



ISSN 0719-9635

▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

**AERONÁUTICA CHILENA
E IBEROAMERICANA**

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

*3 Lt. Casarino
2 Of. Avales
Cortinas*

*Lina
1
2
3*

- ▶ **A cien años de la muerte del Capitán Manuel Ávalos**
- ▶ **Pedro Pablo Dartnell Encina**

- ▶ **A 80 años del Puente Aéreo de 1939**
- ▶ **Recordando Vuelos de Solidaridad**
- ▶ **Llegada de la FACH al Polo Sur**

Magnan

Coronel

enc. Av.

año 1916

*Alf. Barros
Sanja*

Contador Ovalle

Actividades de enero de 2019 **Nº 1**



Aristides Pinto Cerecha
General de Brigada

Jorge Matti Gormáiz
Ministro de Guerra

Manuel Ávalos Prado
Capitán



EN RECUERDO DE LOS FUNDADORES
DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN
"CAPITÁN MANUEL ÁVALOS PRADO"
EN SU CENTÉSIMO SEXTO ANIVERSARIO



1913 - 11 DE FEBRERO - 2019



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Las Efemérides debieran ser un tiempo de celebración y actividades en torno a un recuerdo de significancia. Sin embargo, si olvidamos el respeto y el amor por ellas, perderemos también parte importante de nuestra cultura”

Reconocemos en este medio de difusión una puerta abierta para recordar al mundo algo más de los hombres, hitos y circunstancias que han influido y conformado la construcción de nuestro pasado aeronáutico.

Este es parte del preciado regalo que los integrantes de nuestro Instituto, entregan orgullosa y periódicamente desde hace 36 años a todos los chilenos y a cada ciudadano del mundo que quiera conocer algo más de nuestro pasado aeronáutico iberoamericano. El trabajo que esta corporación cumple ininterrumpidamente desde su fundación, ha influido ciertamente en informar, respetar, valorar y educar sobre parte esencial de nuestro pasado como Nación y de cómo nos insertamos en el mundo y relacionamos con éste. Desconocer o descontextualizar parte de esta historia, significa subvalorar nuestro ser y desconocer que sin raíces cualquier futuro que nos depare se vuelve incierto.

Con humildad y fuerte compromiso, acogemos permanentemente los comentarios de reconocimiento o crítica a nuestra tarea en la forma de conmemorar y difundir la historia, añadimos el gratificante beneficio que esta nos brinda al permitirnos soñar y crecer, pues todo ello nos permite sumergirnos con mayor compromiso en la tarea de la investigación, registro y conmemoración.

Sin embargo, en esta época de *“fast culture y algunas veces erradamente revisionista”*, lo imprescindible es no perder el horizonte de los objetivos planteados por nuestros fundadores, pues son estos, los que esperamos convertir siempre en oportunidades, que permitan ir cambiando la mentalidad y disposición de muchos que hoy, sea por las razones que sean; políticas, religiosas, festivas o familiares, son proclives a no asignar mucha importancia a fechas que marcan verdaderos hitos para todos nosotros.

Para algunos ha dejado de tener importancia el 12 de octubre de 1492, fecha en que se recordaba festivamente el descubrimiento de América y que hoy muchos hablan del Día de la Diversidad Cultural Americana; o el 18 de septiembre de 1810, primera manifestación de independencia nacional en donde

hoy pareciera ser sólo visto como un largo feriado; o también el 12 de febrero de 1818, ceremonia de jura de la independencia y primer aniversario de la Batalla de Chacabuco; el 5 de abril de 1818, Batalla de Maipú; Semana Santa y otras de carácter religioso; también todas aquellas que nos recuerdan acontecimientos familiares como son el nacimiento de un ser querido o la desaparición de otro, el día del padre o la madre; etc.

En la historia aeronáutica, que nos enamora y reconforta, esperamos siempre poder compartir y conmemorar todos estos acontecimientos importantes de recordar con quienes nos siguen; no podemos quedar ajenos o exentos de valorarlas, al contrario, tratamos siempre de poner en valor estas fechas, compartiendo conocimientos y divulgándolos ampliamente para el crecimiento cultural y patrimonial de nuestra nación y deleite de todos, ya que como antes declaramos, nuestro anhelo es y ha sido ser parte de una institución que sirva a resguardar la aviación chilena e iberoamericana, pues reconocemos en ella una parte integral de la historia común con la del mundo.

