



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



▶ **Sargento Aviador Arturo Dell'Oro
González**

▶ **Clodomiro Figueroa Ponce, recuerdos
del gran pionero de nuestra aviación**

▶ **Rescate de Tripulantes Motonave
"Porvenir I"**



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Arturo Dell’ Oro González! Sangre generosa de mi raza, flor de juventud ardorosa y límpida; yo te reconozco en el tranquilo heroísmo, en la firmeza valiente de tu gesto fecundo, tú pudiste proclamar sobre este alto horizonte el temple de la raza chilena, cuyo lema: “Vencer o Morir” quedó ya inscrito en la historia del mundo.

*(Fragmento de las palabras de Roberto Suárez Barros
Cónsul de Chile en Milán, mayo de 1926)*

Cuando este mes de agosto pasado, recordamos en la historia nacional la señera figura del general Bernardo O’Higgins como eje principal de entrega y valor, en la que nuestra historia aeronáutica no permanece ajena, agregando al “legado patriótico” el recuerdo imborrable de hitos y personajes, que en estrecha comunión nos unen a la figura señera del patriota Libertador y otros relevantes próceres de nuestra independencia, interpretando y construyendo con su ejemplo la existencia un espíritu chileno y con ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes emulan y afianzan esta obra.

Sin lugar a equivocación, agosto nos presentó **hitos y personajes** muy válidos como lo serán el recordar el *primer vuelo* realizado en Chile, y más encima *“llevando a un pasajero”* o el preclaro y destacado papel pionero jugado en la aviación por Clodomiro Figueroa Ponce, innegable testimonio de persistencia, valentía, laboriosidad y generosidad. Su huella fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, director de una Escuela de Aviación propia, piloto de pruebas y de correo, oficial de reserva de la Fuerza Aérea de Chile, protagonista de espectaculares accidentes y por sobre todo de grandes hazañas. De él se puede decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento en que vivió su apacible retiro, el zumbido de los motores constituyó su música predilecta. Figueroa nos dejó su máxima: ***“Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN”***, y que hoy tras el emblemático 21 de agosto de 1910, seguimos seriamente considerando.

Como un tema del presente septiembre, reseñamos la imagen viva del sacrificio indómito, esta vez interpretado por un joven aviador como lo es Arturo Dell'Oro, chileno italiano quien fallece heroicamente en el marco de un combate aéreo en la Primera Guerra Mundial.

Quizás la lista de heroísmos individuales registrados durante la Gran Guerra sea por muchos muy notoria, pero no a tantos es conocido el hecho de que quienes la integran, sean algunos de aquellos que conforman nuestra atractiva historia aeronáutica. Dell'Oro, no es solamente un héroe más, sino que su nombre constituye un símbolo que funde su formación con el profundo amor a la Patria uniendo la nobleza de corazón en esta historia que se teje a muchos miles de kilómetros de su tierra natal.

Otro caso de heroísmo, entrega y valor extremo, pero ahora en tiempo de paz, lo es la figura de John Wall al que recordamos cada mes de septiembre como un homenaje hacia aquellos aviadores que dejan huella en el sagrado deber de perpetuar y difundir los hechos más relevantes, y que periódicamente cumplimos con orgullo.

En referencia a otros hombres y hechos, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega en esta edición el relato sintético y no menos relevante de las efemérides, las que junto a un recuento de actividades y otras novedades, registran, conmemoran, difunden nuestro acervo, y con ello nos brindan el honor, nos entregan el conocimiento, la comprensión y la virtud del beneficio que siempre trae la sabiduría en el crecimiento y desarrollo de las personas y de los pueblos.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Cadetes de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” visitaron las principales dependencias del Cuartel General, ubicado en el edificio “Comodoro Arturo Merino Benítez”</i>	6
<i>Cuarta Temporada de Conciertos 2018- Música que nos une</i>	6
<i>Se recuerda a distinguido Pionero en Reunión de Directorio</i>	8
<i>“Hitos de la historia de Chile a través de El Mercurio de Valparaíso”</i>	9
<i>Conmemoración del “Día de la Dirección General de Aeronáutica Civil”</i>	10
<i>Conmemoración del “Primer vuelo en avión realizado en Chile”</i>	14
<i>39º Aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”</i>	18
<i>Interesante Simposio Internacional</i>	20
<i>Recepción de los helicópteros MH-60M Blackhawk de la Fuerza Aérea de Chile</i>	20
<i>Interesante conferencia en Viña del Mar</i>	22
OBITUARIO	23
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	26
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	27
ELEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE.....	31
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	42
<i>Sargento Aviador Arturo Dell’Oro González</i>	42
<i>Clodomiro Figueroa Ponce, Recuerdos del Gran Pionero de Nuestra Aviación</i>	59
<i>Rescate de Tripulantes Motonave “Porvenir I”</i>	77
AVIONES CON HISTORIA.....	88
<i>Cessna L-19 A “Noble Veterano de los cielos de Chile”</i>	88
¿SABÍA USTED?	93
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	106
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	107

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Cadetes de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” visitaron las principales dependencias del Cuartel General, ubicado en el edificio “Comodoro Arturo Merino Benítez”.*



El profesor Sandrino Vergara Paredes le hace entrega al general Robles de un ejemplar del libro “El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar, del cual Vergara es su autor”.

El jueves 2 de agosto, integrantes del **Club Cultural de Historia** de la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos Prado”, compuesto por Cadetes de distintos años a cargo del profesor de historia de la Escuela de Aviación y Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Sandrino Vergara Paredes.

En la ocasión tuvieron la oportunidad de recorrer las principales dependencias de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, entre ellas la Sala de Consejo, el Salón de Alto Mando y la oficina del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella.

Durante la visita, el General Robles les dio la bienvenida, instándoles a conocer la historia de Chile y de la Fuerza Aérea, fomentando los hábitos de lectura, ya que les permitirá comprender los orígenes de la Institución, entre otras materias.

El Club Cultural de Historia de la Escuela de Aviación, “forma parte del plan de estudios del Instituto Formador, con el fin de enriquecer el acervo cultural de los Cadetes, además de generar investigación y nuevos conocimientos en los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea”, expresó Sandrino Vergara, profesor de historia de la Escuela de Aviación.

❖ *Cuarta Temporada de Conciertos 2018- Música que nos une*

En alianza con la I. Municipalidad de Santiago, Fundación Chiloé Concertante, Museo Histórico Militar, Teatro Municipal de Santiago, la Dirección de Desarrollo Comunitario del Sistema de Bibliotecas de Providencia y la Universidad Tecnológica Metropolitana se realizó a las 19.30 horas del jueves 9 de

agosto, la última fecha de música docta, popular y danzas que componían las siete actividades culturales previstas para la Cuarta Temporada de Conciertos 2018.

Durante todas las fechas de la temporada, que se desarrollaron en las comunas de Santiago y Providencia, fueron más de mil personas las que pudieron disfrutar de artistas nacionales e internacionales, que entregaron su arte de manera gratuita al público.



Al interior del Museo Histórico Militar, se realizó una notable presentación de ballet clásico y danza moderna, que estuvo a cargo de la “Compañía Nacional de Danza”, dirigida por la coreógrafa Odette Mercado, quienes interpretaron una magnífica y ecléctica selección de temas, que comprendieron desde el clásico “Cascanueces” y otras piezas musicales de Broadway tales como “Jesucristo Superstar”, “Don Quijote” hasta interpretaciones de canciones chilenas y latinoamericanas de Violeta Parra, Los Jaivas, Illapu, León Gieco y Astor Piazzola, entre muchas otras, las que fueron largamente aplaudidas.

“Hijos de la tierra” fue el punto cumbre del evento, el cual es un tributo y homenaje a los coreógrafos del mundo, donde además se invitó a algunos de los espectadores a bailar en el escenario, siendo parte del espectáculo y compenetrándose de todo el vigor y energía expuesta por los bailarines en cada una de las piezas.

Al finalizar tanto bailarines como parte importante del numeroso público presente, tuvieron espacio para conversar e interactuar, valorando el gran trabajo realizado en este montaje.



Algunos de los asistentes a la elaborada y mágica presentación de ballet, danzan junto a los magníficos bailarines.

❖ *Se recuerda a distinguido Pionero en Reunión de Directorio*

Como parte de las actividades internas del Directorio, en Sesión efectuada el pasado martes 14 de agosto, se recordó el 60 aniversario del lamentable fallecimiento del aviador pionero y constructor de aeroplanos de la Aviación Nacional, Sr. Clodomiro Figueroa Ponce¹, sucedido en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958, un día antes de cumplir los 72 años de edad.

¹ Nace en agosto de 1886, en la localidad de Nogales (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet N°1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Aprovechando la experiencia adquirida en Europa, en Chile instaló un taller para construir y reparar aviones. Fue autor de varios modelos sencillos de aviones monoplanos, basados en algunos planos que trajo de Francia, que llevaron los nombres de “Fresia”, “Tucapel”, “Lautaro” y “Caupolicán”. Con este último realizó en febrero de 1913 un mítico vuelo entre Batuco y Santiago, lo que se le reconoce como el primer Raid aéreo realizado en Chile.



Clodomiro Figueroa (Carnet de miembro de la Asociación General Aeronáutica de Francia, 1913)

❖ **“Hitos de la historia de Chile a través de El Mercurio de Valparaíso”**



El presidente del Instituto de Conmemoración Histórica de Chile y distinguido Socio Honorario de nuestra corporación don Sergio Martínez Baeza, presenta un resumen del abultado currículo académico del Ingeniero Sr. Roberto Fuenzalida González.

El jueves 16 de agosto, en la sede de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, tuvo lugar la Ceremonia de Investidura del nuevo Miembro de Número del Instituto de Conmemoración Histórica de Chile, don Roberto Fuenzalida González, cuyo discurso de incorporación se tituló: “Hitos de la Historia de Chile a través de El Mercurio de Valparaíso”.

El Sr. Fuenzalida, pasó a ocupar la vacante dejada por el fallecimiento de doña Mireya de la Fuente Olivares y, en consecuencia, le correspondió la Medalla-Sillón N° 9 de las treinta que componen este tradicional organismo de bien público.

A tan interesante actividad, asistió nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg, quien felicitó calurosamente al nuevo integrante de esa noble corporación, como también llevó los saludos de nuestro Directorio a su presidente don Sergio Martínez Baeza, ocasión en la que nuevamente recordaron junto a otros presentes, algunos de los temas pendientes que hay respecto a la conveniencia de concretar en un plazo breve, una agrupación de institutos y academias congéneres.



De izquierda a derecha: GDD Marcos López Ardiles, Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico y Militar; Roberto Fuenzalida González; Sergio Martínez Baeza, presidente del Instituto de Conmemoración Histórica de Chile; Hugo Zepeda Coll y Norberto Traub Gainsborg.

❖ **Conmemoración del “Día de la Dirección General de Aeronáutica Civil”**

El pasado viernes 17 de agosto, en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se celebró esta fecha tan especial.

En lo que fue una solemne ceremonia llevada a cabo en el hall central del recinto, se conmemoró esta importante fecha instaurada en recuerdo del primer vuelo de un avión realizado en Chile por parte de don César con la ayuda de su hermano Félix Copetta Brosio hace 108 años atrás, un 21 de agosto de 1910 en terrenos de la entonces Chacra Valparaíso, actual sector de la Plaza Ramón Cruz en la comuna de Ñuñoa, Santiago de Chile.



El Subsecretario para las Fuerzas Armadas don Juan Francisco Galli Basili, el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile General del Aire don Jorge Robles Mella y el General de Aviación señor Víctor Villalobos Collao, director de la Dirección General de Aeronáutica Civil durante la conmemoración del Día de este importante servicio.

La Dirección de Aeronáutica se creó hace 88 años, mediante los D.S. N°1312-1313 de marzo de 1930, como una Unidad dependiente de la entonces naciente Subsecretaría de Aviación, asignándosele funciones ligadas a la regulación de las actividades de la aeronáutica civil. Su primer director fue el Comandante de Escuadrilla señor Federico Baraona Walton.

La actividad de conmemoración se inició temprano por la mañana y fue presidida por el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella y el Director General de la DGAC, General de Aviación Sr. Víctor Villalobos Collao y contó con la presencia del Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Juan Francisco Galli Basili, entre otros importantes invitados del ámbito aeronáutico.



El General de Aviación señor Víctor Villalobos Collao, director de la Dirección General de Aeronáutica Civil durante su discurso de apertura en esta importante conmemoración.

Durante su discurso el General Villalobos destacó los principales hitos de este año de gestión, entre ellos, la auditoría de seguridad operacional que realizó la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil) que ubicó a la DGAC en el primer lugar de la región y octavo a nivel mundial. También, la implementación del ILS categoría III en el Aeródromo Carriel Sur de Talcahuano, tecnología que permite aterrizajes con visibilidad reducida y que beneficia a los habitantes de la región del Bío Bío.

Por su parte, el Subsecretario Galli envió un afectuoso saludo a todos los funcionarios de la DGAC, quienes dijo, *“cumplen una importante función en nuestro país”*.

En tanto, el General Robles señaló que *“son 88 años de una dirección que ha ido ganando prestigio nacional e internacional. Lo prueban las estadísticas, las últimas inspecciones y el pensamiento que hay en el país que volar seguro. El trabajo de la DGAC radica en dar una seguridad a este gran mercado que ha aumentado en forma impensada”*, señaló el General Robles.

Terminada su intervención, se procedió a premiar a funcionarios se han destacado por su trabajo. Este año el premio “Funcionario Distinguido”, recayó en la Meteoróloga Bárbara Tapia, Jefa de la Oficina de Asuntos Corporativos de la Dirección Meteorológica de Chile (DMC) por su contribución a la coordinación de actividades internacionales con la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la Oficina Regional de las Américas y por su reelección como Vicepresidenta de la 16° Sesión de la Comisión de Climatología, siendo la primera mujer en ocupar este cargo en los ochenta años de esta comisión.

También se premió como “Unidad Destacada” al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE, por su extraordinaria contribución a la difusión de la historia de la aeronáutica nacional.

Cabe señalar que este año el MNAE cumplió 74 años, tiempo en el que se ha transformado en la huella visible de la aviación en nuestro país. Desde este año, su edificio se denomina Enrique Flores Álvarez, quien fuera su principal gestor y primer Director.

Finalmente, se distinguió también a los funcionarios que cumplieron 40 años de servicio en la DGAC.



Especial mención tuvo el reconocimiento formulado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), por su extraordinaria contribución a la difusión de la historia de la aeronáutica nacional.

Se dio término a la celebración con un cóctel, ocasión que dio lugar a que los concurrentes pudieran apreciar las nuevas adquisiciones, conversar y disfrutar de un ambiente de cordial camaradería.

Nuestro Instituto estuvo representado por el presidente de la entidad, señor Norberto Traub Gainsborg, el vicepresidente Sr. Oscar Avendaño Godoy; el director Sr. Mario Magliocchetti Oleaga y varios otros distinguidos socios.



De izquierda a derecha: Señores Coronel Sérgio Mourão, Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile; Coronel Alejandro H. Arocena, Agregado de Defensa de la República Oriental del Uruguay en Chile; Norberto Traub, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Coronel Roberto Idoyaga, Agregado Aeronáutico de la República del Paraguay en Chile; Comodoro Raúl Jorquera, Director de Relaciones Internacionales y el Coronel Francisco Martínez, Agregado Aeronáutico de la República Dominicana en Chile

❖ **Conmemoración del “Primer vuelo en avión realizado en Chile”**

Su historia data de 1910 cuando dos señores chilenos visitaban Francia, eran los primos hermanos Miguel Covarrubias Valdés y David Echeverría Valdés. Ahí les nació la idea de traer a Chile este nuevo invento llamado avión, el cual lo usarían para festejar y dar mayor brillo a la celebración de las fiestas del Centenario de Chile que se venían preparando por parte del Gobierno y en todos los círculos sociales de la época. Los hermanos César y Félix Copetta se habían enterado por la prensa de que se traería a Chile este aparato volador, por lo que César ofreció viajar a Francia, y realizar allá, un breve curso en el arte de volar y obviamente su respectiva mecánica. Salvados estos obstáculos, comparte en Chile a su hermano Félix todo lo aprendido, de modo que ellos armarían y volarían este aparato realizando la hazaña casi en la tarde del 21 de agosto de 1910.

Para continuar la jornada, esa histórica tarde se efectuó un segundo vuelo con don David Echeverría quien acompañó al piloto César Copetta, sentado en un estrecho espacio detrás de él. Al aterrizar estuvieron a punto de capotar a causa de una acequia que frenó las ruedas delanteras. Sin embargo, esta situación no fue impedimento para que César Copetta, tras unas reparaciones realizara un tercer vuelo, pero en el que lamentablemente al momento de aterrizar, una fuerte ventisca lo inclinó y fue a caer violentamente rompiendo buena parte del tren, del ala y hélice del Voisin, situación que definitivamente impidió realizar los vuelos que estaban ya programados para la conmemoración del Centenario de la Independencia de Chile.

Para recordar este importante capítulo de la historia de Chile, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en conjunto a la Ilustre Municipalidad de Ñuñoa, organizó una ceremonia el pasado martes 21 de agosto, conmemorando este Primer Vuelo de un Avión en Chile, donde surcó los cielos nacionales en un sector denominado "Chacra Valparaíso", actualmente Plaza Alcalde Ramón Cruz Montt, ubicada en la comuna de Ñuñoa.



En esta significativa actividad, estuvieron presentes entre otros, una nutrida delegación de la Fuerza Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil, Federación Aérea de Chile, Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", FIDAE, Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas", Escuela Técnica Aeronáutica (ETA), el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea "Águilas Blancas", Instituto Histórico "José Miguel Carrera", Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, 4ta. Compañía de Bomberos "Pompe France", Sky Airline, Agregados Aeronáuticos y de Defensa del Perú, Paraguay, República Dominicana y Uruguay, familiares descendientes de César y Félix Copetta Brosio quienes participaron de la emotiva ceremonia, en la que se puso ofrendas florales ante el monumento que recuerda el lugar de la proeza que dio inicio a la aeronáutica chilena.



Emotivos instantes fueron los vividos en la colocación de la ofrenda floral que nuestra corporación dejara en conjunto con la autoridad edilicia, integrantes de la familia Copetta y directores del IAHACH ante el monumento que recuerda esta importante hazaña cumplida por los valientes hermanos Copetta en agosto de 1910

“Estoy muy emocionado porque se mantenga viva la llama de este acto que es un hito histórico nacional. Muy agradecido también de todos los que participaron hoy acá y que se esforzaron por mantener esto. A nombre de la familia Copetta quiero dar las gracias al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y a todos quienes estuvieron hoy presentes”, manifestó el comandante de aeronave de LATAM, don Ricardo Copetta, bisnieto de Félix Copetta, uno de los hermanos que fueron artífices de realizar el primer vuelo en Chile.

Otro testimonio recogido en la ocasión fue el de don Norberto Traub, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quien se refirió así: *“es muy emocionante, ya que el 21 de agosto de 1910 no sólo se realizó el primer vuelo exitoso en Chile, sino que también en esta ocasión se trasladó al primer pasajero chileno en un avión. Entonces en este día estamos celebrando un hito, una hazaña que es tremendamente trascendente para la historia aeronáutica del país y de Latinoamérica”.*

Más adelante, al referirse al monumento recientemente rescatado del deterioro de los grafitis, agregó: *“esta sencilla pero noble manifestación arquitectónica es un monumento que nuestra corporación hizo realidad en la comuna de Ñuñoa, pero ella marca un hito que pertenece a la historia de todos los chilenos. Estoy muy contento y emocionado por el apoyo y participación brindados por la Ilustre Municipalidad y todas aquellas instituciones aéreas que diariamente hacen posible tareas y actividades como las que hoy hemos vivido”.*



Al finalizar la ceremonia, los numerosos asistentes se tomaron una serie de fotografías con los familiares de los pioneros para recordar esta importante ocasión



❖ 39º Aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”

Con una Misa de Réquiem celebrada este recién pasado miércoles 31 de agosto a las 11 horas de la mañana en la Iglesia institucional “San Francisco de Borja”, se iniciaron las actividades de celebración del trigésimo séptimo aniversario del Instituto Histórico “Carabineros de Chile”, fundado un 31 de agosto de 1979.



El General Sub Director de Carabineros, don Álvaro Altamirano Sánchez encabezó la colocación de Ofrendas florales depositadas en recuerdo de los mártires institucionales.

El Instituto Histórico "Carabineros de Chile" se creó por iniciativa de un grupo de oficiales en situación de retiro y su principal objetivo es el investigar los orígenes y desarrollo de la función policial en Chile, entre otros.

Tras la ceremonia religiosa, los asistentes se dirigieron hasta el Monumento a los Mártires de Carabineros de Chile, donde se izó el pabellón nacional y luego se depositaron ofrendas florales, en homenaje y recuerdo de quienes, en actos de servicio por la Patria, perdieron sus vidas.

Las emotivas actividades fueron presididas por el General Sub Director de la institución, General Álvaro Altamirano Sánchez y por el Presidente del Instituto histórico, General don Hosmán Pérez Sepúlveda. A continuación, los presentes fueron invitados a visitar el interior de la cripta en donde está la lista de los más de 1.180 mártires y descansan los restos mortales del teniente don Hernán Merino Correa.



Bandera original que flameaba en el retén de Carabineros donde sirviera el teniente Hernán Merino Correa en 1965.



Vista del interior del Monumento a los Mártires de Carabineros

Representando a nuestro Instituto concurrieron con mucho orgullo al evento nuestro presidente y vicepresidente, señores Norberto Traub Gainsborg y Oscar Avendaño Godoy quienes agradecieron la deferente invitación cursada a nuestra corporación y el especial trato del que fueron objeto.

❖ *Interesante Simposio Internacional*

Durante toda la mañana del pasado jueves 30 de agosto, se realizó el Simposio Internacional “*Miradas sobre el proceso de la Independencia de Chile*”, una interesante jornada académica cultural en donde historiadores de Argentina y Chile analizaron episodios ocurridos hace ya doscientos años y su repercusión para el desarrollo inmediato y posterior del país. El interesante encuentro fue organizado por el Instituto Panamericano de Geografía e Historia y el Centro de Extensión del Senado, en donde nuestra corporación se vio representada por el señor Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



De izquierda a derecha: Fernando Castillo, Moderador; Fernando Silva Muñoz, Director Ejecutivo Centro de Extensión del Senado; Luz María Méndez, Miembro principal Comisión de Historia de la Sección de Chile del Instituto Panamericano de Geografía e Historia

❖ *Recepción de los helicópteros MH-60M Blackhawk de la Fuerza Aérea de Chile*

Varios de nuestros socios tuvieron la grata oportunidad de poder asistir a una significativa ceremonia realizada en la mañana del 30 de agosto, en dependencias de la II Brigada Aérea, y con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, señor Alberto Espina Otero; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella; el presidente de Sikorsky señor Daniel C. Schultz; la embajadora de los EE.UU. señora Carol Pérez e invitados especiales, se realizó la recepción oficial del helicóptero multipropósito mediano MH-60M Blackhawk.



En la ocasión, se encontraban las tres aeronaves recientemente llegadas al país a bordo de un avión carguero Antonov An-124, procedente de Polonia, donde la empresa PZL Mielec subsidiaria de Sikorsky, fabricó los helicópteros. Las tres unidades restantes, serán entregadas en el mes de diciembre del presente año.



Dos de nuestros distinguidos integrantes comparten antiguas experiencias con la novedad de recibir el nuevo material

❖ *Interesante conferencia en Viña del Mar*

En la tarde del pasado jueves 30 de agosto, terminó con una importante actividad desarrollada por la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, donde el Académico de Número Contraalmirante don Alexander Tavra Checura, dictó la conferencia titulada “La tragedia del blindado Blanco Encalada en Caldera, durante la Guerra Civil de 1891”.

Invitados por don Germán Bravo Valdivieso, presidente de esa corporación congénere, nuestra organización estuvo representada por dos distinguidos socios en la Quinta Región, don Erwin Cubillos Salazar y Carlos Saldivia Rojas, quienes llevaron los parabienes de este Instituto al conferencista y a nuestros apreciados amigos de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.



De izquierda a derecha: Erwin Cubillos Salazar, el conferencista, Contraalmirante Alexander Tavra Checura y don Carlos Saldivia Rojas.

II. OBITUARIO



Gabriel van Schouwen Figueroa (Q.E.P.D.)

General de Aviación Gabriel van Schouwen Figueroa “Ejemplo de Humana Sencillez”

Como la luz de un cabito de vela lentamente se va extinguiendo, hasta que de improviso, sin que nadie se percate, se apaga, así lo fueron sus años postreros.

Ingresado en 1941 como Alférez de Aviación hasta su retiro en 1975, tuvo una meritoria y dilatada carrera en la Fuerza Aérea de Chile, ascendiendo de grado en grado hasta alcanzar el de General de Aviación.

Testigo y partícipe de hechos trascendentes en la marcha de la nación, supo actuar siempre con la ponderación y prudencia que las circunstancias hacían aconsejable, posponiendo sus legítimos intereses personales.

Como subdirector de la Escuela de Aviación, supo ganarse el aprecio y cariño de los cadetes, los que en él, antes que un jefe, veían a un padre. Jóvenes a los que en caso de necesidad, siempre acogió con bondad sin hacer distinción de rangos y grados.

Hombre de cultura superior, puso especial énfasis en la formación profesional y cultural de los futuros oficiales, a quienes siempre insistía en la conveniencia de propender a su propia preparación.

Piloto del avión presidencial y posteriormente edecán aéreo, le correspondió desempeñarse estrechamente bajo las órdenes de los presidentes Carlos Ibáñez del Campo y Jorge Alessandri Rodríguez, a quienes sirvió con lealtad y abnegación.

Tras su retiro, el gobierno le encomendó labores diplomáticas en una nación hermana, debiendo poner todas sus capacidades al servicio de la patria, cuando nuestro país era objeto de ataques desde diversos ámbitos de la política internacional y países que se decían amigos, veían llegada la ocasión de cobrar antiguas cuentas, o guardaban un ominoso silencio.

Aquilatando la labor de nuestro instituto, nos prestó siempre su más amplia y entusiasta colaboración, atendiendo con gentileza nuestras diversas consultas, recordando con nostalgia sus tiempos como piloto de los botes voladores PBY-5 Catalina, operando en Quintero o en la bahía de Mejillones, o más tarde a los mandos de "El Canela".

Ya anciano, en varias oportunidades coincidimos con él como pacientes en el Hospital de la Fuerza Aérea, señalándonos que a su edad y con su salud ya resentida, a nada más podía aspirar. Con la misma sencillez que caracterizara su vida, así de sencillo fueron sus funerales, de los que muchos no se enteraron.

Hoy, con la madurez que otorga el paso de los años, solo nos resta aceptar con resignación su partida, manteniendo vivo el recuerdo de quien fuera un jefe ejemplar, bueno y sincero. Un amigo.

Sergio Barriga Kreft



Víctor Robinovitch Castro (Q.E.P.D.)

Coronel de Aviación Víctor Robinovitch Castro

“Los últimos de los primeros”

Tal vez su mayor orgullo era el haber pertenecido al primer curso regular de cadetes de la Escuela de Aviación.

El de aquellos setenta y siete muchachos que un ya distante mes de mayo de 1942, ingresaran a nuestro establecimiento formador de los oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

Egresado como oficial de la rama del aire, posteriormente orientó sus preferencias a las telecomunicaciones aeronáuticas, llegando a ser un renombrado especialista en dicha área.

Con el devenir de los años, le correspondió asumir altas responsabilidades en su carrera, siendo una de las mayores, cuando en 1962 fue nombrado jefe del aeropuerto Los Cerrillos. Puesto en el cual debió enfrentar diversos desafíos, como lo fueron entre otros la llegada al país de importantes jefes de naciones extranjeras, artistas de renombre internacional y sobre todo, la realización en nuestra patria del Campeonato Mundial de Fútbol de ese año, oportunidades todas en que la capacidad del campo aéreo de recibir público fue sobrepasada con creces.

Todo ello al mando de un aeropuerto diseñado y construido bajo los conceptos y técnicas de los años treinta, al que nunca se le había dado la importancia que había alcanzado en el concierto de la aviación internacional y sólo sometido a “mejoras de parche”.

Fue especialmente en aquella cita deportiva, en que debió enfrentar injustas críticas en incluso insultos, de ciertos sectores de la prensa y la política, solo por dar cumplimiento con mucho tino, a las disposiciones que el gobierno había dispuesto aplicar con respecto al recibimiento que en Los Cerrillos se debía dar a las delegaciones extranjeras que arribaran a Santiago por la vía aérea.

Disposiciones que los mismos que lo criticaban, se negaban a aceptar, aduciendo tener derecho a llegar hasta la misma puerta de los aviones para entrevistar y saludar a los huéspedes extranjeros, no obstante que para ellos se había habilitado un espacio especial frente al edificio terminal.

Ataques que soportó con paciencia y resignación, sin que de su rostro se borrara aquella sonrisa que le era tan característica.

