, que tiene la virtud de reconocer y estimular los actos sobresalientes, los eminentes servicios y las altas virtudes de sus integrantes y personas que contribuyen al engrandecimiento de la institución aérea militar y por ende, de la Patria, ha cumplido este mes de mayo, medio siglo de su implementación.

### PROYECTO PRIMIGENIO

Nuestra aviación militar, que había tenido una descollante participación en la Guerra del Chaco como arma dependiente del Ejército, sentía la necesidad de contar con una distinción propia para reconocer moralmente sus miembros; con esa premisa, el Comandante de la Escuela Militar de Aviación, Cnl. José P. Coello, mediante oficio N° 193-41 del 3 de abril de 1941, presentó al Director de Aeronáutica<sup>17</sup>, Cnl. Alfredo Santalla, un proyecto para la creación de una distinción bajo el siguiente argumento; *“En mérito a los servicios especiales existentes dentro las Fuerzas Armadas Nacionales es tiempo de que el Estado Mayor General del Ejército, veo la importancia de crear una condecoración, al Mérito Aeronáutico, para oficiales pilotos, observadores y mecánicos que por largos servicios de navegación o actos de arrojo tendientes a salvar la vida de los tripulantes o del material mismo, sean acreedores a dicha distinción. La creación de la condecoración al Mérito Aeronáutico tendrá tres grados: 1° Medalla de Oro, 2° Medalla de Plata y 3° Medalla de Bronce”*.

Este primigenio proyecto, aunque su categorización se asemejaba más al ámbito deportivo, fue elevado ante el Jefe de Estado Mayor General, quien a través del oficio de 18 de abril de 1941 objetó su implantación aduciendo: *...“es prematuro pensar en instituir esta condecoración, ya que aún no está debidamente organizada esta arma en nuestro Ejército y, si un piloto ha de alcanzar algún mérito extraordinario dentro de sus actividades aéreas en tiempo de paz, existe la condecoración del “Mérito Militar”, con la cual se puede premiar su audacia, serenidad o capacidad profesional”*.

### MÉRITO AERONÁUTICO

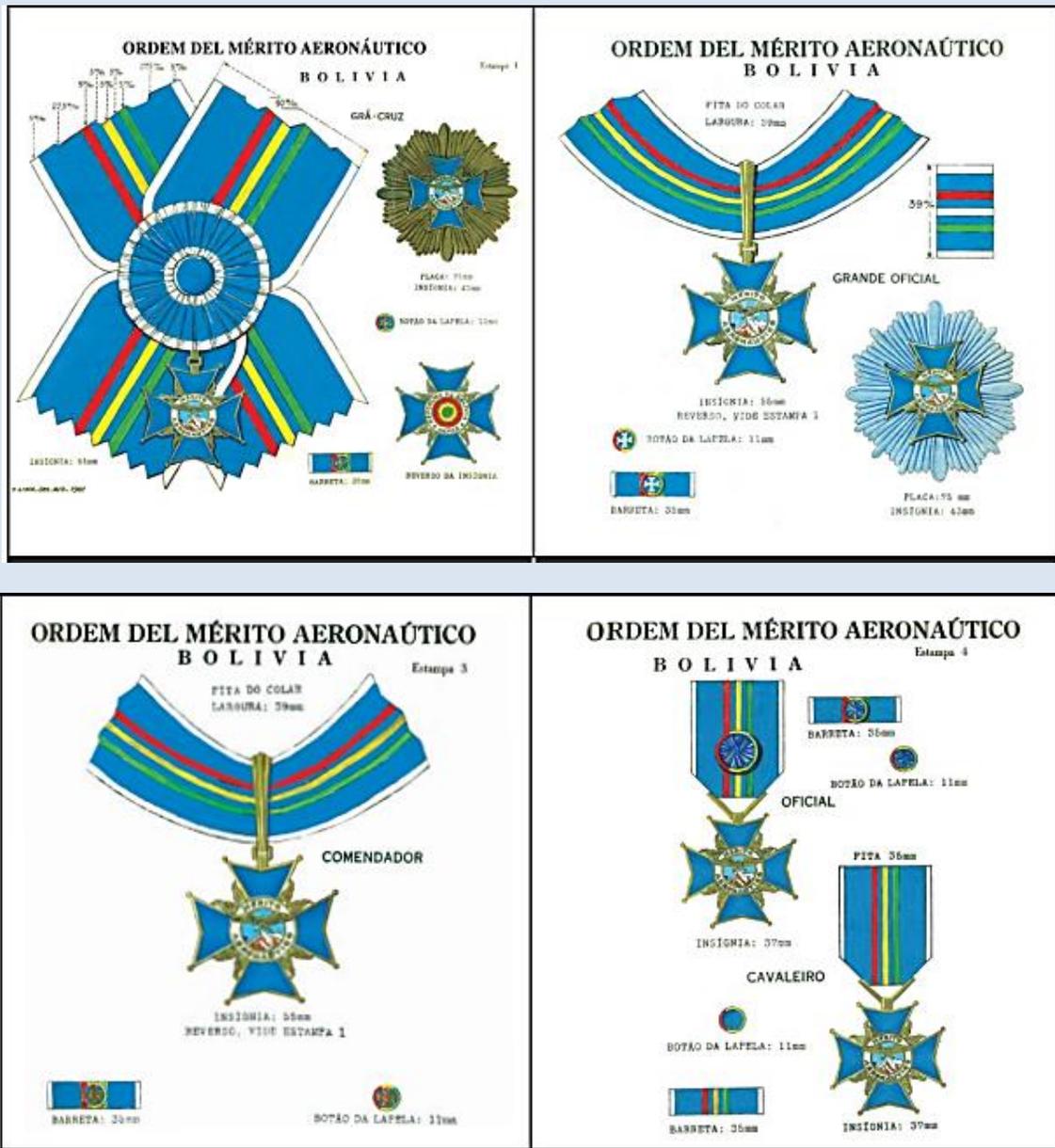
Pese a que el 26 de septiembre de 1957 la aviación militar se emancipó del Ejército con el rango de Fuerza Aérea, aún no contaba con una distinción propia, por lo cual, para reconocer a sus colaboradores y benefactores confería el brevet de Piloto “Honoris Causa” e incluso “El Cóndor de los Andes”.

