



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



de LOS ANDES

► A 70 Años del cruce de ida y vuelta de la Cordillera de los Andes en su parte más alta por dos aviadoras chilenas

► Graciela Cooper Godoy

► El cólera y la Fiesta de la advocación de Nuestra Señora del Carmen de la Tirana.

► Rescate en altamar



Actividades de junio de 2013 - N°6

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**



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“...Días después ofrecí mis servicios a LAN, que por entonces necesitaba con urgencia pilotos de experiencia y me rechazaron por mi condición de mujer, pero aceptaron a ex pilotos de la RAF con mucho menos experiencia que yo”.

*Margot Duhalde Sotomayor
(Autobiografía)*

Que la aviación fuera considerada un mundo “de hombres”, parece ser en la actualidad una sentencia a todas luces real. No obstante, al igual que muchas otras cosas, esta afirmación es relativa en su sentido más estricto, pues no sólo producto de corrientes de pensamiento o simplemente conceptos por fortuna ha sido así, sino que los hechos actuando como experiencia empírica, resultan en la historia y en la actualidad algo anacrónico y al parecer relegado al pasado.

En Chile y en muchos lugares del mundo, donde los que se cuestionaban el papel efectivo de la mujer en ámbitos tan dispares como el académico, financiero o social, parecen ser a todas luces, una minoría que va desapareciendo.

Este mes al igual que en muchos otras ocasiones anteriores, tenemos el privilegio de poner a disposición de nuestros lectores, historias que relevan el papel de esas aviadoras pioneras que se encargaron realizar hazañas de vida que hoy testimonian como legado intangible para las generaciones futuras, prístinos ejemplos de esa capacidad del individuo para realizar lo que sea, y totalmente ajeno al género con se nace.

Sirva quizás este ejemplar y algunos de sus interesantes contenidos, como un homenaje y reconocimiento a todas las mujeres que surcan o han surcado los cielos, haciendo del volar una profesión o labor comprometida en beneficio de su Patria y sus semejantes. Que sean ellos, el recuerdo fiel que hace nuestra corporación, cuando años atrás en el día en que Graciela Cooper tempranamente se brevetara como Piloto de Turismo, proclamar a los vientos la institución del Día de la Mujer Piloto, y que hoy como premio vislumbra el que se oficialice como regalo de todo un pueblo.

Análogo a ellas, nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 35 años atrás, trae a través de Aerohistoria, otros atractivos contenidos que relevan de igual forma la historia aeronáutica nacional e iberoamericana, insertando al lector en las actividades de homenaje que realizamos y participamos, aportando con ello no sólo a través de la investigación que realizan constantemente sus miembros, sino que por medio de las efemérides les entregamos un catastro anticipado de hitos, fechas y personajes que forjaron una ruta y que hoy forman nuestro ADN aeronáutico común, transmitiendo así y compartiendo éste, más allá de las fronteras para conocimiento público y general.

Todo el material, se complementa con un rescate aéreo en altamar, acción valerosa efectuada contra toda posibilidad y que se inserta en la voluntad, espiritualidad y buena esencia del hombre, que busca en su creador el resguardo y protección ante los vaivenes de la vida, dejando como prueba de ella un galardón que testimonia su brillante naturaleza. A él, se agrega la brillante trayectoria y efectiva participación de la Fuerza Aérea de Chile en un emblemático ejercicio aéreo conjunto con otras Fuerza Aéreas del mundo, conocido como “RED FLAG”.

Con todo finalmente, escudriñamos y ponemos de manifiesto la imagen presente y amorosa de una madre común, la advocación de Nuestra Señora del Carmen, que de forma misteriosa y popular, nos proporciona ese cariño del cielo y amor maternal, intercediendo por nosotros a cada instante, como verdadera Reina de este mes de julio.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

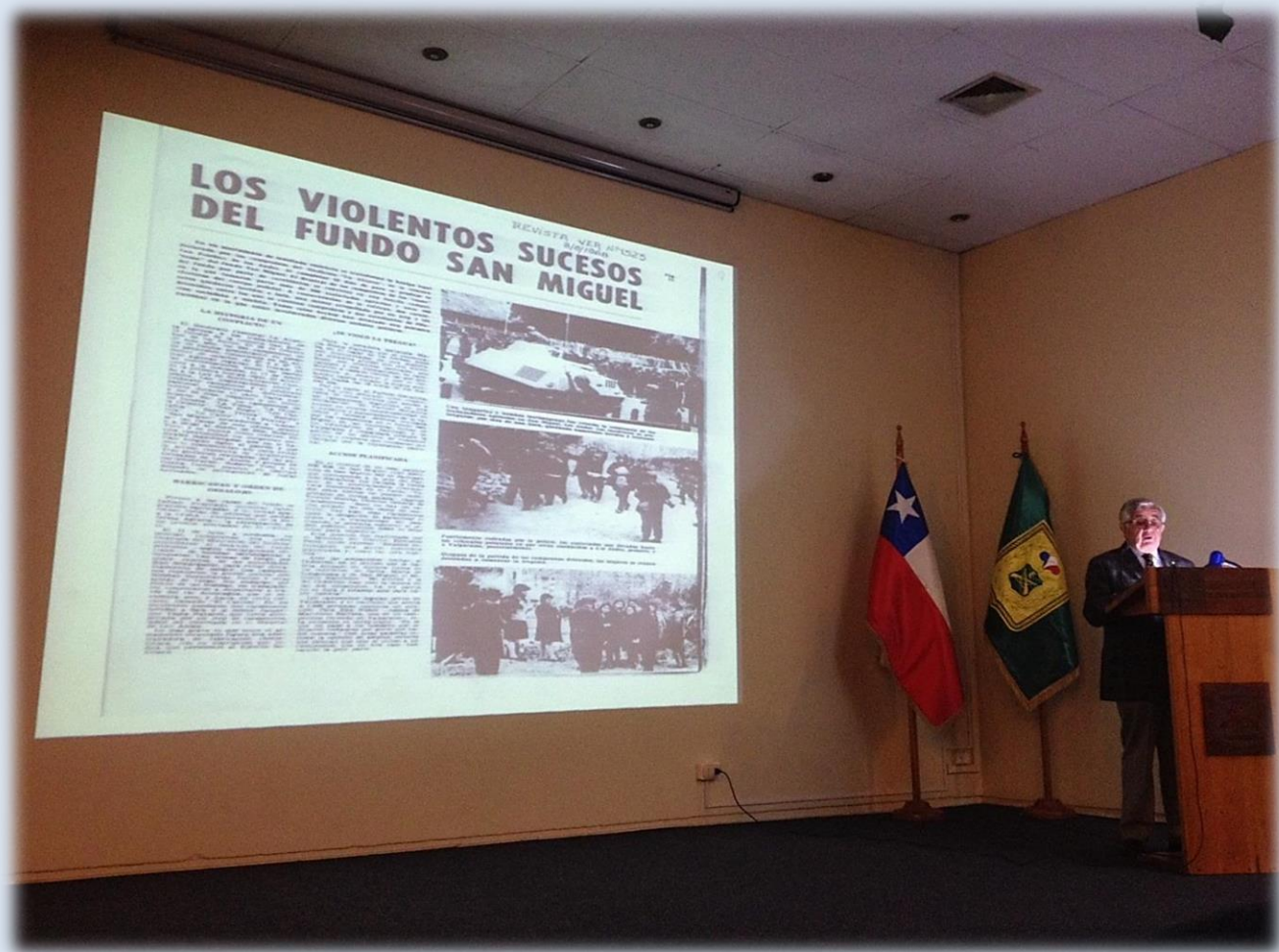
INDICE

EDITORIAL.....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Representantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, invitados a una conferencia preparada por el Instituto Histórico de Carabineros de Chile.....</i>	6
<i>La vuelta al mundo en un “monomotor original de fábrica”.....</i>	8
<i>Asistencia a la Cuenta Pública Participativa del señor Ministro de Defensa Nacional.....</i>	12
<i>Asamblea y almuerzo de camaradería Asociación de Ex Pilotos LAN.....</i>	13
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presenta una exposición en la Academia Politécnica Militar.....</i>	14
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile dicta una conferencia en la Academia Politécnica Militar.....</i>	15
OBITUARIO.....	19
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	21
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	23
EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO.....	27
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	41
<i>A 70 años del cruce ida y vuelta de la cordillera de los andes en su parte más alta por dos aviadoras chilenas</i>	41
<i>El cólera y la fiesta de la advocación de Nuestra Señora del Carmen de la Tirana, una exitosa celebración que vino desde el cielo</i>	59
<i>Graciela Cooper Godoy, fue la primera.....</i>	67
<i>Aeroevacuación desde pesquero de alta mar “Tridente”</i>	72
<i>A 20 años de la participación de la Fuerza Aérea de Chile en el ejercicio Red Flag en los Estados Unidos de Norteamérica</i>	79
AVIONES CON HISTORIA.....	83
<i>Let L-410 UVP - E20 Turbolet “Aerovip”.....</i>	83
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	87
<i>Henri Lachambre</i>	87
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	90

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Representantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, invitados a una muy interesante conferencia preparada por el Instituto Histórico de Carabineros de Chile*

Invitados por el Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, General Inspector Sr. Hosmán Pérez Sepúlveda concurrimos el martes 5 de junio a participar de una conferencia dictada por el General Inspector de Carabineros Sr. Iván González Jorquera, titulada “El combate del Fundo San Miguel”.



El General Inspector de Carabineros (R) Sr. Iván González Jorquera durante su exposición

El expositor procedió a su presentación que en líneas generales describió los hechos acontecidos en aquella oportunidad.

Promediando la década de 1960 el ambiente en Chile se estaba viendo convulsionado por la influencia de ideas cada vez más revolucionarias y de izquierda que tendían a la violencia con miras a establecer

un régimen totalitario que, de no ser posible por los caminos del raciocinio, se debía implantar por la fuerza, incluso llegando a la vía armada con grupos de choque paramilitares, siguiendo el ejemplo de Cuba. También influía en los ánimos la derrota sufrida por Salvador Allende en las elecciones de 1964.

Una de las acciones revolucionarias que tendían a desestabilizar el sistema imperante, llevando al alzamiento de los campesinos politizados de la zona central y que obligó a las autoridades constitucionales a tomar severas medidas de contención fue el entonces denominado “Combate del Fundo San Miguel”, en referencia al predio ubicado en las cercanías de Los Andes, que en la noche del 29 de julio de 1968, los revolucionarios apresaron al dueño del fundo y a su administrador procediendo a instalarse y parapetarse en las casas y galpones del predio.

Tratándose de un movimiento subversivo de tipo social, pero con insurrectos armados, la autoridad civil no vaciló en disponer que Carabineros de Chile procediera según lo aconsejara la situación, lo que se tradujo en un enfrentamiento entre los campesinos y las Fuerzas de Orden.



La intervención de Carabineros fue tan bien planificada que impidió que la acción se transformase en una masacre ya que los insurrectos contaban con revólveres, carabinas Winchester, escopetas, municiones y explosivos que de haber sido empleados, otro hubiese sido el resultado del encuentro.

Reducidos los campesinos fueron conducidos a la Comisaria de Los Andes donde fueron introducidos en una piscina sin agua, mientras se preparaba su traslado a la cárcel de Valparaíso donde fueron juzgados por infringir la Ley de Seguridad Interior del Estado.

La prensa sensacionalista de la época publicó declaraciones en las que se mencionaba que los campesinos habían sido reducidos por la fuerza en un despliegue brutal de violencia, incluso que habían sido lanzados a una piscina poniendo en riesgo de morir ahogados aquellos que habían sido cruelmente golpeados y vejados.

Terminada la conferencia se procedió a una ronda de consultas y comentarios que sirvieron para complementar el contenido de la misma.

Completando la jornada los asistentes fueron invitados a participar de un almuerzo de camaradería servido en el Casino de la entidad, donde tuvimos la oportunidad de departir distendidamente con el conferenciante y miembros del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”.

En representación de nuestra corporación concurren su presidente don Norberto Traub Gainsborg y el Director Secretario, don Oscar Avendaño Godoy.

❖ *La vuelta al mundo en un “monomotor original de fábrica”.*

La aviación civil nacional estaba revolucionada y expectante desde hacía aproximadamente dos meses y medio, ¿la razón? un monomotor Piper PA 46R “Matrix”, matrícula CC-AQZ tripulado por Germán Hucke Richard había despegado desde el aeropuerto “La Araucanía” en Freire, Temuco, el 27 de Marzo de 2018 para dar la vuelta al mundo en compañía de Armando Ide Nualart quien se había incorporado como segundo tripulante, abordando el avión a su paso por el Aeródromo de Tobalaba el mismo día 27.



De izquierda a derecha: Germán Hucke R. y Armando Ide N. posan delante de su avión.

Llevaban la intención de, además de cumplir esta hazaña, lograr el reconocimiento de quedar registrados como un Record Guinness por ser el primer monomotor que cumplía un vuelo de esta magnitud en un avión sin modificaciones de ningún tipo, es decir, tal como había salido de fábrica.

Muchos se preguntarán ¿pero si hace unos 14 años “las abuelas voladoras” hicieron un vuelo similar y no ingresaron al Libro de Guinness? La respuesta está en lo dicho anteriormente; ellas volaron en un avión al que se le adaptaron estanques auxiliares para incrementar la autonomía con lo cual perdía su calidad de aeronave original.

LOS PILOTOS

El sueño de Germán Hucke y Armando Ide había comenzado a gestarse muchos años antes, desde que los pilotos eran poco más que adolescentes y que, unidos por una férrea amistad desde sus tiempos de estudiantes en el Colegio Alemán de Temuco, ya sentían el llamado del mundo aeronáutico.

Quemando etapas con tenacidad y devoción, obtuvieron sus Licencias de Piloto Privado en el año 2011 luego de haber hecho su Curso de Vuelo en el Club Aéreo de Temuco, requisito fundamental para ir dando forma a su proyectada travesía internacional.

Ya convertidos en profesionales universitarios y con la certeza que sus medios económicos y experiencia de vuelo les permitirían hacer realidad su proyecto empezaron a preparar metódicamente y durante meses la navegación aérea como resultado de la cual empezaba la cuidadosa búsqueda de la aeronave que les brindara seguridad, velocidad, autonomía y los elementos de navegación necesarios para hacer la travesía en forma profesional.

EL AVIÓN

Metódicamente, consultando manuales, cotizando aeronaves, intercambiando opiniones con sus instructores de Vuelo y otros experimentados pilotos, llegaron a la conclusión que el avión adecuado era un Piper PA 46 “Matrix”, equipado con un motor Textron Lycoming de 350 HP, Twin turbocharged, velocidad de crucero 395 KPH (230 KNOTS), techo máximo 25.000 feet y un radio de acción de 2.480 km.

EL RAID INTERNACIONAL

Conforme a lo que habían planificado, los raidistas fueron cumpliendo su Plan de Vuelo etapa por etapa. Desde Chile cruzaron a Argentina para continuar a Brasil, Trinidad y Tobago, Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, Groenlandia, Islandia, Francia, Italia, Egipto, Emiratos Árabes, Pakistán, India, Bangladesh, Tailandia, Malasia, Bali, Indonesia, Australia, Taiwán, Japón, Alaska, Estados Unidos, México, Panamá, Ecuador para volver a pisar tierra chilena haciendo escalas en Arica, Antofagasta, La Serena, Tobarra y finalmente regresar al terruño el 15 de junio aterrizando en la Base Aérea de Maquehue.

Cumplían así una travesía de aproximadamente 37.000 millas náuticas, en 81 días, habiendo sobrevolado los cinco continentes.

Ni un solo problema afectó la larga travesía, pilotos y avión disfrutaron del vuelo dando a conocer lo que pueden lograr dos representantes de Chile, ese país ubicado al Sur del Mundo que, en algunos de los puntos donde aterrizaron, el nombre de Chile correspondía al de un país remoto casi desconocido.

LA LLEGADA A TOBALABA

Desde muy temprano, el día jueves 14 de junio, el ex Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutica de Chile y Socio de la entidad, Sr. Sergio Barriga Kreft empezó a consultar con Operaciones del Aeródromo de Tobalaba acerca del Plan de Vuelo que los raidistas habían confeccionado para su arribo a Santiago, información que iba transmitiendo a los interesados en concurrir a recibirlos.

Fue así como alrededor de las 10:30 se supo que el avión estimaba su arribo a Tobalaba a las 12:30 horas. Ello permitió que se dieran cita en el lugar los Socios del IIHACH, señores Hugo Marín Lezaeta, el propio Sergio Barriga, el Director Secretario del Instituto don Oscar Avendaño Godoy y un cercano amigo del Instituto y además conocido de uno de los raidistas, el señor José Miguel Pérez de Castro Valenzuela.

Grato fue el encuentro con familiares y amigos de los raidistas, entre los que se encontraban los padres de Germán Hucke quienes rápidamente se confundieron con los representantes del Instituto formando un alegre grupo que anhelantes esperaban ver aterrizar el Piper “Matrix” al término de su periplo.



Los raidistas son recibidos por su familia y algunos integrantes del IIHACH

Pocos minutos pasados las 12:30 hrs., el “Matrix” posaba su tren de aterrizaje en Tobalaba provocando en el grupo un estallido de aplausos y gritos de alegría. Segundos después pilotos, familiares y amigos se fundían en apretados abrazos de bienvenida y las precipitadas preguntas propias del reencuentro no tardaron en manifestarse.

Calmados los ánimos, los representantes del IIHACH procedieron a presentar los saludos de la Corporación y sus felicitaciones por el magnífico logro de estos dos pilotos nacionales que habían demostrado al mundo la pericia de que son capaces de adquirir y llevar a feliz término. Como era lógico nos apresuramos en dejar a los tripulantes en manos de sus familiares y amigos quienes deseaban conversar con ellos detalles más íntimos de su viaje, no sin antes lograr algunas imágenes que registraron este emocionante momento.



De izquierda a derecha: Señores Sergio Barriga K.; José Miguel Pérez de Castro; Germán Hucke; Armando Ide y Oscar Avendaño G., Director Secretario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Al día siguiente serían recibidos por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella y por el Secretario General de la DGAC General de Aviación Sr. Ricardo Gutiérrez Recabarren quienes cordialmente los felicitaron por el éxito de su travesía.

Cumplida esta visita protocolar Germán Hucke despegó desde Tobalaba arribando a su ciudad natal aproximadamente a las 17:00 hrs. donde lo esperaba su feliz familia.

❖ *Asistencia a la Cuenta Pública Participativa del señor Ministro de Defensa Nacional*

Con el fin de dar a conocer el balance de la gestión realizada en 2017 y los desafíos que tiene el sector Defensa para los próximos años, el ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina, realizó el pasado jueves 14 de junio, la primera Cuenta Pública Participativa de la Cartera, en el aula magna de ese Ministerio.

En la ceremonia estuvieron presentes el subsecretario de Defensa, Cristián de la Maza; el subsecretario para las Fuerzas Armadas, Juan Francisco Galli; el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Julio Leiva; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Jorge Robles; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, general de aviación, Arturo Merino; los senadores Álvaro Elizalde, Víctor Pérez y Kenneth Pugh; la totalidad del Consejo para la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa, funcionarios de la Cartera, entre otras autoridades civiles y militares.



Vista General de los asistentes a la Cuenta Pública Participativa 2017- 2018

Al iniciar la cuenta pública participativa, la autoridad abordó el objetivo central del gobierno del Presidente Sebastián Piñera, el cual es alcanzar un desarrollo humano integral. Para eso es fundamental contar con una Defensa moderna al servicio de todos los chilenos que garantice la paz: *“el Presidente de la República, Sebastián Piñera, se propuso una meta extraordinariamente ambiciosa, no para solo su Gobierno, sino que para todos los Gobiernos que vengan y ojalá la pudiéramos transformar en una meta país: alcanzar un desarrollo humano integral. Este es mucho*

más que hablar de la realidad económica de cada persona, que por cierto es relevante, es cómo logramos que cada uno de nuestros compatriotas pueda salir adelante con su propio esfuerzo, con sus familias, y tener una mejor y merecida calidad de vida”.

En representación de nuestra corporación concurren su presidente don Norberto Traub Gainsborg y el Socio don Erick Espinoza Berdichevsky, presidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”.

[Descargar Cuenta Pública](#)

❖ **Asamblea y almuerzo de camaradería Asociación de Ex Pilotos LAN**

Cordialmente invitado por el Directorio de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile, asistió en nombre de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg para participar en la que fuera la Primera Asamblea General Ordinaria de socios correspondiente al año 2018, y que se realizó el día jueves 14 de junio pasado, a las 11:30 hrs., en el Club de Campo Quinchamalí, ubicado en Las Condes.