En 1964, habiéndose dispuesto la creación de la Escuela Técnica Aeronáutica dentro de la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, la mirada del alto mando una vez más se fijó en él, encomendándosele la tarea de dar cumplimiento a dicha misión.

Hubo de hacerlo todo, sin contar con casi nada y con una infraestructura muy precaria para un establecimiento educacional cuya misión era de importancia.

Sin duda uno de sus mayores logros como director de la escuela, fue la realización en 1965 del primer curso regular de Oficiales de Aeropuertos, especialidad que por entonces había quedado muy atrás con relación a lo que la moderna administración aeroportuaria exigía. Acogido al retiro, no sin pena debió resignarse a decir adiós al azul aéreo que por años con orgullo luciera, no obstante, ello no lo alejó del campo aeronáutico, manteniendo estrecho contacto con sus compañeros de curso, tanto en servicio activo como con quienes habían emigrado a la vida civil.

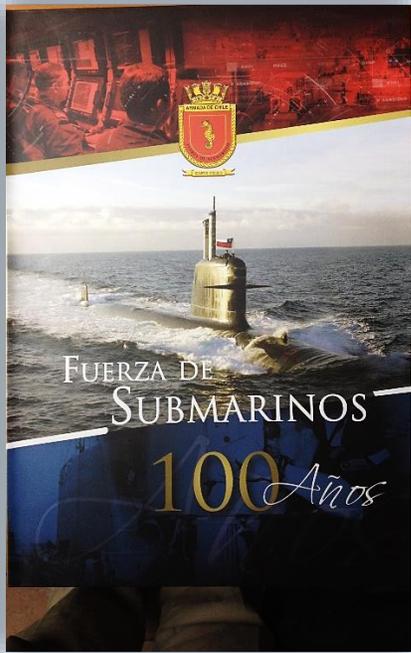
Estrecho colaborador de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, siempre nos brindó su más entusiasta cooperación, participando también con algunas de sus vivencias en la edición de la colección “Horas de Losa”.

Uno a uno vio partir a sus compañeros de curso, hasta que solo tres restaban de aquellos setenta y siete originales. “Somos los últimos de los primeros que vamos quedando”, me dijo al excusarse por razones de su ya deteriorada salud, de no poder concurrir al cementerio a despedir a uno de ellos que por solo meses se le adelantó, como pasajero en la barca de Caronte, en el cruce del Aqueronte.

Sus funerales, acorde a la modestia que era tan propia de él, se realizaron en forma sencilla, pero con los honores que la Fuerza Aérea rinde a quienes la sirvieron con abnegación. Al decirle adiós, lo hacemos en la certeza que el día de mañana llegará también para él el reconocimiento a que en vida se hiciera acreedor.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

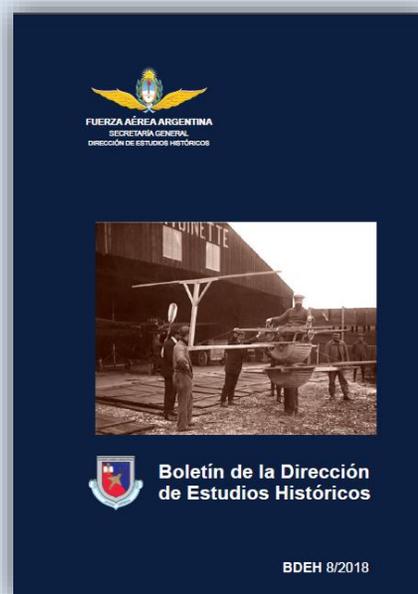
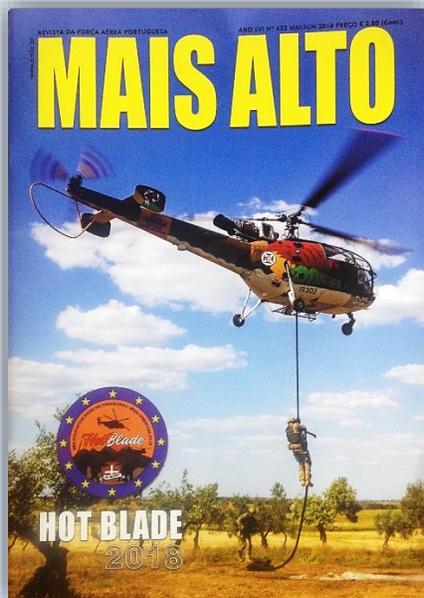


Interesante publicación histórica de la Fuerza de Submarinos de la Armada de Chile en su primer centenario.

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

Portadas de las valiosas publicaciones que recibíáramos de regalo por parte del Museo Nacional Aeronáutico y Espacial; al Miembro Correspondiente en Argentina, don Walter Marcelo Bentancor; al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile, al Contraalmirante Rodrigo Vega Contreras y la Fuerza Aérea Portuguesa

Muchas gracias a todos ellos.



III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

Nos enorgullece dar a conocer este mes de septiembre, la organización de nuestro Primer Taller Formativo, “Elaborando reportes científicos”, el cual será dictado por el Dr. Lucio Cañete Arratia, reconocido académico de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, y está dirigido especialmente a todos aquellos entusiastas integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, miembros de Academias e Instituto congéneres y otros interesados que quieran perfeccionar sus competencias y calidad de sus publicaciones y/o trabajos de investigación histórica científica.

Taller 2018

Elaborando reportes científicos: “impactando al mundo”

El quehacer de todo científico es comunicar sus aportes al mundo y esta irrenunciable actividad reviste una gran relevancia hacia la sociedad cuyas áreas del conocimiento aún no están satisfactoriamente posicionadas.

En tal contexto, aceptando que las ciencias dedicadas al estudio de entes antiguos en Chile todavía no logran alcanzar el sitial que se merecen, el presente taller pretende contribuir a mejorar tal situación.

En efecto, puesto que el artículo científico es la culminación de proceso científico, las herramientas entregadas para conseguir dicho producto necesariamente aportarán a la cadena de eslabones previos.

Objetivo del Taller

Entregar los conceptos vitales para todo el proceso productivo de reportes científicos exitosos en asuntos históricos en general y en histórico-aeronáuticos en particular.

Requisito de aprobación

Para obtener la constancia oficial de aprobación del taller por parte de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, cada participante deberá entregar una primera versión de un artículo científico histórico transcurridas tres semanas de la última sesión.

Fecha y lugar

Las clases presenciales consideran dos sesiones presenciales de cuatro horas pedagógicas cada una (8 horas pedagógicas en total), separadas por una pausa. Éstas se realizarán en la sede del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en fechas próxima a acordar.

CUPOS LIMITADOS

Consultas e Inscripciones durante agosto al 982885844 o a: taller@historiaaeronauticadechile.cl



❖ **Se comunica que se extendió el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial para mediados de septiembre 2018.**



**INSTITUTO DOMINICANO
DE HISTORIA AERONÁUTICA**



**FEDERACIÓN INTERNACIONAL
DE ESTUDIOS HISTÓRICO AERONÁUTICOS Y EL ESPACIO**

**XVII CONGRESO
INTERNACIONAL DE HISTORIA
AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO**

FIDEHAE 2018

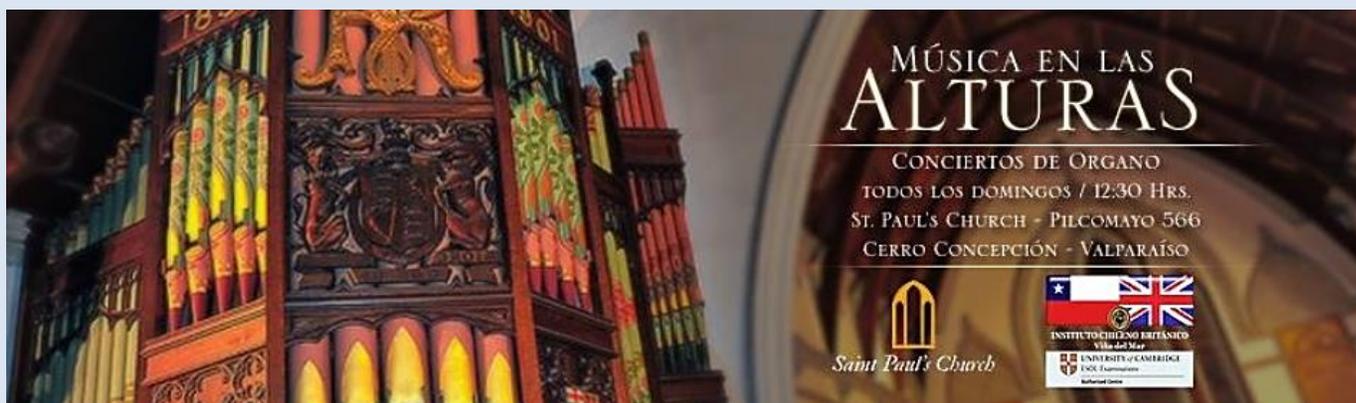
**12 - 17
Noviembre 2018**

Santo Domingo, República Dominicana



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

❖ **160 Aniversario de la Catedral Anglicana de Saint Paul en la ciudad de Valparaíso**



Bienvenidos a la Catedral Anglicana de Saint Paul, que este año, 2018, cumple 160 años de existencia. Construido en el año 1858 en el Cerro Concepción de Valparaíso, el primero de su tipo en Chile, nació de la Comunidad Anglicana instalada en este tradicional y antiguo puerto de Chile. Patrimonio de la Humanidad, junto con el Cerro Concepción sobre el cual está construida, fue declarado Monumento Nacional en 1979 y Catedral en el año 2016.

Visite la Catedral Anglicana de Saint Paul que posee interesantísimos registros familiares, lo que ha permitido indagar a esta corporación sobre muchos relevantes aviadores británico chilenos y sus orígenes. Lo invitamos a contactarlos al correo: saintpaulchurchvalpo@gmail.com

❖ **Reconocimiento otorgado a distinguido integrante de nuestra corporación**



❖ **El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se incorpora al registro de Organizaciones de la Sociedad Civil de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile**



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

D.G.A.C. OF (O) N° 02/0/ 3 9-6 6358

OBJ: Informa sobre registro de Organizaciones de la Sociedad Civil de la D.G.A.C.

SANTIAGO, 23 AGO 2018

**DE : DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

**PARA : INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE.
SR.NORBERTO TRAUB GAINSBORG.**

Junto con saludar, en atención a resolución N°0501 de fecha 27 de Junio de 2018, relativo al proceso de conformación del Registro de Organizaciones de la Sociedad Civil de la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C), publicación que se llevó a cabo con fecha 03 de Julio del presente año, en nuestro sitio web, informamos a Ud.:

Que, tomando en consideración, que el día 25 de Julio de 2018 finalizó el plazo dispuesto mediante Resolución Exenta N°0501 de fecha 21 de Junio de 2018 para la inscripción de las Organizaciones interesadas en formar parte del registro de Organizaciones de la Sociedad Civil de la D.G.A.C;

Que, derivado del proceso anterior, la mayoría de las Organizaciones interesadas no cumplieron con los requisitos exigidos, no permitiendo alcanzar el quórum mínimo exigido para la conformación del Consejo de la Sociedad Civil de la D.G.A.C, para cuyo fin se conforma el respectivo registro de Organizaciones, razón por la cual, mediante Resolución N°0608 de fecha 01 de Agosto de 2018, se procedió a extender el plazo por otros 10 días hábiles, finalizando dicho proceso el día 16 de Agosto de 2018. Lo anterior, fue informado a los participantes, señalándoles expresamente, que se les otorgaba un plazo adicional para dar cabal cumplimiento a los requisitos y así poder conformar el registro.

Que, finalizado la extensión del plazo de 10 días hábiles dispuesto en resolución N° 0608, podemos señalar, que una vez revisado los antecedentes presentados por Ud. a este Servicio, se constató que su Organización cumple con los requisitos requeridos para ser parte del registro de Organizaciones de la Sociedad Civil de la D.G.A.C

Saluda a Ud,



[Firma manuscrita]
RICARDO GUTIERREZ RECABAREN
Encargado Unidad de Participación Ciudadana
SECRETARIO GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

1. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE.
2. Sección Integral de Información y Documentación (Arch).

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

1/09/1917: Tras un homérico combate aéreo sobre los cielos de Belluno en Italia, el joven aviador Chileno Italiano, Arturo Dell’Oro, estrella su avión Nieuport XI contra el Fokker que volara su adversario. De esta manera valerosa, pierde la vida este valiente piloto. El 3 de enero de 1918 se le entregó póstumamente la Medalla de Oro al Valor Militar del Gobierno Italiano. Desde el 19 de junio de 1921, el Aeródromo de Belluno y el de la Base aérea San Giusto di Pisa llevan el nombre de Arturo Dell’Oro, y al poco tiempo se hace extensivo al ahora Aeropuerto de Belluno.



1/09/1949: Es creado el Grupo de Aviación N°7, de la Fuerza Aérea de Chile. Inicialmente destinado a estar basado en Cerro Moreno, Antofagasta, su vida operativa se inició en 1953 en Los Cerrillos, siendo la primera unidad de la Fuerza Aérea de Chile en ser equipada con aviones a reacción. Su material de vuelo ha sido DH-115 “Vampire”; Lockheed T-33 y F-80, Hawker Hunter; F-5E, y actualmente F-16 en Antofagasta. Su primer Comandante fue el Comandante de Grupo (A) René Janiszewski Courbis.



1/09/1949: Se crea el Grupo de Aviación N° 11, de la Fuerza Aérea de Chile. Constituido sobre la base del Grupo de Caza N°1, operó como Unidad de Cazabombardeo en la ciudad de Quintero, con material P-47 hasta su desactivación en 1956.

En 1969 fue reactivado como Unidad Escuela de Vuelo por Instrumentos en Quintero luego reubicado en Los Cerrillos como unidad de enlace y mantención de eficiencia de pilotos, encuadrando la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” y a los paracaidistas “Boinas Azules”. Actualmente se encuentra desactivo. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A) Hugo Munita de la Vega.

2/09/1917: Primer servicio oficial de correo aéreo argentino entre Buenos Aires y Montevideo, en un aeroplano Blériot XI de la Escuela de Aviación Militar, pilotado por Pablo Teodoro Fels.



Camilo Daza, aviador colombiano

2/09/1922: Camilo Daza Álvarez vuela en Cúcuta, el avión que adquiriera en Europa, constituyéndose éste, en la primera máquina de su género conocida en Colombia.

Daza fue además el primer colombiano que en el año 1919 pilotó un avión, y hoy es considerado el precursor de la aviación colombiana, ya que es toda una historia de vicisitudes y de glorias, por la grandeza de un ideal soñado y ambicionado, *la aviación*.

2/09/1927: El vuelo más largo en México hasta ese momento: “10 horas y 48 minutos” de Ciudad de Juárez a la Ciudad de México, es realizado por el Capitán Emilio Carranza Rodríguez en un monomotor Quetzalcóatl bautizado como “Tololoche”.

3/09/1957: Un nuevo aniversario de la trágica muerte del subteniente de la Fuerza Aérea de Chile, John Wall Holcolmb y el mecánico tripulante Cabo Domingo García Bustillo. Este joven oficial entregó su vida a la Patria tratando de rescatar desde el siniestrado B-26C N° 826 a su mecánico de vuelo y camarada. Por su acción, el subteniente Wall obtuvo en forma póstuma la Condecoración Al Valor, misma que hoy luce prendida en el Estandarte de Combate del Grupo de Aviación N°8.



Mecánico tripulante Domingo García Bustillo



Subteniente John Wall Holcolmb

5/09/1922: Se lleva a cabo el primer duelo aéreo en cielo sudamericano. La acción que tuvo lugar en Paraguay durante la Revolución de dicho año. El piloto inglés Patrick Hassett, contratado por el gobierno de ese país, persiguió en su SVA-5 a un avión Ansaldo de las Fuerzas rebeldes, que observaba movimientos de tropas gobiernistas. Hassett ametralló al avión contrario, quien al percatarse de su presencia, huyó hacia su base paraguaya en Caí Puente.

5/09/1927: Se crea la Biblioteca Nacional de Aeronáutica Argentina, para promover el desarrollo de la conciencia aeronáutica del país. Organizada como un centro de consulta para facilitar al profesional, estudiantes y público en general, material bibliográfico aeronáutico y espacial como así también materias concurrentes o vinculadas al quehacer aéreo, civil y deportivo. Se encuentra ubicada en pleno centro de Buenos Aires, y alberga un patrimonio de más de 60.000 volúmenes de libros. Posee una amplia Sala de Lectura, Sala de Reuniones, Sala de Derecho Aeronáutico, Videoteca, y una Hemeroteca con revistas nacionales y extranjeras de la especialidad.

5/09/1956: Dentro del marco de las conmemoraciones del cincuentenario del primer vuelo en avión efectuado por Alberto Santos Dumont, es instituida a través del Decreto N°39.905, la Medalla al Mérito Aeronáutico “Santos Dumont”.

Esta distinguida presea que recuerda el nombre del ilustre pionero, fue creada para homenajear a civiles y militares por sus destacados servicios a la Fuerza Aérea del Brasil.



6/09/1919: Como parte de una delegación francesa regresa a Buenos Aires, convertido en Héroe de guerra y Capitán de la Fuerza Aérea francesa, el aviador argentino, señor Vicente Almandos Almonacid. Nacido en Anguinán, La Rioja, el 24 de diciembre de 1882, fue un ingeniero, aviador y más tarde diplomático que cuando joven participó en la Primera Guerra Mundial como piloto de la Fuerza Aérea Francesa. Fue co-fundador y gerente técnico de la compañía aérea Aeroposta Argentina, filial de la francesa Aéropostale y precursora de Aerolíneas Argentinas. Fue la primera persona en cruzar los Andes por aire de noche y artífice de la mayor parte de las rutas aéreas de Aeroposta. Como diplomático, presidió el consulado argentino de Boulogne-sur-Mer desde 1938 hasta 1945.

En reconocimiento a sus logros, en Francia le fueron otorgados distintas distinciones, entre las que se destacan la Legión de Honor y la Medalla Militar, y su nombre fue tallado en el Arco del Triunfo en una corta lista de héroes franceses; mientras que en Argentina el Aeropuerto de La Rioja fue bautizado en su honor.

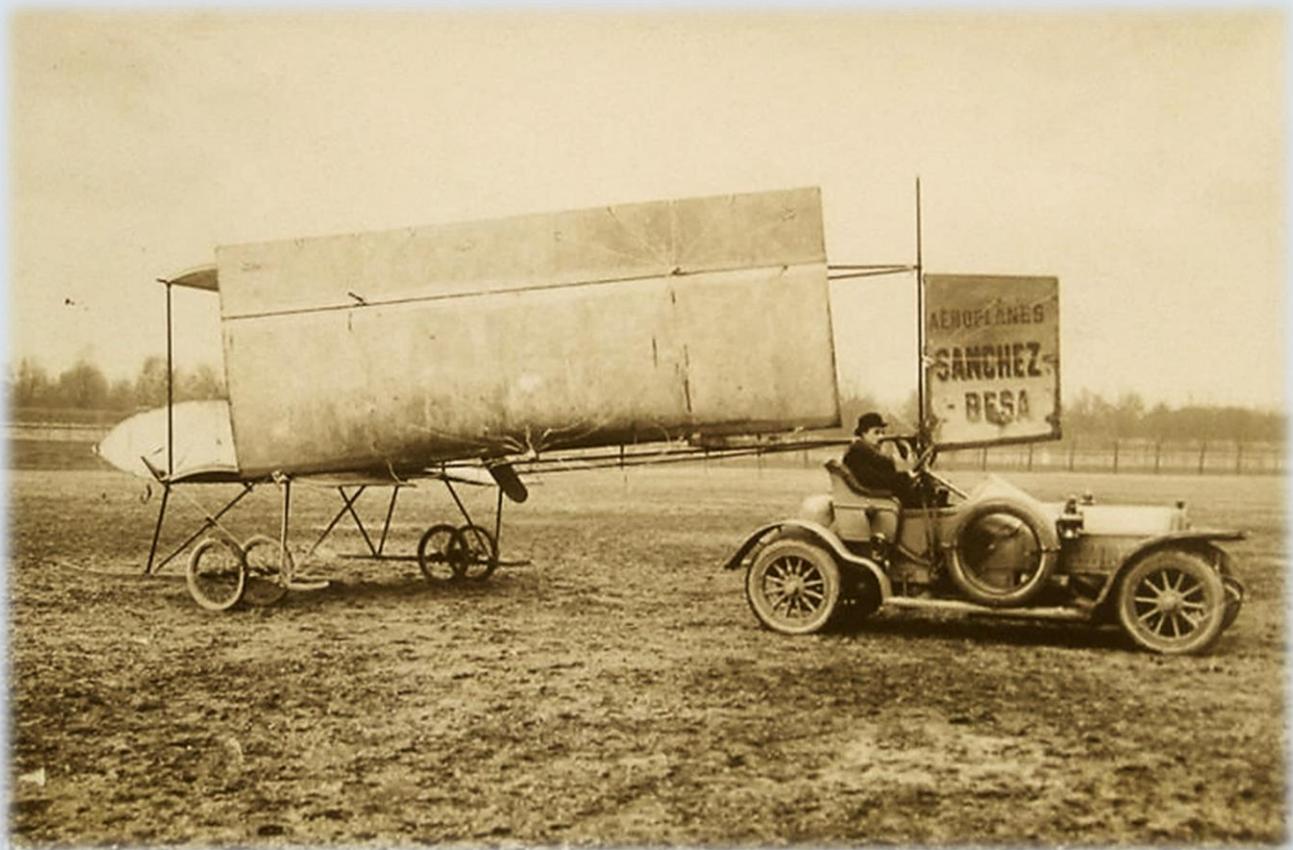
6/09/1931: Bautismo de fuego de la entonces denominada Fuerza Aérea Nacional (F.A.N.). A fines de agosto de 1931, la marinería de la mayor parte de la Escuadra nacional chilena se declaró en rebeldía contra el Gobierno de aquella época, deteniendo a la oficialidad de la Armada en sus cámaras, y exigiendo una serie de mejoras salariales y modificaciones a la política económica en vigencia, dando muestras de influencia de la propaganda extremista.

Mientras el grueso de la Escuadra se concentraba en Coquimbo, reparticiones navales en tierra se declaraban en rebeldía. El Gobierno, tras negociar y no lograr acuerdo, asaltó con fuerzas militares los cuarteles navales, especialmente en Talcahuano, logrando tomarlos. Para someter a la Escuadra, el gobierno decidió encomendar la tarea a la Fuerza Aérea Nacional.

En la mañana del 6 de septiembre de 1931, aviones concentrados previamente en el Aeródromo de El Tuqui, en Ovalle, atacaron con bombas y ametralladoras a la Escuadra en la bahía de Coquimbo, causando daños menores, así como un muerto y tres heridos en la tripulación de un submarino. Un avión caza Falcon, pilotado por el Teniente 2° Julio Tapia Jiménez, debió efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa al ser averiado en el motor por fuego antiaéreo. Este único ataque encabezado por el entonces Subsecretario de Aviación, Comandante Ramón Vergara Montero, desalentó a las tripulaciones, las que al cabo de pocas horas se rindieron.

6/09/1941: Es creado el Club Aéreo de Río Bueno/La Unión. El club aéreo nace con 44 hombres y 7 mujeres los que organizan formalmente esta institución, el cual en estos 76 años ha visto pasar a grandes personas entre sus filas aportando de manera significativa al desarrollo de las comunas de La Unión y Río Bueno en el sur de Chile.

8/09/1910: El aviador civil y constructor aeronáutico chileno, señor José Luis Sánchez Besa, es oficialmente reconocido como aviador al recibir del Aero Club de Francia su licencia N° 155 de piloto aviador. No obstante de haber volado desde 1908, rinde examen ante la comisión oficial de la Federación Aérea Internacional el 1 de septiembre y su brevet se expide con fecha 8 de septiembre, siendo igualmente con ello, uno de los primeros sudamericanos en obtener esta credencial.



José Luis Sánchez Besa arribando al campo de aterrizaje



8/09/1960: Fallece el General de Brigada Aérea don Dagoberto Godoy Fuentealba, quien con el grado de Teniente 2° realizara el primer Cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta, un día 12 de diciembre de 1918, adjudicándose de esta forma, el premio establecido por los Gobiernos de Chile y Argentina para quién cumpliera esta gran hazaña.

Con fecha 11 de septiembre de 1957, fue ascendido al grado de General de Brigada Aérea, mediante la Ley especial N° 12537.



9/09/1922: La joven primera aviadora brasilera, Anésia Pinheiro Machado finaliza un vuelo de cuatro días entre San Pablo y Rio de Janeiro, utilizando un biplano Caudron G.3 bautizado "Bandeirante", como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia de su país.

Primera aviadora brasileña que pasó el examen para la obtención de la licencia de piloto de aeronave mercante.

En 1951 fue también la primera piloto brasileña en cruzar la cordillera de los Andes en su avión monomotor a través de la ruta comercial del Paso del Aconcagua, desde Santiago de Chile a Mendoza en Argentina.

9/09/1932: Se establece en Nicaragua, la Semana del Correo Aéreo Internacional. Mediante el Decreto 16, publicado en La Gaceta N°195 del 12 de septiembre de 1932, el Presidente de la República, don José María Moncada establece que entre los días 11 y 17 de septiembre, sea celebrado este medio de transporte que con su Correo Aéreo Internacional, ha hecho desaparecer las barreras del "tiempo" y de la "distancia" que durante siglos han separado las naciones de América, contribuyendo eficazmente a la unión y solidaridad de los países americanos con lo cual está llevando a cabo una obra de verdadero Pan Americanismo.

10/09/2014: PRINCIPAL Airlines suspende indefinidamente sus operaciones, ahogada por un complejo panorama financiero. PAL Airlines, anteriormente conocida como Principal Airlines, es una pequeña aerolínea chilena dedicada a vuelos chárter que entró en operaciones regulares a mediados de 2009.



Avión Boeing 737-200 (CC-CZO) de PRINCIPAL AIRLINES (Fuente: Diario La Cuarta)

12/09/1938: Considerando lo ventajoso de facilitar a los pilotos civiles, la adquisición de aeronaves para el desarrollo de sus actividades y la necesidad de estimular las actividades privadas en beneficio del país, el gobierno brasileiro a través del Decreto Ley N°678, decide aprobar un Reglamento para la concesión de subvenciones a los Clubes Aéreos, Clubes de Planeadores y Escuelas de aviación civiles del Brasil.

13/09/1909: Volando su aeroplano "Demoiselle", Alberto Santos Dumont establece el record de velocidad de 96 Km/hr al recorrer la distancia de 8 kilómetros que unían las localidades de Buc y Saint Cyr en París, en tan sólo 5 minutos.



13/09/1943: Nace el Club Aéreo de Melipilla, situado al sur oeste de Santiago de Chile. Este acontecimiento fue significativo, puesto que la institución aeronáutica melipillana fue de las primeras de su género que se fundaron en el país. Poco tiempo después, el año 1944, se publicó en el Diario Oficial el otorgamiento de la Personalidad Jurídica aprobándose sus estatutos. El domingo 28 de mayo de 1944, se registra la inauguración y bendición de su nueva cancha de aterrizaje la que quedó instalada en el Fundo "Los Jazmines" que fuera donado por el señor Carlos Vial.

Además, en aquella ocasión se realizó la bendición del Aeronca, primer avión que tuvo esta institución. Su primer Curso de Aviación quedó fijado en diez alumnos y su Instructor fue el señor Aladino Azzari, reconocido maestro de vuelo civil.

14/09/1917: Se crea con voluntarios cubanos una escuadrilla de aviación para ofrecerla a Francia, con el nombre de “Le Escadrille Cubaine”. El aviador cubano Santiago Campuzano es llamado a organizar esta escuadrilla y más tarde es condecorado por Francia con la Orden Legión de Honor.

15/09/1980: Se reactiva el Grupo de Aviación N°4 que funcionara en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Unidad volvió a la actividad contando con el nuevo material Mirage 50. Su historia data de 1928, cuando con fecha 12 de julio se crea el Grupo de Bombardeo de la Base Aérea El Bosque. Hoy el Grupo N°4 se encuentra nuevamente inactivo desde el 28 de diciembre de 2007.

15/09/1981: Se presentan oficialmente aviones fabricados y armados en Chile. En la Base Aérea de “El Bosque”, se exhiben el Pillán, Dakota y Casa 101, primeros tipos de aviones producidos por la Empresa Nacional Aeronáutica (ENAER), los que paulatinamente irán estableciendo parte importante de las bases para la actual industria aeronáutica nacional.