De esta manera, el 23 de septiembre de 1959 se convocó a un concurso para que los Generales y Oficiales presenten *“...un proyecto de insignia para la creación de la condecoración Al “Mérito Aeronáutico” y las bases en la que debe apoyarse su reglamentación, tanto en los grados como en los requisitos que se deben reunir para hacerse acreedor a tan magnífica distinción”*. Asimismo, se conformó una comisión encabezada por el Inspector General de la Fuerza Aérea Boliviana, General de Brigada Aérea Alberto Paz Soldán, la cual mediante oficio N° 5/60 de 12 de enero de 1960, elevó ante el Comando en Jefe de la FF.AA. los proyectos de condecoraciones de la Orden del Mérito Militar y “Al Mérito Aeronáutico”, los cuales fueron puestos a consideración de la Comisión para el estudio y revisión que se hacía de la Ley de Defensa.

<sup>17</sup> Máximo cargo de la Aviación Militar boliviana.

Por su parte, el Agregado Aeronáutico de Bolivia en Brasil, Tcnl. DEMA Federico Casanovas Valderrama, remitió al Comandante de la FAB, General de Brigada Aérea, René Barrientos Ortuño el oficio N° 289/60 de 20 de octubre de 1960, en el cual expone: *“Ante el conocimiento de que todas las Fuerzas Aéreas del mundo poseen un distintivo para estimular el trabajo, la conducta y el sacrificio de sus servidores... por propia iniciativa me he permitido contratar los servicios de un proyectista para diseñar la condecoración Al Mérito Aeronáutico de Bolivia en todos sus grados, para lo cual además estoy redactando la reglamentación respectiva...”*.