Finalizada la Asamblea General Ordinaria, a eso de las 12:30 hrs, los presentes pasaron a disfrutar de exquisito cocktail y un almuerzo de camaradería.



De izquierda a derecha: Señores Julio Matthei Sch.; Abraham Acevedo; Jorge Larrañaga B., presidente de la Asociación de Pilotos de Chile; Eugenia Bullemore y Renato Besoain A., presidente de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile

❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presenta una exposición en la Academia Politécnica Militar*

A las 11.15 horas de la mañana del miércoles 27 de junio, se inauguró en el Hall Central de la Academia Politécnica Militar, una de las muestras itinerantes que esta corporación viene presentando como parte de las tareas de difusión que normalmente realiza.



Norberto Traub, presidente del Instituto de Investigaciones histórico Aeronáuticas de Chile dirigiendo algunas palabras a los asistentes al momento de inaugurar la muestra.

La exposición fue presentada por nuestro presidente, don Norberto Traub quien agradeció el interés que manifestara el departamento de Extensión de dicho plantel militar por llevar parte de una interesante muestra titulada *“La Conquista del Espacio Aeromarítimo y Antártico de Chile”*, la que en esta ocasión está compuesta de una serie de atractivos paneles con información básica sobre cada hito expuesto y con un código QR para descargar información detallada y más completa. Además acompaña este material, una serie de atractivas maquetas a una misma escala, objetos y documentos históricos facilitados por algunos de nuestros miembros.



❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile dicta una conferencia en la Academia Politécnica Militar*



ACADEMIA POLITÉCNICA MILITAR

Ciencia y Tecnología para la Fuerza desde 1926



[Inicio](#)
[Nuestra Academia](#)
[Pregrado](#)
[Postgrado](#)
[Extensión](#)
[Centro de Estudios en Ciencia y Tecnología](#)
[Admisión Alumnos](#)

Exposiciones

29 de junio 2018 - 8:00 AM

"La conquista del Pacífico Sur y la Antártica".
 Sr. Alberto Fernández Donoso,
 Instituto de Investigaciones
 Histórico Aeronáuticas de Chile

"Base O'Higgins, 365 días al sur del mundo"
 TCL Cristóbal Butti López, Escuela Militar.



AUDITORIO ACAPOMIL

Temprano por la mañana del viernes 29 de junio, el vicepresidente del IIHACH, don Alberto Fernández Donoso, dictó la conferencia “Origen y evolución del Espacio Aéreo administrado por Chile”, con la que esta corporación dio término a la actividad de difusión titulada **“La Conquista del Espacio Aeromarítimo y Antártico de Chile”**, muestra que estuvo expuesta durante la semana en la Academia Politécnica Militar.

El conferencista se explayó sobre la conformación del espacio aéreo soberano y su relación con el Espacio Aéreo sobre altamar y el Continente Antártico cuya gestión la comunidad internacional le ha confiado a Chile.



Para comprender cabalmente el esfuerzo integrador que ha realizado la aviación es necesario tener en cuenta que la totalidad del territorio nacional está cubierto por el espacio aéreo nacional.

Visto aquello desde una perspectiva aérea, desde que en 1853 entrara en vigor el Código Civil redactado por don Andrés Bello, cuyo Artículo N° 593 determinó la anchura del Mar Territorial de Chile; que el presidente Pedro Aguirre Cerda promulgara el D.S. N° 1747 del 6 de noviembre de 1940, estableciendo los límites del Territorio Antártico Nacional y a continuación, que el 23 de junio de 1947, el presidente Gabriel González Videla emitiera el D.S. N° 781 que proclamó los derechos de Chile a una Zona Marítima de 200 millas de ancho a todo lo largo de sus costas y en torno a sus territorios insulares, nuestro país se puso de cara a su condición tricontinental, con un vértice sudamericano en Arica, otro en el Polo Antártico y un tercero en la Isla de Pascua, en plena Oceanía.

Por esos mismos años, el 7 de diciembre de 1944, Chile suscribió el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que consagró definitivamente el derecho de los Estados a la soberanía en el espacio aéreo sobre sus respectivos territorios considerados como tales, las extensiones terrestres y las aguas territoriales adyacentes. En 1951 los países de la región reunidos por la OACI, acordaron los límites de las regiones dentro de las que cada uno asumió la responsabilidad de brindarle protección y seguridad a la navegación aérea, declarando que la Región Sudamérica comprende la Antártica entre los meridianos 25° y 90° Oeste y que los países del sur de la región, podían extender sus responsabilidades más allá de sus aguas territoriales. En la región Asia/Pacífico en tanto, los países del área firmaron acuerdos similares estableciéndose un área oceánica en torno a la Isla de Pascua que posteriormente, en 1983 se extendería hasta el Polo Sur y en 1992, hacia el Oeste hasta tocar el espacio aéreo administrado por Nueva Zelanda a lo largo del meridiano 131°W y por Tahití a lo largo del meridiano 120°.

De esta forma se llegó a la conformación de un espacio aéreo de dimensiones definidas, del orden de los 30 millones de kilómetros cuadrados, que amalgama la tricontinentalidad de Chile en un solo todo indivisible en el que se integra el espacio aéreo soberano con el espacio aéreo que la comunidad internacional le ha confiado a nuestro país, para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea provistos por la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Servicio de Búsqueda y Salvamento SAR, que provee la Fuerza Aérea de Chile.



Los conferencistas recibieron un presente de la Academia Politécnica Militar en recuerdo de la ocasión.



Santiago, junio de 2018

Señores

Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile

Presente

Por medio de la presente vengo en agradecer la colaboración y apoyo que tuvieron para con la muestra fotográfica que tuvo lugar en el Hall Diosa Atenea de la Academia Politécnica Militar entre los días 27 y 29 de junio del presente año y con la presentación realizada el día viernes 29 de junio en el Auditorio del Instituto.

Actividades culturales de calidad como estas constituyen un gran aporte a los conocimientos de los integrantes de los distintos Institutos y Unidades del Ejército, especialmente a los de nuestra Academia, quienes serán los futuros Ingenieros Politécnicos Militares.

Esperamos poder contar con ustedes en el futuro para materializar nuevas exposiciones a otras generaciones de ingenieros, para, de esta forma, ayudarnos a mantener actualizados los conocimientos de nuestra comunidad académica.

Reiterando mis agradecimientos, le solicito que los haga extensivos a aquellos que participaron en esta importante jornada cultural.

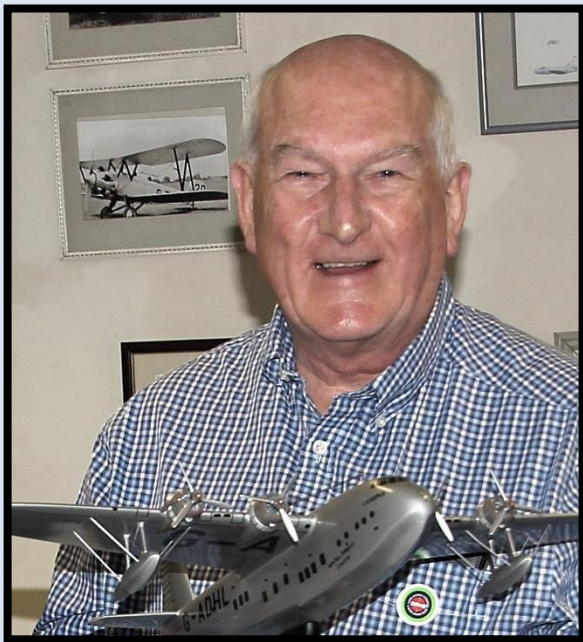
Saluda atentamente,

SERGIO NAZAR MARTÍNEZ
Coronel
Director de la Academia Politécnica Militar

II. OBITUARIO

NORMAN ANTHONY BEALES

"Se durmió en la Paz del Señor"



Sr. Norman Anthony Beales (Q.E.P.D.)

Cuando en febrero pasado llegó a Santiago en su ya tradicional visita anual, en busca de nuevos antecedentes para su investigación histórica sobre el Registro Nacional de Aeronaves, como de costumbre lo vimos hacerlo lleno de entusiasmo y planes.

Por ello, accediendo a sus deseos, rápidamente se le ayudó a elaborar su calendario de visitas al Archivo Nacional, al de la Fuerza Aérea, del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, de la Escuela de Aviación, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y a algunos clubes aéreos. Lugares todos donde ya era muy conocido, querido y respetado por su caballerosidad y don de gentes.

Como novedad nos contó que de aquí seguiría al Perú y luego al Ecuador, país aquel en que daría comienzo a una nueva investigación histórica ahora sobre el registro de aeronaves de aquella nación.

A nuestra pregunta en son de broma, sobre cuantos años más esperaba vivir, ya que ello al menos le tomaría un cierto tiempo difícil de cuantificar para hombres de nuestra edad, solo respondió con una sonrisa.

En apariencia al menos, se le veía sano y feliz, recibiendo con modestia nuestras felicitaciones por el premio Don Hannah. Alta distinción que en el 2017 le otorgara Air Britain al "the best Air Britain Book in 2016", en alusión a su interesante libro "The Complete Civil Aircraft Registers of Perú".

No obstante, con el transcurrir de los días, ciertas actitudes suyas nos hicieron temer que algo no andaba del todo bien con su salud. Temores que se acrecentaron cuando a diferencia de anteriores oportunidades, *"ante una bien servida mesa familiar, no hiciera los honores de rigor"*, como se acostumbra decir en el campo chileno.

Más bien lo vimos comer con inglesa diplomacia, sin esa mirada chispeante de alegría de la que acostumbraba hacer gala. Por ello, fue un golpe muy duro cuando recibimos su aviso que en forma imprevista ponía término a su estadía en Chile y retornaba de urgencia a Londres.

Desde ese instante, las noticias que llegaban desde el centro médico en el que se encontraba internado, distaron de ser alentadoras, hasta que se nos dio a conocer el lapidario dictamen de los doctores. Su fin no estaba lejano y contra ello nada podía hacer la ciencia médica.

Ello venía a poner término y en forma definitiva a una larga amistad nacida en años lejanos, precisamente en el registro de la DGAC, cuando nos presentaron a un señor inglés que solitario tomaba datos de viejos aviones en no menos antiguos libros.

Viajes a nuestra patria que luego de su jubilación de British Airways, se repitieron años tras año, dejándonos a su partida más de una pequeña tarea la que con gusto ejecutábamos y cuyos resultados le hacíamos llegar a Londres.

A su vez, ante una duda no titubeábamos en enviarle un correo, en la certeza que en horas tendríamos una completa respuesta.

Se había convertido en un erudito en cuanto al registro de aeronaves de Chile se refiere, tal vez como nunca lo hubo y con seguridad no lo habrá.

Nuestras oraciones se unieron a las de su familia, a la que desde la distancia hacíamos llegar nuestro apoyo en la hora de dolor que los afligía, hasta que nos enteramos se había dormido en la Paz del Señor.

Cuantas preguntas vienen ahora a la mente. Todas sin respuestas, al menos en esta vida.

Solo nos resta esperar que en reconocimiento a su memoria, su monumental obra sobre el Registro Nacional de Aeronaves de Chile, que según tantas veces nos contara, estuviera casi concluida, pueda ser impresa por Air Britain y vea la luz pública.

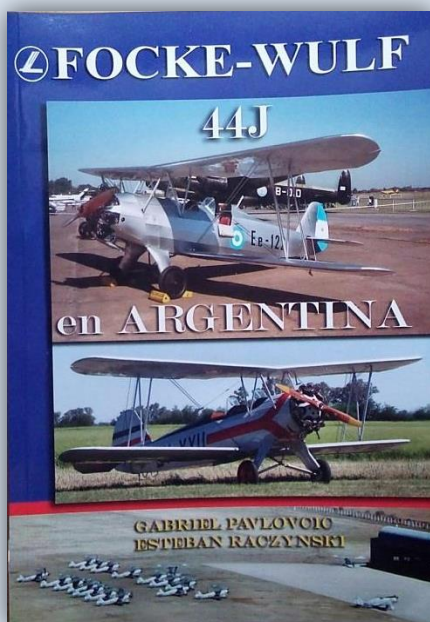
Al igual que Moisés que guió a su pueblo durante tantos años por el desierto sin poder ingresar a la tierra prometida, solo avistándola, él no pudo ver concretado su anhelo de editar un nuevo libro, producto de tantos años de duros sacrificios.

Tony ya reposa en el suelo que lo vio nacer y junto a nuestras plegarias por el eterno descanso de su alma, hacemos llegar a Norma su esposa y familia, el cariño sincero del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile ante la partida de tan noble amigo que de este mundo se alejó cuando aún tanto podía entregar.

Sergio Barriga Kreft



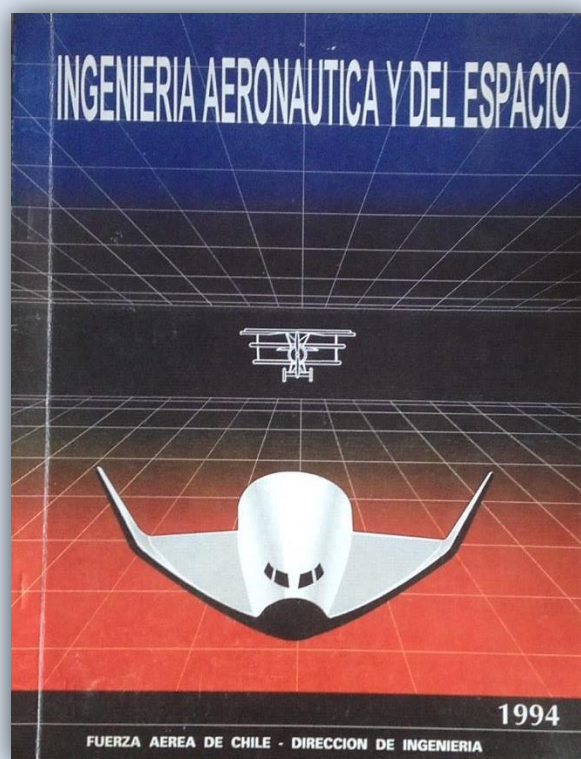
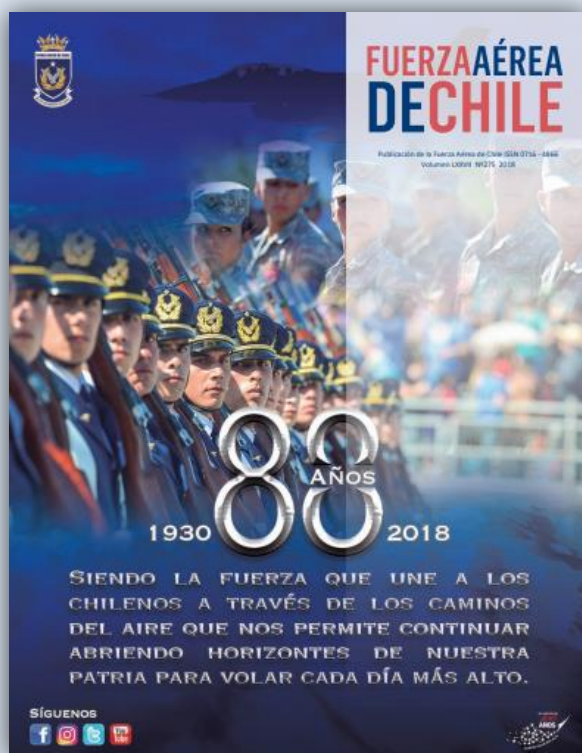
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



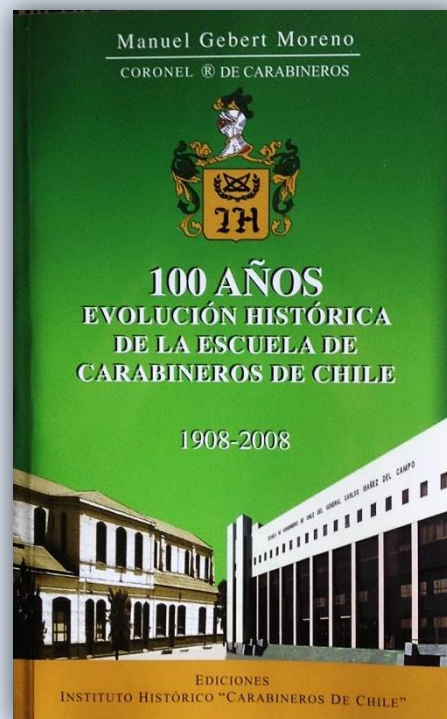
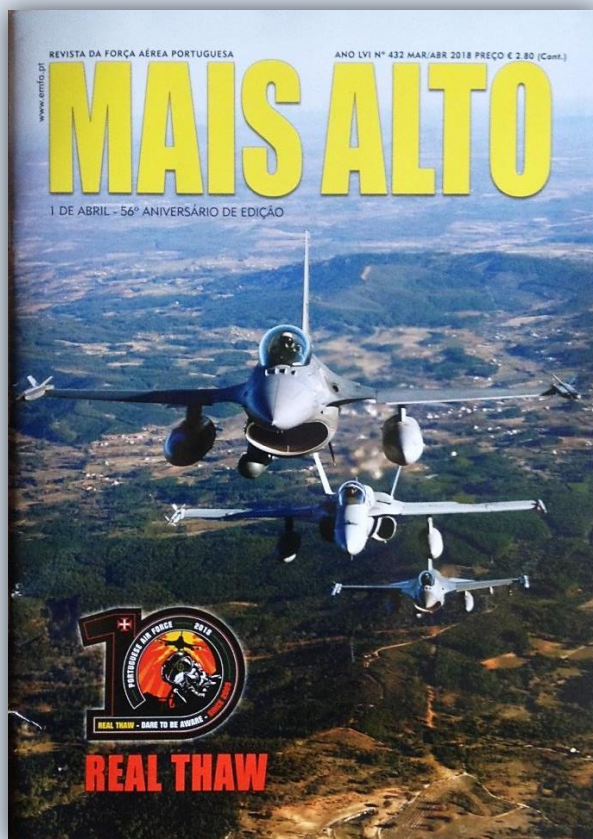
❖ En este mes de junio, tuvimos el privilegio de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta.

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de la Fuerza Aérea de Chile, Fuerza Aérea Portuguesa, Instituto Histórico “Carabineros de Chile”, Consejo de Monumentos Nacionales, de nuestros distinguidos y apreciados socios Esteban Raczynski, Norberto Traub y del señor Gabriel Pavlovic.

Muchas gracias a todos ellos.



(Material disponible para descargar)



IV. 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 agosto de 2018, vence el plazo definitivo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial*



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

❖ *Nuevo Directorio en el Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera.*

Directiva 2018- 2021:

- **Ana María Ried Undurraga,** Presidente.
- **José Miguel Alcalde Undurraga,** Primer Vicepresidente.
- **Felipe Serrano Solar,** Segundo Vicepresidente.
- **Alejandro Cecioni Raspi,** Secretario.
- **Jorge Ubilla Zúñiga,** Tesorero.
- **José Miguel Carrasco Silva,** Director.
- **Rodolfo Schmidlin Chávez,** Director.
- **Marta Saavedra Lavín,** Directora.
- **Mario Correa Bascuñán,** Director.
- **Alberto de la Carrera Díaz,** Director.
- **Domingo Viviani Goycoolea,** Director.
- **Raúl Elizalde Saavedra,** Director.
- **Teresa Pazos Galindo,** Directora.
- **Fernando San Cristóbal,** Director.

❖ *Nuevo Directorio de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”*

Directiva 2018- 2019.

Presidenta	Sra. Raquel Orietta Rodríguez Gaune
Vicepresidenta	Sra. María José Gatica Montero
Tesorera	Sra. Náyade Muñoz Rivera
Pro-Tesorera	Sra. Pía Urrutia Bunster
Secretaria	Srta. Macarena Ordoñez Silva
Pro-Secretaria	Sra. María Ignacia Prado Frugone
Directora	Sra. María Isabel Carrasco Weber

❖ ***Interesantes noticias desde la Comisión Internacional de Historia Militar (International Commission of Military History) y del Cuadragésimo cuarto Congreso de Historia Militar, que tendrá su sede este año en Israel***

Dear members of the ICMH community, dear fellow military historians,

The activities of the ICMH run continuously during the entire year. However, the Congress in late summer is certainly our most important annual event.