Hoy, tal como al inicio del 2018, estamos nuevamente llenos de ilusiones y alegría en el desarrollo de las actividades, vemos con orgullo cómo nuestra corporación se afianza en el tiempo y el espacio, comprometiendo renovado entusiasmo, al cumplir 36 años de vida.

Este año recién pasado, quizás no tantos se dieron cuenta, pero este Instituto afrontó con compromiso una etapa que nos trajo un enfoque diferenciado, trocamos “el viejo boletín a una revista que hoy se distribuye virtualmente a nivel global”. Esta gestión obedeció a la consideración y consejo amable de muchos amigos lectores, que nos impulsaron a perfeccionarnos, registrar e individualizar nuestro material, como elemento clave de difusión y aporte a la cultura aeronáutica nacional e iberoamericana, más allá de las permanentes actividades socio culturales. Mantuvimos como siempre en nuestro compromiso de difusión histórica con la verdad, acuciosidad y rectificación contextualizada de lo que la rodea, mezclamos todo con algo de seducción gráfica y respeto con los medios y plataformas en las cuales nos basamos para realizar y desarrollar de mejor forma nuestra Tarea, reconociendo siempre y alentando a los muchos colaboradores que hacen de todo esto una realidad y satisfacción compartida.

Por ello y por todo lo anteriormente expuesto, hoy vuelvo a solicitar el apoyo de las muchas instituciones asociadas a la aeronáutica, pues finalmente este, el rol de resguardar y difundir, no es solamente nuestro patrimonio, sino que el derecho y privilegio de cada uno.

A todos ustedes distinguidos miembros, fieles lectores, corporaciones amigas, camaradas y entusiastas de la historia y la aviación, queremos dejarlos invitados a que se nos unan en esta noble tarea, acompañándonos en futuras actividades que recordarán a quienes heroicamente han participado del trascendental aporte que la aviación chilena e iberoamericana ha entregado respectivamente, al país y al mundo.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>En almuerzo de camaradería se despidió del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile el Agregado Aéreo del Perú.....</i>	6
<i>Miembros del IAHACH acudieron al Festival Aéreo de Villarrica 2019.....</i>	9
<i>Con un concurrido almuerzo el IAHACH celebró su trigésimo sexto aniversario</i>	15
OBITUARIO	20
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	21
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	24
EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO.....	26
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	40
<i>A 100 años de la muerte del Capitán Manuel Ávalos Prado</i>	40
<i>Pedro Pablo Dartnell Encina - Militar, pionero del alma aérea y connotado servidor público</i>	56
<i>A 80 años del Puente Aéreo de 1939</i>	79
<i>Recordando vuelos de buena voluntad con Chile</i>	87
<i>Vigésimo aniversario de la llegada de la FACH al Polo Sur en helicóptero S-70A Black Hawk</i>	95
AVIONES CON HISTORIA.....	98
<i>Breve reseña del I.A.I. Westwind en Chile</i>	98
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	107
<i>Algunos históricos cruces aéreos sobre el Océano Atlántico</i>	107
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	113



I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *En almuerzo de camaradería se despidió del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile el Agregado Aéreo del Perú*



Fotografía izquierda: El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg recibe al Coronel FAP Sr. Martín Cangahuala Allain.

Fotografía derecha: El vicepresidente del IIAHACH, don Oscar Avendaño Godoy y el Coronel FAP Sr. Martín Cangahuala Allain tras la entrega de la imagen de Nuestra Señora de Loreto para la Agregaduría Aérea del Perú en Chile.

(Destacable es el hecho que esta magnífica imagen fue finamente confeccionada por uno de nuestros activos integrantes, don Rino Poletti Barrios)

En un distendido almuerzo de camaradería, se despidieron del Agregado de Defensa y Aéreo a la Embajada del Perú en Chile, Crl. Martín Cangahuala Allain, socios y miembros del Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile como del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”.

La concurrida y coloquial actividad realizada el miércoles 9 de enero, fue reflejo del aprecio y amistad que se forjó entre los presentes y el oficial festejado. Su continua presencia en las actividades sociales y el apoyo prestado por el Coronel FAP Sr. Cangahuala durante su permanencia en Chile hacia las tareas que el IIAHACH y Águilas Blancas realizan en pro de la investigación y difusión de la historia aeronáutica

así como la habitual y señera amistad que existe entre aviadores, fueron la espontánea razón esgrimida para este encuentro.