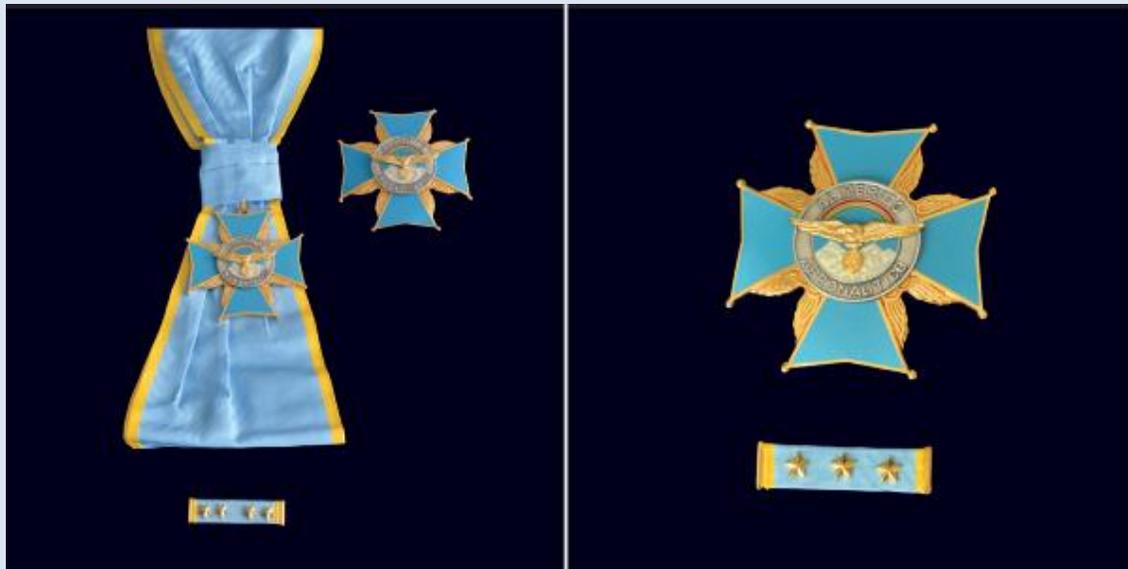
Después de ser analizada, el año 1961 se decidió por la propuesta del Tcnl. Casanovas, cuyos esbozos fueron elaborados por Alberto Lima de “Heráldica Ex Libris” de Río de Janeiro; las preseas y réplicas, con algunas modificaciones, llegaron a constituirse en el actual “Mérito Aeronáutico”.



Las diferentes preseas, bandas y cintas de la condecoración al “Mérito Aeronáutico” diseñada en 1961.

En tal virtud, mediante Decreto Supremo N° 07256 de 21 de julio de 1965, no sólo se instituyó la condecoración “Al Mérito Aeronáutico”, sino también el “Mérito Naval” y “Guerrillero José Miguel Lanza”<sup>18</sup>, de la Fuerza Naval y del Ejército, respectivamente, que están “...destinadas a premiar a los militares nacionales y extranjeros que se destaquen por sus virtudes profesionales y a todos aquellos que hubieran prestado eficientes servicios a las Fuerzas Armadas de la Nación en tiempo de paz”.

El primer Gran Maestro y el primer Canciller de la Orden del Mérito Aeronáutico” fueron el General de Ejército Alfredo Ovando Candia y el General de División Aérea Jorge Belmonte Ardiles, Comandante en Jefe de las FF.AA. y Comandante de la Fuerza Aérea respectivamente.



**Gran Cruz**

**Gran Oficial**



**Comendador**

**Oficial**

**Caballero**

<sup>18</sup> Hoy denominada “Prócer de la Libertad General de División José Miguel Lanza”

## PRIMERA IMPOSICIÓN

Fiel al espíritu que inspiró la creación del “Mérito Aeronáutico”, el 12 de octubre de 1965, durante el acto de conmemoración del XLII aniversario de la Aviación Nacional, se impuso por primera vez la inédita distinción a las siguientes personalidades: En el grado de “Gran Cruz de la Orden”; a los Co presidentes de la Honorable Junta Militar de Gobierno, Gral. Fuerza Aérea René Barrientos Ortuño y Gral. Ejército Alfredo Ovando Candia; a los aviadores militares y mecánicos que participaron en la Guerra del Chaco, e incluso al Soldado Walter Laura Márquez, que tuvo una destacada actuación en los sucesos fratricidas del 24 de mayo de ese año.



*Al entonces Presidente de la República de Bolivia, General Fuerza Aérea René Barrientos Ortuño, le correspondió la honra histórica de recibir la primera condecoración del “Mérito Aeronáutico” en su grado máximo de “Gran Cruz de la Orden”*

A pesar de que en tres años de vigencia del “Mérito Aeronáutico” ya se habían conferido en distintas ocasiones y a diferentes personalidades, su reglamentación en sus catorce artículos, junto a las condecoraciones referidas del Ejército y la entonces Fuerza Naval, fue aprobada mediante Resolución Suprema N° 145550 de 22 de mayo de 1968, que entre sus vistos y considerandos consigna: *“Que las normas y disposiciones que contiene el referido reglamento permitirán una racional concesión de las mencionadas condecoraciones”*.