ICMH Congresses have a very peculiar and valuable pattern which is not very frequent in other scientific societies. Besides scientific sessions, we have cultural visits, sometimes to places closed to the general public, special military performances, social events. All this offers many opportunities to establish and develop contacts, exchange ideas, launch projects. In the Congress, the General Assembly offers to National Commissions a unique occasion to express their voice as a corporate body; scholars not affiliated to ICMH have the best opportunity to approach it.

❖ *Having said this in general, I could hardly see a location as fascinating as the one of this year. Jerusalem and the entire territory surrounding it evoke powerful memories which for three religions, Christianity, Islam, and Judaism are sacred. During the centuries, this region belonged to various empires, either formally or informally; therefore, is the ideal place to host a Congress on a very original and challenging general theme: The Creation of New States and Collapse of Old Empires in the XXth Century. This General Theme does include any pertinent sub-topics, beyond those specifically announced.*

❖ *In the previous months, in the name of the ExBoard, the Secretary General and myself kept in close contact with the President of the Israeli Commission of Military History. Some points raised by the National Commissions have found a positive solution. For example, Col. Benny Michelson assured me that free transportation from Tel Aviv airport to the Hotel and back is granted, and will be soon advertised on the website; the deadline of the registration and paper proposal was extended until 31st May and the hosting Commission will consider positively any exception, case by case, after that date; no problem to pay on the spot for everything but registration is required in advance.*

❖ *The ICMH, as a «non-governmental and non-profit organisation», is alien from political issues, which, as in the past, should not affect a large participation.*

❖ In conclusion, I warmly invite you to join us in our XLIV Congress from 2nd to 7th September in Ma'ale HaHamisha, Israel.

Kindest regards,



Prof. Dr. Massimo de Leonardis

President of the International Commission of Military History

Président de la Commission Internationale d'Histoire Militaire

<http://www.icmh-cihm.org/en/>

Professor of History of International Relations

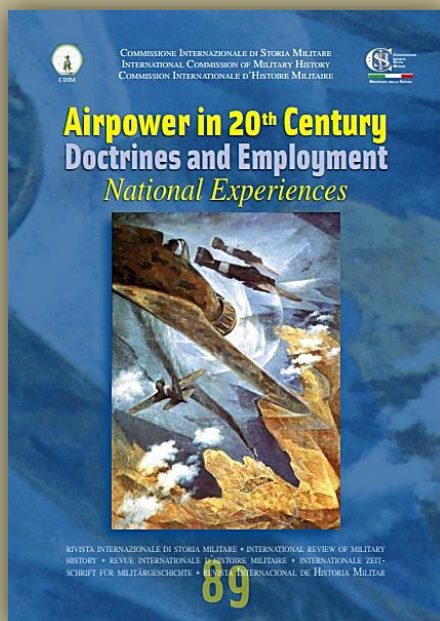
Dean of the Department of Political Sciences

Università Cattolica del Sacro Cuore

Largo A. Gemelli, 1 – I 20123 Milano – Italia

Tel.: +390272342733; +390272342309. Fax: +390272343649

http://docenti.unicatt.it/ita/massimo_de_leonardis/



(Material disponible para descargar)

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

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

1/07/1944: Se crea el Club Aéreo de La Ligua, ubicado en el extremo norte de la Provincia de Petorca, Chile

2/07/1986: Se crea la **Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile. “Alas Andinas”**. Compuesta por más de 50 mujeres pilotos de planeadores, aviones monomotores, multimotores, turbohélices, helicópteros, pilotos comerciales y comandantes de líneas aéreas.



2/07/1999: Comienza a operar la aerolínea LAN PERU, con vuelos domésticos desde Lima hacia Cuzco y Arequipa utilizando aviones Boeing 737-200Adv.

3/07/1919: El Capitán don Diego Aracena Aguilar a bordo de un Hidroplano “Sopwith Baby”, será el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

3/07/1929: La Línea aérea Aeropostale ve a Venezuela como un puente para comunicar Sudamérica con las islas del Caribe, Guadalupe y Martinique.

3/07/1943: Hace 75 años atrás, se funda el Club Aéreo de San Antonio, ubicado en pleno litoral central de Chile, cuando un grupo de visionarios San antoninos se reunió para formar el Club Aéreo de San Antonio, aun en plena segunda Guerra Mundial.

Por aquellos años, la familia de don Demetrio Chacón donó a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) el terreno donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Santo Domingo y a la vez se autorizó su uso al Club Aéreo, que lo tuvo a su cargo hasta fines de los años 60, cuando la FACH hizo entrega de estos terrenos a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con fechas, acciones y emociones, se fue ensamblando una historia apretada y humana, y con el devenir de los años se adquirió el primer avión, un Aeronca que fue bautizado con el apodo de "PICHUNCHO". Con este avión le fueron creciendo las alas a ese grupo de aventureros.

De entre sus fundadores y primeros pilotos del Club, se recuerda a los señores José Ignacio Olivos (1er. Presidente) Luis Roi, Ignacio Martínez, Renato Aravena, Jorge Alonso R., Ivan Piccini, Armando Sabaj S., Carlos Machado, Ricardo Ruiz y Fernando Alen, entre otros.

A mediados de la década de los 60, el Club llegó a tener cinco aviones. A finales de los 50, 60 y comienzos de los 70, la entidad vivió la época más fructífera, donde destacaron los nombres de Presidentes de la Directiva como fueron los señores Ricardo Cerda Cañas, René Laulié Peña, Luis Santibáñez Cárdenas, Raúl Martínez O'Ryan, Enrique Paschold Reichenbach, Fernando Martínez Martínez y don Etelvino Fernández.



Fotografía actual del Aeródromo de Las Rocas de Santo Domingo

4/07/1898: Primera ascensión de Alberto Santos Dumont en París, utilizando un globo libre de uso personal bautizado como "Brasil". El esférico con capacidad de 113 metros cúbicos, capaz de levantar un lastre de 114.4 libras, fue solicitado a la Maison Henri Lachambre.

4/07/1930: Cubana de Aviación comienza a operar el primer servicio aéreo de pasajeros entre La Habana y Santiago de Cuba haciendo escalas en Santa Clara, Morón y Camagüey, servido con aviones Curtiss Robin y Ford trimotor.

4/07/1936: Se instituye en Brasil el "Día del Aviador", el que será conmemorado cada año el día 23 de octubre, recordando el primer vuelo de "un más pesado que el aire" realizado por Santos Dumont.

4/07/1948: Primer cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta realizado por dos mujeres chilenas. Las pilotos Ada Zerbi Marabini de Goycoolea y Dora Domínguez García Pulgar de Picó cruzan desde el actualmente desaparecido aeropuerto “Los Cerrillos” a “Plumerillo” en Mendoza, y posteriormente de regreso en el mismo día, en su avión Stinson Voyager de 150 HP.



Fotografía de las señoras Ada Zerbi de Goycoolea y Dora Domínguez de Picó, una vez finalizado el raid

Si bien no fueron las primeras mujeres en cruzar la cordillera, sí fueron las chilenas y por ello que ese vuelo fue un hito en las páginas de la aviación nacional.

5/07/1913: Se crea el Cuerpo de Aviación del Ejército de Cuba, nombrándose Capitán, al “Padre de la Aviación de ese país,” señor Agustín Parlá.



5/07/1919: Se integra el denominado “Comité Pro-Aviación Nacional del Paraguay” en una reunión llevada a cabo en el local de “El Diario”. Como Presidente Honorario fue nombrado el señor Francisco Sosa Gaona.

Una de las primeras actividades programadas por dicho comité fue la exposición de los restos del Deperdussin “T” del distinguido aviador paraguayo Silvio Pettirossi, que se llevó a cabo en el local del Circolo Italiano.

5/07/1944: El piloto de Línea Aérea Nacional (LAN), señor César Lavín Toro, es el primer chileno en cumplir 7.000 horas de vuelo. Formado como oficial de Ejército, adquirió sus alas de piloto militar en 1928 junto a David Vivero, ambos futuros pilotos de LAN. Un año más tarde se graduó como Piloto de Guerra con 194 horas de vuelo. Ese mismo año, el 5 de marzo de 1929, el Comandante Arturo Merino Benítez, entonces Director de Aviación, había inaugurado en El Bosque la Línea Aeropostal Santiago – Arica, que meses más tarde, a partir del 29 de Julio, operaría bajo la denominación de Línea Aérea Nacional.

Enraizado en la generación de pilotos de las antiguas máquinas voladoras de cara al viento, vivió la transición a la modernidad y tecnificación aeronáutica, que irrumpe con fuerza antes y durante la 2ª Guerra Mundial. Desde el frágil monomotor biplano De Havilland Cirrus Moth de 80 HP para un pasajero, hasta el Lockheed Lodestar para 14 pasajeros y dos motores de 1.200 HP cada uno.

6/07/1866: Durante la Guerra contra la Triple Alianza, el Ejército Argentino utilizó un globo cautivo para realizar observaciones aéreas en la zona de Potrero Piris. En la fecha se realizó la primera ascensión, que tuvo como tripulantes al “Capitán de Guerra” polaco, asimilado al Cuerpo de Ingenieros, señor Roberto A. Chodasiewicz y el Capitán paraguayo señor Ignacio Céspedes, que estaba al servicio de los aliados. El Capitán Céspedes, sería el primer paraguayo en remontarse a las alturas.

Oficiales del Ejército paraguayo, al ver al globo cautivo, ordenaron a los soldados encender fuego en los pajonales, creando así una gran cortina de humo que impidió a los aliados, realizar más observaciones aéreas. Esta táctica se repitió de manera generalizada, cada vez que veían que el globo ascendía.

7/07/1922: El Sargento paraguayo, señor Nicolás Bó, realiza el primer vuelo nocturno en ese país con un biplano Ansaldo S.V.A. 5, el que sobrevoló la ciudad capital de esta nación.

7/07/1937: Se funda el Club Aéreo de Iquique, en la zona litoral norte de Chile.



8/07/1996: En recuerdo a los sucesos acaecidos durante la Guerra del Chaco en 1932, en la que se realizaron los primeros combates aéreos americanos en un conflicto internacional, la Fuerza Aérea Paraguaya decidió en 1996, instaurar el “Día de la Aviación de Caza Paraguaya”.

10/07/1968: Creación del Club Aéreo del Personal del BancoEstado de Chile.



10/07/1998: Puesta en órbita del satélite chileno Fasat Bravo, desde Ucrania. El hecho representa para el país el inicio de su participación en el aprovechamiento del espacio para el desarrollo nacional.

11/07/2011: Creación del Club de Deportes Aéreos “Aero Club Cordillera”. Formado con la Ley del Deporte,

12/07/1921: Es inaugurado el Primer Aeródromo ecuatoriano junto a la Escuela de Aviación “El Cóndor” en la ribereña población “Eloy Alfaro” frente a Guayaquil.

12/07/1928: A su regreso de Estados Unidos muere en un accidente aéreo el notable piloto mexicano y héroe nacional, capitán Emilio Carranza Rodríguez, que había efectuado un histórico vuelo hacia ese país con el fin de promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.



12/07/1929: Después de un gran vuelo desde los Estados Unidos, aterriza en El Bosque, el “Southern Star”, el potente avión Sikorsky S-37 en que René Fonck, el as de la aviación francesa proyectaba volar de Nueva York a París, perfilaba en la tarde del viernes 12 de julio, su silueta majestuosa sobre el cielo de Santiago, poniendo término sus tripulantes al gran raid iniciado el 1º de este mes desde Tampa, Florida hasta Santiago de Chile.

En estos 12 días, de los cuales siete permanecieron en Panamá, cubrieron los 7.885 kilómetros que media entre estas dos localidades, volando sobre los territorios de las tres Américas y desafiando las inclemencias del tiempo. Aunque no fue la primera vez que un avión volaba desde los Estados Unidos a Chile, el raid del “Southern Star” apasionó al público de aquellos días, quienes se imponían a través de la prensa sobre el viaje de los pilotos John K. Montgomery y Harold B. Mac Mahon y sus acompañantes el Navegante Hubert F. Huntingdon, el mecánico mexicano Luis Medina y Powell Hunter radiotelegrafista.

El gigantesco avión estaba pintado de un color plumizo claro, en ambos costados de la cabina se leía en grandes letras doradas “American International Airways”, mientras que en su cola exhibía el nombre: Southern Star.

12/07/1963: Mediante Decreto Supremo N° 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

12/07/1928: Se crea el Grupo de Aviación N°4, sobre la base de la primitiva Escuadrilla de Bombarderos. Desde esta fecha, ha recibido distintas denominaciones en la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, así como ha conocido diversos asentamientos; El Bosque, Los Cerrillos, Colina, Los Cóndores, Pudahuel, Punta Arenas. La calidad del material de vuelo que ha equipado esta unidad la ha hecho siempre una de las más poderosas de la Fuerza Aérea. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Marcial Arredondo Lillo.

12/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Ovalle, ubicado en la región de Coquimbo, Chile. Fundado en una reunión realizada en los salones de la I. Municipalidad de Ovalle. Dicha reunión, contó con la asistencia de algo más de 120 entusiastas y connotados vecinos de esta nortina ciudad.



Construcción del hangar, radioestación e instalaciones de la Posta en Ovalle de la Línea Aeropostal Santiago – Arica

13/07/1944: Bajo el gobierno del Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales, se crea por Decreto Supremo N°486 el Museo de Aviación, actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Su primer Director fue el Teniente 1° (A), señor Enrique Flores Álvarez, destacado piloto, prolífico historiador institucional, pintor temático y uno de los distinguidos socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue también su primer presidente.

14/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Río Bueno, actual Club Aéreo La Unión - Río Bueno.

14/07/1942: El Decreto Nº 4.478 fija la organización de la Fuerza Aérea Brasileira.

15/07/1914: Llega a Chile, el célebre y destacado aviador paraguayo, señor Silvio Pettirossi, quien durante casi un mes de estadía realizará una serie de brillantes exhibiciones y acrobacias aéreas en Santiago y Viña del Mar.

15/07/1920: Por Decreto Nº 1669, se crea la Inspección General de Aviación, organismo 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. El primer Inspector General fue el distinguido General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

16/07/1929: Arriba al aeródromo de Los Cerrillos, el primer avión Fairchild de Panagra, uniendo así a Chile con los Estados Unidos de Norteamérica.

17/07/1942: Creación del Club Aéreo de Lautaro, ubicado a 30 km al norte de Temuco, Chile. Sus instalaciones se encontraban inicialmente en el Aeródromo General Tovarias, Lautaro, 9ª región de Chile. La actual base del Club, corresponde al Aeródromo Maquehue en la ciudad de Temuco, pero en el 2010 se concretó la adquisición de nuevos terrenos para el Club, en la ciudad de Lautaro (a unos 45 minutos al norte de Temuco), a un lado de la Ruta 5 Sur.

17/07/1969: En la Guerra de las 100 horas, el piloto, señor Fernando Soto Henríquez logra derribar tres aviones enemigos en combate aire-aire, consagrándose así como Ás de la Aviación Hondureña.

Esa peculiar hazaña lo coloca en un sitio especial ya que en un solo día y en el mismo avión, el F4U-5 CORSAIR, matrícula FAH-609, derribó tres adversarios en el último combate de la historia mundial entre aviones propulsados por motores de pistón y hélices. El Congreso de la República de Honduras, lo nombró “Héroe Nacional” en septiembre del año 2003.



17/07/1979: Creación Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez. Su primer Directorio estuvo integrado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, y su Presidente fue nuestro distinguido socio, señor Sergio Barriga Kreft.

18/07/1914: El pionero de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi realizó una imponente demostración acrobática con su Deperdussin “T” en el Parque Cousiño de Santiago de Chile, con la

asistencia del entonces Presidente de la República, Dr. Ramón Barros Luco y a un importante número de asistentes.



18/07/1965: Un helicóptero Hiller SL-4 de la Fuerza Aérea de Chile, en lo que sería uno de sus primeros vuelos debió efectuar el rescate de 122 turistas que se encontraban aislados por más de 20 días en el Hotel Portillo.

20/07/1873: Nace en Cangu, estado de Minas Gerais, Brasil; el señor Alberto Santos Dumont, ingeniero e inventor brasileño precursor de la aeronavegación mundial.

20/07/1935: Creación del Club Aéreo de Puerto Montt. Su primer Directorio lo encabezó el Comandante de Escuadrilla (A), señor Manuel Tovarias Arroyo; Alfredo Espinoza, Vicepresidente; Capitán de Fragata Alfredo Caces, Secretario; Capitán de Bandada Germán Rodríguez, Pro Secretario; Guillermo Melo, Tesorero; Juan de Solminihac C., Director; Julio Bazán, Director; Alfredo Brahm, Director; y Jorge Domínguez T., Abogado del Club. Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935. Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en La Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935.



20/07/1979: La señora Dora Alida Carle León, se convierte en la primera mujer panameña en obtener su licencia de Piloto aviador Comercial, la N° 4.203, la cual se le habilita en el Cessna A-150 M, HP-902, siendo su instructor el Capitán señor Guillermo “Memo” Rodríguez P.

21/07/1932: El Decreto-ley 247 de esta fecha concede personería jurídica a la Línea Aérea Nacional (LAN Chile) de la Fuerza Aérea Nacional. A partir del 23 de agosto de 1934 el Presidente Arturo Alessandri Palma firmó el traspaso de los aviones que pertenecían a la Fuerza Aérea y que estaban en servicio con la LAN al momento de la concesión de la personalidad jurídica.

21/07/1933: Aerovías Nacionales S.A., es la primera empresa de aviación comercial, que inicia servicios trisemanales a las localidades panameñas de Aguadulce, Santiago, las Lajas y David. Los

viajes regulares serán hechos los lunes, miércoles y viernes. Arreglos con el periódico Panamá América, permitirán enviar este periódico el mismo día al interior. De esta manera, empieza formalmente el desarrollo de la aviación comercial en este atractivo país de la América Central.

23/07/1941: Durante el conflicto peruano ecuatoriano de 1941, el Capitán FAP, señor José Abelardo Quiñones parte en su avión N.A. 50 para realizar un ataque sobre el río Zarumilla, en la zona conocida como Quebrada Seca, donde es alcanzado por el fuego enemigo.

Pese a tener la opción de saltar con paracaídas, dirige su nave contra el emplazamiento de ametralladoras ecuatorianas, destruyéndolo por completo e inmolándose por su país.

En 1996, fue reconocido por el Estado peruano como "Héroe Nacional".



José Abelardo Quiñones



Juan M. Boiso Lanza

23/07/1970: Creación Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer Directorio lo integraron los señores: Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Sommela Valenzuela, Director.

24/07/1916: Se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, la que en noviembre de 1916 se promulgaría su ley de creación. El Teniente 1º, señor Juan M. Boiso Lanza, un aviador muy recordado y apreciado en Chile, será su primer Director.

24/07/1920: Se organiza en Chile el Primer Curso de Vuelo para Aviadores Civiles, a cargo del aviador, señor David Fuentes, Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea chilena. Un hecho curioso y destacable en esta historia, fue que el primer alumno en graduarse fuera el ciudadano español, señor Camilo Pinal, quien efectuó su vuelo solo, un “12 de octubre” del año 1920.

24/07/1942: Creación del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Destinado a “fomentar, difundir y aumentar los lazos de unión, amistad y compañerismo de sus miembros”.

El actual Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile funciona desde 1951 en el antiguo Palacio de la familia Subercaseaux, ubicado en la calle Agustinas, en pleno centro de Santiago y que fuera construido en 1901.



24/07/1945: Se registra el primer vuelo efectuado a la Isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández. El vuelo a la isla se efectuó en el PBY 5 Catalina N° 401. En la fotografía el primero de la izquierda es el entonces Teniente 1º, señor Roberto Parragué Singer quien era el piloto a cargo de este vuelo.



25/07/1909: El aviador, inventor y constructor de aeronaves francés, señor Louis Blériot cruza por primera vez, el Canal de la Mancha. Recorrió 25 millas en 35 minutos. La repercusión de hechos como esta hazaña, serían una de las causas que motivaron a nuestros precursores Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa a incursionar en la aviación.



25/07/1939: El Presidente de la República del Paraguay, Doctor Félix Paiva, firmó el Decreto N° 15.722 mediante el cual se otorgó la condecoración Al Mérito Militar “Cruz del Chaco”, al Arma Aérea Paraguaya, por su brillante participación en la Guerra del Chaco.