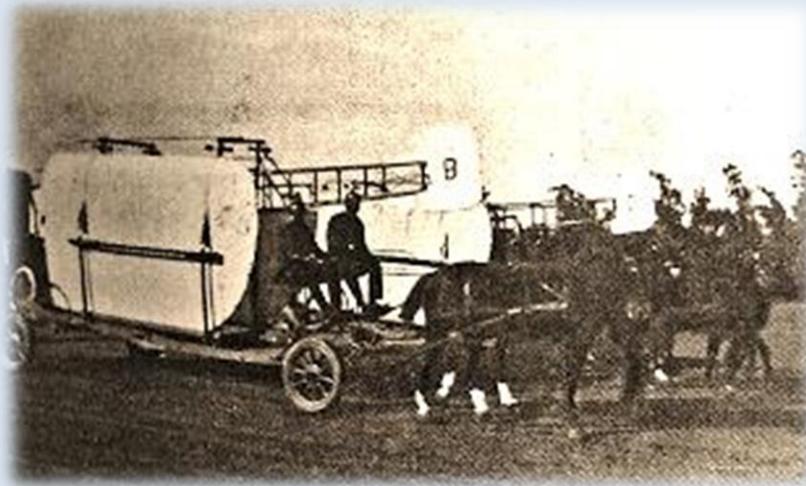
Avión T-35 Pillán, primero de la serie construido enteramente en Chile.

17/09/1965: Se emite la Ley N°15.617, que da nombre al Aeropuerto de Lima, Perú bautizándolo como Aeropuerto “Jorge Chávez”, en recuerdo de uno de sus más importantes pioneros aeronáuticos.

18/09/1898: El precursor aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos Dumont realiza en Paris, Francia, los primeros ensayos con su Globo Dirigible Nº1.

19/09/1913: La Aviación Militar chilena participa por primera vez en el desfile del Día de las Glorias del Ejército de Chile. La Aviación Militar se presentó desfile que tradicionalmente se realiza en la elipse del Parque Cousiño (actual Parque O'Higgins), con 5 aviones monoplanos Blériot XI liderados por el Capitán señor Manuel Avalos, quién llevó como pasajero al teniente Julio León.

Los aviones llegaron a la elipse en sus carros tirados por caballos, luego fueron armados y emprendieron el vuelo ante la impresionada concurrencia. Veintiún años más tarde, en 1934 se presenta nuevamente como Fuerza Aérea independiente, llevando esta vez, 21 aviones en vuelo al mando del entonces Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo, señor Armando Castro López.



Arribo de dos de los cinco aviones Bleriot, a la elipse del Parque Cousiño en 1913.

20/09/1963: Es creada la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile. Destinada a proporcionar instrucción y entrenamiento en volovelismo a oficiales y cadetes de la institución, opera desde el aeródromo Lo Castillo, en la Comuna de Las Condes. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) René Arriagada Anento y estuvo dotada de material tipo "Sulainer" y luego con planeadores Blanik y Cirrus.

21/09/1933: Es inaugurada la Base Militar colombiana, "El Guabito" que mezclaba operaciones civiles comerciales y militares, allí operaron las compañías PANAGRA y SCADTA, la primera cubría las rutas Internacionales y la segunda los vuelos nacionales. Cabe señalar que SCADTA es la precursora de la actual AVIANCA (Aerovías Nacionales de Colombia).

21/09/1988: Primer raid de aviones T-35 Pillán entre Santiago y Punta Arenas. Cuando transcurrían las 17.30 horas, aterrizaban en la Base Aérea de Chabunco, en Punta Arenas, cinco aviones Pillán al mando del Coronel de Aviación (A) don Jaime Parra Santos. Este histórico vuelo se realizó en aproximadamente ocho horas de vuelo, con escalas técnicas en Puerto Montt y Balmaceda, fue considerado una de las más importantes actividades que realizara la Escuela de Aviación en el marco de los festejos de los 75 años de la creación de este plantel.

21/09/1992: Creación del Club Aéreo de Ultralivianos de Santiago, Chile.



23/09/1910: Jorge Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes en un avión, logro que lo llevó a ocupar un lugar en la historia de la aviación mundial.

Para honrar su hazaña, la fecha quedó establecida como el
“Día de la Aviación Peruana”.



24/09/1968: A las 18.30 horas de este día, tras una trascendente reunión de 22 vecinos fundan una corporación denominada “Club Aéreo de Cerro Sombrero”, con el propósito de fomentar y administrar el Deporte Aeronáutico en una de las zona más australes de Chile y poner al servicio del Estado y de la comunidad los recursos materiales y humanos que se deriven de esta actividad. Hoy en día, el hangar de este club se encuentra emplazado en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en la región de Magallanes y alberga a las aeronaves, instalaciones de mantenimiento y la escuela de vuelo.



26/09/1919: Creación en Medellín de la primera empresa de aviación civil comercial en Colombia y en América, denominada “Compañía Colombiana de Navegación Aérea” CCNA. Se funda con cuatro aviones monomotores Farman F-40 y un avión bimotor Farman F-60 tipo Goliat. Es nombrado como gerente don Guillermo Echavarría Misas, cofundador y gestor de la misma.

26/09/1957: Se crea la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) como arma independiente de las otras Fuerzas Armadas.

26/09/1979: A través del Decreto N°1905, es instituido el “Día de la Aviación Civil Colombiana” y además creada la Orden de la Cruz del Mérito Aeronáutico Civil, distinción prevista para premiar servicios y contribuciones al progreso de la Aviación Colombiana.



28/09/1924: En la cancha de deportes de la Escuela de Aviación se realiza el primer Concurso de Aeromodelismo en Chile.

El Ministro de Guerra y Marina Contraalmirante Luis Gómez Carreño y el General de División Luis Contreras Sotomayor y otras autoridades de Gobierno y Militares presenciaron el desarrollo del Concurso de Aviación en Miniatura.

Uno de los menores que concursaron, resultando premiado, fue el niño Enrique Flores Álvarez, posteriormente fue Coronel de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, primer Director del Museo Aeronáutico y uno de los distinguidos miembros fundadores de nuestra corporación.



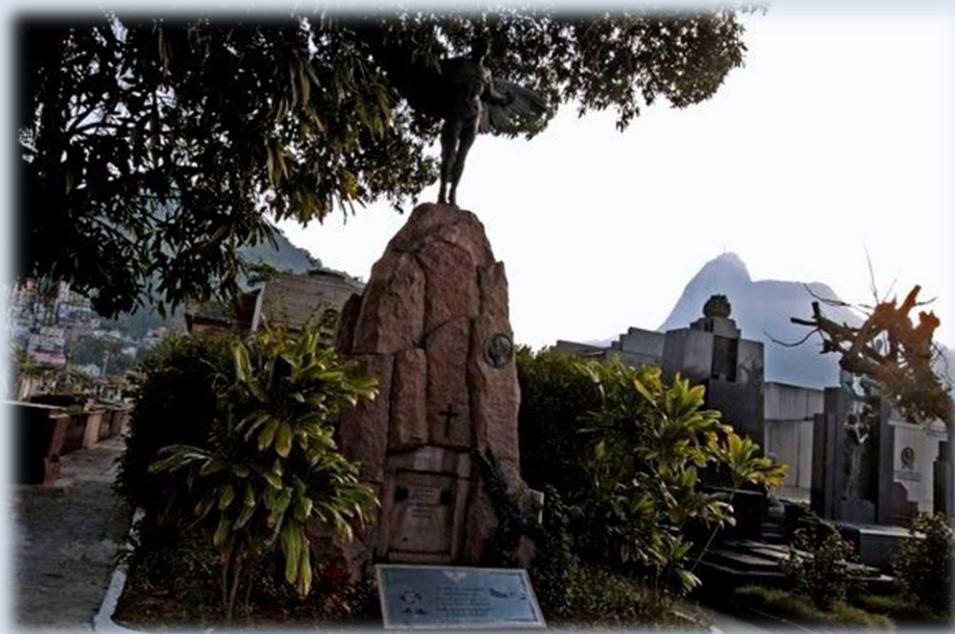


28/09/1924: Se efectúa el primer lanzamiento militar en paracaídas a nivel sudamericano desde un avión, realizado por un chileno en el país.

El Teniente de Ejército, señor Francisco Lagreze Pérez, será quien se arroje desde un avión De Havilland DH-9, pilotado por el Teniente Oscar Herrerros Walker en “El Bosque”, volando a 800 metros de altura.

Para estos fines, utiliza un paracaídas del diseñador alemán Otto Heinecke, quién se encontraba por esos días demostrando su invento en Chile.

28/09/1944: Es inaugurado el Mausoleo de los Aviadores en el Cementerio de San Juan Bautista en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.



Tumba de Alberto Santos Dumont en el Cementerio Sao Joao Bautista de Río de Janeiro

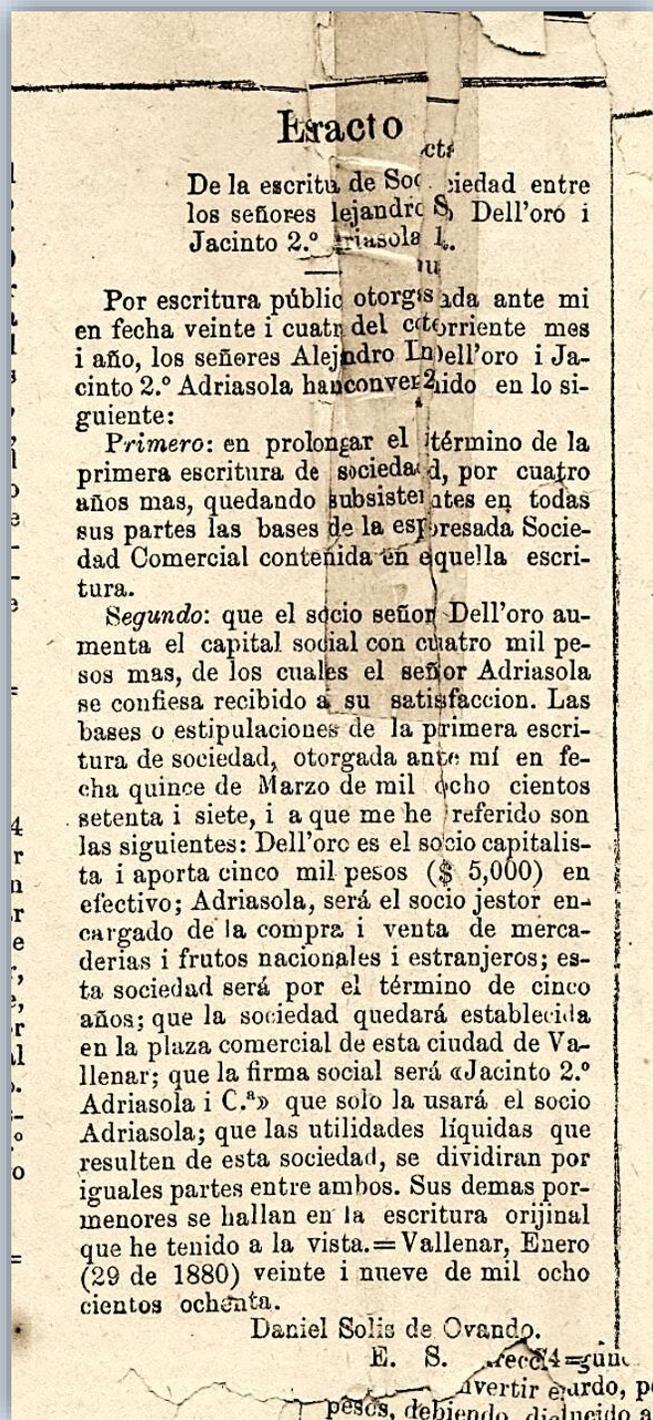
29/09/1912: Se realiza el tan ansiado vuelo del aviador Frank E. Boland. Desde el Hipódromo Nacional del Paraíso se elevó un extraño biplano sin Cola, ante la mirada escrutadora del Presidente Juan Vicente Gómez, funcionarios, cadetes de la Escuela Militar, y un numeroso público que se congregó para servir de testigo del histórico vuelo que duró 27 minutos. Era la primera vez que un avión surcaba los cielos de Caracas. Con motivo de este primer vuelo sobre Venezuela, cada año se celebra en el país, el “Día de la Aviación civil” según decreto 1098 del 20 de setiembre de 1972.

SARGENTO AVIADOR ARTURO DELL' ORO GONZÁLEZ

La actividad minera y comercial en Atacama resultó ser un poderoso aliciente para que muchos chilenos y extranjeros llegasen a la región en busca de mejor fortuna. Uno de aquellos inmigrantes resultó ser el empresario italiano Alessandro Dell'Oro, un piamontés que había luchado valerosamente en la guerra por la independencia de Italia durante 1866 y que diez años más tarde aproximadamente, se asociaría con Jacinto 2º Adriasola para instalar en Vallenar un establecimiento comercial dedicado a *“la compra i venta de mercaderías y frutos nacionales i extranjeros”*.

Era oriundo de Crevola D'Ossola, un pequeño poblado en las afueras de Domodossola donde el pionero de la aviación peruana Jorge Chávez Dartnell encontraría la muerte, al estrellarse su Blériot XI intentando aterrizar al término de su histórico cruce de los Alpes el 23 de septiembre de 1910, como trágico preludeo quizás, del extraordinario acto de heroísmo que tendrían los cielos de Belluno como escenario y a un hijo del Huasco como actor principal.

Tan notable historia habría de comenzar el 17 de agosto de 1896, en la nortina ciudad de Vallenar, al nacer, ese día, Arturo Dell'Oro González, hijo de Alessandro Dell'Oro, y de su esposa chilena Margarita González.



No mucho se sabe de su primera infancia, pero todo hace suponer que esta debió transcurrir en la calma de la vida provinciana y muy cercana a su madre por los continuos viajes de negocios a los ingenios mineros, que seguramente debía realizar Alessandro. Por ello debió ser extremadamente dolorosa para Arturo, la temprana pérdida de su madre cuando aún no cumplía los cinco años y luego, la separación de su padre cuando este lo envió a casa de su cuñado Giovanni Ghio y su tía Etta Dell'Oro de Ghio en Valparaíso, quien lo matricula en alguna de las escuelas que la colonia italiana mantenía en el puerto para ser educado y formado con esmero y austeridad.



Arturo Dell'Oro a temprana edad de cinco años (Valparaíso, 1901)

Posteriormente partiría a Buenos Aires donde fue acogido como un miembro más de la familia del Commendatore² Pietro Bignoli y su noble señora Virginia Bignoli-Caccia de Rometino. Luego en 1905 emigra a Italia junto a su padre, donde estudiará en el Collegio de Stresa y más tarde en el Collegio de Rivoli en Piemonte en donde finalizaría sus primeros estudios. En 1911 ingresará a estudiar mecánica en el "*Istituto Industriale Milanese Feltrinelli*".

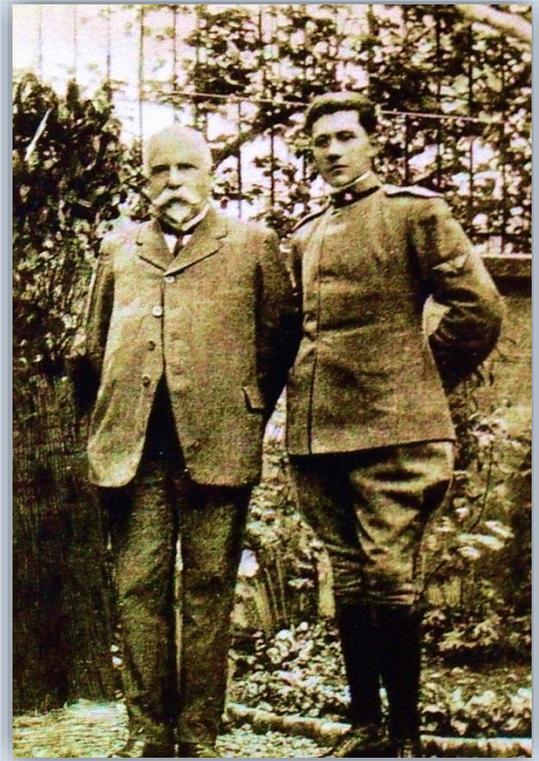
² Commendatore Pietro Bignoli, era un condecorado veterano de la Campaña Italiana en África. (1887-1888). Empresario importador y exportador italiano quien tenía residencia y oficinas tanto en Buenos Aires, Argentina como en Milán, Italia.

Al término de sus estudios en 1913, regresó a Buenos Aires y de allí habría viajado a Valparaíso y a su Vallenar natal a trabajar junto a su padre en una pequeña viña de su propiedad por un breve período, antes de partir nuevamente a Italia a comienzos de 1915, para servir como voluntario en el Cuerpo de Aviación del Ejército Italiano. Es posible que su vocación por la aeronáutica le haya surgido mientras estudiaba en el instituto Feltrinelli, junto a su otro gran amigo de esa época, Lodovico Montegani³, o bien quizás fue durante su corta estadía en la metrópolis río platense.

Como quiera que haya sido, lo cierto del caso es que en 1915, contando con 18 años de edad partió a Italia y se inscribió en el Ayuntamiento de Milán, domiciliado en Viale dei Mille N° 40⁴, como voluntario para servir en el Cuerpo de Aviación del Ejército Italiano.

Así fue como el joven ítalo-chileno llegó Cascina Malpensa, en las cercanías de Milán, sede de la Escuela de Aeronáutica Militar creada en 1911 para incorporarse como *"Soldato Voluntario"* al Bataglione Aviatori Scuola, en el que luego de un corto período de instrucción rindió los exámenes prácticos y teóricos, entre el 17 y 19 de mayo de 1915, obteniendo el *"El Brevetto di 1º Grado"* con las calificaciones máximas, además de una recomendación para integrar el curso de piloto militar que se iniciaría el próximo 1 de junio de ese año.

El 25 de aquel mes, Dell'Oro nuevamente obtenía la calificación máxima en el examen oral. El 2 de agosto, con tres montadas consecutivas hasta los mil metros de altura y tres aterrizajes en la antigua pista "Busto Arsizio", en un biplano Farman de 100 H.P. y con 75 kilogramos de carga, superaba el segundo examen.



Rara fotografía de Arturo junto a su padre Alessandro en Italia.

La tercera prueba consistente en una serie de aterrizajes de precisión en un Farman/1915 de 70 H.P. la rindió el 25 de agosto en Cascina Malpensa, terminando el 7 de septiembre con el raid Taliedo – Padova - Pordenone, de 300 Kms. de extensión y manteniéndose a 2.500 metros de altura en uno de los tramos.

Tan pronto hubo terminado su instrucción fue dado de alta por la Direzione Generale D' Aeronáutica como *"pilota d'aereo"* junto al caporal Lorenzo Rossi y los soldados Antonio Locatelli y Felice Avon, e inmediatamente movilizado al frente de guerra con la 30ª Squadriglia Aeroplani equipada con biplanos Farman, luciendo a partir del 31 de octubre el grado de "Caporale"(Cabo).

³ Lodovico Montegani de Antonio, nacido en Milán el 25 de junio de 1891, quien era gran amigo de Arturo y de Bernardino Bignoli, había estudiado "Técnica Mecánica" en el Instituto Industrial Feltrinelli. Su pasión por la mecánica lo llevó a los aeroplanos, y durante la guerra alcanzó el grado "Teniente Piloto Aviador", siendo muy condecorado por todos sus méritos.

⁴ Milano-Viale dei Mille, 40, era la dirección residencial y comercial de Pietro Bignoli.

DISTRETTO MILITARE (23)-MILANO

REGOLAM. PER LE MATRICOLE
(§ 91)

UFFICIO RECLUTAMENTO E MOBILITAZIONE

N. 61 del Catal.
(R. 1926)

Sezione 2ª

(1) _____

N. di matricola 6837 del distretto di Milano (23)

COPIA DEL FOGLIO MATRICOLARE

di Delli Oro Arturo di Alessandro
 e di Gonzalez Margherita nato il 17 Settembre 1896 Vallenar
 mandamento di Atacama circondario di Repubblica del Chile
 iscritto nel comune di Milano mandamento di Milano
 circondario di Milano

ARRUOLAMENTO, SERVIZI, PROMOZIONI ED ALTRE VARIAZIONI MATRICOLARI		DATA
<p><u>Soldato Volontario</u> nel battaglione aviatori iscritto alla 1ª categoria classe 1895 ed ammesso ai corsi di Pilota Aviatore Militare (circolare 588 del 1914)</p>		
<p><u>Nominato Allievo Pilota</u> (D. M. 5879 del</p>		30 maggio 1915
<p><u>Giunto in territorio</u> dichiarato in stato di guerra</p>		20 settembre 1915
<p><u>Caporale</u> in detto il</p>		31 ottobre 1915
<p><u>Sergente</u> (Cir. 131 G. M. 915) in detto il</p>		31 Gen. 1916
<p><u>Morto in combattimento aereo</u> presso la 8ª</p>		
<p><u>Squadriglia Aeroplani</u> il</p>		1ª settembre 1917

(1) Corpo o Ministero. — (2) Per coloro che contrassero matrimonio prima di giungere alle armi cancellare le parole che seguono e sostituire: prima di giungere alle armi.

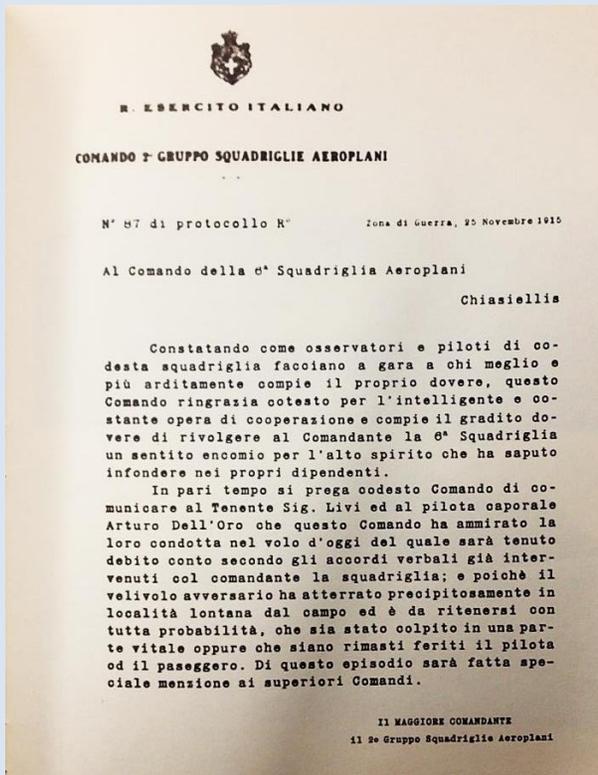
RAZIA - FID. STABIL. MILITARI DI PENNA

Y las misiones de guerra se iniciaron.

Desde un comienzo se destacó como un gran piloto bajo todo punto de vista, caracterizándose por ser resuelto, aguerrido y sereno en los momentos de peligro. El 12 de noviembre de 1915 debió realizar un largo vuelo de reconocimiento sobre el sector del Trentino y en el Tirol hacia Klaus en Austria, internándose profundamente sobre el campo enemigo, pese a las pésimas condiciones meteorológicas y a la gruesa capa de nieve que cubría el terreno, lo que hacía particularmente difícil la orientación. A estas serias dificultades se agregó una falla del motor que lo obligó a volar bajo y a hacer frente a una cerrada artillería antiaérea. No obstante su corta experiencia el Caporale Dell'Oro, logró encontrar el camino de regreso y aterrizar de emergencia en territorio propio, luciendo su Farman, incontables impactos de bala.

En otra oportunidad encontró una columna enemiga a la que atacó audazmente. Por último, el 25 de noviembre de 1915 sostuvo su primer combate aéreo contra un aparato de reconocimiento austríaco sobre el valle del Vipacco⁵, obligándolo a un aterrizaje forzoso, dañado seriamente por su certera ametralladora.

Algunos interesantes documentos respecto a esta importante acción de guerra se guardan como testimonio, entre ellos, la carta de felicitación enviada por el Mayor Comandante del 2° Grupo de la Escuadrilla de Aeroplanos.



"R. EJERCITO ITALIANO COMANDO 2° GRUPO ESCUADRILLA DE AEROPLANOS

**N° 87 del protocollo N° Zona de Guerra, 25 de noviembre 1915
Al Comando de la 6ta. Escuadrilla de Aeroplanos**

Chiasiellis

Constatando como Observadores y Pilotos de esta escuadrilla hacen gala de quien mejor y más audazmente cumple el propio deber, este Comando agradece esto tanto por la inteligente y constante obra de colaboración y cumple el grato deber de dirigir al Comandante de la 6ª Escuadrilla un sentido encomio por el alto espíritu que ha sabido infundir en sus propios dependientes.

Al mismo tiempo se ruega a este Comando de comunicar al Teniente Sr. Livi y al piloto cabo Arturo Dell'Oro que este Comando ha admirado su conducta en el vuelo de hoy del cual se tendrá debida cuenta según los acuerdos verbales ya tomados por el comandante de la escuadrilla; y porque el aeroplano adversario ha aterrizado precipitadamente en localidad lejana al campo, cabe considerar con toda probabilidad, que haya sido golpeado en una parte vital o bien que hayan quedado heridos el piloto o el pasajero. De este episodio se hará especial mención a los Comandos superiores".

⁵ Territorio en la actual Eslovenia .

Poco después, el 30 de enero de 1916, en virtud de sus méritos militares, fue ascendido al grado superior de “Sergente” (Sargento) y el 15 de octubre de 1916 recibía la Medalla de Plata al Valor Militar, cuya citación señala:

“Valiente y gran piloto de avión. A pesar del mal tiempo, hizo un reconocimiento de largo alcance sobre el enemigo. Con el motor funcionando de forma irregular, incapaz de orientarse a causa del paisaje congelado, se vio obligado a volar a baja altura sobre territorio enemigo.

A pesar del fuerte fuego antiaéreo, siguió el camino de vuelta, con admirable calma, logrando aterrizar fuera del campo aéreo, pero en nuestro territorio. A pesar del fuego antiaéreo enemigo, que golpeó duramente a su avión, ejecutó un reconocimiento exitoso, atacando al mismo tiempo, a una columna enemiga. Durante otra patrulla, vio un avión oponente, lo atacó con valentía, obligándolo a aterrizar fuera del campo, probablemente dañado por su fuego”.



Medalla de plata “Al Valore Militare”

Con sus acciones, contribuyó poderosamente para que la 30ª Squadriglia Aeroplani se convirtiera en la unidad más efectiva de la aviación italiana y consiguió ser transferido a la selecta “83ª Squadriglia Aeroplani”. Esta unidad creada el 5 de mayo de 1917, fue la primera especializada en misiones de caza e interceptación, y estaba dotada con biplanos Nieuport, artillados con una ametralladora y dividida en tres secciones: la Iª Sezione, destacada en Macedonia; la IIª en Belluno y la tercera en Cavazzo Carnico, en la frontera Austro-Italiana.

Si pertenecer a la aviación de guerra ya era meritorio, ser asignado a una escuadrilla de caza implicaba un reconocimiento particularmente importante pues a estas unidades, que recién comenzaban a nacer en las fuerzas aéreas beligerantes, llegaba un reducido número de pilotos especialmente seleccionados.

Los logros alcanzados en aquellos días, por Dell’Oro trascendían entre quienes lo conocían tanto en Chile como en la Argentina. Un interesante reconocimiento, incentivo y reflexión para Arturo, seguramente lo habrán sido algunas cartas recibidas como las que más abajo se reproducen, siendo la primera de su tío Giovanni de Valparaíso y la otra del señor Pietro Bignoli, su antiguo apoderado y amigo de su padre quien lo acogió en Argentina, durante parte de su infancia y temprana adolescencia.

En ellas, no sólo se transmite la pasión y alegría vivida por quienes sabían de los logros de Arturo en la Italia, sino que aquí se manifiesta y revela el honor que implica para la familia, la defensa de la Patria ancestral como también la pertenencia a una tierra chilena inserta en una América Latina.

“Querido Arturo,

He visto tus fotografías y fue un momento de verdadera y hermosa satisfacción para mí, para la tía Etta, para las niñas y los niños que te recuerdan confusamente y... no te han reconocido. Te ves fuerte y grande, y yo me ufano que a las cualidades físicas, unirás las morales.

Tienes un nombre que cuando se aplica al corazón significa la más alta nobleza humana. Tienes un padre que tú más que nadie debes saber apreciar, y esto te es de buen augurio en la vida y en la peligrosa y exaltante carrera por ti emprendida. Sé que ya te has distinguido y no dudo que mayores éxitos y satisfacciones te esperan. Tú partiste a la gloriosa Italia desde una tierra de fuertes, y tú a ambas honrarás; este es el augurio de tus seres queridos lejanos, que la Etta repite en sus plegarias y hace repetir a los niños.

Yo también te envidio. En las tierras que tú ves desde tu vuelo, yo esperaba, 35 años atrás, ir a caballo con una espada en el puño. Pertenecía a los inscritos para una empresa audaz y desesperada que se inició, porque casi siempre la política de los que han salido de un sometimiento antiguo, es tímida, débil, temerosa. Ahora te envidio y con el pensamiento te acompaño en las alturas, sobre los hielos de las más audaces montañas, entre las nubes; allá arriba donde el hombre debe sentir todo el orgullo dominador. Y debe también exaltarse al sentirse superior a la pobre humanidad condenada al fango de la llanura, no es cierto? Y debe también su alma sublimarse, ser superior a las pequeñas cosas de allá abajo.