## SÍNTESIS HERÁLDICA

De acuerdo a las normas básicas de la heráldica militar, la presea de esta alta condecoración consiste en una Cruz de Malta esmaltada en azur orlada de oro; con alas ornamentales en oro entre sus brazos. Un círculo interior de plata con el místico nevado Illimani, coronado con un arco iris donde destacan los colores de nuestra enseña patria. En círculo de color plata la inscripción en jefe “AL MÉRITO”, en punta “AERONÁUTICO”.

La pieza honorable principal es un cóndor de oro, que simboliza al rey de los aires andinos, en actitud azorante; posee un colgante con forma de óvalo con el escudo nacional.

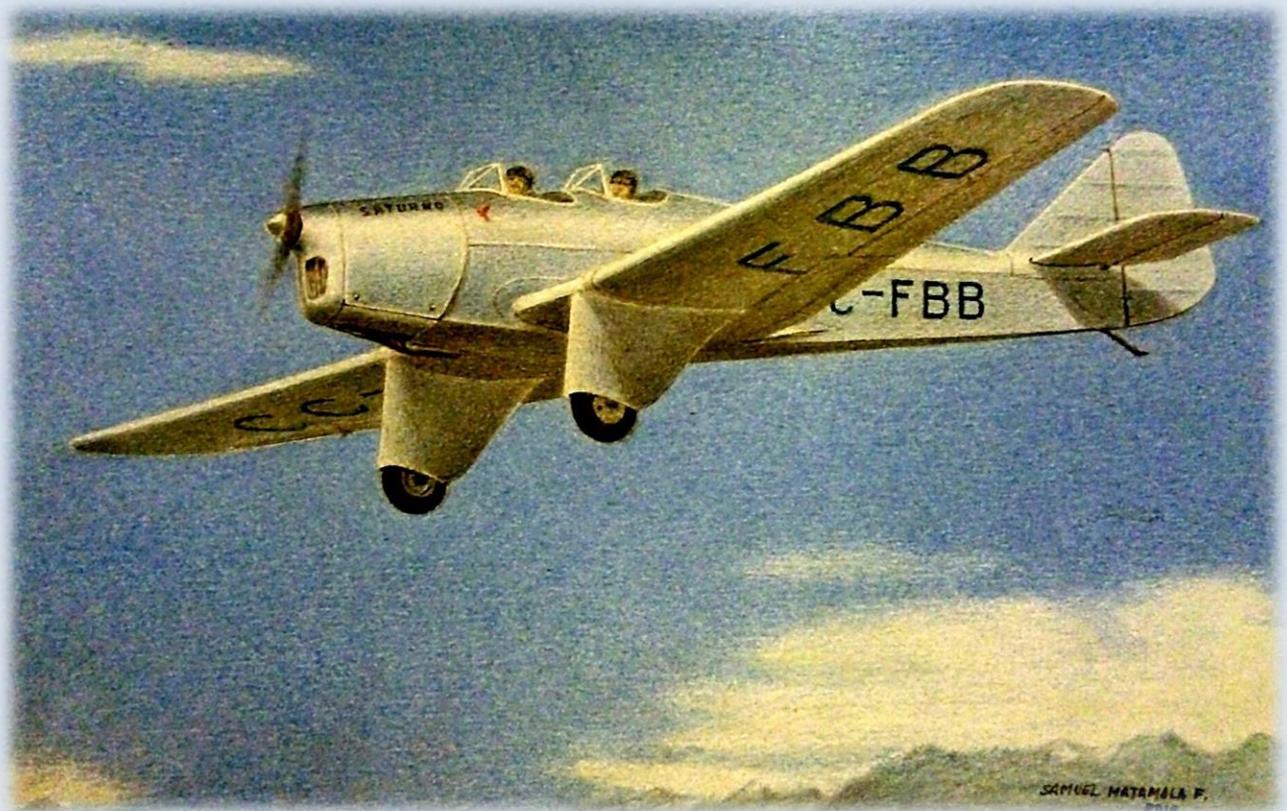


*El primer hombre en pisar el suelo lunar, el astronauta Neil Armstrong, fue también distinguido en 1966 con el "Mérito Aeronáutico" en el grado de Oficial de la Orden".*

**Ramiro Molina Alanes**

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

## VI. AVIONES CON HISTORIA



***Avión Miles Hawk Major "Saturno" del aviador Franco Bianco Bianco***

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes, en donde ilustra el vuelo de Franco Bianco con la modalidad de cabina para el copiloto, tal como lo usara en su raid al Perú iniciado en junio 1938 junto al piloto civil Félix Bonifetti.