26/07/1918: Creación de la Primera Compañía de Aviación Militar, con Guarnición en El Bosque, Santiago. Su primer comandante fue el entonces Capitán de Ejército, señor Enrique Pérez Lavín.

27/07/1925: Arriba por tren a Cochabamba, Bolivia, un moderno Junkers F-13, avión que voló este día desde un campo de aviación improvisado en San José de la Banda, cerca de esa ciudad boliviana, y que fuera donado por la colonia alemana residente para contribuir al desarrollo del país.



Avión Gipsy Moth, de la Escuadrilla de Anfibios N°1

27/07/1929: Creación del Grupo de Aviación N°5, inicialmente llamada “Escuadrilla de Anfibios N°1”, esta unidad siempre ha estado basada en Puerto Montt, en las bases de “La Chamiza” y luego “El Tepual”, sirviendo como nexo con los poblados de la zona de la Cordillera de Llanquihue y Aysén, que en muchos casos sólo obtienen adecuadas comunicaciones por aire. Su primer Comandante fue el Capitán de Bandada (A), señor Modesto Vergara Montero.

26/07/1930: Con solo 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy da el examen para obtener su brevet de piloto civil, convirtiéndose en la primera aviadora chilena. Tras realizar una excelente performance en el avión De Havilland DH-60 G del Club Aéreo de Chile sobre el aeródromo Los Cerrillos, en la que exhibió sus cualidades innatas, recibió al momento de aterrizar, sus ansiadas alas de manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos. En su honor se instauró el día 26 de julio como el “Día de la Mujer Piloto” a propuesta del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



Graciela Cooper Godoy, en el día en que rindió su examen para optar al título de Piloto de Turismo

27/07/1967: Creación del Grupo de Aviación N°9. Creado en la Base Aérea El Tepual, inicialmente como unidad de combate, el Grupo de Aviación N°9 donde tuvo en su inventario material tan importante como los legendarios Hawker Hunter. Su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (A), señor Silvio Girardi Arestizábal.

En mayo de 1975, se trasladó a la nortina ciudad de Antofagasta. Luego de su desactivación entre los años 1981 y 1993, la unidad se reactivó en la Base Aérea Los Cerrillos como unidad de helicópteros. Con la unificación de la IIª Brigada Aérea, el Grupo comenzó una nueva era en la Base Aérea Pudahuel a partir de agosto de 2005.

28/07/1911: En Étampes, Francia recibe su brevet de piloto, el señor Eduardo Pacheco Chaves, primer piloto civil del Brasil.

28/07/1928: Nace como Escuadrilla de Bombardeo en el aeródromo de Lo Espejo, el legendario Grupo de Aviación N°4. Su primer comandante fue el Capitán Alfredo Fuentes Martínez, mientras que sus aviones fueron 6 bimotores Junkers R-42

29/07/2014: Al mediodía de un martes, aterrizó el primer avión comercial que opera en el recientemente abierto aeródromo La Araucanía, SCQP (Temuco). El honor le correspondió al Airbus A319 CC-AHC de SKY Airline, que cumplió el vuelo SKU065, siendo recibido por el ya tradicional saludo de agua, por parte de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios



Primer avión que aterrizó en el aeródromo La Araucanía



30/07/1912: Al interior de un fundo llamado Santa Amalia, se realizan los primeros vuelos en planeador registrados en Chile.

Los señores Oscar Möbis y Matías Rojas (dueño del fundo) ensayan los primeros vuelos sobre un aparato de construcción local y diseñado por ellos, desde algunas colinas del sureño pueblo chileno de Bulnes.

30/07/1928: La Compañía Aérea colombiana "SCADTA" (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo), es la encargada de realizar el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.



30/07/1934: Inicialmente denominado Puerto Aéreo de Santiago, comienza su funcionamiento el "Aeropuerto de Los Cerrillos", en Santiago de Chile.



30/07/1971: Nace como Diario la ahora Revista Camaradas, órgano institucional de difusión interna. En la actualidad, "CAMARADAS" informa al personal acerca de aquellas actividades de camaradería, deportivas y sociales propias de la vida de la Fuerza Aérea, así como temas profesionales.

Su dirección responsable correspondió al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, cargo ocupado en esa fecha por el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Patricio Araya Ugalde.

31/07/1915: A las nueve y diez de la mañana, el aviador chileno Luis Omar Page, se eleva desde la improvisada pista en la zona de Papel Pampa en Oruro, con su avión Bathiat Sánchez, apodado "Punta Arenas". Ésta fue a verdad cierta y probada, el primer aviador en los cielos bolivianos de Oruro, "y con magnífico éxito", tal como lo aseveran los periódicos bolivianos de la época, El Industrial y El Tiempo. *"se levantó a los cielos el "Punta Arenas", cientos de ojos vieron elevarse el aparato alado... el rotundo éxito se completó cuando después de permanecer largos minutos en el inmenso cielo azul, se coronó la hazaña de lograr el primer vuelo en Bolivia".*

31/07/1944: Fallece el célebre aviador y escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Recordamos que en 1929 este conocido autor de obras tan conocidas como los libros "El aviador" (1926), "Vuelo Nocturno" (1931) y "El Principito" (1943) donde su experiencia como aviador le sirvió como inspiración.

Fue uno de los pilotos que trabajó para la línea aérea "Aéropostale", la cual operaba desde el Aeropuerto de Colina en Chile, y que más tarde en 1943, fuera cedido por el Gobierno Francés a la Fuerza Aérea de Chile.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

A 70 AÑOS DEL CRUCE IDA Y VUELTA DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES EN SU PARTE MÁS ALTA POR DOS AVIADORAS CHILENAS

Hace setenta años atrás, nuestra majestuosa cordillera de los Andes, que une por su parte más alta en este continente a dos hermanas naciones nacidas de un mismo grito de libertad, sólo conocía de la historia de cuatro avezadas mujeres pilotos.

Mujeres valientes, que quizás habían sido tentadas por la admiración a su imponente belleza y que desafiando los peligros que ella presentaba, hacían realidad el sueño que el avión prometía a los vencedores de todos aquellos obstáculos que nos impedían el libre paso y la comunicación entre los pueblos. Los altos cerros del macizo andino querían ser nuevamente observados desde lo alto pues aun recordaban los legendarios nombres de Adrienne Bolland¹, Elly Beinhorn², Laura Ingalls³ y de Maryse Bastié⁴.

Seguramente, estas aviadoras y las duras circunstancias que les acompañaron en el riesgo de esos históricos vuelos, no estuvieron presentes en las mentes de Ada Zerbi de Goycoolea y de Dora Domínguez de Picó cuando a las 9.20 de la mañana del domingo 4 de julio de 1948, decidieron integrar las tripulaciones de los cuatro aviones que ese día protagonizarían un histórico capítulo en nuestra historia aeronáutica nacional y sudamericana.

Las circunstancias de su historia son claras y simples, un artículo de la Revista Aérea del mes de agosto de 1948, señaló al respecto: *“El propósito inicial de este raid fue escoltar a un avión Stinson adquirido en nuestro país por el caballero argentino señor Reynos, que fue conducido en vuelo hasta Mendoza, por el piloto chileno Narciso Goycoolea”*⁵.

El entretenido vuelo de los cuatro aviones Stinson, se iniciaba desde el aeropuerto “Los Cerrillos”, donde premunidos de las cartas de navegación necesarias, después de haber cargado el combustible y cumplidas las formalidades de rigor para realizar este raid internacional que los llevaría hasta Mendoza, despegaron primero el Stinson del señor Reynos con Narciso Goycoolea en los mandos;

¹ Adrienne Bolland, piloto francesa y primera mujer en vencer el macizo andino desde Argentina a Chile por avión en 1921.

² Elly Beinhorn, de nacionalidad alemana fue la segunda mujer que logra cruzar de Santiago hacia Mendoza en 1926.

³ La piloto norteamericana Laura Ingalls cruzó de Santiago a Mendoza, el 21 de marzo de 1934.

⁴ Maryse Bastié, reconocida aviadora francesa, cruza la cordillera el 5 de enero de 1938.

⁵ *“Alas femeninas de Chile sobre Mendoza”* publicado en Revista Chile Aéreo N°198 del mes de agosto de 1948

luego el aparato de Gustavo Palma Vicuña junto a Ricardo Valderrama; el tercer avión fue piloteado por Raúl Fabres Pinto y el último en despegar fue liderado por Ada Zerbi y Dora Domínguez como copiloto.



Algunos de los principales integrantes del histórico raid
(De izquierda a derecha: Raúl Fabres Pinto, Dora Domínguez de Picó, Germán Picó Cañas,
Ada Zerbi de Goycolea y Narciso Goycolea)

A los diez minutos de volar sobre Santiago, los cuatro aviones enfilaron rumbo norte hacia la Argentina. En un relato posterior⁶ Ada Zerbi señaló: *“Más o menos a los cuarenta minutos de haber despegado, volábamos sobre Cristo Redentor, y seguíamos el curso del río Mendoza, en territorio trasandino, hasta llegar a la ciudad del mismo nombre y aterrizar en el aeródromo de “El Plumerillo”, sin contratiempo alguno, más o menos a las 11 horas”*. Más adelante agregaba, *“Durante la travesía de la cordillera no nos vimos en ningún momento. Volamos a 15.500 pies de altura, o sea, unos 5.300 metros. Arriba, ya en plena cordillera, hacía un frío enorme, pues el barómetro marcaba 10° bajo cero”*.

⁶ Revista Vea N°483, del 14 de julio de 1948

Al descender, el personal de la base esperaba a los pilotos con insólita e inesperada alegría para los viajeros. Las felicitaciones recibidas daban cuenta de los riesgos implícitos y de la temeridad del vuelo que habían realizado. Debido a que el viaje había sido notificado y confirmado a través de la radio que traían los aviones, gran cantidad de público general se había reunido, todos escuchaban atentos las impresiones descritas del vuelo, otros más conocedores repararon en la poca potencia⁷ - que según algunos de los presentes- poseían los aviones utilizados para el viaje, tema que fue rebatido por una de las pilotos chilenas, argumentando que en Chile los aviadores se sentían seguros con un motor de más de 65 HP.

Como fuera, el caso que revestía el asombro general ese mediodía, era el que un sencillito avión había sido hábilmente liderado por las dos hábiles mujeres pilotos⁸ para arribar sin novedad a Mendoza. Su viaje las ubicaba sin querer, como las primeras sudamericanas en vencer la cordillera por avión en su parte más alta.

El grupo fue invitado a disfrutar de un grato almuerzo en casa de unas amistades, donde se deleitaron de las bondades que les proporcionaba la cocina mendocina.

Tras comer y descansar, realizaron los trámites correspondientes ante las autoridades, revisaron los aviones y luego de cargar combustible, despegaron con destino a Santiago eso de las tres y media de la tarde.

Anecdótico resulta observar, el relato de una de las aviadoras respecto a la vuelta⁹: *“¿El regreso?... A las 15.30 horas, y debiendo confesar que fue “algo a la mala”... ¿Cómo así? Verán ustedes. Las formalidades que debíamos cumplir en Mendoza, no eran tan simples como las que nos impusieron en Los Cerrillos. Así, después de transcurridas dos horas, en espera de los respectivos zarpes, nos autorizaron solamente para volar un rato sobre Mendoza y conocer los detalles de la ciudad. Ya en el aire, y considerando que no podíamos permanecer en tierras argentinas hasta el día siguiente, pues coríamos el riesgo que la cordillera no estuviera en condiciones de ser cruzada, y por otra parte, de sernos proporcionado el zarpe, sería a una hora muy avanzada, lo que dificultaría enormemente el regreso, nos pusimos de acuerdo por la radio para enfilar rumbo hacia Chile, pasando por alto, con mucho pesar por cierto, la autorización que debió darnos la autoridad correspondiente. Ojalá que ustedes por intermedio de la Revista de los Aviadores chilenos, puedan hacer llegar hasta los compañeros argentinos, nuestras disculpas por esa involuntaria “mala jugada”...”*

⁷ Aviones norteamericanos Stinson con motores Lycoming de 150 y 165 HP

⁸ Ada Zerbi contaba a la fecha con 320 horas de vuelo y Dora Domínguez con 70 horas.

⁹ *“Alas femeninas de Chile sobre Mendoza”*. Revista Vea N°198, de agosto de 1948



Ada Zerbi junto a Dora Domínguez revisan su avión antes de emprender el vuelo de regreso

Por la tarde, el regreso de intrépidas aviadoras presentó sólo algunos contratiempos como lo fueron el fuerte viento en contra que se levanta en las montañas a esa hora del día, por lo que tuvieron que soportar los vacíos de aire y las corrientes descendentes que presenta la cordillera.

A las cinco de la tarde, ya se encontraban de vuelta sin novedad en Santiago, aterrizando esta vez en el aeródromo Lo Castillo, donde fueron objeto de un entusiasta recibimiento. Se añadió a los antecedentes del periplo, el notable detalle que daba cuenta de que ambas pilotos, no habían volado anteriormente fuera del país, por lo que su proeza puso de relieve la intrepidez y pericia adquirida por las mismas.

“La hazaña bien merece ser comentada con caracteres relevantes, sobretodo porque fue hecha sin anuncio previo y sin reclame alguna. Los hombres suelen ser más cuidadosos de estos detalles del autobombo. Ellas no. Partieron y volvieron como quien va de compras a una tienda. En este caso adquirieron bien un pedazo de gloria”

La Nación. Martes 6 de julio de 1948

Dos chilenas cruzaron los Andes en avión: emularon a D. Godoy

POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA DE LA AVIACION DE NUESTRO PAIS.- SE LLAMAN ADA Y ZERBI

Desde los ya legendarios tiempos de Dagoberto Godoy, que no se cumplía una hazaña como la de las aviadoras chilenas Ada Zerbi de Goycolea y Dora Domínguez de Picó, hazaña más meritoria cuanto que, se vino a conocer sólo después que se había realizado.

Piloteando un "Stinson" de 165 HP., vencieron los macizos andinos, tan en silencio como lo hiciera un doce de diciembre el gran Dagoberto, y aterri-

zaron "sin novedad en Mendoza". Lo hicieron por la única y difícil ruta del Cristo Redentor, y tras de cumplir tan exitoso vuelo, se encuentran en Santiago de regreso de esa, para ellas aventura de su afición.

Ana y Dora, partieron desde el puerto aéreo Los Cerrillos, el domingo recién pasado. Lo hicieron a las 9.30 y una hora y veinte después ya estaban de "visita en Mendoza".

El mismo día partieron de regreso a Santiago y como lo pensaron lo hicieron. Aterrizaron después de poco más de una hora de vuelo en Los Cerrillos.

Nadie supo de su hazaña hasta ese momento. Se sabe ahora que fueron los primeros pilotos mujeres que cumplieron tan difícil travesía, más difícil para ellas, cuanto que, era la primera vez que salían del país.

Recorte del diario argentino "Noticias gráficas" del martes 6 de julio de 1948

Durante los días siguientes al viaje, la prensa escrita y radial, chilena y extranjera, se hacía parte del histórico vuelo. El lunes 12 de julio, el diario La Unión de la ciudad de Valparaíso, agregaba una declaración de Dora Domínguez, que *"en forma exclusiva"* tal cual indicaba la nota, *"...agradecía emocionada la felicitación que le ha enviado el Director de Aeronáutica Deportiva de la República Argentina, vice-comodoro don Horacio Carlos Rivera"*¹⁰. Agregaba además que el agradecimiento lo hacía en su nombre y en el de su distinguida acompañante, Ada Zerbi de Goycolea.

A este, se agregarían innumerables felicitaciones, como lo fueron entre otras, las del Directorio del Club Aéreo de Chile; la del General de Brigada Aérea, don Gregorio Bisquertt Rubio, Director de Aeronáutica y sobretudo una nota personal muy significativa¹¹ de parte de la señora Rosa (Mitty) Markmann Reicher, señora del entonces Presidente de Chile, S.E. don Gabriel González Videla.

*Trofeo que se encuentra en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.
En su base luce una placa grabada con la siguiente inscripción:*

**HOMENAJE DE MADEMSA A LAS AVIADORAS CHILENAS
ADA ZERBI DE GOICOLEA Y DORA DOMÍNGUEZ DE PICÓ CAÑAS
POR LA BRILLANTE HAZAÑA DE CRUZAR EN AVIÓN LA CORDILLERA DE LOS ANDES/4-VII-48**

Pieza de bronce de 61 cms. de alto, sin firma observable.

¹⁰ Ver anexo 1.

¹¹ Ver anexo 2.



ANTECEDENTES PERSONALES DE LAS AVIADORAS

Ada Zerbi Marabini

Ada (Nita) Zerbi Marabini nace en Santiago el 4 de enero de 1919. Hija de inmigrantes italianos don Guillermo Zerbi y doña Ema Marabini.

A “Nita” se le recuerda como una entusiasta deportista, que realizó sus estudios de Humanidades en el emblemático Liceo N°1, ubicado en el centro de la capital.

Casada con el conocido agricultor, Regidor de la ciudad de Rengo, empresario, promotor urbano y destacado piloto civil santiaguino don José Narciso Goycoolea Espoz¹², con quien tuvo cuatro hijos: Roberto Luis, Guillermo Mariano, Patricio Eugenio y Ada Rosario.



Ada Zerbi Marabini (1939)

(col. del autor)

Se dice que fue la afanosa y decidida actividad aeronáutica de su marido, quien la encantó con el mundo de los aviones, hecho que queda al descubierto, en una entrevista que le realizara la Revista Vea a pocos días de realizado su memorable vuelo de julio de 1948, señaló respecto a su experiencia en la aviación: *“Como toda persona que sube por primera vez a un avión, tuve cierta aprensión, después una se va acostumbrando poco a poco, hasta que acabamos por volar con entera confianza y seguridad”*.

Tras rendir su examen para optar al brevet de piloto de Turismo en abril de 1947, donde su instructor fue nada menos que su propio marido, “Nacho” Goycoolea, tuvo una entusiasta y activa trayectoria como piloto por muchos años.

Posteriormente al lamentable accidente aéreo en donde perdiera la vida su marido, ocurrido en Argentina en 1960, se volvió a casar con otro distinguido piloto, don Raúl Fabres Pinto¹³.

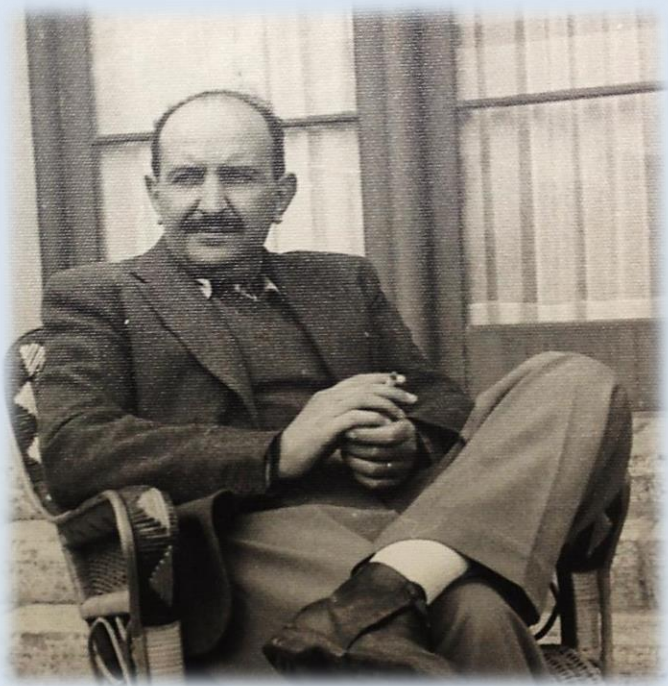
Falleció en Santiago, a los noventa y seis años de edad el 2 de marzo de 2015.

¹² Piloto brevetado el 22 de diciembre de 1943.

¹³ Piloto brevetado el 16 de mayo de 1940.