Tras la lectura de una profunda despedida que en las palabras del General del Aire don Diego Barros Ortiz, sobre los lazos de amistad que deben existir siempre entre Chile y el Perú hiciera el vicepresidente de la corporación, don Oscar Avendaño Godoy, el coronel Cangahuala recibió de manos de nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg dos simbólicos presentes; un libro que narra sobre el cruce y la conquista aérea de los Andes donde se vencen con tenacidad los obstáculos que separan a los pueblos, para convertirlos luego en símbolos de férrea unión. Luego, una imagen de Nuestra Señora de Loreto, Patrona Universal de los Aviadores para que esta quede en la Agregaduría Aérea del Perú en Chile, de modo que acompañe, ilumine y aconseje como una buena Madre, a los próximos Oficiales que ocupen tan distinguida y delicada actividad como lo son las responsabilidades de un Agregado Aéreo.



Oscar Avendaño, vicepresidente del IAHACH brindándole palabras de despedida al Coronel FAP Martín Leoncio Cangahuala, Agregado Aéreo del Perú que deja el país.

A continuación, el presidente de Águilas Blancas, don Vicente von Teuber recordó al Coronel Cangahuala el notable actuar que tuvo durante su servicio en Chile, entregándole un galvano recordatorio que señala la consideración y amistad manifiesta.

Emocionado el Coronel Cangahuala, respondió con un brindis de cariñosas y fraternas palabras de Aviador, e hizo entrega de algunos lindos recuerdos de la Fuerza Aérea del Perú y de su País.

Al finalizar, el Coronel Cangahuala nos entregó un fino galvano de madera tallada con el escudo de la Fuerza Aérea del Perú, el que ya quedó ubicado en un lugar de privilegio de nuestra Sala de Conferencias.



❖ *Miembros del IAHACH acudieron al XIII Festival Aéreo de Villarrica 2019*

Como es tradicional cada año en enero, se realizó durante los días 25, 26 y 27, la versión número décimo tercera de este importante Festival Aéreo, que se realiza cada año en el aeródromo de Villarrica.



*Pasada baja del Zlin 242 y el Extra 300 de Argentina, con el fondo del Volcán Villarrica
(Fotografía: Claudio Cáceres Godoy)*

Esta décimo tercera versión del Festival Aéreo de Villarrica, logró reunir en esta ocasión más de 150 aeronaves civiles provenientes de todo Chile, e invitados de Canadá, Brasil, Uruguay y Argentina, los cuales le dieron el realce e importancia que logra situar a este evento como el más grande de Chile.



Imagen aérea del día 27 de enero, donde se ve el parque aeronáutico y el aeródromo.

Para las personas que no conozcan este festival, debemos decirles que el grado de camaradería y confraternidad aeronáutica se respira en cada asistente al evento, donde el público asistente, tiene la posibilidad de realizar vuelos populares en una de las zonas más hermosas de Chile, donde cautivan desde el aire la vista del volcán Villarrica y del Lago del mismo nombre.

Diariamente se presentan distintos tipos de espectáculos para el deleite de los asistentes, ya sean vuelos acrobáticos a cargo en esta versión del equipo RV Team, único equipo civil de acrobacia en Chile, Argentina estuvo representada por dos aeronaves acrobáticas, un Zlin 242 y un Extra 300, con pasado de los Halcones de la Fuerza Aérea de Chile, luego sudafricano y ahora en Argentina. Sin dejar de mencionar a Mijali Proestakis, piloto de Antofagasta, que realiza maniobras en el único avión XtreamAir que existe en Sudamérica.



RV Team realizando un looping. (Fotografía: Claudio Cáceres Godoy)



Una de las maniobras realizadas por Mijali Proestakis, filo de cuchillo. (Fotografía: Claudio Cáceres Godoy)

La Fuerza Armada de Chile, se hizo presente en esta ocasión con el destacado grupo de los Boinas Azules, avezados paracaidistas que logran un performance sin igual en sus presentaciones.



Nuestro emblema patrio descendiendo desde el azul del cielo junto a los Boinas Azules.

En esta versión del festival Aéreo de Villarrica 2019, nuestra corporación, estuvo representada por los socios Tito Muñoz Reyes, Rafael Shinya Olivares, Jorge Lizana Cid, Marcos Arellano Venegas y Claudio Cáceres Godoy.



El piloto y socio Tito Muñoz Reyes junto a Claudio Cáceres Godoy



Instructor y piloto del CAPE nuestro socio Jorge Lizana comparte con Claudio Cáceres Godoy.