### **Breve reseña del Miles Hawk Major "Saturno" en Chile**

Siguiendo los diseños de Frederick George Miles y su esposa Maxine Blosson Miles, la casa aeronáutica inglesa Phillips & Powis Aircraft Limited, produjo el avión denominado Miles Hawk Major.

Se construyó el avión para la categoría de turismo y carreras. Se trató de un aparato de ala baja, con asientos en tándem, equipado con un motor Gipsy Major de cuatro cilindros en línea invertidos enfriados por aire de 130 HP, que desarrollaba una velocidad de 150 mph, un alcance máximo de 560 millas y un techo de operaciones de 20.000 pies, en tanto el peso de operaciones, era de 1.850 libras.

Su primer vuelo se realizó en julio del año 1934. Gracias a su diseño aerodinámico moderno que incluía carenado en su tren de aterrizaje, fue utilizado durante el año 1935 en carreras aeronáuticas de Europa, entre ellas la Copa del Rey y la Copa Mc Robertson.

En Punta Arenas, el 23 de mayo de 1931 se crea el Club Aéreo de Magallanes, el que contó con la desinteresada ayuda de la Fuerza Aérea de Chile, que puso a disposición de esta naciente organización aérea, el avión De Havilland Gipsy Moth N° 84 a contar de junio del año 1932, como asimismo de instructores. Entre sus primeros alumnos, se encontraba el joven oriundo de Punta Arenas, Franco Bianco Bianco.

Franco Bianco, obtuvo su título de Piloto de Turismo N° 99 el 26 de agosto del año 1933.

En el año 1935, Bianco inicia las gestiones destinadas a la adquisición de un aeroplano Miles Hawk Trainer M2R en Inglaterra. En febrero del año siguiente, 1936, llegan vía marítima a Punta Arenas, los cajones que contenían las piezas y partes del avión. El que comenzó a ser armado en los hangares de la Base Aérea de Bahía Catalina, por los mecánicos y personal de la Fuerza Aérea de Chile, encabezados por su comandante, el Capitán de Bandada Sr. Felipe Latorre Jáuregui .

A mediados de marzo, el avión quedó en condiciones de volar, realizando los vuelos de prueba correspondientes. Se procede en esa fecha a realizar su inscripción en el registro nacional de aeronaves, quedando matriculado CC-FBB y su número de construcción 257. Posteriormente el 2 de julio de 1943, es rematriculado según normativa vigente a CC-PFB

53

**DIRECCION DE AERONAUTICA**  
**REGISTRO NACIONAL DE MATRICULA**

*Inscripción por Radio  
564 de 16 de 1949  
del Sup. F.A.*

**N.º 1053**

Número de Matricula **319**    Marcas de Matricula **CC-PFB**    Marcas de Nacionalidad **CC**    Placa de Identidad N.º \_\_\_\_\_    Fecha de Matricula 2 de Julio de 1943

Marca de la Aeronave Miles    Modelo de la aeronave Hawk Major    Tipo de la Aeronave monoplano

Construida por Phillips y Lewis Aircraft Limited    País de Construcción Inglaterra    Número de Serie U.S. 257    Año de Construcción 1935

Empresa, Compañía o Corporación propietaria \_\_\_\_\_    Nacionalidad \_\_\_\_\_

Domicilio legal de la Empresa, Compañía o Corporación propietaria \_\_\_\_\_

Propietario Franco Bianco Bianco    País donde nació Chile    Pueblo Punta Arenas    Nacionalidad del propietario Chileno

Domiciliado en Chile desde el \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_    Autorización de la Dirección de Aeronautica por Resolución N.º \_\_\_\_\_ de fecha \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Cédula de Identidad N.º 20389    de Punta Arenas    Domicilio Punta Arenas

Título de Piloto de Turismo    N.º 99    de fecha 26 de Agosto de 1933    Reconocido, Valido o Revalidado por la Dirección de Aeronautica el 1º de Agosto de 1942

Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile por D. S. N.º 63.28.1.942    Boletín Oficial N.º 8    página N.º 185,176    del año 1942    Grado Alférez de Reserva (A.A.)