Ada Zerbi Marabini de Goycoolea



Narciso (Nacho) Goycoolea Espoz



Ada Zerbi Marabini de Goycoolea (Poco tiempo antes de fallecer)

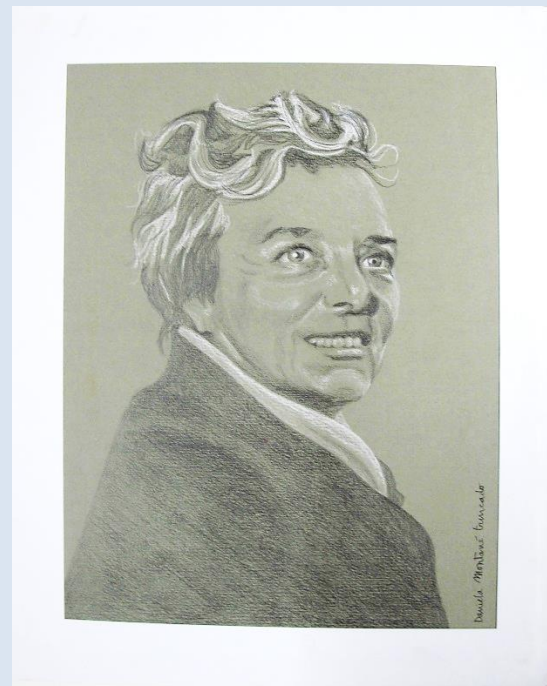
Dora Domínguez García Pulgar

Hija de don José Domínguez Rielo y doña Consuelo García Pulgar Gutiérrez, Concepción Dora Domínguez García Pulgar nace en Viña del Mar el 8 de diciembre de 1908.

Completó su educación escolar en Viña del Mar, y posteriormente no realizó estudios universitarios.

Su pasión por la naturaleza la llevó a ser amante de la montaña donde fue pionera en poblar inicialmente Farellones y luego La Parva. Asimismo, buscó el desarrollo de la actividad del Camping en las costas de Iquique en los años 60 para luego continuar con esto, en las costas del norte de Caldera (Bahía Salado) en las décadas de los setenta y ochenta.

Casada con el abogado santiaguino, de destacada trayectoria política, tenaz empresario y entusiasta piloto civil don Germán Picó Cañas¹⁴, con quien tuvo tres hijos: Germán, Gonzalo y Fernando, los primeros dos, también fueron pilotos civiles.



Dora Domínguez de Picó
(Retrato con técnica al pastel
de Daniela Montané Trincado)

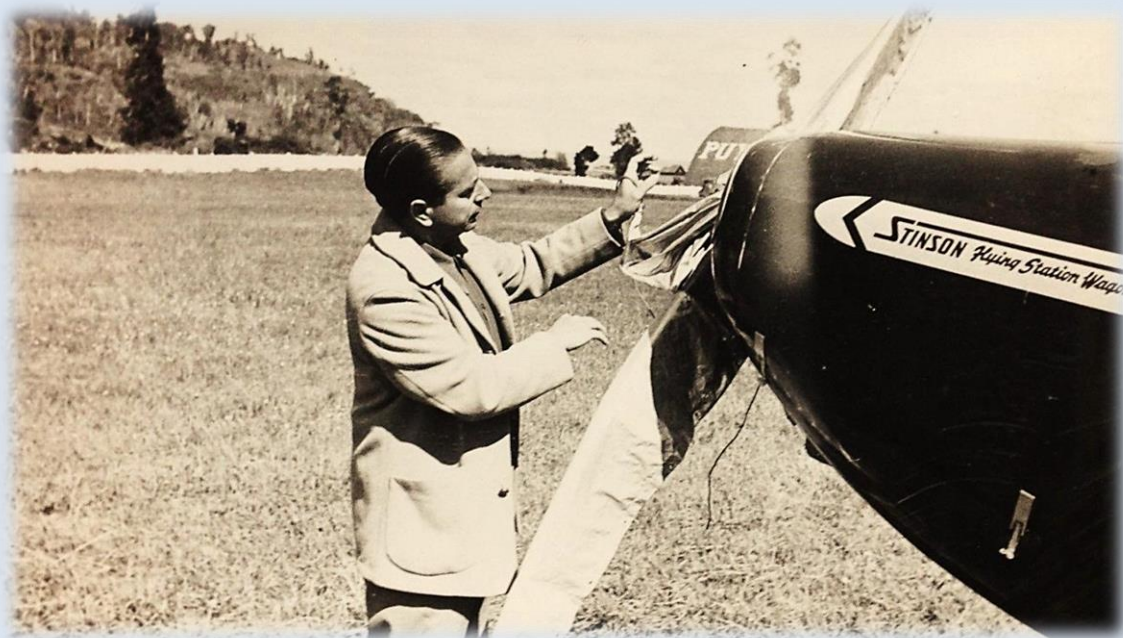
Dora Domínguez, quien tuvo como instructor de vuelo a don Ricardo Valderrama¹⁵, se convirtió en piloto civil junto a su marido el 9 de agosto de 1947, y desde esa fecha no paró de volar, logrando también otras hazañas aéreas como cuando tiempo después haciendo el mismo recorrido, viajó sola a la Argentina.



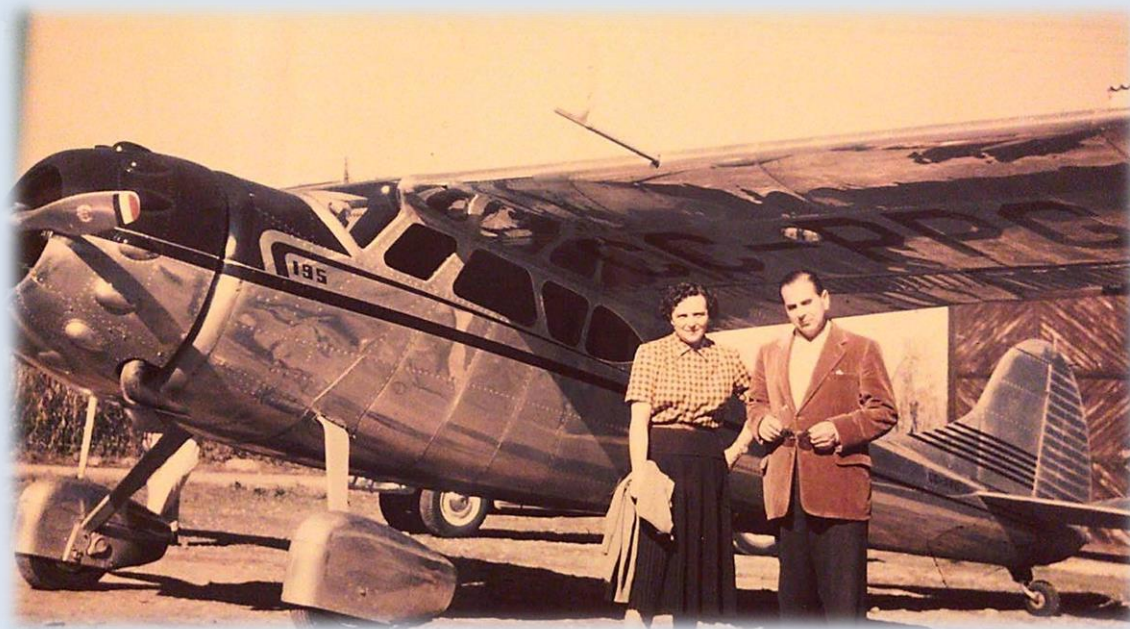
¹⁴ Brevetado piloto civil el 9 de agosto de 1947

¹⁵ Ricardo Valderrama fue también uno de los pilotos que formó parte del histórico raid a Mendoza junto a Gustavo Palma Vicuña.

Su bitácora revela que completó más de 3.000 horas de vuelo, además de haber realizado importantes actividades al ocupar los cargos de gran responsabilidad aeronáutica, como lo fueron ser socia del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile¹⁶, Gerente del Club Aéreo Lo Castillo, Vicepresidente y luego Presidente del Club Aéreo de Santiago entre 1964-1965, lo que la convirtió en la primera y la única “máxima autoridad” de esa célebre e histórica institución aérea.



Don Germán Picó Cañas, inspecciona el Stinson “Flying Station Wagon” usado por su señora y Ada Zerbi para realizar el histórico vuelo del cruce de la cordillera por su parte más alta.



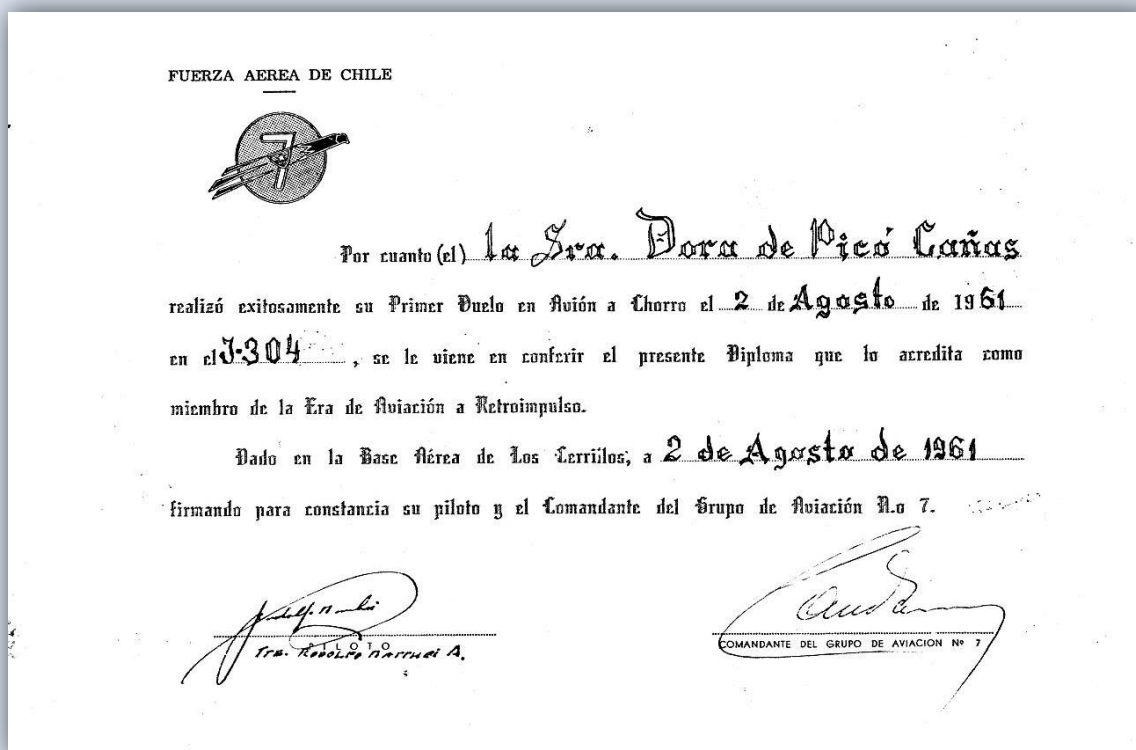
Dora Domínguez junto a su marido, frente a otro de sus aviones, un Cessna 195 “Businessliner”.

¹⁶ Ingresó como socia junto a su marido, en el mes de abril de 1985

El apego a las alas llevó a la familia Picó a crear en 1977, la línea área "Aeronor", inicialmente bajo el nombre de *Transportes Aéreos Norte y Sur y Cía.*¹⁷

Otro gran logro de "Dorita", que era como sus amigos la llamaban, ocurrió cuando el 15 de febrero de 1950, con motivo de la inauguración del oleoducto en Magallanes, ubicado entre Manantiales y Caleta Clarencia, llegó a Punta Arenas el vicepresidente de CORFO, don Germán Picó Cañas, utilizando el avión presidencial. En aquella ocasión su señora, lo había acompañado piloteando su propio Cessna 172, convirtiéndose de esta forma en la primera mujer en hacer la travesía desde Puerto Montt al mando de un avión¹⁸.

Otro interesante registro encontrado, fue un certificado extendido por el Grupo N°7, el dos de agosto de 1961, tras haber realizado junto al teniente Rodolfo Matthei Aubel, un vuelo en un "avión a Chorro" (Vampiro DH-115 de matrícula J-304)



-Su vida fueron su familia y los aviones-, en este contexto falleció en Santiago el año 1989, a los 81 años de edad.

¹⁷ Inicialmente poseía una flota de 3 aviones Fairchild F-27. Comenzó sus operaciones de manera oficial bajo el nombre Aero Norte-Sur en marzo de 1978. En sus primeros años estaba encargado del envío hacia las ciudades del norte de algunos periódicos de circulación nacional debido a que el principal accionista era el Consorcio Periodístico de Chile (Copesa), aunque también ofrecía servicios de transporte de pasajeros. La creación de Aeronor ocurrió en momentos en que el transporte aéreo en Chile se liberalizaba mediante la creación de varias aerolíneas locales y regionales.

¹⁸ Alberto Fernández Donoso. "La aviación en Magallanes". 1994

DIRECCION DE AERONAUTICA

SANTIAGO, ¹² DE JULIO DE 1948.

SEÑORA

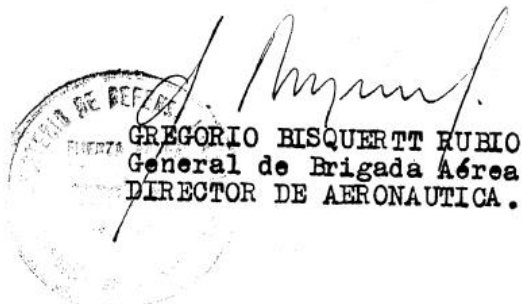
DORA DOMINGUEZ DE PICO CAÑAS

P R E S E N T E.-

Distinguida Señora:

A continuación tengo el agrado de transcribir a Ud. el siguiente radiograma que le ha sido enviado al suscrito por el Señor Director de Aeronáutica Deportiva de la República Argentina, a raíz del brillante raid que Ud. cumpliera días atrás a dicho país: "Director de Aeronáutica. Santiago de Chile. Con motivo cruce cordillera en vuelo por señoras Dora Dominguez de Picó y Ada Zerbby de Goycolea ruego a Ud. quiera hacer llegar a las mismas sinceras felicitaciones por la hazaña cumplida. Saludo a Ud. muy atentamente. Fdo) Horacio Carlos Rivara, Vice-Comodoro, Director de Aeronáutica Deportiva".

Sin otro particular, saluda a Ud.
muy Atte.


GREGORIO BISQUERTT RUBIO
General de Brigada Aérea
DIRECTOR DE AERONAUTICA.



Rosa M. de Gmrales, saluda
con la mayor admiración y afecto
a su estimada amiga Dorila y
la felicita calurosamente por su
magnífica labor, de la cual
las mujeres chilenas nos sentimos
altamente orgullosas.

Santiago, 16 de Julio de 1948.

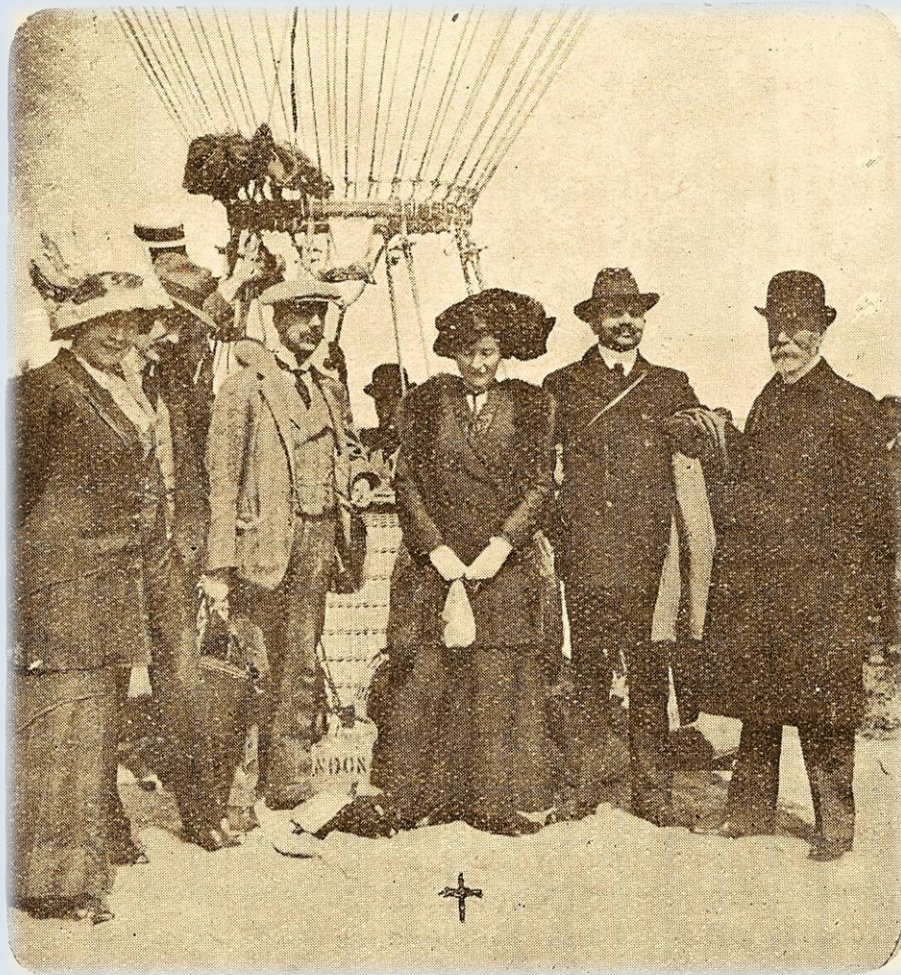


Diagrama del avión Stinson “Flying Station Wagon” Modelo 108, similar al usado por Ada Zerbi y Dora Domínguez
El avión que tenía la matrícula CC-PPD y fuera construido por la Stinson Division of Consolidated Vultee A. C. había sido comprado por don Germán Picó Cañas a su amigo don Max Flores Álvarez, el 21 de enero de 1948.

MUJERES PIONERAS EN LA AVIACIÓN CHILENA

Tal como ocurrió en muchos países del orbe, la participación femenina en América del Sur no se realizó tan tempranamente como lo fue en Europa. La aparición de la mujer en la aviación, de hecho se hacía en Francia una realidad con anterioridad al primer vuelo realizado en Chile. La aparición de “Stella”, el primer Aeroclub femenino se asomaba a la vida con gran éxito, el 13 de febrero de 1909.

Mientras tanto en Chile, la primera de muchas valientes mujeres ya osaba volar en globo, como lo atestigua la fotografía.¹⁹



Fotografía tomada con ocasión de la ascensión en globo del señor Mateo Clark, su hija Inés y el señor Hernán Gana en el esférico del señor Norton Griffith. Esta sería la fotografía de la primera mujer en subir y elevarse en un globo en Chile. (1910)

Con toda seguridad, todos aquellos quienes asistieron al XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que se realizó en las ciudades de Santiago y de Viña del Mar en el 2016, recordarán el “Valparaíso Sporting Club”. Este fue uno de los principales y más importantes lugares de

¹⁹ “Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo posterior “.Norberto Traub Gainsborg. Hors-série –Journal of Technological Possibilism. USACH. Noviembre 2017

la quinta región, en donde se llevaron a cabo algunas de las primeras experiencias y exhibiciones aéreas de este país. Aquí fue también, donde el aviador francés Marcel Paillette realizaba un impactante espectáculo como piloto de un biplano Farman. Éste ya había cautivado anteriormente al pueblo argentino realizando no sólo vuelos de exhibición sino que imponiendo records sudamericanos de distancia aparato volador. En cada Meeting, reunía una gran cantidad de público lo que debe haber constituido a la fecha, sin lugar a dudas, todo un éxito social.

Los registros relatan que un hermoso día sábado 1 de junio de 1912, cuando el piloto había ofrecido vencer un record de altura en Chile además de llevar pasajeros en alguno de sus vuelos. La elegida para realizar esta segunda promesa, sería la distinguida viñamarina Frances Joste²⁰ y días más tarde Rosina Sansson. En otro medio de la época se registró que al realizar demostraciones aéreas en el Club Hípico de Santiago, habría volado la señorita Rosario Herrera Lira, el 16 junio de 1912.²¹



Marcel Paillette junto a Rosario Herrera Lira (primera mujer en volar en Santiago) sobre su avión Farman

Otra joven santiaguina, Florencia Michels, realizó vuelos en 1913 llevada por un piloto militar. Más tarde en 1919, sería llamada por la prensa la primera “loopista”, cuando con anuencia de su marido, Armando Urzúa Lavín, realizara acrobacias junto al piloto instructor británico en Chile, Mayor Frank P. Scott.