Si no, para qué se habrían conquistado las alas que la fantasía de los poetas ha dado a las criaturas del cielo para diferenciarlas de aquellas del mundo, imponentes y desgraciadas?

Cuando me escribas, dime las frescas impresiones de tus vuelos; cuéntame un poco qué piensas, si te es dado pensar, cuando toda la mente debe concentrarse en la preparación, en el goce del triunfo. Y si un día te sucede que vuelas sobre Trieste, y que sigas y bombardees las hordas fugitivas, lanza una bomba por mí, por la intención mía de vengar a Oberdan con la aniquilación de su verdugo.

Recibe todas nuestras oraciones, todos nuestros augurios con los saludos y con nuestro recuerdo

El tío Giovanni”

(Valparaíso, 18 de junio de 1916)

“Mi querido Arturo,

Bravo, mil veces bravo, sé que te comportas con valor y audacia.

Aquí existe toda una pasión por nuestra amada Italia.

Acuérdate de tu raza, de tu generoso origen, de tu padre, de tus viejos compatriotas piamonteses- jamás podrás faltar y con estas visiones, harás siempre honor, a tu familia, a tu Patria, a América Latina.

Apenas concluya la Guerra- si te habrás comportado como buen soldado- habrá- si lo deseas- siempre un óptimo puesto –entre los míos- y en mi Emporio.

Dino tu fiel amigo y verdadero hermano de infancia cumple también él, con verdadera pasión patriótica, su deber de voluntario en el Regimiento Caballería de Savoia.

Tú en el aire realizas los vuelos audaces del Águila, Dino en la tierra es caballero, el infante, el metrallero, el audaz.

Te abrazo con afecto profundo. Viva Italia

P. Bignoli”

(Buenos Aires, 10 de marzo de 1917)

Al considerar los documentos relativos a Arturo Dell'Oro, quedan de manifiesto sus cualidades de piloto de guerra, no es de extrañar que promediando abril de 1917 Arturo Dell'Oro fuese enviado al "II° Gruppo Scuole Aviatori di Gallarate" establecido en Cascina Malpensa, para ser adiestrado como piloto de caza en aparatos Nieuport.

Allí, tras una corta estadía obtuvo su "brevetto su apparecchi da Caccia Nieuport" (Brevet de aviones de caza Nieuport) y luego enviado al frente con una importantísima misión...

Pero antes de dejar Cascina Malpensa, el aviador le hizo una solemne promesa a su instructor, el capitán Umberto Griffini: "De ahora en adelante seguiré sus consejos y no tenga dudas de que cumpliré mi deber, aunque me cueste la piel. ¡Escuchará hablar de mí!".



Escudo de la 83ª Squadriglia de Caccia
(Unidad disuelta el 25 de marzo de 1919)

El 5 de mayo se presentó ante el teniente Vittorio Bonomi, comandante de la IIª Sezione basada en el campo aéreo San Pietro al Campo, próximo a la ciudad de Belluno, obteniendo al cabo de diez días, su primera victoria al interceptar y atacar a un Fokker Albatros al que obligó a regresar a Pergine, entonces sede de la 45ª División de la aviación austríaca.

Pero pese a este combate, los días pasaban en forma rutinaria. Muchas veces se le vio molesto tras un vuelo infructuoso porque la alarma había sonado muy tarde; o el motor de su avión no había arrancado, o bien el enemigo había dado media vuelta antes que su Nieuport lo alcanzase, o simplemente una falla del motor en vuelo, le había impedido lograr el objetivo...

El 26 de agosto salió en una nueva misión de patrullaje, siendo sorprendido por un fuerte viento y nubosidad baja que le impidieron orientarse y regresar a San Pietro al Campo, logrando aterrizar con algo de fortuna en Feltre, a una treintena de kilómetros de su base, donde cargó combustible, partiendo enseguida a Belluno, enterándose allí que aviones enemigos habían sobrevolado el aeródromo y la ciudad sin que se los hubiese podido interceptar.

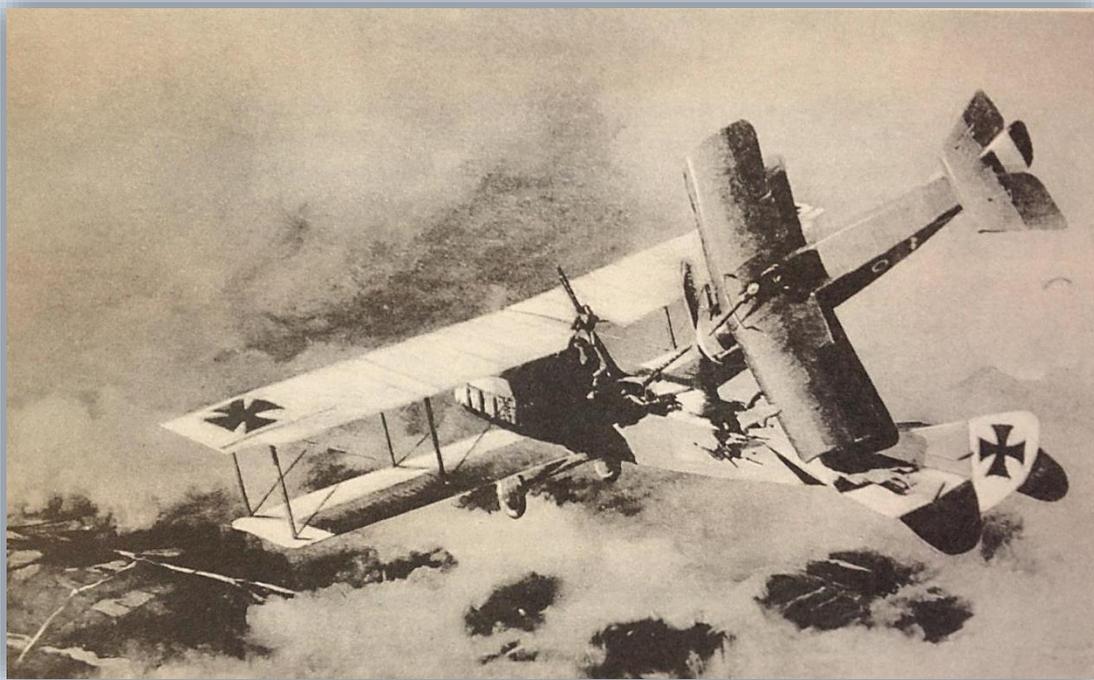
Más que una humillación aquella acción había sido un duro golpe a la moral de la IIª Sección que no había podido reaccionar ante la incursión enemiga. Por ello es que buscando la victoria y no la venganza, Arturo Dell'Oro prometió a sus camaradas que en la próxima oportunidad derribaría al enemigo como fuera. Si le fallaba la ametralladora, lo que ya le había sucedido en un par de ocasiones, lo embestiría con su biplano.

El día 1 de septiembre la alarma sonó a tiempo. Un Fokker de observación había sido detectado en el valle Cordevole y hacia allá dirigió el Nieuport N° 3626 que tenía asignado y cuando ya parecía que la búsqueda sería estéril, Dell'Oro se encontró de frente con el avión incursor, prácticamente encima de Belluno.

Rápida y decididamente el aviador ítalo-chileno se dejó caer sobre el enemigo a unos 3.500 metros; sorprendido y superado por la velocidad en picada del Nieuport, el piloto austríaco Stanislav Franz, a duras penas esquivó al temerario ataque, no sin antes haber recibido numerosos impactos de la certera ametralladora de Dell'Oro.

En las calles del pueblo en tanto, sus habitantes pudieron ver como el Nieuport se recuperaba antes de rebasar al enemigo y volvía a ganar altura para un nuevo ataque, mientras en el Fokker el piloto Cabo Stanislav Franz y el Teniente de Reserva Leopoldo Müller intentaban escapar hacia la seguridad de sus líneas en Pergine. Incluso pudieron escuchar los primeros disparos de Dell'Oro y luego, solo el ruido del motor Austro Daimler exigido a fondo por Franz y el impresionante zumbido del Nieuport picando sobre su presa, hacia un destino inevitable.

El choque de ambos biplanos fue visto por los consternados bellunenses y camaradas de Dell'Oro, sabedores que habían sido testigos de un acto de heroísmo extraordinario.



Pintura al óleo de Guido Zaroni di Savoia Cavalleria, que representa el encuentro aéreo final

Al día siguiente llegaron las patrullas alpinas trayendo los restos de los infortunados aviadores de la cima del monte Pelf para proceder a un emotivo sepelio durante el que se les rindieron los más altos y sentidos honores, al tiempo que el Capitán Felice Porro, encargaba a la "48ª Squadriglia Caudron" para que sobrevolase el aeródromo austríaco donde operaba la 45ava. Compañía de Aviación y dejase caer un paquete adornado con la bandera italiana, conteniendo algunos enseres personales de Franz y Müller además de fotografías de los solemnes honores con que habían sido sepultados. Pocos días después, un aparato de la Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen sobrevolaba el campo de Belluno dejando caer una nota de agradecimiento.

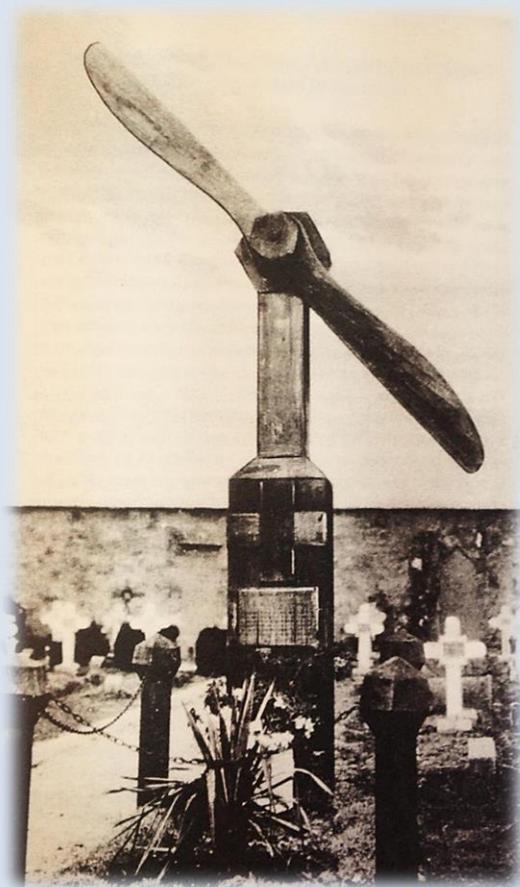
¡Notable gesto caballeresco y profundamente humano en medio de la crueldad de la guerra!



***Izquierda: Funerales del héroe Arturo Dell'Oro González, realizados el 3 de septiembre de 1917 en Belluno
Derecha: Honores tributados al Subteniente de la Reserva Leopold Müller y al Cabo piloto Stanislav Franz***

Los restos del héroe fueron velados en el cuartel del 7° Regimiento Alpino y posteriormente, a las 18 horas del 3 de septiembre, se dio inicio a su imponente funeral, trasladándose sus restos a una sencilla tumba⁶ del sector militar del cementerio de la ciudad, en la que se erigió una pequeña columna coronada con una hélice de madera en su extremo superior.

⁶ Tras el término del conflicto, los restos fueron transferidos en una solemne ceremonia celebrada el 6 de junio de 1937, junto a otros restos de 411 soldados bellunenses, a un mausoleo militar en la iglesia de los Padres Capuchinos Santa María Inmaculada erigida en las afueras de la ciudad (Mussoi). Al interior de la capilla, en el costado derecho, una placa recuerda el sacrificio del patriota Jacopo Tasso fusilado en la guerra de 1849 contra Austria, y al frente un hermoso relieve de bronce del escultor Salvatore Saponaro, recuerda al Sargento Aviador Arturo Dell'Oro González inmolado en 1917.



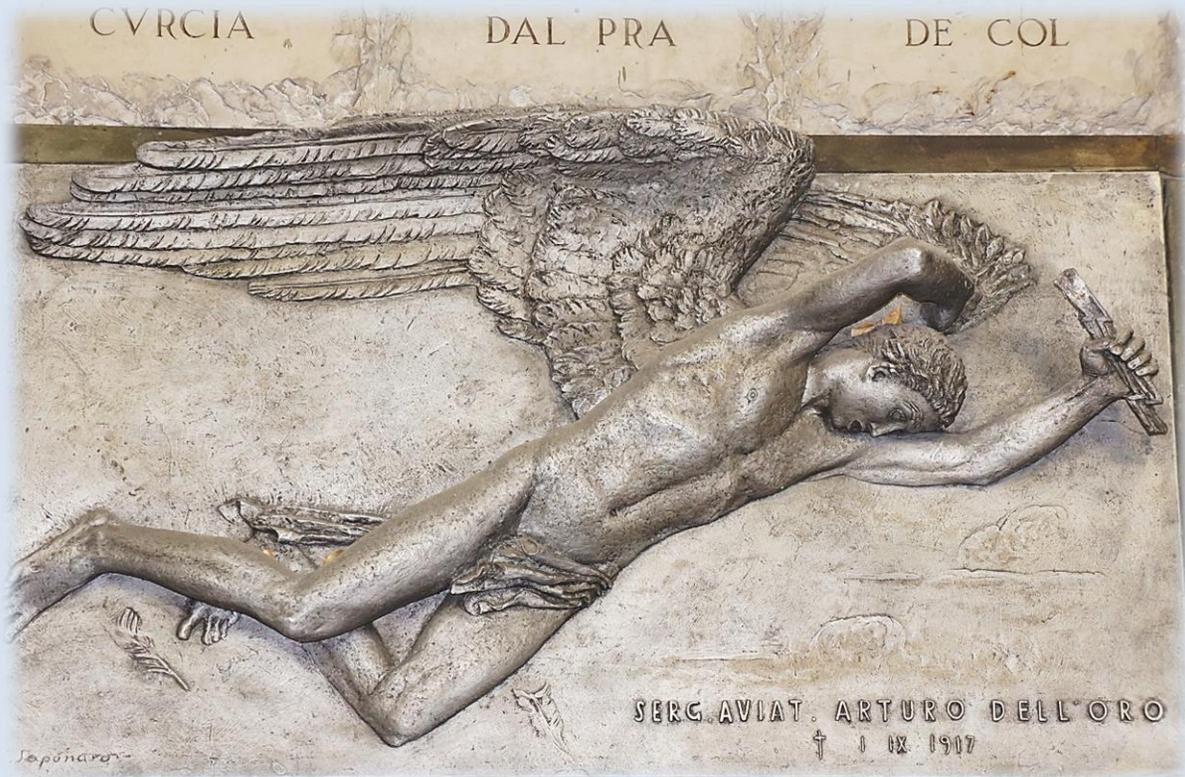
Fotografía de la tumba original de Arturo Dell'Oro



Iglesia Osario de Mussoi. El Dr. Arturo Dell'Oro Crespo, frente a la puerta de bronce que recuerda a su Tío Abuelo y a los otros 410 bellunenses que combatieron en la Primera Guerra Mundial.



Detalle de una de las puertas de la Iglesia que recuerda el nombre de Arturo Dell'Oro.



Detalle de la placa que lo recuerda al interior del Osario



Detalle del interior de la iglesia donde se recuerda y descansan los restos de los valientes bellunenses

En cuanto al sacrificio del aviador vallenarino, las reacciones no se hicieron esperar. El carácter heroico de su inmolación quedó plasmado en la citación para otorgarle la Medalla de Oro al Valor Militar y fue exaltado en todas las unidades de la aviación italiana con las siguientes palabras: ***“Audaz piloto de caza, infatigablemente sobrevolando las altas cumbres del Cadore, valiente entre los valientes, antes que renunciar al combate, se lanzó contra un avión enemigo al que abatió con un choque, cayendo para alzarse con la victoria. Ejemplo altísimo de coraje y de abnegación admirable. Cielo de Belluno, 1º septiembre 1917”.***



De izquierda a derecha: Medalla Al Valor Militar en Oro (1918); Medalla Al Valor Militar en Plata (1916); Medalla Conmemorativa Nacional de la Guerra 1915-1918 (1925)



De izquierda a derecha: Medalla Interaliada de la Victoria 1914-1918 (1920); Medalla al Recuerdo de la Unidad Italiana (1922); Cruz al Mérito de Guerra (1925).

CAMPAGNE, AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI

Decorato della Medaglia d'argento al valore militare -
 Klaus (Valle del Vignacco) (12-25 novembre 1915)
 Decorato della Medaglia d'oro al valor militare alla me-
 moria - uolo di Belluno (1° Settembre 1917)
 Fregiato (alla memoria) della Medaglia Commemorativa
 Nazionale della Guerra 1915-1918 istituita con
 R. D. N. 841 del 20 luglio 1920 con le fascette
 da apporre al nastro degli anni 1915-1916-1917
 Fregiato (alla memoria) della Medaglia Interalleata della
 Vittoria commemorativa della grande guerra per
 la civiltà 1914-1918 (R. D. N. 1918 del 16 Dicembre
 1920).⁽¹⁾
 Fregiato (alla memoria) della Medaglia a ricordo dell'Unità
 d'Italia (circolare N. 174 del 9. 10. 1922 - D. N. 19)
 Concessa (alla memoria) la Croce al merito di Guerra (R. D. N.
 7 Dicembre 1925).

Il Capo Reparto
 Gen. Baldassarre Arturo

[Firma]



IL MAGGIORE
 CAPO UFFICIO

M. dell'Isola Molo
[Firma]

(1) Data. — (2) Firma.

Con el correr de los años vendrían nuevos reconocimientos. A la medalla Al Valor Militar de Plata, le seguirían otras otorgadas póstumamente. El 23 de junio de 1921 el aeropuerto de Pisa habría de ser bautizado con su nombre. En mayo de 1924 la ciudad de Belluno lo declararía Hijo Ilustre y lo escogería para representar a todos los bellunenses fallecidos en la guerra, en el Monumento *La Campana de los Caídos* inaugurado en 1925.⁷ Finalmente el 29 de enero de 1949 se fundará el Aero Club de Belluno "Arturo Dell'Oro".

⁷ El sacrificio de Arturo Dell'Oro será recordado a través de los siglos por el monumento "La Campana a los caídos", que consagra la unión entre los pueblos, que fueron aliados o enemigos, en la palabra de paz y de perdón expresada por el tormento común. Ideado por don Antonio Rossaro de Rovereto, fue fundido en el bronce de los cañones enviados por varios países y financiado mediante el óbolo llegado desde cada rincón de Italia. Inaugurado el 4 de octubre de 1925, en el nombre y presencia de S.M. el Rey y el Jefe de Gobierno.



“La Campana a los caídos”, erigida en Rovereto, tañe cada día en recuerdo de los caídos en la Primera Guerra Mundial, sin distinción de ideologías o banderas.

DORMITE IN
UMBRA NOCTIS •
LÆTAMINI IN
LUMINE CHRIS-
TI • DUM AERE
JUNGO POPU-
LOS • ET VESTRAS
LAUDES CELEBRO



CAMPANA DEI CADUTI

Con su heroico gesto y sacrificio inmortal, Arturo Dell'Oro González, no sólo hermanó las altas cumbres de la cordillera de los Andes y la costa del Chile natal con las soberbias montañas de los Alpes y con el mar azul de la sagrada península de sus antepasados, sino que une el recuerdo de su gloriosa epopeya con la conquista de la Libertad.

“Chile había dado a Arturo Dell’Oro la madre y la vida, le había impreso en el alma la fuerza de su grito de lucha “Por la razón o la fuerza”. Italia lo deseó de vuelta en su suelo paterno, donde el padre había combatido valientemente, desde donde los tíos partieron como voluntarios a la campaña de Crimea, lo absorbió con la fascinación de su guerra prodigiosa y lo envolvió en una admirable concepción del valor.

La bandera de Italia y la bandera de Chile confunden ahora sus telas para cubrir al hijo común, santificado por el martirio y bienvenido en el Paraíso de los valientes para una perpetua y sólida amistad entre los dos países.”

CESARE AMBROGETTI (1926)
MAGGIOREDEI BERSAGLIERI DI STATO MAGGIORE
VICE-PRESIDENTE DELLA SEZIONE DI MILANO
DELL'ISTITUTO DEL NASTRO AZURRO

Alberto Fernández Donoso
Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutico de Chile

Bibliografía:

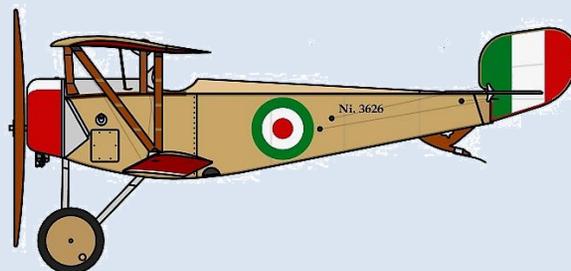
- ❖ Roberto Gentili e Paolo Varriale. *I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*, AM Ufficio Storico - 1999
- ❖ Pietro Pezzi-Siboni. *Arturo Dell'Oro Medaglia D'Oro*. Milano 1926.
- ❖ Alberto Fernández Donoso. *La Aviación en Vallenar*. Santiago, mayo de 2003
- ❖ Alberto Grampa. *Quando a Busto Arsizio si volava. Storia dei tempi eroici dell' aviazione italiana*. Pietro Macchione Editore
- ❖ Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*, Santiago, 1950
- ❖ Lironi, Julio Víctor. *Génesis de la Aviación Argentina*. Buenos Aires, Argentina 1973
- ❖ Meragalli y Bernasconi. *Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya*. Montevideo, Uruguay 1974
- ❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. *Aviador don Arturo Dell'Oro González*. Boletín Informativo N°9/2017.
- ❖ Archivo fotográfico del Dr. Arturo Dell'Oro Crespo
- ❖ Archivo del señor Darío Silva Castellanos de Venezuela.
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Linkeografía

<http://www.venetograndeguerra.it/luogo-dettaglio?uuid=05935845-9431-448b-b1b9-d0cd722a978a>

https://www.difesa.it/II_Ministro/ONORCADUTI/Veneto/Pagine/Mussoi.aspx

<http://archivio.comune.belluno.it/i-tesori-dellarchivio/belluno-in-guerra-1915-1918/in-onore-dei-caduti/monumenti-in-onore-dei-caduti/>



CLODOMIRO FIGUEROA PONCE

Recuerdos del gran pionero de nuestra aviación

El pasado 6 de agosto se cumplieron 60 años del fallecimiento de uno de los más destacados precursores de la aviación civil chilena. Su nombre: CLODOMIRO FIGUEROA PONCE, más conocido en el ámbito aeronáutico como “Don Cloro” había nacido el 7 de agosto de 1886 en Nogales, pero la vida le trajo a Santiago donde se inició en el comercio allá por el año 1911.

Era la época en que la aviación comenzaba a tener éxito en sus vuelos, en que los aviones ya podían desplazarse alrededor de los pueblos, e incluso hacerlo a campo traviesa.



Clodomiro Figueroa Ponce. (Fuente: Memoria Chilena)

Don Cloro, fue uno de los que admiraron las “volaciones” del italiano Cattaneo cuando vino a Chile a fines de 1910. La emoción de ver esa máquina alada internarse en el espacio le hicieron sentir emociones profundas y le inculcaron el deseo de pertenecer a esa legión de hombres audaces que con una maestría adquirida en poco tiempo podían hacer lo imposible: observar la tierra desde el aire.

ACEVEDO

Así como él había otros que sentían la avidez de poder volar por los cielos de la patria. Uno de ellos era Luis Alberto Acevedo, a quien Don Cloro conocía mediante la práctica del hasta entonces su deporte favorito: *el ciclismo*.

Ambos fueron integrantes de la Sociedad Ciclista “Estrella de Chile”, de la que Figueroa fue Presidente y en cuya calidad impulsó el envío de ayuda a Francia cuando el gran Acevedo se hallaba en dificultades económicas, que le impedían llevar a feliz término el curso de aviación.

Para poder ayudar a su amigo, Figueroa con su primo Manuel Fernández, decidieron formar una “Sociedad de Aviación”, medio por el que se podría costear los gastos de Acevedo, permitiendo además adquirir un aeroplano destinado a exhibiciones aéreas en Chile, con fines netamente comerciales.

Creada la Sociedad de Aviación, Acevedo recibió periódicas remesas de dinero que le permitieron cumplir con éxito su curso de vuelo en Étampes. Antes de regresar a Chile, a principios de 1912, finiquitó la compra de un monoplano Blériot con motor Gnome de 50 HP. Tipo 11, en la suma de 25.000 francos, cantidad que agregada a los diversos envíos anteriores daba un total de sesenta mil francos invertidos en la Sociedad.

El 7 de marzo de 1912, Acevedo llegaba a Santiago con su flamante brevet de piloto aviador y su mecánico francés, Pierre Coemme.

Luego de fallidos intentos, y un accidente en el primer vuelo se activó el detonante que originó la disolución de la empresa aérea, que nunca supo de ganancias y que terminó con la solicitud de que Acevedo hiciera abandono de la misma.

Un último esfuerzo por superar las diferencias, tanto económicas como personales originadas por la falta de entradas, culminó con la compra del primer biplano Voisin que llegó a Chile, colocando su motor en reemplazo del Gnome averiado, que debía ser remitido a Francia para su reparación.

FIGUEROA A FRANCIA

Lamentando la pérdida de gran parte de su capital, Figueroa vendió su negocio, reunió hasta las últimas monedas y un día 13 de agosto de 1912, tomó pasaje en Buenos Aires, rumbo a Europa, con Francia como destino final.

Clodomiro Figueroa Ponce, fue voló y regresó, provisto del ansiado brevet N° 1153 que le otorgó con fecha 22 de noviembre de 1912 la Federación Aeronáutica Internacional, con sede en Francia, documento que con el correr de los años le permitiría llegar a ser el aviador más popular y vinculado por más tiempo al desarrollo de la actividad aeronáutica de Chile, desde sus comienzos hasta los años 40. Desde sus primeras hazañas Figueroa no dejó de predicar, con renovada fe su máxima “¡Porque la aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, tengamos aviación!”.

“O CRUZO LAS NEVADAS CUMBRES...”

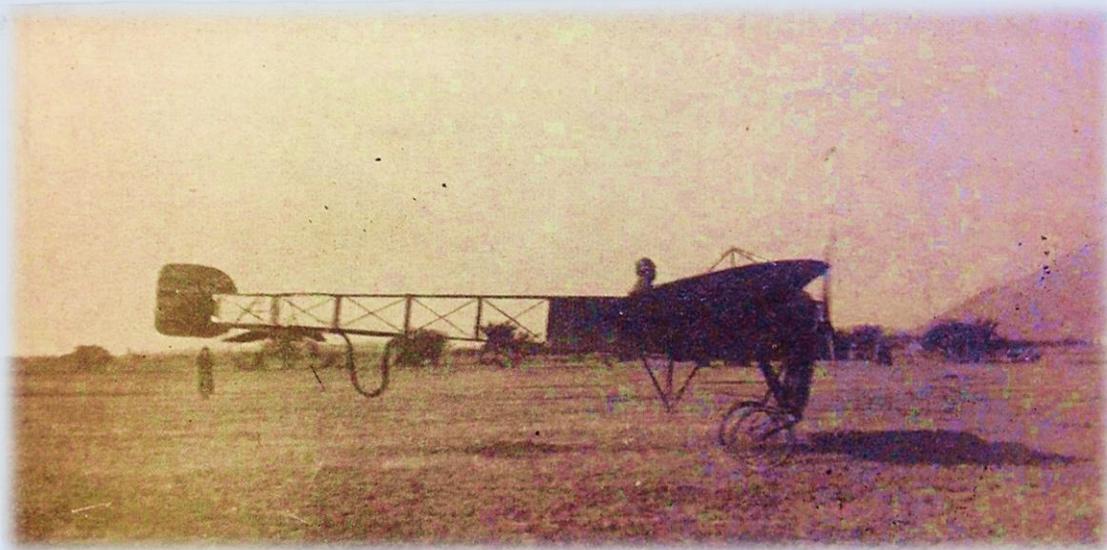
Antes de emprender el regreso a Chile, Figueroa contrató a Henri Goudou, caporal, jefe de los mecánicos de la Escuela Militar de Aviación francesa, que hacía seis meses se desempeñaba en los talleres Blériot, luego de haber cumplido con su servicio militar, con el que se embarcó desde Marsella, a fines de noviembre, rumbo a Buenos Aires, desde donde siguieron viaje a Chile por el tren transandino. Durante la calurosa recepción que se le tributó a Figueroa en Los Andes y con la euforia propia de tan significativa ocasión, por encontrarse pisando nuevamente suelo patrio, juró a los

presentes “O cruzo las nevadas cumbres o ellas serán mi tumba”, frase que con diversas tonalidades le acompañaría durante toda su vida.