Uno de los más entusiastas y jóvenes socios, Rafael Shinya, nos muestra el afiche de Villarrica 2019.



Nuestro socio Marcos Arellano Venegas, compartiendo momentos después del vuelo nocturno de Hernán Santibáñez.

❖ *Con un concurrido almuerzo el IIHACH celebró su trigésimo sexto aniversario*

Con un emotivo y familiar encuentro de socios, amigos e invitados especiales, además de un posterior almuerzo de Camaradería, se celebró el lunes 28 de enero del presente año, el 36° Aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



Independiente de los 38°C a la sombra con que se presentaba después del mediodía del lunes 28 de enero de 2019, un alegre y heterogéneo grupo de damas y varones de todas las edades, se dio cita en los elegantes salones del Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas para conmemorar los 36 años de fructífera vida del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Con el concurso de casi la totalidad del Directorio del Instituto encabezado por su presidente don Norberto Traub Gainsborg y la selecta presencia de Socios e Invitados Especiales, entre los que se encontraban el Coronel de Aviación (AD) Sr. Ramón Letelier Loyola, representante del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; el Coronel (AV) Sr. Alejandro H. Arocena González; Agregado de Defensa a la Embajada de la República de Uruguay en Chile; la Presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" Sra. Orietta Rodríguez Gauné junto a dos distinguidas y encantadoras directoras; el CDA Enrique Villalobos Amigo del Círculo de Coroneles de Aviación; el Dr. Lucio Cañete Arratia de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile; la señora Gloria Escobar R.; el señor Raúl Romero Goenaga, Secretario del Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las FF. AA. y Eduardo Werner Cavada del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, con quienes exactamente a las 13:30 hrs. se dio con un brindis, inicio a la ceremonia de aniversario.



Algunos de los primeros y apreciados asistentes en llegar. De izquierda a derecha: Dr. Lucio Cañete, Pedro Torres, Cristián Carvallo, Náyade Muñoz, Gloria Escobar, Oscar Avendaño, Humberto Limongi, Mónica Krassa, Orietta Rodríguez, Rino Poletti, Omar Mellado, José Brito y Juan Carlos Elgueta.

El presidente de la corporación, se dirigió a la concurrencia a través un sentido y participativo discurso donde expuso la importancia e intencionalidad de celebrar cada año, las fechas que guardan importancia con nuestra historia y pasado, puesto que ellas son parte central y esencial de nuestra identidad.

Durante su intervención, agradeció a cada uno de los presentes el apoyo prestado en la concreción exitosa de las actividades, los adelantos y logros alcanzados en estos treinta y seis años de trabajo, donde se funden la intencionalidad por el rescate patrimonial, el respeto por la historia, el amor por la aviación y las ganas con el trabajo dedicado de cada uno de los predecesores que han intervenido en la creación, prestancia y longevidad de esta corporación.

Recordó también el logro de crear el Instituto y cuales fueron el objetivo y horizonte planteado por sus primeros miembros. Sergio Barriga, uno de sus principales fundadores, quien estaba presente, recordó el momento, lugar y circunstancias en las que había sido fundado. El presidente continuó señalando lo gratificante que era continuar esta acción de valor y constancia, a las cuales añadía la capacidad e interés de los integrantes, lo crucial que ha sido contar con el apoyo institucional y finalmente la participación de entidades afines para consolidar juntos proyectos de apoyo, preservación y difusión a la historia nacional, agregó que hoy resulta indispensable contar con la tecnología para la distribución y difusión de nuestro trabajo escrito.



Foto izquierda: (De izq. a derecha) Coronel (AV) Alejandro H. Arocena, Agregado de Defensa a la Embajada de Uruguay en Chile; CDA (AD) Ramón Letelier Loyola; CDA (DA) Aníbal Jiménez Lazón, Director Tesorero IIHACH; sentado adelante, el CDG Sr. José Pantoja García

Foto derecha: (De izq. a derecha) Alberto Fernández Donoso, Director Secretario; Eduardo Werner Cavada; Sergio Barriga Kreft, Socio Fundador del IIHACH; Julio César Arróspide y Erwin Cubillos Salazar.

Con la alegría que caracteriza, finalizó las profundas y sentidas reflexiones, invitando a todos los presentes a unirse a nuestra noble tarea acompañándonos y participando de todas nuestras próximas actividades. Tras un cerrado y fuerte aplauso por parte de los asistentes, se dio paso al cumplimiento de un acuerdo pendiente del H. Directorio, actividad que no estaba anunciada para esta ocasión, pero que debido a que el principal involucrado en ella, ya pronto dejará el país, se decidió realizarla en esta especial ocasión.