Otro dato anecdótico interesante que apareció publicado en El Mercurio del 9 de enero de 1915, daba cuenta que en la Galería Alessandri N°14, se abrió en esa fecha, un registro para que las personas que desearan hacer ascensiones en avión como pasajeros se inscribieran. Es gracias a esta lista, que pocos

²⁰ “*Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo posterior*”. Norberto Traub Gainsborg. Hors-série –Journal of Technological Possibilism. USACH. Noviembre 2017

²¹ “*Margot Duhalde Sotomayor – La Gran Aviadora Chilena*”. Héctor Alarcón Carrasco.
<https://identidadyfuturo.cl/2012/07/26/margot-duhalde-sotomayor-la-gran-aviadora-chilena>

días después, el 14 de ese mes, Estela Reyes fue la afortunada pasajero de Clodomiro Figueroa en su raid de Batuco a Santiago, en el cual voló por casi una hora. A ella se sumaba el día 17, la hermana del piloto Emilio Castro Ramírez, doña Delfina Castro, quien participó de una serie de ascensiones con pasajero que realizó en Batuco el destacado piloto Talquino.

A fines de enero de 1915, también aparecían inscritas como alumnas del curso de Aviador que promovía don Eduardo Molina Lavín las señoritas Ana Costa y María Acevedo, de quienes no hay registros que hayan posteriormente volado, ni menos hayan aprendido sobre las "artes del vuelo".

Como estos hay muchos otros antecedentes, donde claramente fueron varias las mujeres que tuvieron la oportunidad de acompañar a algunos pilotos tanto militares como civiles. Uno de los más curiosos, quizás el de mayor valor resulte ser una carta solicitud para ingresar como alumna de la entonces Escuela de Aeronáutica Militar, escrita por la señorita Julia R. Cavieres en 1916.

Señor
Jefe de la escuela de aviaacion

Mui señor mio.

Presente

Deseando pertenecer a la escuela de aviaacion que Ud. tan dignamente dirige, me permito rogarle tenga a bien a ceptarme como alumna, no teniendo que fianza presentar ni medios de que disponer, por ser hija de una madre pobre y con numerosa familia que escasamente vivimos debido a tener un padre que no alcanza a satisfacer las necesidades del hogar y yá dexando ser útil a mi patria y a mi madre no me amedrenta ante los peligros que afrontaré con toda valentia hasta ver coronadas mis anhelos, siempre que su jenerosidad me ayude, puede esperar un porvenir risueño ya que no cuento mas que con mi umilde persona que aunque pobre soi honrrada i de mi casa. cuento con 15 años

Saludo a Ud.

J. R. S. Julia R. Cavieres

Ruego contestacion favorable Mi direccion es Calle Peres Valenzuela N° 115

Santiago Junio 6 de 1916.

Un importante primer intento por concretar una formación mixta, se realizará en mayo de 1924 con ocasión de un curso para pilotos civiles que se anunciara en El Bosque y que entonces organizaba el pionero Aero Club de Chile, muy poco tiempo antes de desaparecer como organización.



El Teniente Federico Baraona Walton junto a tres entusiastas potenciales alumnas. (Revista Sucesos 1924)

No sería hasta la fundación del Club Aéreo de Chile, el 5 de mayo de 1928, que el propio Comodoro Arturo Merino Benítez, promovería el ingreso de mujeres interesadas por volar a esa entidad, donde haría realidad este ansiado anhelo femenino.

Las primeras alumnas becadas en 1929, fueron las jóvenes Graciela Cooper Godoy y Clemencia Echeverría Palma. Esta última sin embargo, por motivos familiares abandonó tempranamente su curso. Mientras tanto que "Chela" Cooper, aprovechó esta oportunidad, efectuando tras algún tiempo después su examen ante la comisión, el 26 de julio de 1930, ocasión en que recibió un cerrado aplauso de los presentes y su ansiado brevet de piloto de turismo, a manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos Asenjo.

Si bien las actividades familiares de Graciela Cooper, no le permitieron destacarse mayormente como piloto en el tiempo, es mérito de su audacia el haber marcado el rumbo a otras destacadas aviadoras que le siguieron en esta senda, como lo fueron Viola Blackburn, Margot Duhalde, Dora Koeppen, Olga Reyes, María González, Brenda Duncan, Elisabeth Comber, Silvia Campos B., Amelia Echeverría, Carmen Martínez, Violeta Haniez, Elena Hellmann C., María Moya, Yolanda Cotal, Inés Fierro, Rebeca Yáñez, Lucía Salas, María Isabel Eastman de Edwards, Leonisa Rothgaenger, Rebeca Yáñez, Marta Hott, Irene Paetz, Betty Galle, Ruth Arend, Olivia Ibarra, Helena Iroumé, Graciela Lagreze, Lucía Piedrabuena de Trucco, Hilde Rommer, Gracia Saint Hunneus, María Isabel Vergara W., Amory Lorez de Heine, Elsa Olivares de Sánchez, Carmen Barbosa, Iris Villalobos y tantas otras que hasta hoy dejan huella imperecedera del gran aporte de la mujer en la aviación nacional.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Revista Ercilla. 13 de julio de 1948
- Diario La Unión. Lunes 12 de julio de 1948
- Diario Noticias Gráficas. Martes 6 de julio de 1948
- El Mercurio de Santiago. Martes 6 de julio de 1948
- La Nación. Martes 6 de julio de 1948
- La Nación. Miércoles 7 de julio de 1948
- El Diario Ilustrado. Martes 6 de julio de 1948
- Las Últimas Noticias. Martes 6 de julio de 1948
- Revista VEA N°483. Santiago de Chile, 14-VII-1948
- Revista Chile Aéreo N°198. Agosto de 1948
- Revista Chile Aéreo N°217. Mayo de 1950
- Revista Zig-Zag. 2 de agosto de 1930
- Archivo de Cartas recibidas entre 1916-1917 en la Escuela de Aeronáutica Militar

El autor de esta reseña agradece la entusiasta cooperación de don Germán Picó Santos y Sandrino Vergara Paredes, quienes aportaron interesantes e invaluable fotografías y antecedentes.

EL CÓLERA Y LA FIESTA DE LA ADVOCACIÓN DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN DE LA TIRANA, UNA EXITOSA CELEBRACIÓN QUE VINO DESDE EL CIELO



"La Chinita" - Virgen del Carmen de La Tirana.

El mes de julio del año de 1991, tuvo dos hechos relevantes que se hicieron presentes para un importante porcentaje de la población del norte de nuestro país. Este fue un año crítico para el norte de Chile, y las zonas de Cochabamba y Tarija en Bolivia producto de una eminente gran epidemia cólera que había traspasado las fronteras desde el sur de Perú. Dejaba ésta, tras corto tiempo una gran lista de lamentables muertes.

Por otra parte, estaba la preocupación por la celebración de carácter religioso más grande de nuestro país, realizada anualmente cada 16 de julio en el pueblo de La Tirana, que normalmente tiene unos 800 habitantes, en la comuna de Pozo Almonte, de la Región de Tarapacá, del norte de Chile, donde se reúnen unas 200.000 personas, fundamentalmente chilenos, peruanos, bolivianos y argentinos.

"Más de 700.000 casos y alrededor de 6.000 muertes se produjeron en la última epidemia de cólera registrada en América Latina, ocurrida en 1991. Esta se inició en el Perú y se propagó de país en país, afectando a la mayor parte de la región, incluyendo Chile." ²²

²² *"Estrategias para el enfrentamiento del cólera. La experiencia chilena desde una perspectiva de salud pública"*. M. Teresa Valenzuela B., Hugo Salinas P., Marcela Cárcamo I., Jaime Cerda L. y Gonzalo Valdivia C. Revista Chilena de Infectología. V.27 N°5, Santiago, octubre de 2010.

Luego de estar ausente por más de un siglo, el cólera aparecía en Chile en 1991 tras rebrotar en el Perú. El Ministerio de Salud en aquellos días entendió inmediatamente que traspasaría las fronteras, motivo por el cual hubo una gran movilización de todo el país para combatir la epidemia, en donde se adoptaron medidas sanitarias que hasta el día de hoy se recuerdan.

Dentro de las medidas públicas asumidas por aquellos días, destacaron a propuesta de la Organización Panamericana de la Salud y de nuestras autoridades, el establecimiento del Consejo Nacional de Salud; la planificación estratégica de los Servicios de Salud; el fortalecimiento de los sistemas de vigilancia epidemiológica a través de laboratorios clínicos y ambientales; además de la implementación de estrategias educación de la población y de prevención, medidas todas que impactaron benéficamente hasta la fecha.

La mantención de las medidas de sanidad ambiental y la colaboración de la población, fueron fundamentales para evitar la aparición futura de la enfermedad, pero hay una razón muy particular que preocupaba fuertemente a las autoridades durante esta emergencia: La celebración de la advocación de Nuestra Señora del Carmen de la Tirana o mejor conocida como la ***“Fiesta de la Tirana”***.

Cabe recordar que los orígenes de la fiesta se remontan al 1535 en la pampa del Tamarugal con los trabajadores en las minas de cobre y plata, en el siglo XIX con el auge del salitre donde había un gran movimiento de mano de obra de chilenos, peruanos y bolivianos. Durante muchos años esta fiesta de gran raigambre popular se vivía sin la participación de la Iglesia, donde los bailes religiosos eran lo más fuerte, había tres fiestas y en tres fechas: los fieles bolivianos celebraban el 6 de agosto, los peruanos el 28 de julio y los chilenos el 16 de julio.

Hacia 1910 con la chilenización del norte grande la autoridad central incluyó en el calendario chileno esta fiesta el día 16 de julio evocando a la Virgen del Carmen Patrona del Ejército que la adoptó como tal mientras luchaba por la independencia de nuestro país.

El cardenal José María Caro que fue Vicario Apostólico de Tarapacá de 1911 a 1925, fue el hombre de Dios que acercó los bailes religiosos al rito católico por el año 1917. Hoy el Papa Francisco nos dice en la Exhortación Apostólica ***Evangelii Gaudium*** de 2013 *“en la piedad popular puede percibirse el modo en que la fe recibida se encarnó”*.

En 1991 para evitar una epidemia del cólera la autoridad sanitaria pidió suspender la fiesta en el poblado de la Tirana, que como ya se dijo tiene habitualmente unas 800 habitantes y en los días de la fiesta recibe sobre 200.000 peregrinos provenientes de Chile, Bolivia y Perú; así surgió la idea para que los feligreses del norte grande no peregrinen al poblado y santuario, que sea la imagen de la Virgen la que peregrine.

Gracias al comodato²³ logrado el año anterior entre el Obispado de Iquique que cedió la Parroquia Santa Teresita del Niño Jesús a la Primera Brigada Aérea y por las buenas relaciones entre las respectivas autoridades, se gestionó una forma novedosa y moderna de enfrentar la fiesta de la

²³ Ver Nota Anexa

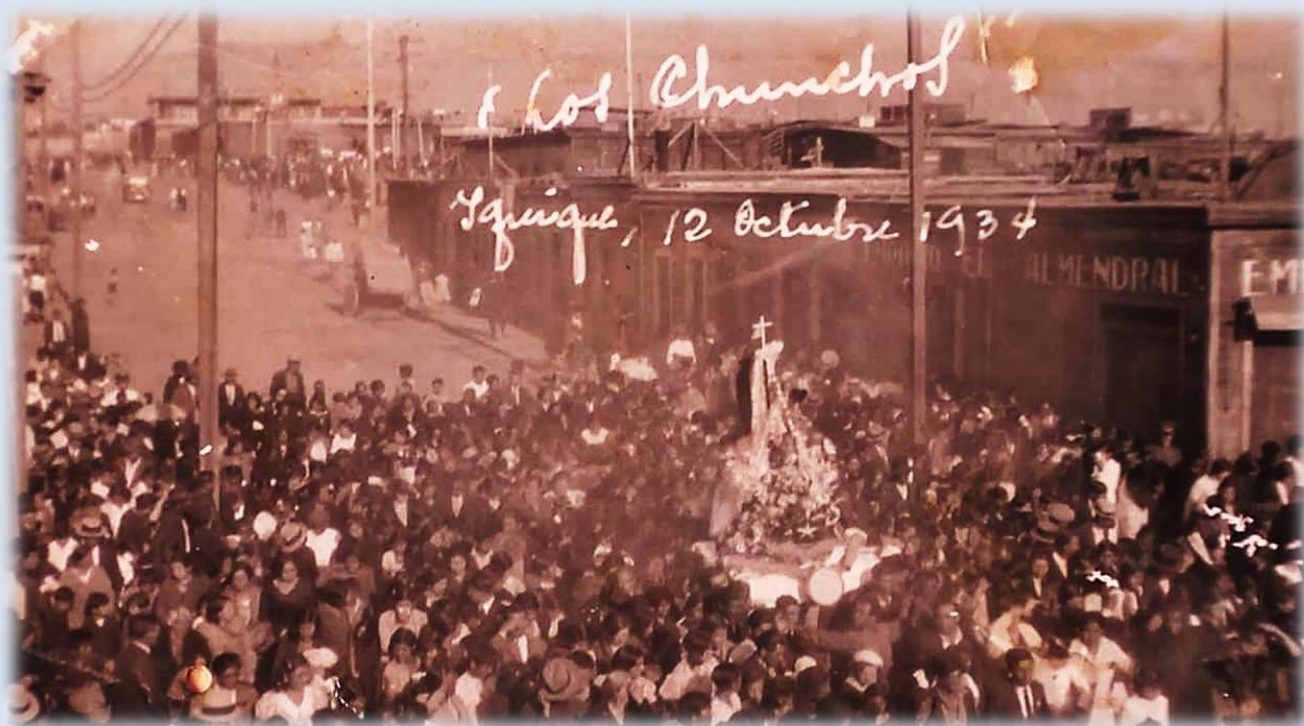
Tirana, respondiendo así al requerimiento de la autoridad sanitaria. Había que dar las facilidades para que el pueblo creyente del norte grande viviera su fe en la **“chinita del Carmen”**.



Monseñor Enrique Troncoso Troncoso saluda al GBA (A) Patricio Araya Ugalde, al haberse celebrado la primera misa y firma del Comodato que cede la Parroquia Santa Teresita del Niño Jesús a la Fuerza Aérea de Chile, asignando esta al párroco institucional, capellán Celestino Higor Ortiz

La Fuerza Aérea de Chile puso los medios para lograr este gran desafío: dos aviones Twin Otter, denominado para esta importante acción aérea cívico religiosa: *Tirana uno* y *Tirana dos* para el plan de vuelo, uno para trasladar la imagen y el otro para llevar el Rector y comitiva del santuario; como líder del operativo aéreo y en el avión *Tirana uno* iba al mando el Comandante de Grupo (A) Jorge Simpson Chávez, cuyo nombre de combate era anecdóticamente *“satanás”*, por lo que en las comunicaciones por radio siempre con la nave siempre se hizo únicamente referencia a *“Tirana uno”*.

Otro interesante antecedente previo a conocer, resulta que ya en el año 1934 por motivos de salubridad por tifus exantemático y viruela había impedido realizar la tradicional fiesta en el poblado de la tirana; por lo que gracias a que el año anterior se había construido la capilla **Nuestra Señora del Carmen** en la plaza Arica de la ciudad de Iquique, se pudo en aquella ocasión celebrar ahí la fiesta de ese año, mientras que hoy se realiza aquí mismo, una fiesta conocida como la *“Tirana chica”*.



Interesante fotografía que muestra una procesión posterior celebrada en Iquique en 1934

Para esta gran obra se dispusieron, por la Iglesia los líderes fueron el Obispo Monseñor Enrique Troncoso y el Rector del santuario Padre Javier García, por parte la Fuerza Aérea, el General de Brigada Aérea (A) Patricio Araya y el comandante del Ala 4 el Coronel de Aviación (A) Patricio Ríos; según lo planificado por las autoridades y en coordinación con las demás autoridades civiles, militares y eclesiásticas donde llegaría la imagen.

Se despegó desde la base aérea de Canchones con destino a Antofagasta, Calama, María Elena, Arica e Iquique para celebrar la fiesta final, no en la Tirana por segunda vez en su historia, sino en la ciudad de Iquique. Así los miles de fieles y todos los bailes religiosos pudieron excepcionalmente rendir sus respectivos homenajes a la Madre del Cielo, como ya lo hacían cada año.

En la misa final junto a todas las autoridades regionales, desfiló ante la imagen de la Virgen Generala, una escuadra del Ejército, de la Armada, de la Fuerza Aérea y de Carabineros; la Primera Brigada Aérea también homenajeó a la Virgen con un desfile aéreo con material de vuelo A-36.

De esta forma la imagen de nuestra patrona voló por los cielos del norte grande, por primera vez en su historia, y fue donde sus hijos para escuchar sus oraciones y presentarlas ante su Hijo Jesucristo. La fe y confianza en la intercesión de María Santísima tiene su base en el evangelio de San Juan donde gracias a ella, Jesús realiza su primer milagro según dicho evangelista convirtiendo el agua en vino en una boda en Canaán de Galilea, cfr. Jn 2: 1-12.

El Papa Francisco en su carta al pueblo de Chile del 31 de mayo 2018, en su punto número 5 dice: “*pastoral popular...tesoro invaluable*”. En la distancia no siempre se entiende la piedad popular y sus

muchos símbolos, como por ejemplo, la Diablada con sus máscaras que expresan un sentido escatológico, la lucha entre el bien y el mal donde finalmente el mismo demonio se someterá a la Virgen y a través de ella al mismo Dios (cfr. Mt 25:31). Con razón se dice que la fiesta de la Tirana es un *patrimonio cultural inmaterial* de la Nación.

En el año 2009 debido a la amenaza de la fiebre humana (H1N1), popularmente conocida como la fiebre porcina que afectó a varios países de nuestro continente, se suspendió nuevamente la fiesta de la Tirana. Gracias a la forma novedosa en que se había celebrado la fiesta el año 1991, el trabajo en conjunto entre las autoridades de salud, la Fuerza Aérea de Chile y la Iglesia, buscaron el bien común, protegiendo la salud de todo el norte grande y enfrentando sabiamente la epidemia del cólera para lograr el mejor resultado posible.

Todo ser humano con sus tres elementos unitivos de cuerpo, alma y espíritu busca la trascendencia, esa que solo nos da la fe y por consiguiente nos lleva a mirar al cielo como destino final de nuestra existencia. El deseo de trascendencia se expresa con diversas palabras pero el deseo último es el mismo, así lo cantamos en el himno de la Fuerza Aérea: *“Revivamos en las alas de la vida, compañeros, ese vuelo sin escalas todo azul de inmensidad y esperemos siempre alegres, siempre unidos, siempre hermanos, la fantástica batida de los cóndores lejanos que vendrán desde lo alto a llevarnos Más Allá”*.

Nuestro pueblo chileno siente un gran aprecio por su Fuerza Aérea, la que con sus hombres y mujeres, con sus aviones y helicópteros socorre continuamente a la población en casos de catástrofes naturales y accidentes.

Por naturaleza el ser humano es un ser religioso, con la peregrinación de la imagen de la Virgen y la expresión de la fe de los bailarines y fieles en general fueron muchas las expresiones de agradecimiento a la Fuerza Aérea que les permitió vivir y expresar su fe en Arica, en Antofagasta, en Calama, en María Elena y en Iquique. Como el ser humano que por esencia busca la trascendencia, la fe se manifiesta, brota del corazón y los aviones, más la fe y buena voluntad de los mandos, pueden aportar como fue en este caso a superar las dificultades presentes para que el corazón se eleve al *Más Allá* y llegue a la presencia de Dios.

Pbro. Celestino Higor Ortiz

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Referencias que antecedieron al Comodato que cede la Parroquia Santa Teresita del Niño Jesús a la Fuerza Aérea de Chile

En diciembre de 1987 terminé mi octavo año de formación en el Seminario Pontificio Mayor de Santiago, era vicerrector el Padre Enrique Troncoso Troncoso. El 19 de marzo de 1988 fui ordenado sacerdote y nombrado capellán de la Escuela de Especialidades con el grado de Teniente (S.R.).

En agosto de 1989, mi vice rector fue nombrado obispo de Iquique y a fines de ese mismo año la Fuerza Aérea me trasladó a Iquique como capellán de la Primera Brigada Aérea, con responsabilidad pastoral en el Ala 4 en Iquique y el Ala 1 en Antofagasta. Me contacté con el nuevo Obispo de Iquique quien cariñosamente me acoge en su casa desde mi llegada en marzo de 1990. Ese año era el único capellán militar y en consecuencia apoyaba pastoralmente también al Ejército, a la Armada y a Carabineros.