Figuroa tenía el propósito de efectuar exhibiciones aéreas, luego de su llegada a Santiago, donde pensaba demostrar a sus compatriotas los conocimientos adquiridos en Francia, situación que se vio frustrada por un grave accidente ocurrido al aviador Acevedo, días antes, en el Hipódromo Chile, en que destruyó casi totalmente el aparato comprado por la ya alicaída Sociedad Chilena de Aviación, en Francia y en el que Figuroa tenía invertido un fuerte capital.

BATUCO – SANTIAGO – BATUCO

Figuroa no era un hombre que decayera ante la primera racha de mala suerte y con partes de otros aeroplanos armó uno a su manera, tal como los había volado en Francia; así nació el “Caupolicán”; pero había piezas vitales como una hélice, que no se hacían en Chile en esos años, la que compró a los hermanos Rapini, italianos que estuvieron de paso haciendo presentaciones bastante interesantes. Así, Figuroa estuvo en condiciones de emprender en el Caupolicán el raid Batuco-Santiago-Batuco, que llevó a cabo en una hora con veinte minutos de vuelo el día 23 de marzo de 1913, quedando listo para realizar la que sería su primera gran hazaña: el raid Batuco – Valparaíso – Santiago.



El Blériot “Caupolicán” en los momentos de emprender el vuelo desde Batuco.

RAID BATUCO – VALPARAISO – SANTIAGO

La distancia de 300 kilómetros que media entre estos puntos, fue cubierta en tres horas, lo que constituyó una experiencia atrevida para Figuroa, de la cual supo salir airoso. Hay que señalar, como detalle curioso que en dicha travesía gastó 80 litros de bencina y 35 de aceite. Figuroa con sus 75 kilos de peso, sobrepasaba en 40 kilos la capacidad del “Caupolicán”. El impacto de este raid fue profusamente destacado por la prensa.

Figuroa llegó hasta Playa Ancha, efectuando varias evoluciones sobre la ciudad, cuyas calles y cerros se veían prácticamente invadidas por el gentío que aplaudía sin reservas al valiente aviador. En pleno

centro dejó caer un sobre con un mensaje de saludo a la prensa porteña. Desde allí continuó a Santiago por la ruta Casablanca y Curacaví, pueblos que sobrevoló a una altura superior a los 1000 metros.

A medida que en Santiago se supo del feliz desarrollo del raid, el público se desbordó hacia el Parque Cousiño, empleando todos los medios de locomoción posibles para recibir a Figueroa al término del vuelo. Con gran dificultad, la policía logró despejar un espacio para el aterrizaje seguro del “Caupolicán”, maniobra que el piloto ejecutó sin dificultad a las 11:10 hrs. de la mañana. Tres horas y quince minutos había permanecido en el aire, conquistando con ello todos los records de distancia establecidos en esa fecha en Chile.

En medio de la ovación de miles de admiradores, Figueroa subió a un automóvil y seguido por una caravana interminable de personas en coches, bicicletas y a pie, se dirigió por las calles Ejército, Alameda y Estado, hasta la Plaza de Armas. Pocas veces se había tributado una recepción semejante como la brindada por la ciudad de Santiago al aviador Clodomiro Figueroa en esa ocasión. En un restaurante central se le ofreció una copa de champagne con participación de quien pudo entrar a ese local, sin limitación de número ni de clase.



“Don Cloro” recibiendo los laureles del triunfo según el caricaturista de la época, Coke. 1913

En un discurso vibrante de patriotismo, Figueroa explicó el significado del vuelo que acababa de realizar, recalcando la importancia de haber recuperado para la aviación chilena el récord de distancia conquistado por el aviador italiano Napoleón Rapini con el vuelo Valparaíso – Santiago – Valparaíso, algunos días antes.

Después de anunciar una conferencia pública en un teatro de la capital, para narrar las impresiones del vuelo, se retiró a su casa a descansar de las emociones y fatigas del viaje.

La presentación de Figueroa, llevada a cabo en el Teatro “Santiago” el 29 de marzo, estuvo llena de reminiscencias. La conferencia titulada “*Como me hice Aviador*”, dio margen para que se le prodigarán emotivas manifestaciones y delicadas ovaciones de sincero aprecio.

El entusiasmo popular que despertó el raid de Figueroa, fue inmenso, principalmente en Valparaíso, donde toda la población estuvo pronta a contribuir con su óbolo para obsequiar al aviador un aeroplano de mejores características con el cual pudiera realizar nuevas hazañas para gloria de la aviación chilena. Luego de su resonante triunfo, el 30 de marzo el aviador ofreció una demostración en el Parque Cousiño ante entusiastas admiradores que aplaudieron calurosamente los espectaculares virajes ejecutados a muy baja altura y sin salirse del recinto del parque.

En los primeros días de abril de 1913, Figueroa se trasladó por ferrocarril, con su avión a Valparaíso. Anunciado profusamente este hecho por la prensa, el viaje desde la estación Mapocho hasta el puerto constituyó toda una apoteosis. En cada estación Figueroa fue instado a hacer uso de la palabra, mientras en avalancha incontenible, el público curioso se acercaba a la ventanilla del tren para conocer al héroe máximo de la aviación chilena de esos días.

Los agasajos en Valparaíso se sucedieron en un ambiente de sano patriotismo, culminando con la feliz idea de obsequiar a Figueroa un avión adquirido por suscripción popular, para llevar a cabo la travesía de la Cordillera de los Andes.

Alternadamente con los festejos, el aviador ofreció algunas exhibiciones aéreas en el Sporting Club de Viña del Mar, en combinación con los programas de carreras.

Cuando Acevedo murió en el Bío-Bío, el domingo 13 de abril de 1913, Figueroa se hallaba en Valparaíso y conoció la noticia de tan lamentable desgracia momentos antes de iniciar una exhibición en el Sporting. En un gesto de nobleza procedió a enlutar su avión con crespones negros en las alas y ofreció el producto de las entradas de esa tarde a la viuda del mártir.

GIRA INTERNACIONAL Y PÉRDIDA DEL “CAUPOLICAN”

A mediados de junio, Figueroa viajó al Perú con el objeto de participar como delegado obrero al Movimiento de Confraternidad Peruano-Chileno, a desarrollarse a fines de julio en Lima.

Luego de embarcar el “Caupolicán” en Valparaíso, se dirigió al norte, deteniéndose en Coquimbo y Antofagasta, donde ofreció algunos vuelos que le reportaron un gran beneficio económico y pródigas atenciones.

A fines de julio llegó al Callao, desde donde trasladó por tierra su avión hasta el Hipódromo Santa Beatriz, en Lima. En diferentes días ofreció cuatro exhibiciones en las cuales Figueroa hizo gala de pericia y valentía, siendo aclamado entusiastamente por el pueblo peruano.

En la ciudad de los Virreyes, el aviador visitó al Presidente del Perú don Guillermo Billinghurst, gran amigo de Chile, quien tuvo palabras encomiásticas para la obra de divulgación y de acercamiento espiritual entre los dos pueblos, llevada a cabo por Figueroa, como aviador y delegado obrero de su país.

Terminada con todo éxito la gira por Lima, Figueroa regresó al país en agosto. Se detuvo en Antofagasta, iniciando una serie de exhibiciones en la pampa.

Mientras se trasladaba en ferrocarril desde la oficina Rosario a Antofagasta, perdió su “Caupolicán” el que fue consumido por las llamas, al quemarse un cargamento de salitre del tren a causa de una chispa que saltó desde la locomotora a uno de los carros.

EL “VALPARAISO”

Esta contingencia no desanimó a Figueroa, recibiendo la justa compensación de su desgracia cuando llegó a Valparaíso a bordo del vapor “Imperial”. Allí supo que los porteños tenían listo para entregarle como obsequio un flamante Blériot con motor Anzani de 80 HP., con el fin de que intentara su gran sueño: la travesía de los Andes. Este aparato se encontraba en aduana desde hacía algún tiempo,

esperando ser entregado a la aviación militar. Conocedores del lamentable percance ocurrido a Figueroa en el norte, los organizadores de la suscripción no dudaron en obsequiar el Blériot al popular aviador civil.

Después de una sencilla ceremonia realizada en el Sporting Club de Viña del Mar, a fines de septiembre de 1913, el nuevo Blériot quedó bautizado con el nombre de “Valparaíso” y en dicha máquina el 30 de septiembre Figueroa realizó el vuelo Viña del Mar-Lo Espejo, con todo éxito en una hora de vuelo, comprobando las óptimas cualidades del nuevo aparato.

Tras algunas exhibiciones aisladas en Santiago, el aviador instaló su propio taller de reparaciones de aeroplanos en calle Almirante Barroso 50 y más tarde en San Miguel 160, con las economías reunidas en las actividades de los últimos meses.

En este taller Figueroa inició la construcción de nuevos aviones, el primero de los cuales fue armado con los restos del Caupolicán y el motor Gnome de 50 HP. Adquirido por el aviador en Lima a los hermanos Rapini. Así surgió el “Lautaro”, que Figueroa vendió luego en \$ 20.000 al nuevo aviador civil chileno Emilio Castro Ramírez, llegado al país en noviembre de 1913.

El éxito obtenido en este nuevo campo de actividades estimuló a Figueroa a seguir construyendo otros aparatos que constituyeron verdaderas revelaciones en cuanto a la capacidad creadora del popular aviador.

CRUZAR LOS ANDES: INTENTOS FALLIDOS

Desde que Figueroa recibió el magnífico obsequio del Blériot “Valparaíso” quiso agregar una hazaña más a su brillante carrera como aviador, iniciando los preparativos para intentar la travesía de la Cordillera de Los Andes, que constituía, desde el advenimiento de la aviación en la Argentina y Chile, la prueba máxima anhelada por los aviadores de estos dos países.

Clodomiro Figueroa fue, sin duda alguna, el primero en afrontar en forma práctica la lucha por vencer el macizo andino, lucha titánica en que representó el papel de David con su frágil Blériot de 80 HP. contra los vientos huracanados y las fuertes turbulencias de la abrupta y alta cordillera.

Después de efectuar algunas exhibiciones en Santiago y provincias, en las cuales se dedicó a conocer las características del “Valparaíso”, Figueroa se trasladó a Batico, iniciando el 2 de diciembre de 1913, las primeras experiencias de vuelo de altura para intentar la travesía. Días más tarde se dirigió por ferrocarril hasta Caracoles, acompañado de su primo Manuel Fernández, con quien procedió a estudiar las condiciones climáticas de la alta cordillera.

Mientras tanto en la Cámara, el Diputado Héctor Arancibia Laso formulaba una indicación para que se otorgara un premio de \$ 20.000 como estímulo al primer aviador que acometiera y venciera en esta empresa, moción aprobada por unanimidad, con algunas modificaciones, la principal de ellas referente a que “la travesía debía ser efectuada en aeroplanos, entre los grados 31 y 35”, es decir, entre La Serena y Linares.

El 14 de diciembre de 1913, Figueroa se elevó desde Batuco y después de sobrevolar Santiago a gran altura, aterrizó en el potrero La Pepa, de Augusto Bezamat, inmediatamente al sur de Los Andes, al pie del cerro La Virgen, para intentar desde este lugar la travesía de la cordillera.

En un grandioso homenaje tributado al aviador en el Teatro de la Bomba, al cual Figueroa se excusó de asistir a fin de estar descansado para la magna prueba, se le aclamó en forma delirante, al decir de la prensa “con emoción que nunca olvidará la ciudad de Los Andes”.

Luego de dedicar un día a la revisión cuidadosa de su aeroplano, el 6 de diciembre, a las 03,48 horas, a la luz de una clara luna, Figueroa alzó el vuelo desde el potrero La Pepa, en un primer intento por cruzar el macizo andino.

Después de recorrer algunos metros por el potrero que le servía de cancha, el Blériot de Figueroa despegó lentamente perdiéndose en el horizonte hacia San Felipe. Durante 25 minutos la multitud, inquieta, esperó el regreso de Figueroa, apareciendo al cabo de este tiempo, a considerable altura, con rumbo decidido a la cordillera.

Cuando la multitud ya comenzaba a retirarse a la ciudad de Los Andes para estar más próxima al telégrafo y poder inquirir noticias del desarrollo de la heroica prueba, se vio regresar el avión de Figueroa, quien tomó cancha aterrizando nuevamente en el mismo lugar de partida. Interrogado por el público, manifestó haberse visto obligado a desistir ese día de la empresa debido al fuerte viento reinante en la cordillera el cual le impidió, prácticamente, avanzar en demanda de su objetivo.

En un segundo intento efectuado el 18 de diciembre, Figueroa despegó desde Los Andes a las 03:57 horas, internándose en los primeros contrafuertes del ande majestuoso.

Cuando se esperaba que esta tentativa fuera coronada por el éxito, el fuerte viento cordillerano obligó nuevamente al piloto a regresar después de una hora de vuelo.

Los amigos y la opinión pública en general, por medio de cartas y artículos de prensa, recomendaron a Figueroa no insistir en su empresa. Sin embargo, el aviador estimó que no podía acceder a semejante insinuación y el 20 de diciembre realizó una nueva tentativa. Durante dos horas sobrevoló la Provincia de Aconcagua, alcanzando una altura máxima de 3200 metros, insuficiente para cruzar la cordillera, razón por la cual decidió aterrizar a las 06:17 horas en Los Andes, desistiendo en forma definitiva de la empresa hasta no contar con un aparato más potente para la travesía.

Así terminaron los primeros intentos de Figueroa por cruzar la mole andina. La audacia del aviador y sus deseos de conquistar glorias para Chile no fueron suficientes para superar tan esclarecido obstáculo.

La frase de Figueroa, tan conocida en esos años, “O paso las nevadas cumbres o ellas serán mi tumba”, fue colocada al pie de una gran fotografía de Figueroa exhibida durante aquellos días de entusiasmo en una vitrina de la Casa Francesa de Santiago, con el objeto de dar un mayor apoyo a la magna empresa que realizaría el aviador.

El epílogo de la semana de inquietante expectación que vivió Chile con los intentos de Figueroa, fue un lamentable accidente sufrido por el aviador al dirigirse desde Los Andes a Batuco el 21 de diciembre de 1913.

En efecto, al tratar de elevarse desde el potrero La Pepa, conduciendo como pasajero a su gran amigo el aviador Félix Copetta, chocó con un alto álamo a la salida de cancha, precipitándose violentamente a tierra. A consecuencias de la caída, Figueroa quedó levemente herido y Copetta se fracturó una pierna, resultando considerablemente averiado el Blériot "Valparaíso".

VUELOS EN PROVINCIAS

En los primeros meses de 1914, Figueroa cumplió algunos vuelos de importancia como un raid entre Batuco y Viña del Mar, realizado en dos horas y media de vuelo el 19 de febrero y el espléndido raid entre Viña del Mar y Concepción, con una distancia de seiscientos cuarenta kilómetros, llevado a cabo entre el 28 de febrero y el 2 de marzo, con etapas en Teno, Curicó y Chillán.

Con el fin de divulgar la aviación a lo largo del territorio nacional, Figueroa junto a los aviadores Omar Page, Emilio Castro y David Fuentes, cumplieron interesantes exhibiciones aéreas en el norte y sur del país, con éxito pocas veces superado en otras épocas de la historia aeronáutica nacional.

En mayo de 1914, Figueroa y Castro efectuaron la primera exhibición aérea combinada en el Parque Cousiño, la cual tuvo un gran éxito, pues por primera vez se ofreció el espectáculo de dos aviones que despejaban, evolucionaban y aterrizaban, sucesivamente, a la vista del público.

Días más tarde, ambos aviadores emprendieron una gira al norte del país, efectuando vuelos en las oficinas salitreras, y algunos cortos raid entre diversos centros poblados de la zona norte.

Entre estos vuelos cabe recordar el que realizó Figueroa en Calama, ciudad ubicada a 2.270 metros sobre el nivel del mar.

A mediados de ese año Figueroa recibió un nuevo Blériot de 50 HP. Encargado a Francia, que bautizó con el nombre de "Fresia", iniciando algunos ensayos previos en Batuco.

La actuación combinada de Figueroa y Castro, que determinó un periodo bien definido en el desarrollo de las actividades aéreas civiles, culminó con una nueva e interesante exhibición en el Parque Cousiño con motivo del Día de la Raza, en que también participó el aviador Page con sus espectaculares demostraciones acrobáticas.

El entusiasmo por estos espectáculos había llegado a un grado tal, que se dio el caso de dos exhibiciones ofrecidas a la misma hora, por Castro y Figueroa en el Parque Cousiño y por Page en el Hipódromo Chile. En ambos espectáculos se reunió un público numeroso, preferentemente de los barrios próximos, constituyendo este hecho el mejor índice de que la aviación civil había alcanzado un alto nivel de progreso junto con captarse el favor popular.

PRIMER CONCURSO DE AVIACION EN CHILE

El 1° de enero de 1915, se llevó a efecto un gran concurso aeronáutico organizado por el Aero Club de Chile, en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar de Lo Espejo.

Once pilotos, de catorce inscritos, tomaron parte en las diversas pruebas que comprendían un circuito, un concurso de aterrizaje, vuelos de estilo y acrobacia y demostración de lanzamiento de bombas sobre un blanco.

Figuroa destacó en la prueba de vuelo libre, con sus acostumbrados virajes a baja altura, junto al Sargento Rojas y Omar Page, que realizó dos loopings y virajes escarpados, que fueron entusiastamente aplaudidos. Page ganó el primer lugar de este primer concurso aeronáutico.

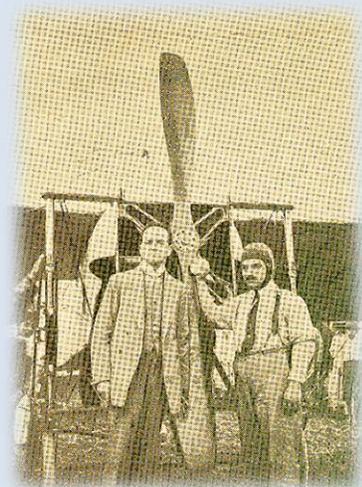
VUELOS EN BOLIVIA, PERU Y ECUADOR

A mediados de 1915, Figuroa partió al norte con sus monoplanos "Valparaíso" y "Tucapel", deteniéndose en Antofagasta y Arica para realizar algunas exhibiciones. Luego continuó a Bolivia, iniciando casi simultáneamente con Omar Page, algunas demostraciones de vuelo en Alto de La Paz, las cuales debió interrumpir por prohibición del gobierno boliviano.

En vista de esta dificultad se dirigió a Arequipa, en cuyo pintoresco lugar hizo tres vuelos, que fueron los primeros registrados en los anales de la apacible ciudad peruana. Desde allí se trasladó a Mollendo, donde tuvo la desgracia de atropellar con su monoplano "Tucapel" a una mujer que llevaba un niño en brazos y sujetaba de la mano a un menor de dos años de edad, ocasionando la muerte de este último y algunas contusiones a la mujer. El lamentable percance provocó gran consternación, pero hubo consenso unánime en reconocer que el desgraciado accidente fue motivado por la imprudencia de la víctima, al cruzar la cancha en los momentos del aterrizaje.

Terminada en Lima la gira por el Perú, a mediados de septiembre de 1915, Figuroa continuó a Guayaquil, donde repitió sus interesantes demostraciones aéreas con gran éxito y acogida de los ecuatorianos. Fue el primero en volar en Babahoyo, Daule, Vinces, Machala y Pasaje, empleando en medio de esa zona selvática, pequeños espacios libres para desarrollar sus exhibiciones.

Con motivo de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, realizada en Santiago en marzo de 1916, se programaron diversas actividades entre las que se contaba una carrera de aeroplanos en Viña del Mar, que tuvo el recorrido Sporting Club-Escuela Naval-Sporting Club, en la que Figuroa obtuvo el 3er. Lugar en un monoplano de su construcción, Goudou-Figuroa, de 50 HP.



Figuroa y el Cónsul de Chile en Guayaquil, Enrique Gallardo Nieto, con quien efectuó un vuelo, durante su gira por Ecuador, en octubre de 1915

El domingo 19 de marzo con asistencia del Presidente de la República y de participantes extranjeros de la Conferencia Aeronáutica Panamericana, se realizó un festival aéreo en el Club Hípico, en el cual Figueroa tuvo una destacada participación, correspondiéndole cerrar la tarde deportiva con arriesgadas evoluciones en su monoplano "Tucape", que fueron recibidas con entusiastas aplausos.

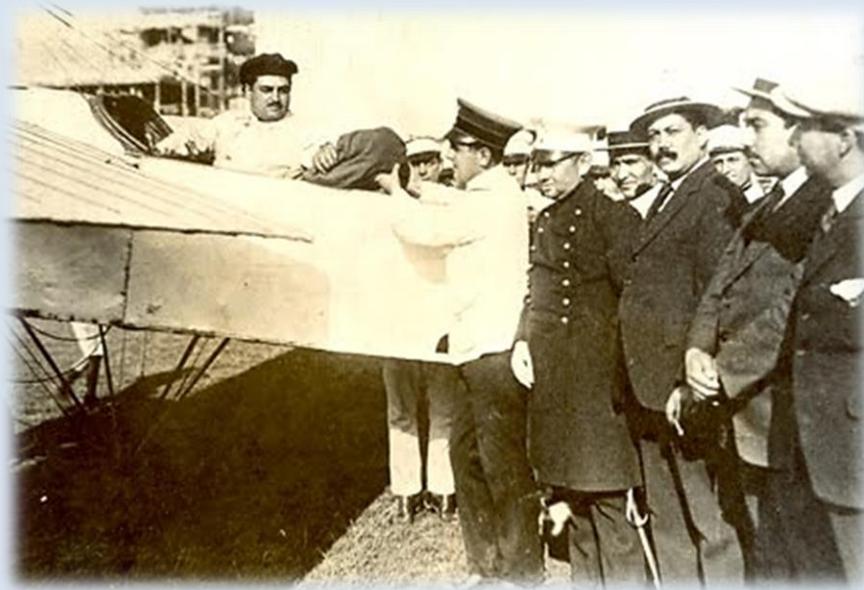
El 30 de enero de 1917, Figueroa ofreció sus servicios a la IV División de Ejército, que efectuaba maniobras en los alrededores de Temuco. Con este motivo voló acompañado por el Teniente Roberto Santelices Pacheco, con quien cumplió algunos ejercicios de observación militar en la zona.

Un vuelo combinado de Figueroa con Eleodoro Rojas, contribuyó a dar realce a la recepción tributada en Valparaíso con motivo de la llegada de la flotilla de submarinos al mando del Contralmirante Luis Gómez Carreño, el 20 de julio de 1918.

PRIMER CORREO AEREO A VALPARAISO

Con ocasión de celebrarse en el Club Hípico de Santiago el tradicional torneo militar de año nuevo, el 1° de enero de 1919, como un número especial del programa elaborado para ese día y a fin de comprobar los beneficios que podría reportar la aviación al correo inter-ciudades, Figueroa realizó el primer servicio aéreo-postal, entre Santiago y Valparaíso. Para financiar los gastos del viaje, Figueroa hizo una emisión especial de estampillas de cinco pesos en papel fotográfico, que adquirió con el tiempo un gran valor filatélico.

A las 08:25 horas del miércoles 1° de enero de 1919, Figueroa despegó desde el Club Hípico de Santiago con una valija conteniendo 539 cartas, que le fue entregada por el Capitán Enrique Pérez Lavín, mientras el numeroso público reunido en dicho lugar aclamaba al piloto. Después de una hora y quince minutos de vuelo, el monoplano "Valparaíso", de 80 HP. Empleado para esta prueba, aterrizó en Playa Ancha.



Figueroa acomodando la saca de cartas en el Club Hípico de Santiago

Figueroa entregó la correspondencia a los principales diarios de Valparaíso, los que procedieron a distribuirla directamente a los destinatarios.

Debido al fuerte viento reinante, Figueroa debió aplazar hasta las 19.05 horas el regreso a Santiago. Una muchedumbre entusiasta avivó al piloto en los momentos de elevarse en Playa Ancha con destino a la Capital.

Media hora antes de llegar a Santiago fue sorprendido por la obscuridad, debiendo tomar toda clase de precauciones para el descenso en el Club Hípico, donde no era esperado, en la creencia de que habría desistido regresar en el mismo día por lo avanzado de la hora. Por esta razón no encontró encendidas las fogatas dispuestas para un eventual aterrizaje nocturno y el aviador no tuvo otra alternativa que guiarse por el color blanco de las empalizadas de la pista de carreras, apenas perceptibles en medio de la noche.

Sin pérdida de tiempo, Figueroa se trasladó a la oficina de “El Mercurio” y “El Diario Ilustrado”, donde hizo entrega de aproximadamente cuatrocientas cincuenta cartas, las que fueron distribuidas esa misma noche. Luego el aviador se dirigió a la Moneda con un mensaje enviado por el Intendente de Valparaíso al Presidente Sanfuentes.

PRIMER CURSO DE ASPIRANTES A OFICIALES DE RESERVA

A raíz de la movilización de la 1ra. División de Ejército y el envío de la Primera Compañía de Aviación al Norte, la superioridad militar organizó en la Escuela de Aviación un curso de aspirantes a oficiales de reserva, para aumentar sus efectivos de acuerdo a la delicada situación internacional que vivía el país en esos días.

Los Capitanes Diego Aracena, Dagoberto Godoy y el Guardiamarina Zañartu, tomaron los exámenes a los postulantes el 11 de agosto de 1920, quedando aceptados 20 aspirantes, entre los que se contaba Clodomiro Figueroa.

Además de estos aspirantes, fueron aceptados los siguientes oficiales de reserva: Tenientes 1° Federico Helffman y Manuel Pereira y Tenientes 2° David Fuentes, Alberto Spoerer y Miguel Aróstegui.

Los integrantes del curso recibieron importantes conocimientos sobre radiotelegrafía, fotografía, aeronáutica y tiro, además de la instrucción de infantería y prácticas en Pingüino, estas dos últimas a cargo de los tenientes Andrés Sosa y José Arredondo.

El 8 de octubre, con motivo de la bendición de un estandarte obsequiado a la Escuela de Aviación y Juramento a la Bandera por los aspirantes, se dieron cita en el aeródromo El Bosque el Presidente electo Arturo Alessandri, su esposa, el arzobispo de Santiago don Crescente Errázuriz y numerosas otras personalidades.



*El recién proclamado Presidente de Chile, Arturo Alessandri junto al Arzobispo Crescente Errázuriz.
(8 de octubre de 1920 durante la bendición de un estandarte en El Bosque)*

Verificada la ceremonia de bendición, los aspirantes cumplieron con el juramento de rigor. A continuación, fueron sacados a la cancha cuatro aviones, correspondiendo al Capitán Armando Castro ser el primero en emprender el vuelo en un Avro de 110 HP. Lo siguieron el Mayor Houston, en Scout y los aspirantes Emilio Castro y Clodomiro Figueroa, en Blériot. Especial lucimiento tuvieron las pruebas de acrobacia efectuadas a baja altura por el Mayor Houston. Al cabo de media hora de evolucionar sobre el aeródromo, los aviones aterrizaron impecablemente, dándose así término a esta fiesta aeronáutica.

Durante el desarrollo del curso, el aspirante Clodomiro Figueroa, llevado por su entusiasmo, obtuvo autorización para volar en un monoplano "Bristol" de la Escuela de Aviación, practicando evoluciones con perfecto dominio del avión.

El 6 de noviembre de 1920, los aspirantes dejaban la Escuela, luego de haber dado término a un curso que les entregó algo más que un grado militar.

SANTIAGO - MENDOZA

PRIMER CORREO AEREO INTERNACIONAL REALIZADO POR UN CHILENO

Como se ha dicho anteriormente, Figueroa fue el primer piloto nacional que intentó vanamente cruzar la Cordillera de Los andes. El destino no quiso que fuera el primero y de haberlo sido se habría hecho

justicia para con un hombre corajudo y arriesgado, pero la escasa potencia de su Blériot no pudo con el gran macizo.

Con el correr de los años, nuevas y más potentes máquinas aéreas hicieron su entrada en el país. Así el 30 de julio de 1921, Figueroa recibió un monoplano parasol "Morane Saulnier" con motor Le Rhone de 110 HP., encargado directamente a París.

La llegada de este avión produjo una gran alegría a nuestro aviador, quien no dudó un instante en bautizarlo con el nombre de "Valparaíso-Chile" (también denominado "Valparaíso II"), con lo cual pagaba, en parte, el afecto demostrado por los habitantes del puerto cuando dio inicio a sus primeros intentos de atravesar la cordillera.

Habiendo efectuado varios vuelos de prueba, el 20 de agosto de 1921, Figueroa remontó el vuelo desde el Bosque a las 06:20 horas, llevando una valija con 60 cartas que debía dejar en Mendoza, para luego regresar a Valparaíso, sin aterrizar, con el fin de rendir un homenaje de gratitud a los porteños con esta magnífica hazaña.