Nos referimos a la entrega de la Cruz “Virgo Lauretana”, distinción selectiva que otorga esta corporación desde su institución en Ciudad de México el año 2015, con ocasión del 95 Aniversario de la Proclamación Papal de N.S. de Loreto como Patrona Universal de los Aeronautas y que fuera destinada *a galardonar a personalidades vinculadas al Instituto o a la Aviación, que ostenten puestos de alta responsabilidad y que se distingan en el desempeño de sus cargos.*



El Coronel (AV) de la Fuerza Aérea del Uruguay, don Alejandro H. Arocena tras recibir la distinción “Virgo Lauretana” con la cual fue justamente reconocido por esta corporación.

A continuación, se invitó a la concurrencia a disfrutar de un sencillo cocktail para luego pasar al Salón Comedor donde, sentados alrededor de una bien servida mesa, se compartió en amena Camaradería hasta avanzadas horas de la tarde.



Algunos de los entusiastas participantes: Oscar Avendaño, Rino Poletti, Juan Carlos Velasco, Eduardo Werner, Erwin Cubillos y Julio Arróspide.

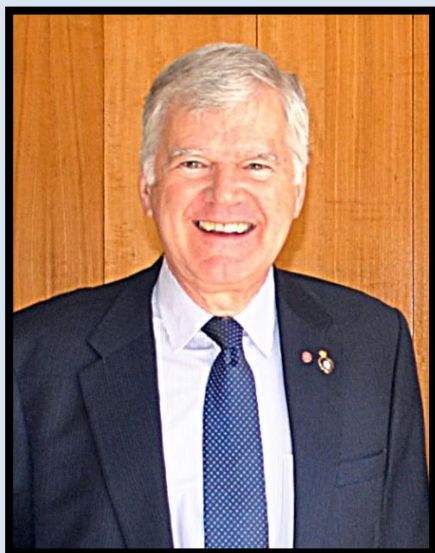
Próximo a la tarde, se dio término a la reunión despidiendo a cada uno de los comensales quienes manifestaron la grata satisfacción de haber participado en tan agradable evento. No faltó quién, entusiasmado por el ambiente que se vivía entre amigos y socios, manifestase sus deseos de incorporarse a nuestro Instituto.

Se cerraba así una digna Conmemoración de los 36 años de vida de nuestra querida corporación.



II. OBITUARIO

Roger John Barlow B.E.M. *"Un amigo que nos deja"*



Roger John Barlow (Q.E.P.D.)

Estamos ciertos que Dios, en premio a su paso por esta tierra, quiso evitarle sufrimientos innecesarios y por ello acortó los que fueron sus días postreros.

Roger, presidente de la Royal British Legion en Chile, era un hombre de trato amable y sencillo, quien nunca escatimó su colaboración cuando se la solicitamos y su respuesta siempre fue más allá de lo que esperábamos.

Participe de muchas de nuestras actividades, nos recibía muy cordialmente en su oficina de la Naviera Ian Taylor para enseñarnos y compartir mucha de su valiosa información referida a los veteranos combatientes chileno británicos.



El señor Cónsul de Gran Bretaña en Valparaíso, Iain Hardy Tudor junto al Director de la Undécima Compañía de Bomberos, Roberto Gattas Santis; acompañados del representante de la Royal British Legion en Chile, Roger Barlow y el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg develan la placa conmemorativa que recordará al valiente porteño que combatió como aviador militar en la primera guerra mundial.

Lamentamos profundamente la muerte de nuestro amigo Roger John Barlow B.E.M. el pasado 31 de octubre de 2018. Su funeral se realizó en la Iglesia Comunitaria de Santiago de Av. Holanda, el viernes 2 de noviembre de 2018.