Categoría de la Aeronave Turismo Avanzado    Base habitual de la aeronave (Puerto Aéreo, Aeródromo Público, Aeródromo Privado) Bahía Catalina

Provincia Magallanes    Departamento Magallanes    Pueblo Punta Arenas    Base aérea que corresponde a la base habitual de la aeronave III. Brigada Aérea

Título de Dominio de la Aeronave Certificado expedido por el Ministerio del Aire Británico.

Póliza de Seguro \_\_\_\_\_

Derechos Constituidos en el Acto de la Inscripción \_\_\_\_\_

Documentos legalizando que acreditan la cancelación de Matricula Extranjera \_\_\_\_\_

Pago de la Inscripción de Matricula Exemptado de acuerdo con el Art. 11a del Reglamento de Navegación Aérea.

Santiago, 5 de Julio de 1943.



**NOTAS:**

- 1.- La presente INSCRIPCIÓN y el CERTIFICADO DE MATRICULA, para acreditar su validez, deben llevar el Timbre seco de la Dirección de Aeronautica.
- 2.- En la inscripción NO SE DEJARAN espacios en blanco.
- 3.- Las anotaciones de Translación de Dominio, Arrendos, Comodatos, Hipotecas, Cancelación de la inscripción de Matricula, etc., se estamparán a la vuelta de la presente inscripción acreditando su validez la firma del Director de Aeronautica.

**Registro nacional de matrícula perteneciente a la Dirección General de Aeronáutica Civil**

Franco Bianco comenzó en su avión, bautizado "Saturno" a realizar vuelos de largo aliento por la zona austral de Chile, para lo cual, le agregó estanques suplementarios en la cabina del pasajero, aumentando de cinco a doce la autonomía de vuelo del aparato.

El momento de gloria del piloto y su aeronave ocurre el 7 de junio de 1936, al realizar la proeza de unir Punta Arenas con Puerto Montt en un vuelo sin escalas que logró tras 9.53 horas de vuelo, aterrizando en La Chamiza.

Dos días después, Bianco y el Saturno vuelan a la capital, Santiago, donde una vez aterrizado en Los Cerrillos recibe las felicitaciones del Club Aéreo de Chile, quien por aquellos días había organizado un Festival Aéreo.

El 15 de junio, Franco Bianco es recibido por el Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma, en la Moneda, quien lo felicita por la hazaña. El 23 de junio continúa su travesía que lo lleva hasta Buenos Aires, Argentina, y posterior regreso, volando por territorio argentino, para llegar a Punta Arenas el 7 de Julio.

La sed de travesías de larga duración, llevo a Franco Bianco y su noble avión "Saturno" a realizar un vuelo que unió Magallanes con Rio de Janeiro y posterior regreso en el mes de diciembre de 1936.

Los años posteriores nos muestran al avión siempre volando en su región magallánica. La familia Bianco, decide radicarse en la Argentina y el avión "Saturno" queda abandonado deteriorándose.

Tras la muerte de su legendario piloto el 3 de febrero de 1964, el aparato será restaurado en esos años por mecánicos del Grupo de Aviación N°6 de la Fuerza Aérea, con la idea de ser instalado en el pórtico de la Base Aérea en Bahía Catalina, pero el Mando Aéreo consideró que aquella nave debía preservarse por lo que será enviado a Santiago e ingresado al valioso inventario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, al comienzo de la década de los años setenta.

En el Museo siguiendo un riguroso plan de mantenimiento, ha sido sometido a su restauración correspondiente, que lo mantiene vigente y donde es posible admirarlo hoy en día y sopesar el real peso de su hazaña.

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

**Alberto Fernández Donoso**, *"British presence in the Chilean Aviation"*, Fuerza Aérea de Chile, 1998

**Alberto Fernández Donoso**, *"La Aviación en Magallanes"*, Dirección General de Aeronáutica Civil, 1994

**Alberto Fernández Donoso**, *"Ese Singular Sentido de Proteger el Vuelo"*, Volumen 1, Dirección General de Aeronáutica Civil, 2000

### **Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.**

[https://www.gracesguide.co.uk/Phillips\\_and\\_Powis\\_Aircraft](https://www.gracesguide.co.uk/Phillips_and_Powis_Aircraft)

Archivo del autor.