Luego de una hora y cuarenta y cinco minutos de vuelo, en las cercanías de Luján de Cuyo advirtió que el motor fallaba, debiendo efectuar un aterrizaje de emergencia en la finca de la familia Arizú, en las inmediaciones de la estación Luján, cerca de Pedriel, a 22 kilómetros de Mendoza, donde descendió sin novedad, pese a su desconocimiento del terreno en que se encontraba.



Clodomiro Figueroa en la cabina de piloto del Morane Saulnier "Valparaíso-Chile" con motor Le Rhone de 110 HP.

Una vez en tierra comprobó que se había destruido un cilindro a causa del recalentamiento provocado por el empleo prolongado del motor a pleno régimen de trabajo.

Las autoridades argentinas de la zona donde aterrizó, acompañaron a Figueroa hasta Mendoza para presentar sus saludos al Cónsul de Chile Luis F. Torres, quien timbró la bandera nacional con que el aviador envolvió su cuerpo durante la travesía. Figueroa permaneció más de una semana como huésped en Mendoza, tratando de subsanar la falla que le impedía regresar a Chile vía aérea. Convencido de la imposibilidad de reparar el motor en un tiempo prudencial y por no contar con los medios económicos suficientes, resolvió regresar en el Transandino a Santiago.

El 30 de agosto fue recibido en triunfo en la Estación Mapocho, celebrándose con diversas manifestaciones el cumplimiento de la palabra empeñada hacía tantos años por Figueroa, cobrando vigor su épica frase "O PASO LAS NEVADAS CUMBRES O ELLAS SERAN MI TUMBA". El piloto pasó las cumbres y afortunadamente para las alas nacionales, ellas no fueron ni serían nunca su tumba. Era el

primer chileno que lograba establecer un correo aéreo internacional y era el primer piloto civil chileno que atravesaba la cordillera de Oeste a Este por su parte más alta.

Con su vuelo, Figueroa emulaba a Bartolomé Cattaneo, que el 21 de diciembre de 1913 llevó el primer correo aéreo internacional entre Concepción del Uruguay (Argentina) y Paysandú (Uruguay) y a otro italiano el teniente Antonio Locatelli, quien el 22 de julio de 1919 efectuó el primer correo aéreo entre Chile y Argentina, trayendo y llevando correspondencia oficial timbrada por las oficinas de Correo de ambos países.

LA PRIMERA ESCUELA CIVIL DE AVIACION

Figueroa con sus propios medios y a costa de grandes esfuerzos, organizó la primera Escuela de Aviación Civil, con aviones construidos bajo su dirección y en los talleres de su propiedad. La Escuela tenía sus instalaciones en el Bosque, hasta donde llegaban los entusiastas alumnos a instruirse en el difícil arte del vuelo, en una máquina más pesada que el aire.

DOS ACCIDENTES FATALES

El 3 de agosto de 1923, Figueroa sufre una nueva caída, mientras efectuaba una práctica llevando como pasajero al Sargento 1° Isaac Necochea. Eran las 17:30 horas, cuando al efectuar un looping en el Avro General del Canto, se precipitó desde mil metros de altura, siendo imposible al piloto recuperar la posición normal del vuelo. Una gran cantidad de público corrió al lugar de la caída en la chacra La Serena. Recogiendo en grave estado a ambos aviadores. Necochea falleció a los pocos momentos de llegar a la enfermería de la Escuela de Aviación, en tanto Figueroa se debatió entre la vida y la muerte durante varias semanas, hasta que logró recuperarse.

La comisión designada para investigar las causas de este accidente, dictaminó que era muy probable que se hubiera producido por la desconexión de un comando.

El año 1923 había llegado al país el acróbata alemán Eugenio Gebert, quien arriesgaba la vida realizando acrobacias sobre las alas de los aeroplanos. En Chile se le conoció efectuando demostraciones aéreas con el malogrado piloto Pedro Hansen.

Gebert había dejado de actuar por falta de un piloto en condiciones de acompañarlo en sus temerarias pruebas. En junio de 1924 se anunciaba su reaparición junto al veterano Clodomiro Figueroa.

Ante escaso público reunido en el Hipódromo Chile, Figueroa en su Morane “Valparaíso Chile”, remontó el vuelo conduciendo al bravo acróbata, quien durante quince minutos se paseó de un extremo a otro por las alas del Morane, realizando diversos ejercicios de equilibrio. El avión aterrizó luego en el centro del Hipódromo sin ninguna novedad. En una segunda demostración el Morane se accidentó al emprender el vuelo, resultando el aparato destruido considerablemente y sus ocupantes con heridas leves.

Luego de afanosos trabajos de reparación, Figueroa logró tener listo su avión en los últimos días de octubre, dirigiéndose con Gebert al sur en una gira por provincias.

El 2 de noviembre, mientras efectuaba una exhibición en Rancagua, ante muy reducido público, falló el motor repentinamente, obligando a Figueroa a efectuar un aterrizaje forzado. El brusco choque del Morane contra una muralla lanzó a Gebert desde su ubicación sobre las alas hacia adelante, a través de la hélice, muriendo en forma instantánea. Figueroa resultó con algunas heridas superficiales, pero sufrió un golpe moral enorme por haber causado la muerte del fiel amigo y compañero.

OTRAS ETAPAS DE SU VIDA

El año 1921, el piloto contrajo matrimonio con doña Marta Ubilla Hoppin, de cuya unión nacieron más tarde los hijos Claudio, Clodomiro, María y Marta.

El 1° de mayo de 1921, Figueroa fue contratado como piloto mecánico a las órdenes de la Inspectoría General de Aviación, recibiendo su sueldo con cargo a la Ley 3633 de 20.VII.1920.

El año 1928 quedó fuera de del servicio por no contemplar su empleo en la ley que cada año disponía el pago de su sueldo. A esa fecha ostentaba el alto cargo de Maestro Mayor, el grado técnico más alto de esa época.

El 29 de mayo de 1930, el Club Aéreo de Chile, en consideración a sus innegables méritos lo nombró Socio Honorario, consolidando así el aprecio que despertaba en el pueblo este as de la aviación chilena.

El año 1931 se presenta como candidato a Diputado por la circunscripción de Melipilla, bajo el lema de Democracia, Patria y Trabajo, representando al Partido Demócrata, del cual fue integrante durante toda su vida. A pesar de que las urnas le fueron adversas, Don Cloro, continuó en la lucha política, siendo un activo partidario de la campaña de don Pedro Aguirre Cerda.

Entre 1934 y 1935, Don "Cloro", registró un tiempo de vuelo de 13:10 hrs. En sus aviones Avro, Spad y Morane, los que mantenía en condiciones de vuelo en forma permanente. No deja de tener importancia esta situación, ya que era el único socio del Club con más de una máquina, a excepción del propio Club Aéreo, que tenía seis.

Durante la temporada 1940-41, registraba cuatro naves en vuelo, eran éstas el Spad N° 50, el Avro N° 8, un Avro N° 16 y el Morane N° 6.

SU PARTICIPACION EN LAN-CHILE

La implantación de un servicio aéreo de pasajeros en Chile, tuvo que recorrer un largo camino para consolidarse en la "Línea Aérea Nacional" (LAN), hecho que aconteció el 21 de julio de 1932.

El primer Consejo de Administración estuvo integrado por el Comandante de Grupo don Arturo Merino Benítez, principal impulsor de la creación de esta aerolínea, como Presidente del Consejo; Consejero Comandante de Escuadrilla don Federico Barahona Walton; Director de Aeronáutica Consejero, Capitán de Bandada (R) don Avelino Urzúa Castro; Consejero don Eduardo Albert Dereyse, elegido Vicepresidente en la primera sesión del Consejo y como Consejero el piloto civil don Clodomiro Figueroa Ponce.

En octubre de 1935, el comandante Rafael Sáenz, Director de Lan, viajó a Francia acompañado de Figueroa, accediendo a una invitación de la firma Henry Potez, quienes después de una rigurosa inspección personal, cerraron trato por la adquisición de seis Potez, tipo 56, al precio de \$595.000 cada uno, además de repuestos por valor de \$800.000.

Durante su permanencia en LAN, "Don Cloro", realizó diversas actividades, desempeñándose finalmente como técnico e inspector de aeródromos, labor que desarrollaba a comienzos de 1945, fecha en que fue alejado de la empresa en virtud a una disposición que entregó todos los campos aéreos al control de la Fuerza Aérea de Chile.

Paralelamente el año 1942, en mérito a sus relevantes servicios prestados a la aviación nacional, fue nombrado alférez de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile y el 17 de agosto de 1944, el Senado de la República, autorizó la creación de tres plazas extraordinarias de Capitanes de Bandada en la Fuerza Aérea de Chile, con la cuales se favoreció a Clodomiro Figueroa Ponce, David Fuentes Soza y a Luis Omar Page Rivera.

Con este grado, los tres pioneros recibían el agradecimiento que el país les tributaba por haber colaborado en forma abnegada y heroica por el engrandecimiento de la aviación nacional.



Fotografía de Clodomiro Figueroa con uniforme de Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

LOS ULTIMOS VUELOS

El año 1942, con motivo de un festival aéreo realizado, en Los Cerrillos por el Club Aéreo de Santiago, Clodomiro Figueroa efectuó una presentación en compañía de los jóvenes pilotos Jorge Meneses y Julio Videla, con el objeto de demostrar su vigencia y la calidad de sus viejas máquinas que ya eran consideradas reliquias de la aviación nacional.



El "Valparaíso", de 75 caballos de fuerza, máquina que sirvió a don "Cloro" en su hazaña de los Andes. Fué exhibida, ayer, en la Plaza Bulnes.

Ultima fotografía del aviador Figueroa. Posa para "Ziq-Zaq", en Los Cerrillos, cabalgando su querido "Valparaíso".



Figueroa se mantuvo en vuelo hasta el año 1944 y sonreía al recordar que las últimas máquinas que conoció tenían varios miles de HP., en tanto que su primer "Blériot" no pasaba de los 50.

Luego de permanecer internado durante algún tiempo en el Hospital Militar, el día 6 de agosto de 1958, víctima de un ataque cardiaco, Clodomiro Figueroa Ponce, el pionero de los pilotos civiles chilenos emprendió su último vuelo.

La Fuerza Aérea dispuso una Guardia de Honor junto al féretro y una Unidad rindió los honores correspondientes al rango de Coronel de Aviación que ostentaba Figueroa.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

BIBLIOGRAFIA

- Arriagada Herrera, Julio. *"Pioneros de la Aviación Chilena"* en Revista "En Viaje" N°323, Santiago, Chile, 1960.
- Barriga Kreft, Sergio. *"Historia de Lan Chile"*, Santiago, Chile, 1984.
- Bousquet, Augusto Víctor. *"El Correo Aéreo Transandino"*, Buenos Aires, Argentina, 1985.
- Contreras Guzmán, Víctor. *"Historia de la Aviación Militar de Chile"*, Santiago, Chile, 1916.
- Figueroa Ponce, Clodomiro. *"Como me hice Aviador"*, Santiago, Chile, 1913.
- Flores Álvarez, Enrique. *"Historia Aeronáutica de Chile"*, Santiago, Chile, 1950.
- Olavarría Bravo, Arturo. *"Chile entre dos Alessandri"*, Tomo I, Santiago, Chile, 1965.
- Vargas V., Víctor. *"El Primer vuelo Postal en Chile"*, Revista Chile Filatélico, N° 5, Concepción, Chile.
- Venegas de la Guarda, Armando. *"Recuerdos de casi un siglo"*, Santiago, Chile, 1976.
- Zeda, Carlos. *"Don Cloro, el aviador inmortal"*, Revista "Los Sports" Nros. 89, 90 y 91, Santiago, Chile, 1924.
- "Así es"*, Diario, Santiago, Chile, 1945
- "Corre Vuela"*, Revista, Santiago, Chile, agosto de 1921
- "Chile Aéreo"*, Revista, Santiago, Chile, 1930-1945
- "Chile Filatélico"*, Revista, N° 1, Concepción, Chile, 1929.
- "Deportes"*, Revista, N° 5, Santiago, Chile, 1916
- "El Mercurio"*, Diario, varias ediciones, Santiago, Chile, 1915, 1945.
- "El Telégrafo"*, Diario, Paysandú, Uruguay, 1° de junio de 1980.
- "Ercilla"*, Revista, Santiago, Chile, 1945
- "Zig-Zag"*, Revista, Santiago, Chile, años 1913 a 1925.
- "La Hora"*, Diario, Santiago, Chile, 4 agosto de 1941
- "La Nación"*, Diario, Santiago, Chile, 1954
- "Las Últimas Noticias"* Diario, 18 agosto de 1944.
- "Sucesos"*, Revista, N°16, Santiago, Chile, 1971.

RESCATE DE TRIPULANTES MOTONAVE “PORVENIR I”



El “Porvenir I”, el día del accidente, 3 de agosto de 2005, frente a las costas de Corral.

El día 3 de agosto de 2005, a las 07:43 horas, se recibió en el Centro de Operaciones y Búsqueda de Rescate de Puerto Montt la llamada de emergencia de la motonave “Porvenir I”, indicando que se encontraba a 24 millas al oeste de la bahía de Corral, sin gobierno, con una escora de 40 grados, debido a la desestiba de su carga en cubierta, lo que hizo que se activara todo el Servicio de Búsqueda y Rescate.

Hecho el análisis, a las 08:15 horas, el entonces Comandante en Jefe de la Escuadra Subrogante, Capitán de Navío Rafael González Rosenqvist, dispuso el despegue de dos helicópteros Cougar, Naval 75 y Naval 76, embarcados en el DLH “Cochrane” que estaba en Talcahuano, concurren en apoyo y que se subordinaran al Centro de Búsqueda de Rescate de Puerto Montt.

En estos helicópteros, se inició un proceso de cambio de configuración para la concurrir a la emergencia, para esto se tuvo que instalar sus grúas de rescate y planificar y alistar las aeronaves y sus dotaciones para la operación, lo que tuvo una demora de 45 minutos, tiempo aceptable para la situación que se vivía.



El “Porvenir I”, el día del accidente.

Asimismo, hecho el análisis de las unidades que navegaban en las cercanías, tanto pesqueras como de la Marina Mercante, se dispuso, que concurrieran a apoyar la emergencia la motonave “*Norsul Tubarao*”, el pesquero de alta mar “*Panilonco*”, la motonave “*Álamo*”, el buque tanque “*Ancud*” y la motonave “*Don Antonio C*”. Además, se dispuso que zarpara el remolcador “*Luma*”, que estaba en Valdivia, en el que, incluso, para poder zarpar y llegar al área, hubo que cortarle un palo con oxígeno, porque estando en pleamar no podía pasar bajo el puente Calle-Calle.

A las 09:30 horas, despegaron los helicópteros Cougar desde Talcahuano a la zona de la emergencia. Debido a la distancia, no podían llegar antes de las 11 de la mañana. Cada uno de ellos, además de su piloto, copiloto y mecánico, llevaba dos buzos de salvataje y un enfermero.

Los helicópteros arribaron al área a las 11:15 horas, ambos helicópteros realizaron un total de 6 aproximaciones al buque. Se intentó efectuar vuelo estacionario y un intento de arriado de buzo con la grúa de rescate. Nada de lo anterior pudo ser realizado dada la intensidad del viento: 62 nudos (115 Km/hora, clasificado de acuerdo a tabla Beauford como Temporal Deshecho); por las condiciones de mar (olas de 10 a 15 metros); y las turbulencias existentes en las cercanías del buque, que se traducían en variaciones instantáneas de altura de la aeronave de hasta 50 pies (15 metros) y escoras del buque que variaban entre 40° a 60°.

El excesivo viento, hizo que al momento de arriar al buzo, fuera arrastrado hacia el sector trasero de la aeronave, muy cerca de la mitad del botalón de cola, haciendo que comenzara un péndulo cada vez mayor, acercándolo peligrosamente al rotor de cola, por lo que el mecánico de la aeronave (operador de la grúa de rescate) debió tratar de detener este movimiento oscilatorio con la ayuda del Oficial Coordinador Táctico, para poder recuperar a éste.

Ante la imposibilidad de rescatar a la tripulación de la Motonave “*Porvenir I*” desde la cubierta después de seis intentos, solicitaron al Capitán de la Motonave que la tripulación se lanzara al agua para poder rescatarla. Lamentablemente, el Capitán no accedió a esta maniobra, porque estimaba que la tripulación se encontraba más segura a bordo. De los quince tripulantes, doce estaban sujetos a una superestructura de cubierta, todos con salvavidas.

Las aeronaves permanecieron unos instantes dando ánimo y tranquilidad a los tripulantes, por un instante se analizó el rescate desde el agua, pero fue descartado especialmente por las condiciones y porque el Capitán de la motonave señaló que algunos chalecos salvavidas se encontraban en regular estado.

A las 11.40, por estar al límite de su autonomía, los helicópteros se dirigieron a reaprovisionar combustible al Aeródromo Las Marías en Valdivia, que es un aeródromo categoría G. En Chile se clasifican estas instalaciones desde la A hasta la G. La última es la más simple, ya que prácticamente consta de una pista de aterrizaje para operación diurna, visual y con limitada capacidad de combustible.

En ese aeródromo había un estanque de 10 mil litros de combustible de aviación Jet A-1 para uso de la Aviación del Ejército de Chile, que apoyaba eventualmente los requerimientos de las aeronaves de la Armada que están basados en Puerto Montt.

Cuando se produjo la emergencia había 3 mil litros de combustible. Cada helicóptero Cougar consume 600 litros-hora, con lo que podía volar sólo dos horas y media. Por esta razón, se solicitó en forma urgente la llegada de más combustible. La Fuerza Aérea, por las mismas condiciones de tiempo, estimó que era imprudente llevar el combustible por avión de Puerto Montt y, por lo tanto, se llevó en camiones, con escolta de Carabineros, y arribaron 3.600 litros de combustible a las 17.00. A las 17.30 fue factible que un avión de la Fuerza Aérea, con 800 litros, despegara desde Temuco y llegara con ese combustible al Aeródromo Las Marías. Por otra parte, por las características de este aeródromo, la entrega de combustible se realizaba con una sola estación, similar a una de bomba de bencina -Shell, Copec o Esso-, con una demora de veinte minutos por aeronave, para abastecerse de mil litros; es decir, la carga era excesivamente lenta. En un aeródromo normal la carga de mil litros se realiza en un par de minutos.

Durante el acceso a Valdivia se experimentaron severas turbulencias que obligaron a ambos pilotos a tomar los controles de vuelo para contrarrestar sus efectos para lograr gobernar a las aeronaves. Por un instante se pensó que ambos SH-32 no resistirían esas turbulencias.

A las 13:15 horas, los helicópteros logran terminar su reaprovisionamiento de combustible y se dirigen al área del accidente, arribando a las 13:34 horas. Después de realizar dos nuevos intentos de rescate, se resolvió regresar a Las Marías en espera de una operación de rescate combinada con los buques y helicópteros. Los buques llegaron a las 15:30 horas. Ante el hecho de que la gente no se lanzaba al agua y que el helicóptero Cougar trataba de aguantar las turbulencias muy grandes, se optó, antes de seguir gastando combustible, por regresar al área cuando estuvieran los buques y, en combinación con ellos, intentar hacer algo. A las 15.30, arriba al área el remolcador Luma, el pesquero de alta mar *Panilonco* y la motonave *“Don Antonio C”*.

Las limitaciones de operación de los helicópteros se sobrepasaron en algunos minutos, debido a la intención de salvar las vidas humanas que estaban en peligro. Por ejemplo, los límites de operación para despegar y aterrizar de estos helicópteros son de 60 nudos; las condiciones existentes eran de 65 nudos y arranchados. La visibilidad mínima era de 500 metros, pero se operó con una de 200 metros reducida por chubascos. Respecto de los límites de nubosidad, no volar en cercanías de nubes de desarrollo vertical; se operó en cercanías de nubes de desarrollo vertical, producto de las condiciones meteorológicas. En cuanto a turbulencia, no volar en condición severa; se operó en condición severa.

En tierra, nuevamente se analizaron distintas maneras para realizar el rescate, lo que no era tarea fácil, ya que el buque no tenía balsas a bordo; los tripulantes se negaban a lanzarse al agua temiendo por su seguridad y el constante balance y cabeceo del buque, que impedía acercar una balsa al costado de la Motonave, ya que sería rápidamente succionada y destruida por el costado. Finalmente, se ideó una maniobra que consistía en lanzar balsas a los tripulantes desde los helicópteros, evitando en todo momento que éstas se pegaran al costado del buque.

Para probar esta particular iniciativa, se solicitó a la Gobernación Marítima de Valdivia dos balsas para 20 personas y 4 cuerdas, los que sumados a sendos pesos colocados en los extremos de las cuerdas, facilitados por el personal de Ejército basado en el aeródromo, permitían arriar una especie de mensajero para ser entregado a los tripulantes, de modo que éstos la amarraran a los candeleros del

buque. Si la prueba cumplía con los resultados esperados, se podría iniciar el rescate desde las balsas lanzadas por las aeronaves.

Una vez recibido el material proporcionado por la Gobernación Marítima, se probó la maniobra propuesta en el Naval 75. Mientras se encontraban en el Aeródromo Las Marías en este proceso de pruebas, se recibió la información por radio de que dos personas habían caído al mar desde la Motonave, por lo que se ordenó finalizar la prueba y dirigirse al buque, entregando la maniobra al otro helicóptero, el Naval 76. Durante el tránsito hacia la Motonave, el Capitán del “Porvenir I”, logró convencer a los tripulantes de su nave para que comenzaran a lanzarse al agua en forma controlada y de esta forma pudieran ser rescatados individualmente.



*Desembarcando a personal rescatado de la Motonave “Porvenir I”,
el Naval 75 en el Aeródromo “Las Marías” en Valdivia.*

Mientras esto ocurría, la otra aeronave se desplazó al lugar e inició la maniobra concebida, que consistía en entregar a los tripulantes una línea por la banda de barlovento (de donde viene el viento) y posteriormente cruzar la manga con el helicóptero (dando atrás), hasta llegar a la banda contraria para lanzar la balsa de rescate por sotavento (por donde sale el viento). De esta forma, se evitaría que la balsa se metiera bajo el costado de la motonave producto del viento y se permitiría a los tripulantes acercarse a la balsa por la banda protegida del viento, tirando de la cuerda entregada por la aeronave. Cabe señalar que la maniobra de la balsa fue un éxito, logrando subirse a ella 4 personas, dos de las cuales alcanzaron a ser rescatadas por el Naval 76, antes que el cable de sujeción a la Motonave se cortara, producto de los severos movimientos del "Porvenir I".

Lamentablemente, esto hizo que la balsa quedara a la deriva con dos personas a bordo. En el intertanto, el Naval 75 realizaba el izado del segundo tripulante que había caído al mar, lamentablemente, producto del fuerte oleaje y viento existente, el cable de rescate de la grúa se apoyó repetidamente sobre el soporte inferior de ésta lo que provocó el corte de varias de sus hebras, con las personas colgando aún a 20 metros sobre el agua. Ante esta situación se tuvo que descender con la aeronave y arriar rápida y simultáneamente el cable de la grúa para evitar la caída de las personas que estaban colgando de ella.

El Naval 76, que se encontraba en las cercanías, de inmediato procedió a auxiliar a las personas que estaban aún en el agua. Luego de rescatarlas, se recuperó a los buzos que ya completaban 40 minutos en el mar y que presentaban claros síntomas de hipotermia y agotamiento. Durante la ejecución de esta maniobra, en esta aeronave se detectó la deformación del punto de anclaje inferior de la grúa, donde ésta se hace firme a la estructura de la aeronave, debido a los extremos esfuerzos que éste debía soportar, al quedar en el aire, las personas que eran izadas producto del gran oleaje.

Antes de retirarse el Naval 76, el Comandante de Aeronave dio instrucciones a las embarcaciones cercanas para que entregaran una segunda balsa al "Porvenir I" y recuperaran a las dos personas que estaban dentro de la primera, que aún se encontraba a la deriva. Esto último afortunadamente pudo ser materializado, sin embargo, la segunda balsa lanzada por las embarcaciones, no tuvo la misma suerte, ya que cayó al agua sin activarse, no pudiendo ser utilizada por los tripulantes que aún se encontraban a bordo del "Porvenir I".

Producto de los daños ocurridos en ambas grúas, los Comandantes de Aeronaves de ambos helicópteros resolvieron dirigirse a un punto de posada previamente reconocido, para reparar al menos una de las grúas y así poder continuar el rescate. Ya en tierra, los enfermeros atendieron y estabilizaron a los rescatados que presentaban síntomas de shock, hipotermia y politraumatismos.

A las 17:07 horas, se advierte que las condiciones de luz empiezan a disminuir y que los helicópteros tendrán problemas para seguir actuando. En las instrucciones, el mando de los helicópteros pide que le reiteren si existe la posibilidad de que uno de los buques lance otra balsa, porque, para dichas aeronaves, llegar con la segunda balsa será difícil, dado que estará oscuro.

Una vez realizada la tarea, el Naval 75 despegó hacia la motonave para seguir con el rescate y el Naval 76 evacuó a los naufragos rescatados a Valdivia y preparó otra maniobra para lanzar una nueva balsa a los tripulantes.

A contar de este momento la carrera contra el tiempo, y especialmente contra la oscuridad, fue cada vez más dramática, quedaban 7 personas a bordo y muy poca luz. El Naval 75 logró rescatar a dos tripulantes más utilizando la grúa. Pudo haber rescatado a una tercera persona, pero ésta sólo alcanzó a alejarse del buque unos 5 metros, distancia a la que entró en pánico y decidió volver a bordo, subiendo en el sector de proa. Se debe mencionar que la aeronave no podía acercarse a menos de 17 metros de la Motonave debido a que el largo de las palas del rotor principal es de 15 metros. Lo más triste se vivió cuando aún quedaban 5 personas a bordo y nada de luz para poder continuar con las maniobras de rescate, eran alrededor de las 18:50 horas y el Naval 75, sólo tenía combustible para regresar al Aeródromo, por lo que se resolvió abortar la maniobra para evitar riesgos innecesarios a la dotación del helicóptero.

El Naval 76 que regresó a cargar combustible y recoger una tercera balsa, despegó del Aeródromo Las Marías a las 18:55 horas en demanda del buque, con el propósito de lanzarla en las cercanías de éste antes que varara, ya que en la rompiente de las rocas, esto sería inútil.

A las 19.10 la motonave *“Porvenir I”* tocó fondo, manteniendo a bordo cinco tripulantes. Se pierde la comunicación con ella, lo que impide conocer la situación a bordo y efectuar todo tipo de coordinaciones.

La siguiente es la transcripción de la comunicación del pesquero *“Panilonco”*: *“En este momento tenemos viento sur weste de 30 nudos. Sur weste de 30 nudos. Mar de fondo alta de 3 a 4 metros. Visibilidad regular, interrumpida en ocasiones por chubascos. Visibilidad en este momento nula, en... ocasionalmente chubascos. En este momento sin luz. No tenemos ya prácticamente visibilidad y el buque al parecer tocaría fondo. Ya habría tocado fondo, dado que cambió su posición en la proa. Cambio.”* Eso, más la falta de comunicaciones, dificultaba cualquier tipo de rescate.

A las 19:15 horas arribó al área el Naval 76, considerando que ya no se lograba distinguir el terreno por la oscuridad y que no había profundidad para poder determinar las obstrucciones y efectuar una aproximación segura para lanzar la balsa sin afectar la seguridad de la dotación, que había operado durante todo el día bajo condiciones extremas, el Comandante de Aeronave, tomó la decisión de abortar la operación y regresar a Valdivia que se encontraba completamente a oscuras producto de los cortes de luz debido al temporal. La aeronave aterrizó a las 19:30 horas.

Durante la noche, la Comandancia de la Aviación Naval, desplazó una aeronave C-111 a la ciudad de Valdivia con un piloto de relevo en caso de ser requerido y personal de mantenimiento del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1. Este personal logró cambiar el cable dañado de una grúa y mejorar la operatividad de la otra, la que no pudo ser instalada en el Naval 76 por problemas de deformaciones en su punto de anclaje.



Personal de Mantenimiento del Escuadrón de Helicópteros de Ataque, durante la noche del 3 y madrugada del 4 de agosto de 2005, cambiaron el cable dañado de una grúa de rescate de uno de los helicópteros Cougar.



A la mañana siguiente, a las 7:38 horas, despegó de las Marías el Naval 75, al llegar al punto donde había varado el buque de casi 100 metros de eslora, la imagen fue impactante ya que se encontraba casi completamente sumergido, manteniéndose fuera del agua sólo un 10% de éste. Desde el aire se inspeccionó detalladamente el buque y al no avistar a ningún tripulante, el helicóptero se dirigió a investigar una balsa a la deriva que se encontraba a una milla de distancia, al llegar sobre ella se bajó un buzo, quien ingresó sin encontrar tripulantes a bordo. Se decidió sobrevolar el buque a baja altura por segunda vez, por lo que realizó un vuelo estacionario donde se pudo avistar un tripulante entre los fierros semisumergidos que al ver el helicóptero comenzó a mover los brazos desde el interior del puente. En ese instante fue arriado un buzo quien logró controlarlo y tomarlo en una reducida área de maniobra, mientras la aeronave se mantenía muy cercana al acantilado. El tripulante que se encontraba al borde de sus fuerzas, logró ser subido al helicóptero. Era además el último sobreviviente de la motonave.