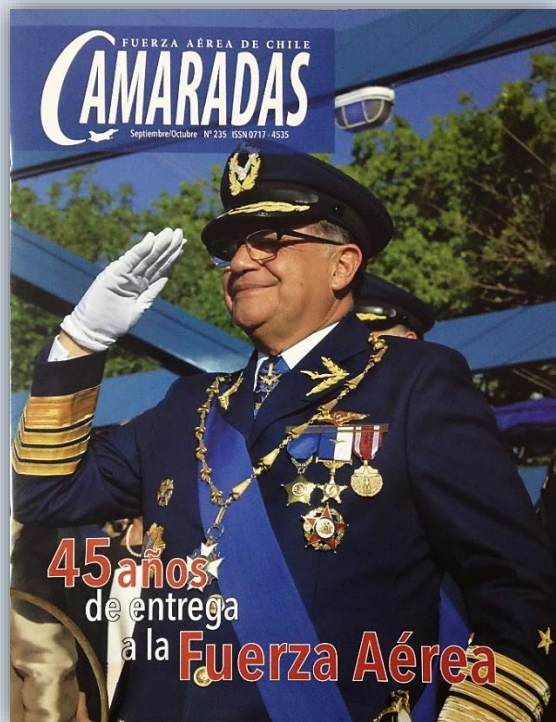
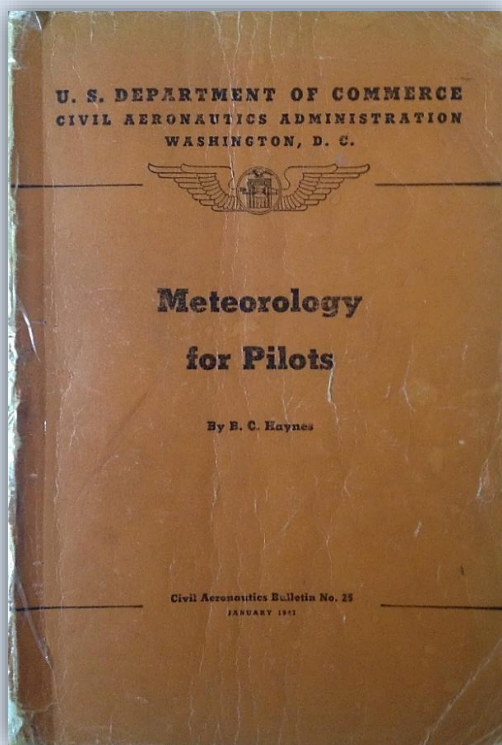
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

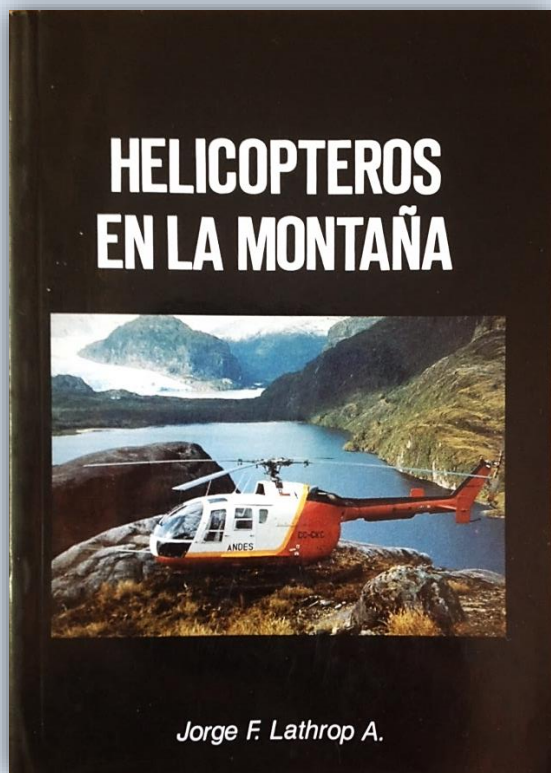
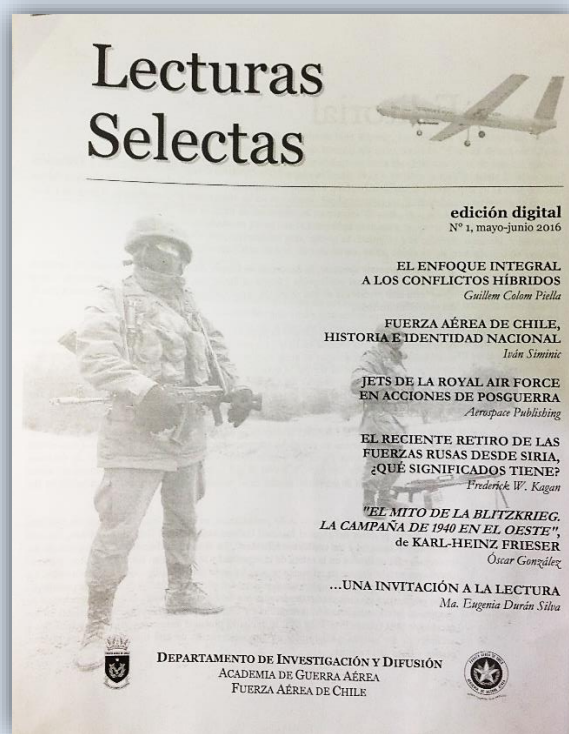
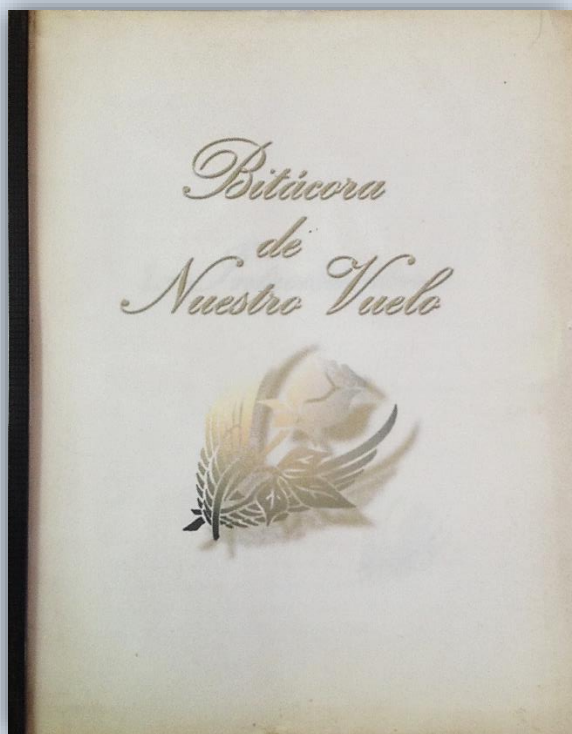