## VII. SABÍA USTED?

...que el día sábado 11 de junio de 1921, el aeródromo de El Bosque estuvo de fiesta?



Recorte de El Mercurio, sábado  
11 de junio de 1921

Ese día sábado se bautizaba un avión que había regalado a la Escuela de Aviación Militar, nada menos que el cuerpo de profesores de enseñanza primaria que con la ayuda masiva de miles de estudiantes de escuelas y colegios de Chile habían reunido para tan noble propósito.

Centenares de alumnos a cargo de sus respectivos profesores habían acudido a la Escuela a bordo de un tren especial, y rodeaban con enorme entusiasmo el flamante avión adquirido con el esfuerzo de muchos jóvenes y profesores. Estaba cubierto con una enorme bandera chilena y en su perímetro hacían guardia alumnos cada uno con una pequeña bandera.

A las dos y media de la tarde, los acordes del himno nacional advertían a los presentes el arribo del Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma; los ministros del Interior, de Instrucción Pública y de Guerra y Marina eran recibidos por el General Luis Contreras Sotomayor<sup>19</sup>, Inspector General de Aviación y por el Director de Instrucción Primaria.

Acomodados los presentes, un primer discurso pronunciado por el Ministro de Guerra y Marina don Enrique Balmaceda Toro, quien junto con agradecer el obsequio de los profesores y alumnos, hizo una comparación entre el alma de los niños que contribuyeron a tan significativo regalo y el vuelo que realizaría el aparato obsequiado al ir remontando por los aires con la educación de los jóvenes que luchan por su perfeccionamiento.

A continuación, el vicario castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas pronunció su alocución en la que realzó el profundo significado del avión "José Abelardo Núñez", e invitó a los niños a elevar sus almas a Dios, tal como el avión lo hace, pensando en el futuro eterno, brilla la bandera del bien en torno de la cual podrán agruparse todos en eterna e inmensa armonía. Refiriéndose a la similitud de la colectividad donante y de la institución que recibe el obsequio, manifestando que tan patriota es el

<sup>19</sup> Luis Alberto Contreras Sotomayor. Ya con el grado de General de Brigada será nombrado el 9 de julio de 1920, como Director de la Fuerza Aérea Nacional. Días más tarde al crearse la nueva Inspección General de Aviación, será su primer jefe. (Organismo creado el 15 de julio de 1920 por Decreto Supremo N° 1669, completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina de Chile, e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas Instituciones); Comandante en Jefe de la Aeronáutica Militar entre 1922 y 1924.

soldado que defiende a su país en los campos de batalla como el profesor que modela el carácter de los escolares y les inculca en su alma el santo amor a la Patria y a sus deberes sociales.

Finalizado su discurso, el Obispo Edwards bendijo el nuevo avión “José Abelardo Núñez”, de acuerdo al nuevo ritual instituido en marzo de 1920, tras la proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de los aeronavegantes.



***Bendición del avión Avro 504K – “José Abelardo Núñez”. (Fuente: Archivo Museo Histórico Nacional)***

Finalizada la emotiva bendición del avión, hizo uso de la palabra, el Director General de Educación Primaria, don Darío Salas Díaz quien recordó en primer término, que fue un impulso patriótico el que movió a los Maestros de Chile a exteriorizar en forma concreta el propósito de acudir en defensa del honor y de la integridad del país<sup>20</sup>, motivando a otros maestros y alumnos para obsequiar “*su óbolo modesto pero significativo*”.

Continuó sus palabras, poniendo de relieve el valor de la idea de los profesores, y recordó la noble iniciativa de recordar la memoria de uno de los más ilustres servidores de la educación popular, don José Abelardo Núñez Murua, quien en vida donó sus pocos bienes a una institución caritativa.