Una vez concluido el rescate de los tripulantes desde el interior de la motonave, las aeronaves realizaron una rebusca rastrillo en cercanías de costa y mar adentro, utilizando patrones de rebusca SAR, sin poder encontrar otros sobrevivientes del buque varado.

A las 10:45 horas finalizó la operación por parte de los helicópteros Cougar, continuando la rebusca una aeronave Sky Master y un helicóptero UH-05 que de acuerdo a las condiciones meteorológicas continuaron con la operación. Los helicópteros Súper Puma del Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1 regresaron a Talcahuano, para continuar con sus actividades operativas programadas, habiendo contribuido a la salvaguarda de la vida humana en el mar.



Motonave "Porvenir I", al día siguiente del temporal, 4 de agosto de 2005.



Motonave "Porvenir I", al día siguiente del temporal, 4 de agosto de 2005.

A las 8:00 horas de ese día, arribó al lugar la Lancha de Servicios Generales "Corral", para continuar en la rebusca. El día 4, a las 12:00 horas, patrullas terrestres recuperan el cuerpo sin vida del segundo piloto de la motonave "Porvenir I", el señor Harold Monsalve de la Fuente, en las cercanías de Punta Galera

Finalmente, el día 5, a las 13:00 horas, se recuperó en el sector de Playa Punta Galera el cuerpo sin vida del jefe de máquinas, señor Cesar Sierpe Fierro; y el día 18, a las 16:00 horas, se recuperó, en el sector de acantilados de Punta Galera, el cuerpo sin vida del capitán de la motonave, señor Jorge Órsola Pizarro.

En resumen, después de todas estas actividades, el resultado del salvataje fue el siguiente:

- ❖ Por la motonave *Don Antonio C*, tres personas con vida;
- ❖ Por el pesquero de alta mar "*Panilonco*", dos personas con vida;
- ❖ Por los helicópteros, 6 personas con vida;
- ❖ Por las patrullas terrestres, una persona con vida.

Total: doce personas con vida y tres fallecidos.



Motonave "Porvenir I", su propietario era el holding Pesca Chile, filial de la multinacional Pesca Nova, que operaba como Naviera Porvenir S.A. Esta motonave al momento del accidente tenía 33 años de antigüedad.

Una vez más, la Armada de Chile, pese a no haber logrado rescatar a la totalidad de la tripulación de la motonave "Porvenir I", desarrolló todos los esfuerzos humanos y materiales posibles, mostrando como la flexibilidad de los medios navales; junto al ingenio, entrenamiento y compromiso de las dotaciones de vuelo participantes, permitieron pese a las condiciones meteorológicas extremas, poner a salvo a doce de los quince miembros de la tripulación de la nave siniestrada.

DOTACIÓN HELICÓPTERO COUGAR NAVAL 76:

Capitán de Fragata Manuel Silva Terán
Teniente 1° Max Villavicencio Rojas
Teniente 1° Ignacio Larraín Couve
Teniente 1° Javier Amor Alfaro
Sargento 2° Sebastián Silva Domínguez
Sargento 1° Raúl Farías Letelier
Cabo 2° Jonathan Tobar Vallejos

Comandante de Aeronave
Piloto
Coordinador Táctico
Buzo Táctico
Mecánico de la Aeronave
Enfermero
Buzo de Salvataje

DOTACIÓN HELICÓPTERO COUGAR NAVAL 75:

Capitán de Corbeta Raúl Zamorano Goñi
Teniente 1° Guillermo Müller Reyes
Teniente 1° Rodrigo Vásquez Carvallo
Sargento 1° José Martínez Álvarez
Sargento 2° Jorge Marín Barrera
Sargento 2° Darwin Hidalgo Campos
Cabo 1° Darwin Hidalgo Campos

Comandante de Aeronave
Piloto
Coordinador Táctico
Mecánico de la Aeronave
Enfermero
Buzo de Salvataje
Buzo de Salvataje

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- ❖ Declaración del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Rodolfo CODINA Díaz en la Cámara de Diputados, en la Sesión N° 36, realizada el miércoles 31 de agosto de 2005.
- ❖ Informe del Rescate de los Comandantes de Aeronaves, Naval 75 y Naval 76, Capitán de Fragata Manuel Silva Terán y el Capitán de Corbeta Raúl Zamorano Goñi.
- ❖ Historiales de la Comandancia de la Aviación Naval.



VI. AVIONES CON HISTORIA



Avión Cessna L-19 A "Zanahoria"

Magnífica ilustración realizada por nuestro socio don Rino Poletti Barrios donde ilustra el vuelo de dos Cessna L-19, remolcando planeadores L -13 Blanik de la Fuerza Aérea de Chile.

Cessna L-19 A "Noble Veterano de los cielos de Chile"

El Ejército de Estados Unidos, abrió un concurso en el año 1949, para dotar de aviones de enlace y reconocimiento a la fuerza.

Ganador de este concurso fue el modelo presentado por la fábrica Cessna y su modelo 305 A / L-19 A. En junio del año 1950 se solicitó el primer pedido para un avión de construcción muy sencilla, enteramente metálico, con ala alta unidas por montantes simples, tanques internos de bolsa, flaps de ranura accionados eléctricamente y tren de aterrizaje clásico con amortiguadores de espirales. En tanto la cabina alojaba a un piloto y un observador con asientos en tándem, lo que les proporcionaba una excelente visibilidad general.

La planta motriz fue un motor Continental O-470-11 de seis cilindros opuestos horizontales refrigerados por aire con 213 HP

Cessna entrego un total de 3.431 ejemplares del modelo L-19A hasta 1957. En el año 1962 todos los aviones sobrevivientes, fueron denominados a versiones serie O-1.

Más de la mitad de los aviones construidos en Estados Unidos fueron destinados a la venta o cesión a países amigos. La fábrica Fuji de Japón construyó bajo licencia casi cien aeronaves de este tipo. En tanto en 1972, en los talleres del Ejército de Paquistán, se construyeron nuevos Bird Dog con partes de Cessna y fabricas locales. Finalmente, la firma italiana SIAI -Marchetti fabrico el SM 1019A versión turbohélice del avión.

El Ejército de Chile recibe de parte de Estados Unidos, en el año 1953 una partida de tanques M-24 Chafee. Estos blindados como era la usanza de la época, venían acompañados de seis aeronaves de observación y enlace, Cessna L-19 A.

A esa fecha el Ejército de Chile, no tenía rama aérea, razón por lo cual, las aeronaves nuevas de fábrica, pasaron al inventario de la Fuerza Aérea de Chile, el 19 de mayo de 1953.

Las aeronaves recepcionadas fueron asignadas al Grupo de Aviación N°4 en Colina. Portaban el esquema típico de los aviones norteamericanos, totalmente verde oliva con el capot del motor en negro opaco antideslumbrante, recibiendo las matrículas correlativas del 350 al 355, en color negro y bordes blancos.

En la Fuerza Aérea de Chile, desempeñaron labores de enlace, reconocimiento y traslado de víveres y medicamentos a lugares y personas que vivían en zonas de difícil acceso. Dependiendo de los Grupos de Aviación N° 1 de Iquique, 8 de Antofagasta y 3 de Temuco.

En diez años de servicio, los Cessna L-19 A sufrieron varios incidentes y accidentes, dando de baja la Fuerza Aérea de Chile solo el matriculado 402 (ex 352)

El Decreto N° 289 del 20 de septiembre del año 1963, da vida a la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile.

Mediante Oficio Interno del 27 de noviembre del año 1964, el comandante de la Brigada de Instrucción de la Escuela de Aviación, solicita a la superioridad el traslado del Cessna L-19 A matricula 403 de dotación del Grupo de Aviación N°3 a la Escuela de Vuelo sin Motor, a fin de tener un avión remolque para el recién llegado Planeador Blanik L-13. Solicitud que se materializa el 10 de junio del año 1965.

Al 31 de diciembre del año 1964 el inventario de L-19 A era de cinco aviones, 400 y 401 en el Grupo N°1 y 403,404 y 405 en el Grupo N°3

En el verano de la temporada 1965-1966 se da inicio al primer curso de pilotos instructores de planeadores y pilotos de remolque, partiendo de esa forma las actividades de la Escuela de Vuelo sin motor.



Cessna L-19ª, matrículas 404 y 405 durante una presentación en Maquehue, Temuco

En el año 1970 los sobrevivientes L-19 A matrícula 404 pasa al inventario de la Escuela de Vuelo sin Motor, y en 1978 el 405. Los dos recibieron un llamativo esquema color naranja, razón por lo cual, fueron conocidos popularmente como "zanahorias". En esa misma fecha se crea la insignia de la Unidad, una zanahoria remolcando a un conejo de alas largas, la que se mantiene sin grandes alteraciones hasta el día de hoy.



Insignia característica de la Unidad.

Posteriormente y ante la crisis de 1978 el avión 404 portando la nueva matrícula 322 aplicada de la nueva distribución de matrículas impuesta por la FACH, fue camuflado en tonos similares a los usados por los T-34 Mentor, en tanto, el 405 recibió la matrícula 323 y los colores empleados por los De Havilland 115 Vampire.

En el año 1984 el L-19A N° 403 se pintó con el esquema blanco con rojo, típico de los aviones de instrucción y enlace, recibiendo la matrícula 321.

Desde esa fecha siguieron volando siempre desde el Aeródromo Municipal de Vitacura, antes Lo Castillo, remolcando los diferentes modelos de planeadores de la FACH. En el año 1988, pasan a depender del Grupo de Aviación N° 11 en Los Cerrillos.

En el año 1995 los tres aviones e igual número de planeadores de la Escuela de Vuelo sin Motor de la Fuerza Aérea de Chile, realizaron una visita de camaradería a la IV Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Argentina, con sede en Mendoza.

La hazaña fue realizar el cruce de la cordillera ida y vuelta con tripulaciones mixtas, entre los cuales se encontraban el destacado volovelista, Oficial de Reserva de la FACH, Alejo Williamson y el notable piloto de la FAA, César Falistocco, posteriormente líder de la Escuadrilla acrobática Argentina "Hangar del Cielo".



Vista de los Cessna L-19 A y planeadores de la Fuerza Aérea de Chile durante la visita efectuada en 1995 a la IV Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina con base en Mendoza.

El 26 de junio del año 1999 se accidenta en el Club de Golf Sport Francés, con resultado de muerte de su piloto, Coronel de Aviación (DA) Leonardo Antonucci, en el L-19 A matriculado 322.

En el año 2003 el Oficial de Reserva Miguel Kaufmann, adquiere en Estados Unidos un Cessna L-19 con un motor más potente que los usados por los L-19 A en Chile y hélice tripala. este avión fue donado por el Oficial a la Fuerza Aérea de Chile, recibiendo la matrícula 324, luciendo un esquema de metal bruñido natural y una insignia diseñada por el señor Kaufmann, que a la postre, no fue aceptada por la superioridad de la FACH. Con el correr del tiempo, se le cambio motor y hélice, quedando la flota estandarizada.



L-19 cedido por Miguel Kaufmann a la Fuerza Aérea. Nótese la insignia que usó durante un corto tiempo

Hoy después de prestar servicios por largos sesenta y cinco años en la Fuerza Aérea de Chile, la flota está reducida a dos aeronaves matriculados 321 y 324, en tanto el 323 que sufrió un incidente hace unos años, continua en dependencias de ENAER a la espera de la decisión final del Alto mando, si se repara o se va a la baja, suponemos que, si ocurre esto último, pasara al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

Aviones de Guerra. Volumen III, Fascículo 30. Editorial Planeta De Agostini S.A. Barcelona, 1986.

Revista "Pillán" N° 19. Año IV, 1987

Escuela de Vuelo sin Motor Archivos Varios

Archivos Fotográficos:

Rino Poletti Barrios

Atilio Baldini Ferrari

Patrick Laureau Lermineaux

Autor

VII. SABÍA USTED?

...que hace 108 años atrás, el día domingo 21 de agosto de 1910, ocurrieron dos hechos de gran relevancia para el país en un sector de la actual comuna de Ñuñoa?

Eran casi a las cuatro de la tarde, cuando se realizaron el **primer vuelo en aeroplano que se efectuaba en Chile y a continuación, se efectuó el primer vuelo con pasajero.**

ANTECEDENTES GENERALES

La difusión periodística de los pormenores del magno evento, nunca antes observado en Chile, aparentemente se vio opacado por las graves circunstancias que afectaron a Chile durante los preparativos de los festejos centenarios, nos referimos a la muerte del Presidente de la República, don Pedro Elías Montt, acaecida en la ciudad de Bremen, Alemania, casi a la media noche del 16 de agosto de 1910.

URIO.—DOMINGO 21 DE AGOSTO DE 1910.

ANA

Fallecimiento del Presidente de la República

SE ESPERA LA CONTESTACION DE LA FAMILIA PARA DISPONER LA TRASLACION DEL CADAVER.—HOMENAJE DEL GOBIERNO ALEMAN.—EL EMPERADOR ASISTIRA A LOS FUNERALES.—EN LA REPUBLICA ARGENTINA.—NUEVAS MANIFESTACIONES DE CONDOLENCIA DEL EXTRANJERO.Y DEL PAIS.

LOS RESTOS DEL SEÑOR MONTT

Se espera sólo la contestación del cablegrama enviado por el Vicepresidente de la República, don Elías Fernández Albano, a la viuda del Excmo. señor Montt, para fijar la fecha en que llegarán a Chile los restos del Presidente señor Montt, pues aún se ignora si la señora del Campo desea que ellos sean traídos inmediatamente ó se deje pasar cierto tiempo.

En el caso de que la señora viuda del Presidente Montt optara porque los restos fueran traídos inmediatamente, vendrían en un vapor de la Compañía Kosmos, dedicado exclusivamente a este objeto, pero en caso contrario se mandaría a traerlos a un buque de guerra de nuestra Armada.

Damos en seguida nuevos despachos de condolencia recibidos del extranjero y del país:

EL GOBIERNO DE ALEMANIA Y EL DUELO DE CHILE

Funerales Presidente

Cardenas Sánchez, presidente.—Don Amador García, vicepresidente.—Francisco A. Gallardo.

Unión, 19 de agosto de 1910.—Ministerio Interior.—Moneda.—Santiago.

A nombre del primer alcalde, juzgado del pueblo de La Unión, subdelegado de Río Bueno y mío propio, sirvase aceptar nuestra sincera condolencia sensible pérdida patria ocasionada fallecimiento Excmo. señor Montt, inmediatamente se colocó bandera tricolor en todos los edificios públicos y particulares, suspendí clases escuelas y cinas día 17.—Ulloa.

Achao, 19 de agosto de 1910.—Ministerio Interior.—Moneda.—Santiago.

A nombre departamento y mío, asumo duelo sensible fallecimiento jefe división, Excmo. señor Montt.—Ignacio Díaz.

LA FORMACION MILITAR EL DIA DE LOS FUNERALES

Condolencias de los Senados de Buenos Aires y La Plata y del Centro Naval Buenos Aires 20.—El Ministerio de Guerra prepara la orden de la formación militar para el día de los funerales del Presidente Montt, a la cual concurrirán las tropas de la guarnición Liniara.

El día de los funerales el ejército levantará luto, en virtud de una resolución especial del Ministerio.

El presidente del Senado de Buenos Aires ha dirigido una comunicación de pésame al Ministro señor Oruchaga.

El Senado provincial de La Plata rindió ayer homenaje a la memoria del Excmo. señor Montt. El presidente, don Estigarribia, pronunció un sentido discurso, al término del cual se levantó la sesión.

El Centro Naval acordó dirigir a la Legación chilena una nota de condolencia.

DE VALDIVIA

Anoche recibimos de nuestro correspondiente en Valdivia el siguiente telegrama:

«Valdivia, agosto 20 de 1910.—«Mercurio.—Santiago.—Continúa siendo tema de todas las conversaciones la sensible muerte del Excmo. señor Montt.

El intendente de la provincia envió al gobernador eclesiástico una nota en la que le indica el día martes para que se celebren las solemnes honras que se celebrarán por el deceso del alma del Excmo. señor Montt, con la concurrencia de los funcionarios de orden civil y religioso, instituciones y corporaciones a quienes se invitara.

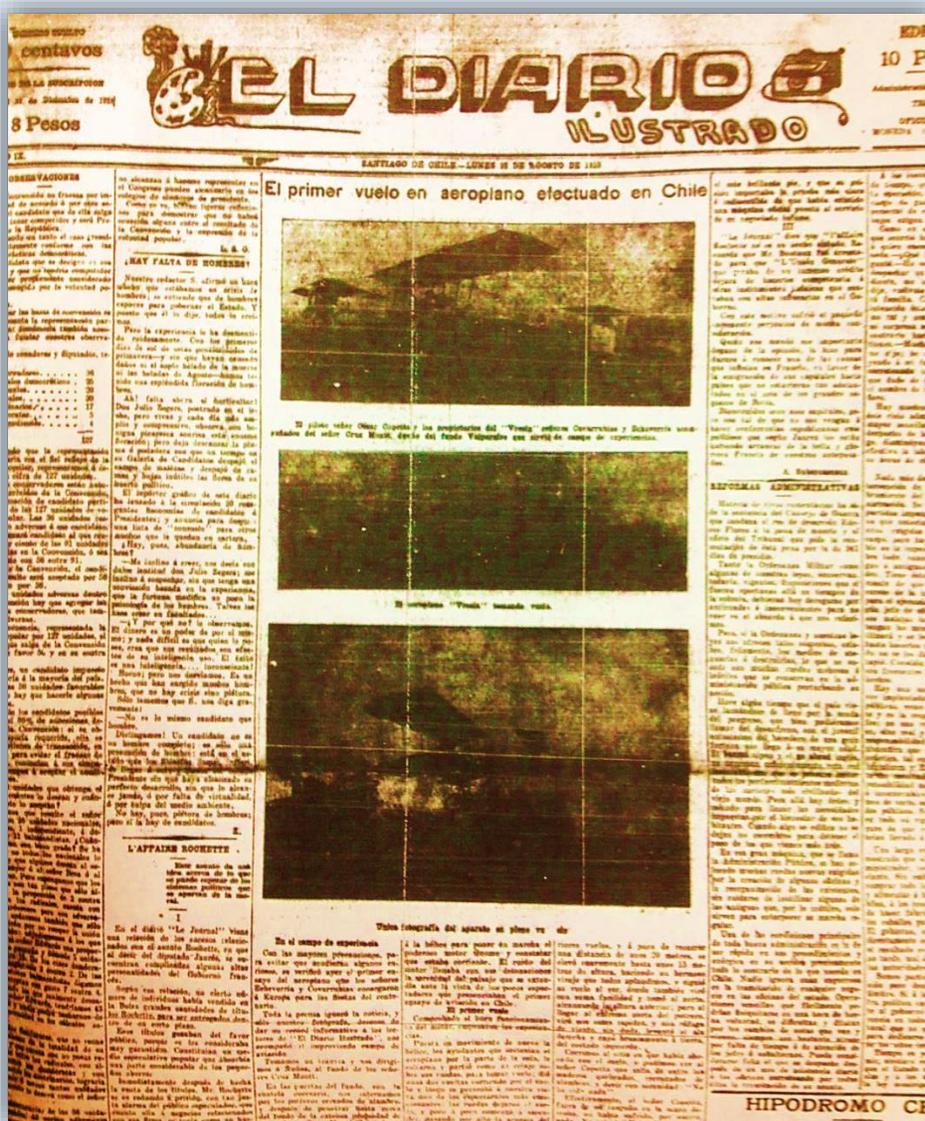
Las honras se verificarán en la Iglesia de San Francisco y se pondrá todo empeño a fin de darles la mayor solemnidad. Oficiará la misa el Ilmo. obispo»

Principal noticia que ocupaba las páginas de los diarios nacionales, el día que se realizó el primer vuelo en Chile

En la búsqueda de tan relevante hecho aeronáutico, sólo pudimos encontrar dos medios que informaron al público nacional, con más o menos relevancia de este gran suceso, me refiero a los Diarios El Mercurio de Santiago y a El Diario Ilustrado.

En ambos casos, la noticia fue anunciada obviamente el día lunes 22. Mientras El Mercurio de Santiago reproducía solo una breve nota en su página tres, el Diario Ilustrado lo publicaba en su portada, con toda espectacularidad la noticia, manifestando que “habría sido el único medio presente” durante los ensayos aéreos del avión “Voisin”.

Para evitar suspicacias, he considerado apropiado el reproducir ambas notas, pues a simple lectura de ellas, se desprende que sí estuvieron presentes ambos medios, con la única salvedad que El Diario Ilustrado ilustra el hecho con sendas fotografías, legándonos de este modo, un invaluable testimonio gráfico y cultural para quienes disfrutamos de nuestra historia aeronáutica y nacional.



Portada de El Diario Ilustrado, edición del día lunes 22 de agosto de 1910



Dada la mala calidad de las fotografías que nos suministra el ejemplar impreso de El Diario Ilustrado, reproduciremos para referencia, dos fotografías similares a las publicadas, y que hoy se resguardan en el archivo fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.



(Copia textual del artículo publicado en “El Diario Ilustrado” del día lunes 22 de agosto de 1910.)

En el campo de la experiencia

Con las mayores precauciones, para evitar que acudieran algunos curiosos, se verificó ayer el primer ensayo del aeroplano que los señores Echeverría y Covarrubias encargaron a Europa para las fiestas del Centenario.

Toda la prensa ignoró la noticia, y sólo nuestro fotógrafo, deseoso de dar un record informativo á los lectores de “El Diario Ilustrado”, nos acompañó al improvisado campo de aviación.

Tomamos un tranvía y nos dirigimos a Ñuñoa, al fundo de los señores Cruz Montt.

En las puertas del fundo, con la cautela necesaria, nos internamos por los potreros cercados de alambre, y después de penetrar hasta cerca del fondo de la extensa propiedad de los señores Cruz Montt, nos encontramos frente al hermoso aeroplano “Voisin”, que con sus enormes alas blancas parecía desollar las ráfagas de viento que de tiempo en tiempo hacían temblar sus nervios de finos alambres de acero.

El campo de experiencias era un vasto potrero de unos 500 metros de largo por unos 200 de ancho, sin un solo árbol, pero, desgraciadamente, surcado por dos acequias, una pequeña de norte a sur, y otra de unos tres metros de ancho que corre de oriente a poniente, unos 150 metros antes de llegar al lado norte del potrero.

Saludamos amablemente al señor César Copetta, que debía pilotear el aparato, y le tomamos la primera fotografía inserta en la cual aparecen de pie, los señores Echeverría y Covarrubias, los dueños del Aeroplano, y el señor Cruz Montt, dueño del fundo en que se ensayaba el aparato.

Toda la concurrencia la formaban algunos íntimos de los señores nombrados, y casi todos los inquilinos del Fundo, que no cesaban de contemplar al hermoso “Voisin” y de hacer comentarios acerca si volaría ó no.

Cinco minutos después que habíamos tomado la fotografía anterior, montó el señor Copetta sobre su “Voisin” y mandó a sus mecánicos ayudantes que le dieran un impulso a la hélice para poner en marcha el poderoso motor Gnome y constatar que estaba corriente. El ruido del motor llenaba con sus detonaciones la serenidad del paisaje que se extendía ante la vista de los pocos espectadores que presenciaban el primer ensayo de aviación en Chile.

El primer vuelo

Comprobado el buen funcionamiento del motor, empezaron las experiencias. Puesta en movimiento de nuevo la hélice, los ayudantes que sostenían el aeroplano por la parte de la cola, le soltaron y partió como un celaje sobre sus ruedas, para tomar vuelo; dio unas dos vueltas corriendo por el suelo y luego se presentó a nuestra vista uno de los espectáculos más emocionantes: las ruedas dejaron el suelo, y poco a poco comenzó a ascender, pasando por alto la acequia del extremo norte del potrero, y después de un hermoso viraje pasó por sobre los espectadores, situados al borde de la mencionada acequia, momento preciso en que nuestro fotógrafo tomó la única fotografía del primer vuelo en aeroplano efectuado en Chile.

Habíamos visto, por fin, volar a un aparato más pesado que el aire. Eran las 3.45 de la tarde, hora memorable para los que buscan los menores detalles en los grandes sucesos.

Varios espectadores corrimos a felicitar al señor Copetta, que piloteaba el aeroplano, cuando éste aterrizó, y multitud de campesinos rodearon el aparato, comentando de mil maneras lo que sus ojos acababan de ver.

Un momento de descanso, y el señor Copetta subió de nuevo en su aparato, llevando al señor Daniel Echeverría como pasajero. Partió desliziéndose por el suelo para tomar vuelo; pero en una de las acequias, después de la primera vuelta, una de las ruedecitas en que se apoya la cola, chocó bruscamente y quebró uno de los montantes, y hubo de detenerse el aeroplano. En unos cuantos minutos se repuso la pieza quebrada, y después de ponerlo frente al campo de experiencias, montó de nuevo el señor Copetta y se dispuso a efectuar nuevos vuelos.

La caída

Partió con la facilidad de los anteriores vuelos, y a poco de recorrer una distancia de unos 20 metros, se elevó suavemente hasta unos 15 metros de altura, haciendo un hermoso viraje que todos aplaudimos, y siguió su vuelo al sur, donde también viró con suma facilidad y tomó al norte, alcanzando la altura anterior; pero al llegar al extremo norte del potrero, viró con suma rapidez, y una ráfaga de viento, sin duda, levantó el ala derecha y cayó bruscamente a tierra, del costado izquierdo.

Corrimos al sitio en que había chocado con el suelo, y pudimos ver al señor Copetta, que salía de entre los maderos quebrados, recruzados de alambres, y decir con serenidad: “No ha sido nada”.

Efectivamente, el señor Copetta fuera de un rasguño en la mano derecha, no había sufrido, por suerte nada. No así el “Voisin”, que tenía toda el ala izquierda hecha pedazos, como también el timón de profundidad.

Los espectadores, que momentos antes celebrábamos con entusiasmo los hermosos vuelos del intrépido piloto, lamentábamos la mala suerte que venía de privarnos por el momento del espectáculo más emocionante que puede ofrecernos el progreso actual.

El público de Santiago se verá privado, por algunos días, de darse el placer de presenciar un vuelo en aeroplano, mientras se procede á reparar los desperfectos sufridos por el “Voisin” en las pruebas de ayer; pero estamos seguros que estas informaciones despertarán en los habitantes de la ciudad un deseo irresistible de presenciar esta clase de espectáculos, tan llenos de atractivos y de emociones fuertes.

*Lamentando la caída, que pudo tener serias consecuencias para el señor Copetta, nos retiramos del campo de experiencias, regocijados con haber visto el primer vuelo efectuado en nuestro país, y más aún, con ofrecer á nuestros lectores una información que constituye un éxito para “El Diario Ilustrado”, que puede ofrecer hoy en sus páginas la única fotografía del primer vuelo efectuado en Chile.
Lisandro Santelices E.⁸*

⁸ El autor de la nota, don Lisandro Santelices Escalante, fue un distinguido abogado de la Universidad de Chile que para 1910 trabajaba en El Diario Ilustrado, pionero en tratar materias de derecho aeronáutico, periodista, entusiasta inventor, partícipe del primer curso de aerostatos realizado en Chile y Tesorero del directorio del Aero Club de Chile.

Para el CENTENARIO

LAMPARAS a gas para comedores, salones y demás piezas.
 FAROLES a gas para pasadizos.
 GANCHOS de pared a gas.
 QUEMADORES invertidos "SIN RIVAL", y otros para incandescentes.

DESDE LA CLASE BABATA HASTA LA MAS FINA
 ACABA DE LLEGAR GRAN SURTIDO EN LA
LAMPARRERIA JUAN LUMSDEN
 CALLE ESTADO 170

EL MERCURIO

Publicado el 22 de Agosto de 1910

LOS OBREROS DE LAS MAQUINARIAS DE LOS FERROCARRILES.

Esta poderosa huelga que tiene lugar en estos días en las Maquinarias de los Ferrocarriles de Chile, a causa de su indolencia patronal.

Desde algún tiempo se rebaja a los obreros un 10% de su salario, según se manifestó, para evitar el déficit en el presupuesto de la Empresa. Este hecho ocasiona que oportunamente se disminuya el salario y se altera la equidad del trabajo y se altera el bienestar de los obreros.

El primer punto de la huelga es el aumento de sueldo. El segundo punto es el aumento de sueldo. El tercer punto es el aumento de sueldo. El cuarto punto es el aumento de sueldo. El quinto punto es el aumento de sueldo. El sexto punto es el aumento de sueldo. El séptimo punto es el aumento de sueldo. El octavo punto es el aumento de sueldo. El noveno punto es el aumento de sueldo. El décimo punto es el aumento de sueldo.