- ❖ *En este mes de enero, recibimos para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que están disponibles para su consulta o descarga.*

Portadas de los libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de algunos socios y amigos de la corporación.

Muchas gracias a la Fuerza Aérea de Chile; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, Fuerza Aérea de Portugal, Rino Poletti Barrios, Oscar Avendaño Godoy, Juan Carlos Elgueta, Jorge Pérez Sazié, Loreto Moraga y Norberto Traub Gainsborg.







Entrada nueva en Gaceta Aeronautica



Con un nuevo récord para 2018, Airbus Commercial celebra seis años de entregas en crecimiento

por Carlos Av

La división aviones comerciales de Airbus logró un nuevo récord de entregas de aviones comerciales en 2018, entregando un total de 800 ejemplares, 11% más que en 2017 y un 28% más que desde 2013.

[Leer más de esta entrada](#)

Carlos Av | 14/01/2019 en 12:00 | URL: <https://wp.me/p1P39s-82q>

[Junto con saludar a nuestros amigos de la Argentina, les dejamos para nuestros lectores este interesante link recibido desde la Gaceta Aeronáutica.](#)

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

Sábado, 26 de Enero de 2019



ARCHIVO
HISTÓRICO DE
CONCEPCIÓN

Hacia los años 30, el Concepción urbano era una ciudad de casas de un piso, de grandes habitaciones con tres patios, al estilo tradicional chileno. Había también algunas bellas mansiones de dos plantas, las más centrales con locales comerciales en el piso inferior. Insalubres conventillos rodeaban el núcleo central hacia el río, el sector del pajonal y el poniente. Contaba con grandes iglesias, como la Merced, San Agustín, Las Sacramentinas o el convento de Las Trinitarias. Notables edificios públicos, como el Municipio, de estilo francés, el Liceo de Hombres y el Portal Cruz, enorgullecían a la ciudad.

Todo cambiará para siempre, en menos de tres minutos, en la fatídica noche del 24 de enero de 1939. Cerca de las 23:24 horas, cuando la mayoría de los habitantes dormía en sus casas, la tierra tembló horriblemente, dejando la ciudad sumida en un caos. Tres cuartos de las casas quedaron destruidas o dañadas gravemente y más de 10 mil personas murieron esa noche o en los días siguientes. El terremoto asoló cerca de un centenar de pueblos del sur del país, en especial en Ñuble, Maule y Concepción.