Ya estando en Iquique, viviendo con el obispo y otro sacerdote, participaba en las reuniones mensuales del clero local, en las fiestas religiosas de semana santa, La Tirana, etc. A falta de sacerdotes, los diáconos permanentes eran de gran ayuda, por lo que le sugerí al señor Obispo se creara una Escuela del Diaconado, misma que se hizo realidad nombrándome subdirector y junto a otro sacerdote, le dimos cuerpo como profesores. *Recuerdo que uno de los primeros y más destacados alumnos, fue el recordado General de Brigada Aérea don Julio Schnettler Krebs.*

Ya finalizando ese año se avisó que el párroco de Santa Teresita dejaba la parroquia y regresaba a Santiago, así en una de las tantas conversaciones le planteé al obispo la necesidad de la Institución de contar con un recinto para el culto y su disponibilidad para entregarla en comodato, con su respuesta afirmativa se lo conversé al Comandante en Jefe de la Brigada, general Patricio Araya quien de inmediato hizo suya la gestión.

Con ese pre acuerdo el señor obispo se lo planteó a su consejo de gobierno, mismo que le dijo inicialmente que no, por prejuicio hacia los militares y su capacidad de administrar el templo. Conociendo quienes formaban parte de ese Consejo, hablé con algunos de ellos y cambiaron de parecer; luego el obispo lo planteó por segunda vez y ahora su Consejo le contestó afirmativamente.

El auditor de la Brigada redactó el Comodato con que el Obispado cedía dicho recinto sagrado, casa parroquial, oficina y salones, mientras que la Institución en tanto se comprometía en asumir los gastos básicos mensuales y mantención de la infraestructura.

El Comodato era renovable por tres años y colocaba al Obispado Castrense como garante frente a eventuales conflictos.

De este modo fue que poco tiempo después, en lo que fue una solemne eucaristía, se leyó el decreto en que el obispo me nombraba párroco y luego se firmó dicho comodato entre el obispo y el general ante un Notario Público presente en la ceremonia.

Terminada la celebración junto al obispo despedimos a las autoridades y a todos los presentes; recuerdo lo que le dije al general Araya: *“mi general ser párroco es un sueño de muchos sacerdotes y yo lo he logrado gracias a usted”*.



Celebración de la Primera Misa al interior de la Parroquia Santa Teresita del Niño Jesús

(De izquierda a derecha en el altar: S.O.M. José Moyano González, Diácono Institucional; Teniente (S.R.) Celestino Higor Ortiz, capellán del Ala N°4; Monseñor Enrique Troncoso Troncoso, Obispo de Iquique y el Padre Pablo Kanne, Párroco saliente de Santa Teresita del Niño Jesús.)

Ya como párroco dejé la casa del Obispo y me trasladé a la casa parroquial. En lo espiritual tenía las facultades eclesiásticas castrenses para atender a los militares y como párroco y representante legal de la parroquia que es una persona jurídica las facultades para atender a los feligreses que viven dentro del territorio parroquial.

Con la ayuda de Dios, se logró desde el comienzo una total integración entre civiles y militares: bautizos, primeras comuniones, confirmaciones y matrimonios se realizaron sin distinción alguna; bautismos y matrimonios de militares o de sus hijos se registraban en el Obispado castrense, Servicio religioso naval o de Carabineros según correspondiera y a los parroquianos en los registros de la parroquia.

La parroquia se convirtió en el centro de actividades castrenses de las cuatro instituciones, también de acogida a los fallecidos en acto de servicio y de muerte natural.

Siendo párroco también fui Notario eclesiástico y juez auditor en el tribunal eclesiástico. En lo material se reparó, pintó y barnizó la infraestructura de pino Oregón, en este trabajo colaboró con mano de obra el Ejército y la Armada. Por ser una construcción antigua la presión de agua casi no encendía el calefón ya que las cañerías eran de fierro galvanizado con muchísima corrosión así es que le pusimos cañerías de PVC en paralelo, con lo que remedió el asunto.

Los artefactos de la casa eran muy antiguos y nada eficientes, así es que con la venia del señor Obispo, con los ingresos de las colectas, aporte del 1% y aportes por servicios y dejando todo debidamente inventariado se adquirieron los electrodomésticos que toda casa debiera tener. No había y con los mismos ingresos ya señalados se adquirió un auto usado a nombre de la parroquia.

Mi experiencia de capellán y párroco fue muy enriquecedora. De esa época y hasta el día de hoy tengo amistades, algunas en Iquique, otras en la Fuerza Aérea y con gran gozo me permito agregar, un carabinero que lo propuse para el diaconado permanente, es actualmente Diácono en Santiago, otro catequista de la Armada también es Diácono en la capital. *La siembra con el tiempo ha dado sus frutos.*

Bibliografía

- Tomás P. Labbé, M. Francisca Barake, M. Florencia Álamos, Cleofe G. Molina, Juvenal A. Ríos. ***“Realidad de la investigación en salud en Chile: participación de los médicos en el Fondo Nacional de Investigación (FONIS) en la última década”***. ARS MEDICA Revista de Ciencias Médicas Volumen 42 número 2 año 2017.
- ***“Estrategias para el enfrentamiento del cólera. La experiencia chilena desde una perspectiva de salud pública”***. M. Teresa Valenzuela B., Hugo Salinas P., Marcela Cárcamo I., Jaime Cerda L. y Gonzalo Valdivia C. Revista Chilena de Infectología. V.27 N°5, Santiago, octubre de 2010.
- La Tercera. ***“¿Cólera en Chile?”***. Santiago, sábado 10 de abril de 2010
- Norberto Traub Gainsborg. ***“El Servicio Religioso en la Fuerza Aérea de Chile”***. Santiago, 2014
- Archivo fotográfico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

GRACIELA COOPER GODOY

...Fue la Primera



Srta. Graciela Cooper Godoy (1930)

Seamos sinceros, aún hoy en día, sin ser algo extraordinario, se mira con cierta extrañeza el hecho que una mujer sea piloto. Extrañeza que se transforma en asombro si se trata de una mujer piloto comercial y más si es comandante de aeronave.

Podemos entonces imaginar la impresión que causó en 1930, cuando la aviación deportiva nacional daba sus primeros pasos en los cielos de la Patria, el que una bella y joven muchacha obtuviera su licencia de piloto.

Graciela Cooper Godoy, desde pequeña había sentido especial atracción por los aviones y su mayor anhelo era llegar algún día a pilotear uno de ellos.

Quiso el destino que cierto día en el año 1929, el Comandante Arturo Merino Benítez, quien andaba en busca de un lugar apropiado para construir el futuro Puerto Aéreo de Santiago, llegara hasta el fundo Santa Teresa de Lo Ovalle, que era de propiedad de sus padres.

Campo ubicado en terrenos colindantes con aquellos donde hoy en día precisamente está el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, lo que demuestra la visión del ilustre precursor, quien ya en aquel entonces vislumbraba que esa ubicación, alejada de lugares poblados, se prestaba para el desarrollo futuro de las actividades aéreas.

El entusiasmo con que el Comandante Merino se refería el futuro de la aviación nacional, hizo que aumentara el interés de ella por llegar a ser piloto y hacia ello dedicó todos sus esfuerzos.

Un día en que debió acompañar a su madre a Santiago para hablar con el Comandante Merino, referente a detalles de la posible venta del fundo para la construcción del proyectado aeropuerto, aprovechó la oportunidad para preguntarle de cómo podía llegar a ser piloto.

Este al ver el interés de aquella muchacha de 22 años, le contestó que precisamente estaba contemplando incluir algunas damas en el primer curso para pilotos civiles, que el Club Aéreo de Chile, del cual él era el Presidente, estaba próximo a iniciar.

Contando con el permiso de su madre, presentó la solicitud de ingreso al Club Aéreo donde se le indicó que debía acompañarla con la recomendación de algún piloto de la entidad. Como no conocía a ninguno volvió donde el Comandante Merino, a quien contó el problema al que se veía enfrentada.

Merino le dijo, *“pero a Ud. yo la conozco”*, por lo que se atrevió a preguntarle *“Si estaría dispuesto a otorgarle la recomendación exigida”*. *“Con toda el alma”*, fue su respuesta.

Solucionado este escollo, su solicitud quedó pendiente junto a las de otras jóvenes que querían optar a una de las dos becas que el club había acordado sortear entre todas ellas.

A los pocos días se le informó que junto con la señorita Clemencia Echeverría había sido favorecida con una beca²⁴, citándosela a presentarse en el aeródromo “El Bosque”. Llena de indescriptible júbilo llegó hasta el campo de la aviación militar en Lo Espejo, donde se le indicó que saldría a volar en un biplano Cirrus Moth con el Capitán Rafael Sáenz Salazar, quien haría una evaluación de sus posibles condiciones como piloto.

Durante el vuelo Sáenz observó atentamente sus reacciones ante las maniobras que él ejecutaba con el biplano y luego de cierto tiempo volvieron a aterrizar. Después de un rato se le notificó oficialmente que quedaba aceptada como alumno piloto y que su instructor sería el mismo capitán.

Instrucción teórica no existía en aquellos años, por lo que iniciaron de inmediato los vuelos, los que se realizaban de preferencia los fines de semana en los Cirrus Moth, en los que Graciela poco a poco fue ganando experiencia hasta lograr cierto dominio sobre ellos.

Sin embargo, a pesar de los progresos alcanzados y de la confianza que sentía de sí misma, no la dejaban volar sola. Indudablemente era mucha la responsabilidad que el Club Aéreo tenía ante sí. No olvidemos que estamos hablando del año 1929 y que era la primera vez que una mujer recibía instrucción de vuelo en Chile.

En una ocasión en que salió a volar con el Teniente Humberto Díaz Plaza, aquel le consultó la razón por la cual aún no la autorizaban a volar sola, si en su opinión ella piloteaba tan bien.

Para demostrárselo efectuaron tres circuitos de tránsito alrededor de la cancha, con sus respectivos aterrizajes, durante los cuales el teniente puso sus manos en los montantes de las alas, para que la muchacha viera que él no intervenía para nada en la conducción del avión.

²⁴ Boletín N°6/2016 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.- **En la 9ª sesión ordinaria, del 18 de mayo de 1929 del Aero Club de Chile.**- “Dado el entusiasmo que despertó en el elemento femenino el concurso para optar a la beca ofrecida y tomando en consideración las condiciones de las oponentes se acordó ampliar a dos las becas. Inmediatamente se procedió al estudio de las solicitudes y a eliminar aquellas que no reunían los requisitos exigidos. Se llegó por sorteo, a la elección de las señoritas Clemencia Echeverría Palma y Graciela Cooper G., para gozar de las becas de instrucción de vuelo.

Estimulada por esta muestra de confianza decidió solicitar a su instructor que le permitiera volar sola.

El 24 de octubre de 1929 insistió tanto que el capitán Sáenz después de aterrizar, sin detener el motor se bajó del avión en la mitad de la pista diciéndole; *“Porfiada, a pesar que ha volado peor que nunca, si quiere puede irse sola”*.

Ante tal muestra de confianza, sin pensarlo dos veces puso motor y despegó, sintiendo mientras se elevaba, una felicidad como jamás había experimentado.

Su sueño se había hecho realidad.

El vuelo lo realizó con toda perfección y lo único que extrañó era que el avión estaba más liviano por la falta de su instructor. Al aterrizar fue felicitada en forma entusiasta por sus compañeros y jefes de la Aviación Militar, siendo el más contento su instructor.

La instrucción continuó su ritmo normal y meses más tarde los vuelos comenzaron a realizarse en el recién construido aeropuerto Los Cerrillos a donde el Club Aéreo estaba trasladando sus instalaciones. Normalmente era César Copetta, el primer aviador que en 1910 había volado en Chile, quien pasaba a buscarla a su casa de calle Blanco Encalada, para llevarla hasta Los Cerrillos, lo que la hacía objeto de las bromas del resto de los pilotos del Club.

Todo se sucedía dentro de la mayor normalidad, hasta que el 1° de febrero de 1930 una vez más salió a volar junto a su instructor, pero esta vez como pasajero, pues se trataba sólo de un vuelo de placer. El capitán Sáenz había consultado al mecánico de cancha sobre cuál era el mejor avión, a lo que éste le había recomendado el Cirrus N°2. Ante ello tuvo un pequeño sobresalto y sintió cierto rechazo ante la idea de volar en ese avión, ya que se sabía que experimentaba algunos problemas con el acelerador. Sin embargo, prefirió guardar silencio y salió con él.

No bien habían despegado cuando el motor se detuvo bruscamente, perdiendo velocidad y cayendo violentamente sobre una casa que había cerca del aeropuerto. Casa y avión resultaron destruidos por completo y ambos pilotos heridos. Como consecuencia de ello sufrió un corte en la cara y lesiones en la columna que obligaron a su inmediata hospitalización.

No obstante este grave accidente, su interés por la aviación no decayó y por el contrario, tan pronto fue dada de alta reinició sus actividades de vuelo. Finalmente, el sábado 26 de julio de 1930, ante una comisión designada por el Club Aéreo de Chile rindió examen, siendo designado examinador de vuelo el Capitán Carlos Montecinos Asenjo.





Graciela Cooper junto a su Instructor, el capitán Montecinos (1930)

Acontecimiento que fue ampliamente difundido en la prensa de la época y en medio de los aplausos de los asistentes fue aprobada, recibiendo la licencia de piloto N°106.

Había alcanzado un anhelo largamente acariciado y a pesar de que muchos la consideraban loca, por atreverse a volar en aquellos aviones, continuó con sus actividades y cada vez que podía dirigía sus pasos al aeropuerto, donde disfrutaba volando en los Cirrus.

Contando con poco más de 100 horas de vuelo contrajo matrimonio con el ingeniero Huberto Fazzini, quien le rogó dejara de volar “en aquellos aviones que estaban tan golpeados”, prometiéndole a cambio de ello que le regalaría uno nuevo.

El amor que todo lo puede hizo que a la postre ella renunciara a las actividades de vuelo, en espera de aquel avión nuevo “*que nunca llegó*”.

En 1953, añorando viejos tiempos, solicitó su reingreso al Club Aéreo de Chile y volvió a sentir la emoción de volar sola, esta vez en los Aeronca 7- AC.

Lamentablemente motivos de salud, la obligaron a renunciar definitivamente a aquel deporte que tanto la apasionaba, cuando de las brasas comenzaban a hacer resurgir aquellas llamas que habían anidado en su corazón en los tiempos de la aviación pionera.

Desde entonces, de vez en cuando se la veía concurrir a ceremonias aeronáuticas donde su figura era respetada y admirada, lo que en 1991, para el Día de la Aeronáutica Nacional, llevó a la Fuerza Aérea de Chile a otorgarle la condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico. Distinción que ella recibió con la modestia y sencillez que la caracterizaban.

Con su salud seriamente resentida y rodeada del cariño de los suyos, en 1997 Graciela Cooper Godoy emprendió su postrer vuelo hacia los azules horizontes.

Hoy en día, siguiendo el sino de la vida, su recuerdo se ha ido diluyendo, como se diluye en los cielos el murmullo del motor de un avión que se aleja.



Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Dibujo de la insignia usada por los pilotos del Club Aéreo de Chile en sus primeros años.

*Este diseño existió como distintivo de solapa en color dorado para los Socios Activos
y plateada para los Socios Cooperadores.*

AEROEVACUACIÓN DESDE PESQUERO DE ALTA MAR “TRIDENTE”

El 26 de junio de 1995, aproximadamente al mediodía, la Comandancia de la Aviación Naval recibió una llamada de la Gobernación Marítima de Valparaíso, solicitando un helicóptero para efectuar una aeroevacuación desde el pesquero de alta mar “Tridente”, que navegaba a 66 millas de Valparaíso, dando cuenta que uno de sus tripulantes sufría en esos momentos una hemorragia, producto de una úlcera duodenal, por lo que corría peligro de muerte en caso de no ser traslado rápidamente a un centro asistencial.

El Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Eduardo Schnaidt Parker ordena al Comandante del Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, Capitán de Corbeta Cristián Davanzo Hyslop, el despegue de uno de sus helicópteros para cumplir esta misión.

Ante esta llamada de emergencia, la dotación del Escuadrón HU-1 reaccionó al unísono y mientras el personal de mantenimiento y el Capitán de Aeronave, Cabo 1° Mecánico Aviador Helicópteros Carlos Romero Moraga, preparaban al helicóptero de servicio, un BO-105, Naval 45, con sus elementos de rescate (Camilla, arnés de seguridad y chalecos salvavidas). Esto significó modificar la versión de transporte a versión rescate, retirando los asientos de pasajeros e instalando el winche de rescate.

DOTACIÓN HELICÓPTERO BO-105, NAVAL 45

Teniente 1° Juan Carlos Pons Jara	Piloto
Teniente 1° Manuel Silva Terán	Copiloto
Cabo 1° (Mc. Av. Hel.) Carlos Romero Moraga	Capitán de Aeronave

Con todo en condiciones y planificado el tiempo que se estaría en vuelo, se carga el combustible suficiente para efectuar el rescate considerando el peso de la dotación más el médico y paramédico que los esperaban en el Hospital Gustavo Fricke.

La dotación de servicio, los tenientes Pons y Silva, planificaban la misión, y el Departamento de Operaciones efectuaba las coordinaciones telefónicas necesarias para obtener el personal médico calificado que se embarcara en el helicóptero, y la última posición en latitud y longitud en la cual se encontraba el pesquero “Tridente”.

Analizando las malas condiciones meteorológicas reinantes, lo que generaba un riesgo adicional pasar al Hospital Gustavo Fricke y en busca de aprovechar mejor los tiempos de vuelo, se define que el médico y paramédico se embarcarían en el muelle Barón de Valparaíso.

Aproximadamente después de 20 minutos de recibida la llamada de rescate, el Naval 45 despegó desde la Base Aeronaval “Viña del Mar” con rumbo al muelle Barón para embarcar al médico y paramédico. Posteriormente, el helicóptero con su dotación completa, se dirigió al lugar donde navegaba el pesquero con las coordenadas ingresadas en el GPS, de acuerdo a la información entregada por la gobernación marítima de Valparaíso.

El vuelo se vio dificultado por las adversas condiciones meteorológicas, con nubosidad baja, llovizna y olas de 2 metros en el mar. Los pilotos se vieron obligados a volar a baja altura para esquivar las nubes, logrando arribar en el mínimo tiempo a las proximidades de la embarcación.

A unas pocas millas del encuentro, el Teniente Pons logró entrar en enlace radial con el pesquero, indicándole que colocara su proa al viento de tal manera de ofrecerle la mejor condición de aproximación al helicóptero, mientras tanto en la aeronave se le entregaban las instrucciones al médico y paramédico quienes serían arriados por el winche de rescate y dejados en el buque de tal manera que éstos evaluaran la conveniencia de la aeroevacuación y efectuaran los primeros tratamientos a bordo del pesquero.



El Pesquero de Alta Mar “Tridente” pertenecía a la pesquera El Golfo S.A., con base en el puerto de Talcahuano, había sido construido en los astilleros ASINAV de la ciudad de Valdivia en 1994. (CB-5226).

El buque, dado su pequeño tamaño, no presentaba ninguna área despejada para efectuar la maniobra, además que tenía numerosas antenas y mástiles que dificultaban la posición del helicóptero para el vuelo estacionario. En muchas ocasiones los pilotos quedaban sin referencias visuales, ya que el pesquero se ubicaba totalmente bajo la aeronave, todo esto complicado además por el gran balance y cabeceo de la embarcación en medio de las olas. Después de un gran esfuerzo de la dotación y la pericia del operador de la grúa, se logró primero arriar al médico y posteriormente al paramédico en la popa del buque.

El helicóptero salió de esa incómoda posición manteniéndose en las cercanías en espera de la resolución del médico respecto a la conveniencia de la aeroevacuación. Después de un tiempo, el médico informó que el paciente debía ser evacuado, ante lo cual el helicóptero efectuó una nueva aproximación para ponerse en vuelo estacionario sobre la popa de la pequeña embarcación. El paciente fue trasladado hasta este lugar en una camilla metálica, bien asegurado, y en una coordinada maniobra entre los pilotos (Tenientes Pons y Silva) y el operador de la grúa (Cabo Romero), logró ser izado al interior del helicóptero, primero al médico y posteriormente en una maniobra no menos dificultosa se logró izar al paciente.

Terminada esta acción, el helicóptero se dirigió hacia el muelle Barón en Valparaíso, donde arribó en 40 minutos. En este lugar era esperado por una ambulancia del Hospital Gustavo Fricke, donde se le brindó al enfermo la atención necesaria, y luego pudo recuperarse satisfactoriamente.

Finalmente el helicóptero Naval 45 y su dotación, despegaron para regresar a la Base Aeronaval “Viña del Mar”, con la íntima satisfacción de haber cooperado a salvar una vida humana, cumpliendo una vez más el rol más importante de este Escuadrón Aeronaval: *“Salvaguardar la vida en el mar”*.