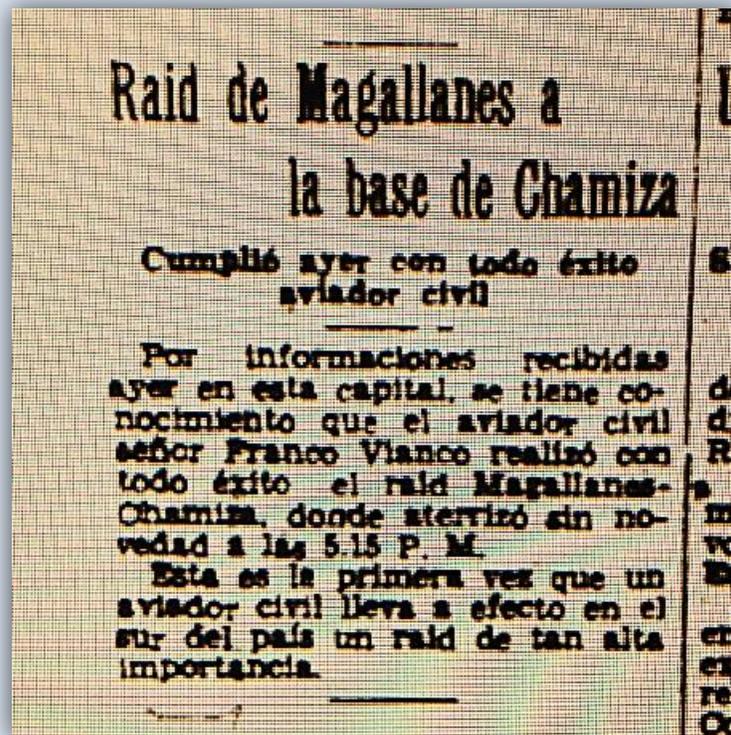
---

<sup>20</sup> Dentro del ambiente de agitación que se vivió con la movilización de 1920, surgieron algunas iniciativas para compensar la precaria preparación con que Chile estaba manteniendo su defensa, que no era más que otra de las consecuencias de la desastrosa situación económica causada por la crisis de la industria del salitre, tras la aparición del “salitre sintético” en el desarrollo de la Primera Guerra Mundial.

Al referirse sobre la labor educativa que envolvió el significativo regalo, dijo: “Los maestros, seguros de que habrían de provocar en sus alumnos la tendencia a imitar y emular, han ejemplarizado ante ellos el patriotismo mediante el sacrificio personal, y se han empeñado en hacer que descendiera en ellos el ideal patriótico desde el campo de la imaginación al terreno de los hechos, transformándolo con eso, de superficial en sólido, dándole la oportunidad y el impulso necesarios para manifestarse en acto.”

Norberto Traub Gainsborg

## VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



*Diario El Mercurio de Santiago. Interesante recorte publicado el día lunes 8 de junio de 1936*

El miércoles 10 de junio de 1936, el diario El Mercurio de Santiago, anunciaba como minutos después de las cuatro de la tarde del día anterior, aterrizaba “sin novedad” en Los Cerrillos, proveniente de Chamiza (Puerto Montt), el monoplano Miles Hawk Major “Saturno” matrícula CC-FBB, piloteado por el joven aviador civil señor Franco Bianco Bianco. Con este grandioso raid sin acompañante, cubierto en dos etapas, se había puesto término en forma brillante a un nuevo record nacional y toda una gesta civil aeronáutica.

El “Saturno” que había postergado su salida debido al mal tiempo, había arribado a Santiago y recibido por altos jefes de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional, y de un grupo de entusiastas pilotos civiles y militares.

## Escriba una carta al director

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



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

### ***CORREO RECIBIDO***

*Estimado señor Director:*

*Acuso recibo del ejemplar N° 4 del mes de Abril de 2018, de la Revista AeroHistoria. Muchísimas gracias por su amable atención, pues mes a mes espero su llegada y luego su lectura con mucho interés.*

*Reciba usted y por su intermedio, el distinguido Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile,*

*Mis cordiales saludos,*

*Rodrigo Carrasco Casanueva*

---

*Estimado Norberto:*

*He leído con atención los artículos enviados, quedando siempre con ganas de leer más. Son dos las cosas a las que dedico el poco tiempo libre que me queda, mi familia y la lectura ya que soy una bendecida pues volar lo hago en mi jornada de trabajo.*

*Atentamente*

**Maria Isabel Carrasco Weber**  
Gerente de Operaciones  
Telefono +565122604657 Celular +56990171554  
Hangar AeroToqui Ruta 41 SN  
Aeropuerto La Florida-La Serena Chile

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

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**  
**Ramiro Molina Alanes**

**ISSN 0719-9635**

## *101 años al servicio de nuestros asegurados*

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

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

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

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

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

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



**MUTUALIDAD  
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN**

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



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

Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products  
Teléfonos:  
+56 2 2734 6003  
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797