CASAS VENDEMOS

Freudenberg y Bolmacedo
 Morandé 316

Día a día

El día 22 de Agosto de 1910

En las últimas sesiones del Congreso se ha discutido el proyecto de ley que establece el sueldo de los jueces de primera instancia. Este proyecto ha sido aprobado por el Congreso y se espera que sea sancionado pronto.

CONTRATISTAS-CONSTRUCTORES

Para los trabajos de construcción de FERROCARRILES, EMPÍOLOS, ALICANTARRILLAS, CAÑALES, BARRAS POTABLES, etc., tenemos una EXISTENCIA COMPLETA DE TODOS LOS ELEMENTOS NECESARIOS

Gran Restaurant Valdivia

VALDIVIA Y CALLES Y BOULEVARD

Local 24 de Agosto 1910

Este restaurante ofrece una gran variedad de platos y bebidas. El servicio es rápido y eficiente. El ambiente es agradable y acogedor. Es el lugar ideal para una comida con amigos o familia.

EL PRIMER VUELO DE GESAR COPETTA

Para la mayoría de los habitantes de Valdivia, el primer vuelo de Gesar Copetta fue un evento histórico. El avión, un biplano de madera, despegó con éxito y completó su primer vuelo de prueba. Este hecho marcó el inicio de la aviación en la ciudad.

CASAS EN VENTA

HERMOSA CASA con vista, calle San Diego, \$150,000
 HERMOSA CASA con vista, calle Dalmatín, \$160,000
 CASA CON BENTA y muebles de lujo, \$150,000
 ESPLINDIDA CASA con estacionamiento, \$150,000
 GRUPO DE CASAS, \$350,000
 GRUPO DE CASAS, \$130,000
 CASA DE EQUINA, \$50,000
 GRUPO DE CASAS, \$70,000
 CASA HABITACION, \$76,000
 RELEVISTA frente a plaza, \$40,000
 CASA de tres pisos, \$50,000
 CALLE QUIN, \$20,000
 HERMOSA CHALETA, \$40,000
 PROPIEDAD que produce \$12,000, \$24,000
 PROPIEDAD en Valdivia, \$65,000
 EN AVENIDA PEDRO VALDIVIA, \$42,000
 HERMOSA CASA, \$25,000

¡Compro FUNDOS!

DE 200 a 500 CUADRAS REGADAS
 ENTRE RANCAGUA Y PARRAL

Regadas por el sistema de riego. Terreno fértil y saludable. Ideal para agricultura o ganadería. Precio muy bajo. Oportunidad única.

ALEJANDRO GREENE CRUZAT
 ABOGADO
 Morandé 1188, esquina de Morandé, Castilla 1808

EL PRIMER VUELO DE GESAR COPETTA

Este artículo describe en detalle el primer vuelo de Gesar Copetta. Se menciona el tipo de avión utilizado, las condiciones climáticas y el éxito del vuelo. Se resalta el valor histórico de este evento para la ciudad de Valdivia.

CASAS EN VENTA

Este anuncio ofrece una lista detallada de propiedades en venta. Incluye precios, características de las casas y direcciones. Es una excelente oportunidad para encontrar un hogar nuevo.

Página 3 de "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.



Detalle del encabezado de la noticia publicada en la página nº 3 de "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.

(Copia textual de la nota publicada en "El Mercurio" del día lunes 22 de agosto de 1910.)

EL PRIMER VUELO DE CESAR COPETTA

Para la mayoría de los habitantes de esta pacífica ciudad les tomará de sorpresa la noticia del primer vuelo efectuado ayer en aires chilenos. Efectivamente se ha volado y sin farsa ni bulla. César Copetta ha logrado remontarse á diez metros de altura en su aparato Voisin. El infatigable ciclista de antaño, el chauffeur de ayer, se ha sentido contagiado del movimiento que sacude hoy día la Europa y que lleva en precipitada carrera hacia el progreso, el arte de la aviación.

El entusiasta Copetta armó su aparato en menos de una semana, y sin pérdida de tiempo se trasladó á una chacra vecina á Santiago, se improvisó un hangar con sacos de paja y ayer poco después del medio día, el flamante biplano pasaba á los potreros que habían de ser el teatro de los primeros ensayos formales de aviación en la costa oeste del Pacífico.

La noticia de que Copetta volaría se había esparcido sin saber cómo, y fué preciso cerrar el portón de la chacra á fin de evitar la aglomeración de curiosos. Con todo no faltó un buen número que fué testigo del espectáculo singular de varios vuelos.

El aeroplano se destacaba bizarramente sobre el mullido musgo del terreno. Sus grandes alas blancas, su cola, su quilla le daban el aspecto completo de una ave enorme. Al fondo, el famoso motor Gnome y sobre el suelo el chasis de aterissage completaban las líneas del magnífico aparato.

Copetta subió el asiento del manejo y con el volante en la mano, el motor funcionando, da la orden á su hermano Felix para mover la hélice. Un ligero envión y la máquina empieza á rodar y corre vertiginosamente cerca de cincuenta metros para ir paulatinamente elevándose y cerniéndose elegantemente en el aire. Llega al límite del potrero y Copetta con una valentía y arrojo que le honra, evoluciona, da vueltas y sigue elevándose hasta una altura de diez, quince metros.

Mientras tanto, los espectadores de esta lindísima escena se sentían movidos de igual entusiasmo y corrían de un extremo á otro sin atinar qué dirección tomar. El Voisin pasó varias veces sobre nuestras cabezas, dejándonos sentir el sumbido continuo del motor. El espectáculo era sublime y todos declaraban que ya no existía sport tan notable como la aviación.

Hubo un nuevo vuelo y el señor David Echeverría no pudo substraerse á la tentación de tomar pasaje en el estrecho espacio reservado al manejo. Y así juntos con Copetta volvieron a elevarse y recorrer el potrero de un extremo á otro, con el mejor éxito.

A todo esto, algunos campesinos de los alrededores se hallaban sobrecogidos de espanto y no daban crédito á la realidad que les proporcionaba sus ojos. Pero el huaso es inteligente, observador, perspicaz, y no perdía detalle de cada maniobra ni dejaba pasar desapercibida la ocasión de asomarse y averiguar el mecanismo del aparato. El gran pájaro blanco como lo llamaban.

Desgraciadamente no todo ha de ser éxito, alegría, buena suerte. En unos de los últimos vuelos, Copetta que maniobraba, en el aire á razón de cincuenta billas por hora, quiso volar, y al hacerlo, una de las alas vino á topar en el terreno, causándole algunos desperfectos de poca consideración á una de las alas y á la hélice. A pesar de lo intempestivo del accidente, Copetta escapa ileso y con todo entusiasmo empezó a reparar las averías, que quedarán terminadas en el curso de esta semana.

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

*SPORTING BOY*⁹

HACE 108 AÑOS ATRÁS...

Al recordar este trascendental hecho ocurrido hace tan sólo un poco más de un siglo, se renueva el interés por revisar estas viejas publicaciones, las que nos regalan una impresión de primera fuente de lo que fue y de cómo impactó a los testigos que participaron de esta memorable actividad que ya cumplió el 21 de agosto, un nuevo aniversario en la historia aeronáutica nacional.

Para comprender la trascendencia de las mismas, el lector se enterará que ese día no sólo se llevó a cabo un vuelo, ...el “*primer vuelo de un avión sobre los cielos de Chile*”, sino que además, según la crónica periodística, se habría trasladado en este vuelo al “*primer pasajero*”, gozando así don David Echeverría Valdés de los privilegios y beneficios que traía este nuevo invento para la civilización.

Es así que podemos comprender al día de hoy, que tan merecidamente celebra la Dirección General de Aeronáutica Civil, cada 21 de agosto “*su Día*”, pues con ello no sólo nos recuerda a todos los chilenos el inicio de las actividades del avión sobre nuestros cielos, sino que el inicio del transporte, la conectividad nacional y con el mundo, brindándonos con ello el desarrollo que solo la aeronáutica puede brindar a Chile y a su pueblo.

NUESTRA CORPORACIÓN BRINDA UN AGRADECIDO Y JUSTO RECUERDO PARA EL PAÍS

En 1985, meses antes de conmemorarse el 75° Aniversario de estos dos históricos hechos, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, fiel a sus principios y objetivos en el resguardo de nuestra historia, propuso a la Municipalidad de Ñuñoa y a la Fuerza Aérea de Chile, el concretar la construcción de un monumento que recordara al país, estos notables acontecimientos con que Chile había dado sus “*primeros aleteos en la conquista de los cielos*”.

Considerando que en nuestra capital eran escasos los testimonios recordatorios en homenaje a la aviación chilena, el director Sergio Barriga Kreft, en sesión de directorio había propuesto incentivar a la Ilustre Municipalidad de Ñuñoa el erigir en la plaza alcalde Ramón Cruz un testimonio que recordara que ahí se había realizado el primer vuelo de un avión en Chile. Al cabo de varias reuniones, cartas y oficios, nuestra corporación entonces presidida por el distinguido y recordado Coronel de Aviación (A) don Enrique Flores Álvarez y la resuelta gestión de su directorio, logró aunar las voluntades e ir

⁹ “**Sporting Boy**” era el seudónimo del periodista nacional de nombre Luis de la Carrera. Trabajó como redactor deportivo en el importante diario El Mercurio, Revista Zig-Zag desde su aparición en 1905 y luego en Revista Sport y Actualidades, órgano oficial de la Federación Sportiva Nacional, publicación que vio la luz entre los años 1912 y 1914, y cuyo director fue don Armando Venegas de la Fuente.

venciendo obstáculos para hacer realidad lo que en toda justicia, era un deber ciudadano y al cual las autoridades debían procurar su apoyo.

Un histórico documento enviado el 24 de mayo al entonces alcalde de la I. Municipalidad de Ñuñoa, don Luis Navarrete Carvacho, dio inicio a la iniciativa expresando la petición en los siguientes términos: *“De mi mayor consideración:*

El próximo 21 de Agosto se cumplen 75 años de la fecha en que por primera vez se elevó en Chile un avión con motor, conducido por el joven César Copetta.

En efecto ese día, a los mandos de un frágil biplano Voisin, Copetta efectuó la audaz prueba desde un potrero de la Chacra Valparaíso, donde hoy se encuentra la Villa Presidente Frei.

El Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, consciente de su misión, estima que debe darse especial relieve a esta fecha de tanta trascendencia en la historia nacional.

Considerando que hasta ahora no existe testimonio alguno que perpetúe la memoria de César Copetta y recuerde a las actuales generaciones este hecho, relacionado con la conquista del aire patrio, nos permitimos sugerir a Ud. la idea de que la Ilustre Municipalidad de Ñuñoa, erija un pequeño monolito en la plaza ubicada frente a la Villa Frei, donde originalmente estaba el ingreso a la Chacra Valparaíso.

Su inauguración podría realizarse el mismo día 21 de agosto, en una sencilla ceremonia pública, con participación de los descendientes de César Copetta, de autoridades locales y de representantes de las colectividades aeronáuticas nacionales.

Desde ya nuestro Instituto ofrece al Sr. Alcalde su máximo apoyo y asesoría histórica, en la seguridad que este evento tendrá el reconocimiento de todos los aviadores, sin distinción.

Agradeciendo de antemano su favorable acogida a esta nota, de que es portador nuestro Director, Comandante Sr. Sergio Barriga Kreft, me es grato saludar atentamente al Sr. Alcalde.

*Enrique Flores Álvarez
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico-Aeronáuticas de Chile”*

Tres días más tarde, una segunda carta informaba al Secretario General de la Fuerza Aérea, de la iniciativa cursada hacia la I. Municipalidad, dando cuenta de su importancia en favor de la divulgación aeronáutica de Chile.

El 30 de mayo de 1985, el Sr. Alcalde de Ñuñoa dirigía el Oficio Ordinario N°1100/129 al presidente de esta corporación, señalando haber recibido la carta que habían llevado los directores señores Sergio Barriga y Enrique Carrasco, reunión en la cual se había tratado la importancia de la solicitud y analizado posteriormente la misma con el Concejo, solicitaban al Instituto tuviera a bien enviar el proyecto del monolito con la lectura correspondiente, para que el Municipio pudiera valorizar el proyecto y resolviera respecto a su construcción.

En la misma misiva además de acusar recibo de la importancia que investía el realizar dicho *“monolito y su contorno”*, añadía que *“el costo debería ser razonable y el período de tiempo que medie entre la*

resolución de construirlo y el 21 de agosto, sea suficiente para que todo resulte (acto y construcción) de la mejor manera, y con la máxima dignidad que la ocasión exige”.

Así fue que en pocos días recibida esta favorable respuesta y dada la urgencia y el corto tiempo que mediaría entre la construcción y la inauguración de un monolito “presentable” tal como se indicaba en la nota edilicia, nuestra corporación recurrió a la idea de solicitar confeccionar el cantear una enorme piedra que llevara una leyenda alusiva, iniciativa que fue por todos aceptada, haciéndose hincapié en que con más tiempo se proyectaría una estructura que guardara la debida dignidad.



Ceremonia de inauguración de la primera manifestación conmemorativa

Al cabo de algún tiempo, y debido al inexplicable deterioro que había sufrido este primer homenaje al histórico vuelo, se analizaron las posibilidades de mejorar la situación de este recuerdo. Para ello, fue relevante la intervención y apoyo de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Aquí contamos con la tenaz ayuda de uno de nuestros socios, don Alberto Fernández Donoso, -quien era Jefe de Relaciones Públicas de este Servicio-, por lo que pronto se presentaron al municipio los primeros planos de un nuevo proyecto, que le brindara a tan loable iniciativa, un mayor tamaño y más “apropiado rostro”.

En 1997, y como un nuevo reconocimiento a la hazaña efectuada por el piloto César Copetta Brosio, el Gobierno de Chile mediante el Decreto Supremo N°330 del 22 de abril de ese año, instituyó tan importante fecha aniversario de la proeza cumplida, como día oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta iniciativa hizo que se diera curso a reemplazar la antigua y noble piedra con un nuevo monumento de hormigón revestido en mármol y que contenía una placa central del mismo material, grabada en recuerdo del “Primer Vuelo de un avión en Chile”.



21 de agosto de 1997 - Plaza Alcalde Ramón Cruz Montt, Ñuñoa.

Algunos años después, en 2016, la estratégica ubicación de este monumento ubicado en la esquina de las calles Ramón Cruz y Av. Irarrázaval fuera elegida como la entrada a la nueva estación de Metro Villa Frei (próxima a inaugurarse), por lo que el tradicional monumento fue retirado para su resguardo y reinstalado unos 70 metros más al poniente, por sobre la misma avenida Irarrázaval.

Para esta nueva ubicación, no se consultó preguntar al Instituto para pedir su asesoría, ni menos se previó el asignar un lugar adecuado que guardara una correcta visualización y mantener así el decoro necesario para un monumento de estas características, situación que causó que muy pronto fuera cubierto de grafitis, letreros de alguna campaña y sobre ellos más grafitis.

Por alguna inexplicable razón, posteriormente el monolito fue pintado con varias capas de pintura de color gris verde, lo que ocasionó que su existencia pasara inadvertida para todos, pensándose en muchos de los casos, que el monumento finalmente había sido destruido.



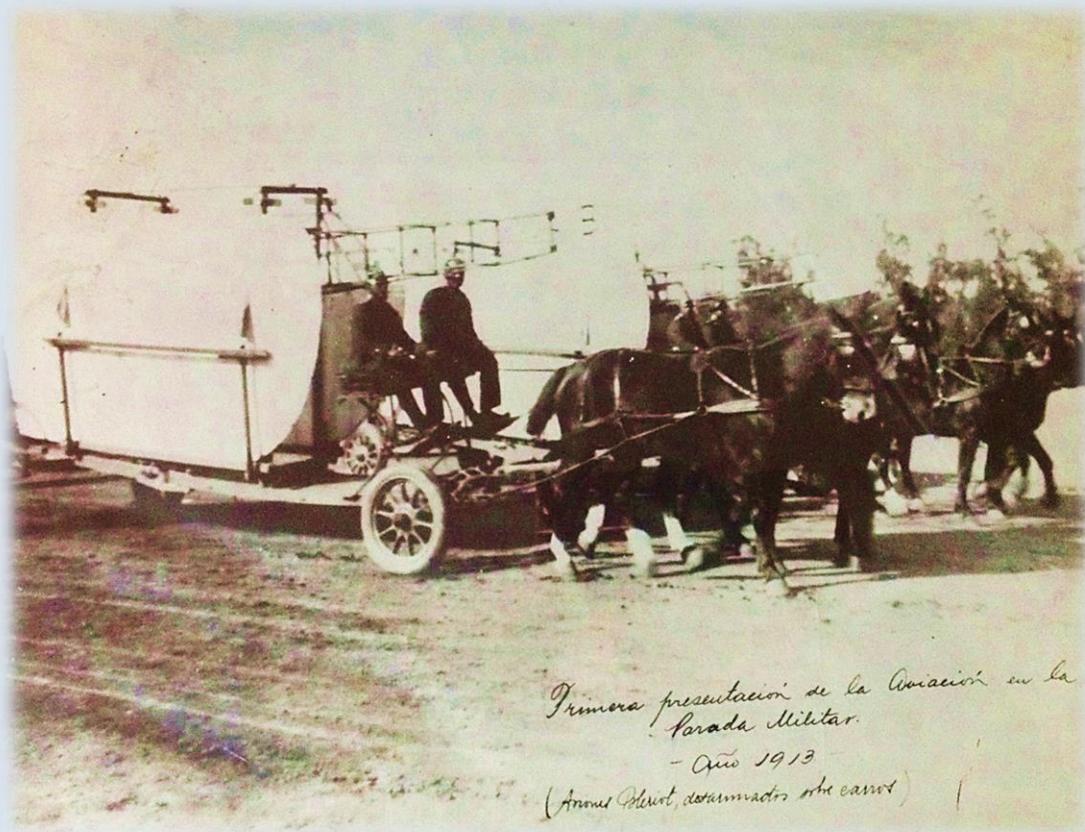
El monolito días antes de su limpieza y restauración

Este año de 2018, nuestra corporación hizo las averiguaciones necesarias, encontrándose con esta triste realidad, por lo que, gracias a la invaluable ayuda de la Municipalidad de Ñuñoa y buena voluntad de muchas personas, pudimos restaurar y reinaugar en tiempo récord, este importante recuerdo comunal que posee la trascendencia e importancia nacional.



Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



**Primera presentación de la Escuela de Aeronáutica Militar en la Gran Parada Militar.
(19 de septiembre de 1913.)**

“La Gran Parada Militar en Honor a las Glorias del Ejército de Chile es un desfile militar que se efectúa en el parque O'Higgins de Santiago, la capital de Chile, cada 19 de septiembre para conmemorar el «Día de las Glorias del Ejército de Chile». En este homenaje al Ejército de Chile, participan las restantes Fuerzas Armadas y Carabineros de Chile. El 18 de septiembre Chile celebra el aniversario de la Primera Junta Nacional de Gobierno (1810); debido a lo anterior, el legislador quiso plasmar, mediante la ley 2977 de 1915, que desde el primer día que dicho país fue libre, el ejército fue quien lo protegió y le otorgó soberanía; así, pues, consagró el día 19 de septiembre como «Día de las Glorias del Ejército»”¹⁰.

En 1913, la superioridad militar dispuso la participación de un escalón terrestre de la Escuela de Aeronáutica Militar, formado por varios carros con aviones desarmados, arrastrados por caballos, y simultáneamente el vuelo de cinco monoplanos Blériot, el primero de ellos piloteado por el mismísimo capitán Manuel Ávalos Prado, quien llevó como pasajero al teniente Augusto León. “Una delirante ovación” tributó el público a los pilotos cuando aparecieron sobre la elipse del parque, marcando esta Parada el inicio a la casi ininterrumpida participación de la aviación militar, en cada una de estas fiestas llenas de chilenidad.

¹⁰ Wikipedia

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Señor Director del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile:

Esta nueva revista enviada es una excelente recopilación noticiosa e histórica que destaca y solo lleva a enviar felicitaciones por su publicación.

Agradecido saluda atentamente,

OSCAR MEDINA ROJAS
Administrador de Aeropuertos
Encargado Sección Desarrollo Aeroportuario No Concesionado

Señor Director del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile:

Muchísimas gracias por el envío de esta interesante Revista.

Felicitaciones porque de una forma tan amena nos transmiten la historia de la aviación en Chile.

Afectuosos saludos,

María Eliana Christen

Con motivo de la elección de una Nueva Directiva y Comités para el funcionamiento estatutario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, aún seguimos recibiendo innumerables saludos, felicitaciones y muestras de cariño y aprecio tanto para aquellos miembros quienes han desarrollado un arduo y concienzudo trabajo durante el período anterior, como para quienes les continúan en los cargos de alta responsabilidad para el presente y futuro período 2018 – 2019. Por este medio nos permitimos agradecer una vez más, reiterando su apoyo y manifestándonos su confianza para con quienes asumimos nuestras nuevas funciones.



Santiago, julio de 2018.

*Señor
Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutico de Chile
Norberto Pablo Traub Gainsborg
Presente*

Estimado Director

En atención a la reciente elección de la directiva de vuestro Instituto de Investigaciones, quisiera hacerle llegar a usted y a todo los que componen esta nuevo y honorable directorio, un cordial saludo y desearles todo el éxito profesional, esperando que cada día sus investigaciones hagan más grande la historia de la aeronáutica de Chile.

Para el General infrascrito, es un honor contar con instituciones como la que usted dirige, cuyo trabajo permite revivir la historia de la aviación chilena y al mismo tiempo resaltar el esfuerzo de cada persona que aportó al engrandecimiento de la Aeronáutica Nacional.

Hago propicia esta grata oportunidad, para expresarle los sentimientos de consideración y estima.

Atentamente

*ARTURO MERINO NÚÑEZ
General de Aviación
Jefe del Estado Mayor Conjunto*



El Bosque, Julio de 2018

Nº 12504 /

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile
Don Norberto Traub Gamsborg
Presente

De mi consideración:

A través de la presente, me dirijo a Ud., para saludarlo muy cordialmente y acusar recibo de su carta fechada el 24 de Julio de 2018, mediante la cual informa el nuevo Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Formulando votos para que el éxito acompañe su gestión, le saluda atentamente.

Un afectuoso abrazo,



Distribución:
1.- Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile
2.- División de Educación (Arch.)



Fuerza Aérea de Chile
V^a Brigada Aérea

B. A. Cerro Moreno, Julio de 2018

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Don Norberto Traub Gainsborg
Presente

Estimado Norberto,

Por medio de la presente, tengo el agrado de saludar a Ud., y expresarle mis más sinceras felicitaciones por su nombramiento como Presidente y hacer extensivo el saludo a todos los Directores que lo acompañan en tan loable labor, que cabe destacar ha permanecido en el tiempo por treinta y cinco años desarrollando trabajos de investigación y difusión de la Historia Aeronáutica de Chile.

El General Romanini, junto con reiterarle sus congratulaciones, se vale de esta grata ocasión para manifestarle los sentimientos de su más distinguida consideración y estima.

Atentamente,

Leonardo Romanini

LEONARDO ROMANINI GUTIÉRREZ
General de Brigada Aérea (A)
COMANDANTE EN JEFE V^a BRIGADA AÉREA



Santiago, 23 de agosto del 2018

Señor
Presidente
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Norberto Traub Gainsborg
PRESENTE

Por intermedio de la presente me permito agradecer la carta que Usted tan gentilmente me envió e hizo saber sobre el nuevo Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, para el período.

Al respecto, no puedo más que rogar a UD., expresar todo mi respeto y reconocimiento a los integrantes de este Directorio, los cuales con su destacada trayectoria personal y profesional son, sin lugar a duda, fieles representantes y gestores de la Historia Aeronáutica Nacional.

Finalmente, formulo votos para el éxito de la gestión de este Directorio, en favor de ese Instituto, aprovechando esta ocasión para reiterar todo mi compromiso personal y profesional en apoyo a su labor y muy en particular a su Presidente.

RAÚL JORQUERA CONRADS
Comodoro (A)
DIRECTOR DE RELACIONES INTERNACIONALES

FUERZA AÉREA DE CHILE
CÍRCULO DE CORONELES DE AVIACIÓN

C.C.A. OF. ORD. N° ____01____/2018

REF.: NUEVO DIRECTORIO 2018-2019
INSTITUTO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICO
AERONÁUTICO DE CHILE.

SANTIAGO, 24 DE JULIO DE 2018

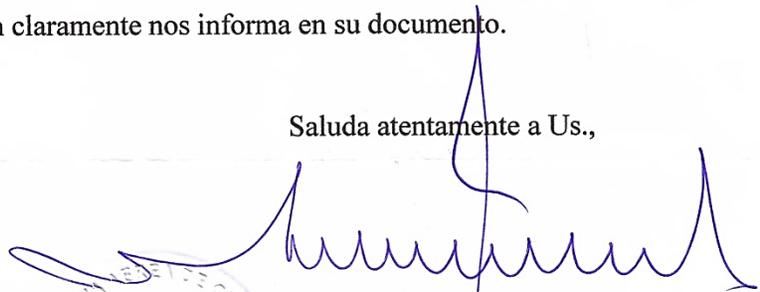
AL SR. PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO
AERONÁUTICAS DE CHILE
DN. NORBERTO TRAUB GAINSBORG

DEL PRESIDENTE DEL CÍRCULO DE CORONELES DE AVIACIÓN
CDA. SR. SERGIO LIZASOAIN MITRANO

Se acusa recibo del documento de la referencia, informando la constitución del nuevo Directorio que presidirá ese prestigioso Instituto durante el período 2018-2019.

Al respecto, se agradece grandemente la información proporcionada y aprovechamos la oportunidad para desear muy sinceramente al nuevo Directorio el mayor éxito en la continuación de las importantes tareas de investigación y divulgación de nuestra historia aeronáutica, que ha asumido ese Instituto hace 35 años con tanta eficiencia en el noble afán de “resguardar la historia de nuestra aviación y la de los que la forjaron” como Ud. Tan claramente nos informa en su documento.

Saluda atentamente a Us.,



SERGIO LIZASOAIN MITRANO
Coronel de Aviación
PRESIDENTE C.C.A.



DD.



BUENOS AIRES, 10 de agosto de 2018

NOTA INN N° 261/2018

SEÑOR PRESIDENTE *y Honorable Miembro*

Tengo el Honor de presentar mis atentos saludos en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda, por Decreto del señor Presidente de la Nación Argentina, como asimismo como Miembro Correspondiente en la República, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Asimismo, hacerle llegar los plácemes por la nueva Gestión Académica a comenzar, tan plena de efectividad y trabajo, como lo ha venido demostrando esa Corporación, a lo largo de los años, con proficuos resultados.

Sin duda, señor Presidente, que nuestras palabras trascienden lo meramente formal, puesto que nuestra relación está profundamente imbricada en las raíces mismas de nuestras Patrias, nacidas bajo el Sable de San Martín y O'Higgins.

El Instituto que tendrá Usted, el privilegio de conducir, no sólo hace conocer al mundo la Aeronáutica de nuestro país hermano, sino de todos los Pueblos, lo que merita, aún más el esfuerzo de quiénes lo integran, para bien de la Cultura y el saber universal.

Vayan esta sinceras líneas escritas al fragor del cariño y el afecto, de muchos años de mutuo conocimiento, de muchos anhelares y con profunda fortaleza de convicción en la tarea auto encomendada que se realiza.

Su Instituto, a la vista de la Comunidad Aeronáutica Internacional, se transforma en un claro ejemplo, que cual fanal señero marca el derrotero a seguir, por aquéllos que tiene en su sangre la pasión por el Arte de Volar, privilegio de algunos pocos, sueños de algunos muchos, marcado por una lejana cercanía o una cercanía lejana, que hace que los sueños se corporicen para el bien de los Pueblos.

Mi muy apreciado señor Presidente, hágale llegar a todo el Honorable Consejo Académico del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile, nuestros plenos deseos de felicidad, estando siempre predispuestos a la sana colaboración de simbióticos entrecruzamientos de conocimientos que hagan a nuestras Historias Aeronáuticas expandir el mensaje de la Guerra más difícil de ganar por la Humanidad: La Guerra por la Paz.

Estrechándole en un fuerte y sentido abrazo, a través de la Cordillera de los Andes, que no nos divide sino que nos une más sólidamente, me despido con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes, rogando a Nuestra Señora la Virgen de Loreto, derrame ricas y abundantes Bendiciones, sobre todos Ustedes y el admirable Pueblo de Chile.

AL SEÑOR PRESIDENTE DEL
 INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
 HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
 DON NORBERTO TRAUB GAINSBORG
 S / D



Un Sincero Abrazo!

Salvador Roberto Martínez
 Prof. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ
 Comandante Mayo Aviador
 PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
 MINISTERIO DE CULTURA
 PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Héctor Alarcón Carrasco

ISSN 0719-9635

101 años al servicio de nuestros asegurados

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

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

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

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

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

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



**MUTUALIDAD
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN**

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



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

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