OTRA MIRADA DEL RESCATE, LA DEL OPERADOR DEL WINCHE DE RESCATE



Carlos Romero Moraga
Cabo 1° Mecánico de Helicópteros
Aviador Naval

“Cuando tomamos contacto visual con el pesquero, se podía ver claramente que el rescate no sería nada de fácil. El comandante de aeronave decidió que bajara primero el médico a evaluar el estado de salud del enfermo. Para lograr dicha maniobra se le instaló al médico un arnés de seguridad y se enganchó en el winche de rescate, y luego quedamos en espera de la mejor condición para proceder a bajarlo con el winche”.

“Yo como operador de la grúa estaba asegurado con un arnés de seguridad a un cáncamo anclado al piso de la aeronave, y estaba en comunicación directa con el piloto y copiloto”.

“Con la puerta abierta y monitoreando los movimientos de las olas, se informó al capitán del pesquero que el médico sería arriado para que lo recibieran en la popa del éste. Con una maniobra muy arriesgada y bajando al médico unos 40 metros y en ocasiones izándolo nuevamente para evitar que se enredara en las antenas del pesquero, producto de los movimientos generados por el oleaje, como también los del helicóptero producto del viento, al fin se logró llegar con el médico a la cubierta. Luego se decidió repetir la maniobra con el paramédico, sorteando los mismos riesgos, incluso casi golpeando el cuerpo del paramédico con el casco del pesquero. Los minutos pasaban y las condiciones climáticas empeoraban cada vez más, haciendo más difícil las maniobras de vuelo”.

“Como era tan arriesgado cada movimiento que se realizaba, se decidió que se ocuparía una camilla que proporcionaría el pesquero para no bajar la camilla del helicóptero, así disminuir los riesgos y además asegurar el ahorro de combustible para el regreso a tierra”.

“El Teniente Pons decide primero subir al médico para que monitoreara al paciente durante el vuelo, el paramédico efectuaría el enganche de la camilla con el enfermo desde la cubierta de la popa del pesquero, y posteriormente éste sería izado”.

“Definido la forma de proceder, se izó al médico con mucha dificultad, una vez éste dentro del helicóptero nos alejamos en un sobrevuelo alrededor del pesquero para efectuar un reconocimiento de las condiciones de la cubierta y a su vez dar las últimas instrucciones al paramédico de la manera como tenía que enganchar la camilla al winche de rescate”.

“Con la adrenalina a full se inicia la aproximación, y a su vez se da comienzo al descenso del cable del winche. En la popa del pesquero, se enganchó la camilla con el enfermo y rápidamente con un ascenso del helicóptero como también con una operación oportuna de izado del winche, nos alejamos de la cubierta del sector y se continuó izando al enfermo, hasta que la camilla detuvo su movimiento, el cable había terminado su carrera de izado. Aquí se presentó otra dificultad, los tirantes de la camilla eran muy largos, ya no se podía izar más. La camilla y su paciente estaban aproximadamente a un metro bajo el helicóptero”.

“Sin pensarlo dos veces, bajé al esquí de aterrizaje del helicóptero y con una mano afirmado a la estructura de la aeronave, con la otra tomé la camilla y la levante lo suficiente para que quedara a la altura del piso de manera que el médico me ayudara a introducirla dentro de la aeronave. ¿Cómo logré levantar con una mano el peso de la camilla y su paciente?, no lo sé, pero lo hice y gracias a esa fuerza sobrenatural que aparece cuando uno se encuentra en situaciones extremas, permitió que esa persona pudiese ser llevada a una asistencia pública para a su atención”.

“Aún nos quedaba el paramédico, bueno éste tuvo que seguir navegando hasta Coquimbo, pues ya con el paciente y el médico a bordo se dificultaba aún más la maniobra de izado, por lo que el Comandante de la Aeronave decidió el regreso inmediato a Valparaíso dejando al médico y su paciente en una ambulancia que esperaba en el muelle Barón para trasladarlos al Hospital Gustavo Fricke”

Carlos Romero Moraga
Cabo 1° Mecánico de Helicópteros

REPERCUCIONES DEL RESCATE

Fue en el marco solemne de la conmemoración del 73° Aniversario de la creación de la Aviación Naval, el 16 de marzo de 1996, que el Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1 recibió el premio *“Mención Honorífica a la Unidad de Helicópteros”* en su versión 1995, por *“Sobresaliente dedicación al servicio humanitario y valentía en la misión de rescate aire/mar del 26 de junio de 1995”*, otorgado por la renombrada publicación estadounidense **“Revista Aérea”**.



Portada de la Revista Aérea, edición del mes de mayo de 1996.

Esta distinción le fue concedida tras la rigurosa selección que hiciera un panel de cuatro distinguidos jueces, encabezados por Dan Hagedorn del National Air and Space Museum de Washington D.C.



De izquierda a derecha: Teniente 1° Rudolf Weber Silva (Comandante Subrogante Escuadrón HU-1), Teniente 1° Juan Carlos Pons Jara, Teniente 1° Manuel Silva Terán y el Cabo 1° Carlos Romero Moraga.

En presencia del Comandante en Jefe de la Armada Subrogante, Vicealmirante Juan Mackay Barriga, del Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Eduardo Schnaidt Parker y del alto mando naval, la tripulación del helicóptero BO 105 Naval 45, Teniente 1° Juan Carlos Pons Jara, Teniente 1° Manuel Silva Terán y el Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Carlos Romero Moraga, recibieron de manos de Elaine ASCH-ROOT, Presidenta y Editora de Revista Aérea, el trofeo consistente en un rotor de plata giratorio, sobre un banco de nubes de cristal, que acreditaba ser los mejores entre los mejores.

En el rotor de plata aparece la siguiente inscripción:

***Revista Aérea
Mención Honorífica
al Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1
de la Aviación Naval Chilena
por su increíble valor y gran servicio humanitario
en las operaciones de rescate en alta mar
el 26 de junio de 1995.***



El trofeo de la Revista Aérea se encuentra ubicado en lugar de privilegio en el acceso al Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, como testimonio para las generaciones actuales y venideras de estar en un escuadrón que fue acreditado como “Ser los mejores entre los mejores”.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Revista Aérea, edición mayo 1996.
- Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval.
- Relato personal del operador de la grúa de rescate del helicóptero, Cabo 1° Mecánico de Helicópteros, Carlos Romero Moraga.

A 20 AÑOS DE LA PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE EN EL EJERCICIO RED FLAG EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

Desde mediados de la década del 90 la Fuerza Aérea de Chile comenzaba a concretar las capacidades de combate con tecnología de punta con las modificaciones realizadas a su flota de aviones F-5E/F estandarizadas a Tigre III en el Grupo de Aviación N°7. Dichas modificaciones implicaron entre otras mejoras, un nuevo radar ELTA-2032, pantallas multifunción, HUD y posibilidad de utilizar armamento de origen israelí como misiles Python III y IV.

Siendo desde varias décadas el grupo de combate aire-aire por definición, en el Grupo de Aviación N°7 de la FACH recayó la responsabilidad de participar en el renombrado y exigente ejercicio Red Flag, que realiza la USAF en los Estados Unidos de Norteamérica al cual había sido invitada la Fuerza Aérea de Chile.

Corría el año 1998 y las capacidades de los F-5E/F Tigre III se habían incrementado al dotarlos de pértiga de reabastecimiento en vuelo. Dicha operación aérea demostró su valor en la Operación Manu Tama'i a inicios del año 1998, oportunidad que [-como vimos en un artículo anterior-](#) sirvió para preparar a las tripulaciones en vuelos de largo alcance que implicaran varios reabastecimientos en el aire sin aterrizar.

Los preparativos para Red Flag implicaron en términos logísticos y técnicos un gran desafío ya que era primera vez que se realizaría un vuelo de traslado fuera de Chile con reabastecimiento en vuelo, con aviones de combate de la FACH hasta los EE.UU. La escuadrilla estuvo compuesta por seis F-5E Tigre III, el tanquero Boeing KB-707 Águila y un C-130 por parte de la FACH a los que se sumó un KC-135 de la USAF.



La travesía

Entre los días 18 y 20 de julio de 1998, se realizó el vuelo de traslado desde la Base Aérea Cerro Moreno en Antofagasta (Chile) hasta la Base Aérea Nellis en Nevada (EE.UU.). El vuelo se realizó en 12 horas 10 minutos tiempo en el cual se llevaron a cabo 8 reabastecimientos a cada avión de combate.

El vuelo involucró tres etapas. La primera fue el vuelo desde Los Cóndores en Iquique hasta Panamá, realizando cuatro reabastecimientos cada avión en ese tramo y tuvo una duración de 5 horas. La segunda etapa desde Panamá hasta la Base Aérea Kelly en San Antonio, Texas, que implicó tres reabastecimientos en vuelo. Luego el tramo final entre la Base Aérea Kelly y la Base Aérea Nellis de la USAF, con un reabastecimiento. Finalmente la agrupación FACH llegó el día 20 de julio.

Orígenes de Red Flag

Este ejercicio que ya lleva más de cuatro décadas realizándose se conformó luego de los análisis del desempeño de la USAF (Fuerza Aérea de EE.UU.) en la guerra aérea en Vietnam. En dicho conflicto las aeronaves de la USAF se enfrentaron a aviones de Vietnam del Norte, encontrando diversas debilidades en sus tripulaciones, en lo que a entrenamiento de combate se refiere.

Como una forma de mantener un entrenamiento en combate y adiestrar de manera efectiva a sus tripulaciones la USAF creó el Ejercicio denominado Red Flag en el año 1975, llegando a ser uno de los más importantes en su tipo a nivel mundial.



Oficiales de la FACH frente a uno de los accesos de las instalaciones de Red Flag en Base Aérea Nellis de la USAF.

Participación del Grupo de Aviación N°7

En la versión denominada "Red Flag 98-3", la escuadrilla de los seis F-5E Tigre III estaba al mando del Coronel de Aviación (A) Luis Bolton y el Comandante de Grupo José Mardones Comandante del Grupo de Aviación N°7 de la FACH. La participación de la FACH se realizó entre el 27 de julio y el 8 de agosto de 1998 en el ejercicio propiamente tal. En esa oportunidad operaron junto a personal de la

Real Fuerza Aérea de los Países Bajos (RNAF), además de la Fuerza Aérea de Bélgica y unidades de la USAF, las otras fuerzas que utilizaron aviones F-16 y F-18.

Gran curiosidad despertaron especialmente el armamento con que llegaron los aviones chilenos al utilizar casco DASH alineado al misil Python IV de capacidad todo aspecto²⁵.



Mecánicos especialistas del Grupo N°7 realizando mantenimiento a los F-5E Tigre III

La FACH fue el país número 20 en participar en Red Flag, considerando que un cuarto de los participantes provienen de países OTAN y otro tanto de países aliados a EE.UU. En este ejercicio a la FACH con sus entonces recientemente modificados F-5E Tigre III le tocó realizar operaciones aéreas denominadas "Offensive Counter Air" (OCA) dentro de las Fuerzas Azules. La agrupación de F-5E Tigre III de la FACH cumplió alrededor de 100 misiones aéreas, que implicaron: vuelos de escolta, barrido de caza y misiones aire-aire propiamente tal.



Pilotos de combate del Grupo 7 de la FACH que participaron en Red Flag, con línea de vuelo de F-5E Tigre III de fondo.

²⁵ (*) El misil Python IV, es un desarrollo de la firma Rafael de Israel, de cuarta generación desarrollado a finales de los 80 y principios de los 90. El Python IV funciona alineado con el casco de la empresa Elbit DASH (Display and Sight Helmet). Una de las capacidades más destacadas de este misil es la capacidad de mantener el "enganche" inclusive si el objetivo maniobra con altas G, para ello cuenta con un potente sensor de seguimiento asociado a unas excelentes performances aerodinámicas y de motor.

La exigencia operativa y de coordinación fue muy alta dado que las operaciones habitualmente involucraban más de 60 aeronaves entre cazas (F-5, F-16 y F-18), tanqueros para el reabastecimiento en vuelo (KC-135 y KC10), aviones de guerra electrónica AWACS, aviones de Comando y Control (EC-130), transportes logísticos y helicópteros (SAR y apoyo).

Los adversarios, poseían un gran poder de fuego implicando aviones cazas con armamento aire-aire de primera generación, como misiles AMRAAM, ECM, además de sistemas Tierra-Aire para lograr el máximo efecto de “situación” de combate para el entrenamiento.

Entre las mayores dificultades para la operación fue la diferencia de performances de los aviones involucrados F-5, F-16 y F-18, además de las temperaturas altas en el desierto por sobre los 30°C. Además el armamento con el que cuentan cada unidad de combate es de capacidades diferentes tanto en lo que respecta de corto, mediano y largo alcance.

El Grupo N°7 se destacó por demostrar una alta competencia en las operaciones relativas a un grupo de combate de cazas, realizando un gran parte de los lanzamientos simulados de misiles dentro de los rangos de las variables de operación de los misiles. Además logró una buena relación de derribos vs derribados.

El retorno se realizó a contar del 12 de agosto de 1998, de la misma forma como se realizó el viaje de ida a Nellis, pero con un gran carga de conocimientos y experiencias adquiridas por las tripulaciones nacionales.

Antonio Segovia Rentería

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<http://www.the-northrop-f-5-enthusiast-page.info>

Revista Fuerza Aérea (FACH) Vol. LVII N°217 Año 1998

Revista Operación Red Flag “Serie Operaciones Aéreas”

Publicación del Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile. Abril 1999.

VII. AVIONES CON HISTORIA



Avión Let L-410 UVP – E20

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Let L-410 UVP - E20 Turbolet “Aerovip”

En la década de los años sesenta a requerimiento de la compañía aérea Aeroflot de Rusia, la empresa aeronáutica *Let Kunovice* de Checoslovaquia, se abocó a diseñar y construir una aeronave que reemplazara a los obsoletos aviones rusos Antonov An-2.

Esta aeronave dentro de los requerimientos, debía ser biturbina, con capacidad de 15 pasajeros mínimo y capaz de aterrizar en pistas no preparadas.

El prototipo número uno designado XL-410, realizó su primer vuelo el 16 de abril del año 1969, portando la matrícula OK-YKE, y estaba potenciado con dos turbinas Pratt & Whitney Canadá PT6A-27 de 515 CV y hélices tripalas.

622 aeronaves se fabricaron a lo largo de 16 años. En dicho período, el modelo, sufrió una serie de mejoras en motores, fuselaje, hélices y otros componentes, hasta llegar al año 1985, en que se comenzó la producción del modelo final denominado L-410UVP-E, que cuenta con una capacidad de

19 pasajeros más dos tripulantes, y estanques suplementarios de combustible, alojados en la punta de las alas, lo que le confiere un mayor rango de alcance.

Let 410 en Chile

Durante la versión 1998 de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, realizada en el Aeropuerto de Los Cerrillos, fue posible admirar un ejemplar del avión Let 410 presentado por la firma Aerotec de Miami, Estados Unidos, representante de la fábrica Let para América latina. El avión prestaba servicios a esa fecha en la empresa Argentina "Aero Andes" con matrícula danesa OY-TCM (s/n° 912532).



Let 410 "Aero Andes"

A comienzos del año 1999, la empresa "Publicidad Aérea de Chile" se transformó en aerolínea regional, adoptando el nombre de "Aerovip" cuyo proyecto inicial, era servir rutas desde Chillan al sur de Chile.

Para dar curso al emprendimiento, arrendaron a Aerotec, un avión Let L-410 UVP-E20 Turbolet, matrícula danesa OY-TCL (S/N° 912533), fabricado en el año 1991.

En poco tiempo "Aerovip", logró desarrollar rutas y destinos en la décima y décimoprimer Región, para lo cual, contrataron pilotos calificados y con conocimiento de esa agreste zona. En la ciudad de Chillán montaron su base de mantenimiento.

Posteriormente en agosto del año 2000, incorporaron a la flota un segundo avión de similares características, que resultó ser el demostrador en FIDAE 1998, de "Aero Andes", OY-TCM, el cual fue

pintado con los colores de "Aerovip", tal como lo muestra la ilustración de don Samuel Matamala para esta nota.



Let L-410 UVP-E20 Turbolet, primer avión de "Aerovip"

Razones comerciales y baja demanda de pasajeros, produjeron el cierre de "Aerovip" en marzo del año 2001, regresando a su arrendador, Aerotec el OY-TCL que actualmente sigue volando para distintas aerolíneas regionales. En tanto su gemelo, el OY-TCM, sufrió un accidente el 31 de marzo del año 2006 en Brasil, causando el lamentable fallecimiento de sus 19 pasajeros.

En abril del año 2015, la empresa Aerocord, con base en el aeródromo Marcel Marchant Binder de Puerto Montt, agregó a su variada flota, un avión Let 410 UVP-E20, proveniente de la aerolínea Regional "Brava Linhas Aéreas", de Brasil, donde portaba la matrícula PR-NH (c/n° 082714). Hoy la aeronave porta la matrícula chilena CC-AFM.

Aerocord realizó en su base de mantenimiento, un UPGRADE al avión, cambiando los antiguos motores, WALTER 601 a la nueva familia de motores General Electric H 80. Con lo que se logró un significativo aumento de las performance de la aeronave, que además cuenta con certificado de tipo "EASA" y "FAA"

Una segunda aeronave del mismo tipo, se integrará a la flota, proveniente de la aerolínea regional brasileña "Sol Linhas Aéreas" PR-VLA (c/n° 882101) dentro de los siguientes tres meses. Asimismo recientemente "Aerocord" cerró la compra de un tercer avión Let 410 UVP-E20, el que llegará el tercer trimestre del año 2019, con estas y otras aeronaves del inventario, cubrirán las necesidades de los habitantes de la región.



Let 410 UVP-E20 "Aerocord" en el Aerodrómo Marcel Marchant Binder (La Paloma), Puerto Montt.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía.

Wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/Let_L-410_Turbolet

Modocharlie: <http://modocharlie.com/2015/04/llego-a-chile-el-let-410-para-aerocord/> lie:

<https://www.air-tecm.com/fleet/>

<https://aerospotter.blogspot.com/2014/06/let-410-turbolet-en-argentina.html>

Revista ALA Latinoamericana, Abril 1999

Aerolínea Aerocord, señores Fernando Mantellero y Miguel Durán.

Fotografías:

Patrick Olave, Australia; William Olave, Chile; Autor.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Interesante aviso de esta compañía francesa de Henri Lachambre publicado en 1898, y en donde se hace referencia a su actividad de Aeronauta y a la construcción de globos patentados.

Este emblemático fabricante participó activamente del vuelo en globos, logrando un número cercano a las 500 ascensiones. Su famosa fábrica funcionó en el suburbio de Paris Vaugirard, en París.



Fotografía del interior de la fábrica de Henri Lachambre que ilustra el arduo trabajo que demandaba la confección de este tipo de aparatos.

Alcanzó gran notoriedad por trabajar junto con el pionero de la aviación brasileña, don Alberto Santos-Dumont, quien en 1898 voló el primer globo de su propiedad, y que fuera bautizado como "Brasil".

Fue un conocido proveedor de aerostatos para el U.S. Signal Corps y a la fatídica Misión ártica del ingeniero y explorador sueco, Salomon August Andrée de 1897.

Junto con su sobrino, Alexis Machuron Lachambre escribió en 1897, un libro sobre la expedición de Andrée, titulado "*Au pôle nord en ballon*", el que se tradujo rápidamente del francés al sueco, inglés, alemán, italiano, holandés y polaco.



Piloto aeronauta Sr. Henri Lachambre
(30 de diciembre de 1846 - 12 de junio de 1904)

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Al Sr. Presidente y al H. Directorio:

Me es grato acusar recibo, por recepción, de vuestra interesante revista del mes de mayo ppdo. >Aerohistoria<: ella, nos atrae y actualiza como siempre; con sus amenos e importantes contenidos; sus recopilaciones; e investigaciones inherentes, para bien fomentar su divulgación, acrecentando además, nuestra conciencia aérea.

Attos. y fraternales saludos.

*Brigadier Director Humberto H. Limongi S.
Centro de Ex Aspirantes y Oficiales de Carabineros de Chile
“Caballeros del Orden”.*



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 electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica del señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@historiaaeronauticadechile.cl), mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Antonio Segovia Rentería
Carlos Saldivia Rojas
Celestino Higor Ortiz
Claudio Cáceres Godoy

ISSN 0719-9635

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



Grisolia 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