Manzanas enteras del centro de la ciudad se derrumbaron. Se destruyeron no sólo las casas antiguas sino también modernas. Hay que tener en cuenta que las técnicas de construcción hasta 1939 seguían siendo básicamente de adobe y ladrillo, y las construcciones en hormigón armado eran muy pocas, ya que se utilizaba solamente en algunos edificios de dos o tres pisos, pero de gruesas paredes de ladrillos que las hacían muy vulnerables a los movimientos sísmicos. De allí entonces la gran destrucción que provocó el terremoto.

Los graves daños que recibió Concepción hicieron necesario realizar un completo programa de reconstrucción pública y privada. Lo interesante de esta reconstrucción es que por primera vez interviene el Estado en la remodelación y ordenación espacial de la ciudad. Hasta entonces las urbanizaciones sólo eran realizadas por particulares, siguiendo un modelo de expansión espontánea que caracteriza las ciudades de Chile desde su fundación.

Surgiría así una nueva ciudad, de calles más anchas, fachadas continuas y de líneas modernas. Grandes edificios públicos, como la nueva Estación de Ferrocarriles, la Intendencia, el Mercado y los Tribunales de Justicia, seguirían ese estilo, que hoy identifica la ciudad.

Gracias a la valiosa contribución de René Arriagada, hoy el Archivo Histórico de Concepción puede aportar a la difusión del patrimonio histórico de Concepción mediante la socialización de este material iconográfico.

Haga click sobre las imágenes y será redireccionado a la página web el Archivo Histórico de Concepción



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939



Concepción - 1939

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO.

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

01/02/1957. Se funda Ecuatoriana de Aviación, la que ha sido una de las aerolíneas más importantes del Ecuador, hasta su venta en agosto del 1995. Desde 1996 operó nuevamente como empresa privada, hasta su colapso definitivo en 2006 tras una serie de problemas financieros y administrativos.

01/02/1997. Ingresan las primeras mujeres cadetes a la Escuela Militar de Aeronáutica del Uruguay.

02/02/1914. Con la presencia del Ministro de Guerra, General Vespasiano de Albuquerque, es inaugurada en “Campo dos Afonsos”, la “Escuela Brasileira de Aviación”, destinada a la formación de aviadores militares brasileiros del Ejército y de la Marina.

02/02/1939. A partir de esta fecha y hasta el día 9, se realiza la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria, en la ciudad de Montevideo, Uruguay. Celebrada bajo los auspicios del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en cumplimiento de una resolución adoptada por la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación (supra, núm. 30), y conjuntamente con la Segunda Reunión de la Tercera Comisión Regional de Meteorología. Países representados en el importante evento: Argentina, Brasil, Cuba, Chile, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Uruguay.

02/02/1944. Fallece en Rio de Janeiro, el distinguido empresario francés Marcel Bouilloux-Lafont, fundador de la Compagnie Générale Aéropostale, que operara abriendo exitosas rutas y organizando la mayor red aérea en países de América del Sur, que se extendería en 1930 sobre los 17.000 kilómetros.



02/02/1949. Se crea el Club Aéreo de Lebu, al sur de Chile.

02/02/1972. Se crea el Club Aéreo de Curacaví. En sus instalaciones operó adicionalmente el Club Aéreo del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, tras cerrarse lamentablemente las dependencias del antiguo Aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, Chile.

03/02/1927. Se lleva a cabo el primer vuelo comercial de la empresa CONDOR SINDIKAT entre las ciudades de Río y Porto Alegre, en Brasil.

El avión utilizado para esta travesía fue un D-1012, Dornier Wal apodado “Atlántico”.

03/02/1946. Se crea el Club Aéreo de Villarrica, Chile. Para celebrar este nuevo aniversario, el Club viene organizando su ya tradicional “Festival Aéreo Internacional Villarrica”, el que este año celebró su décima segunda versión entre los días 26, 27 y 28 de enero de 2018

04/02/1902. Se realiza la primera ascensión registrada de un globo de aire caliente sobre el territorio antártico.

05/02/1915. Se considera esta fecha, como el día que nació la Fuerza Aérea Mexicana (FAM); cuando el primer Jefe del Ejército Constitucionalista, don Venustiano Carranza, expidió en el puerto de Veracruz el acuerdo por el que se creó el Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista, sin embargo, no fue sino hasta el 10 de febrero de 1944 cuando el gobierno mexicano expidió el reconocimiento formal, a nivel constitucional, de la creación de la FAM.

Sobre estos antecedentes, en 1992, se expidió finalmente el decreto que declara el 10 de febrero, como el Día de la Fuerza Aérea Mexicana.

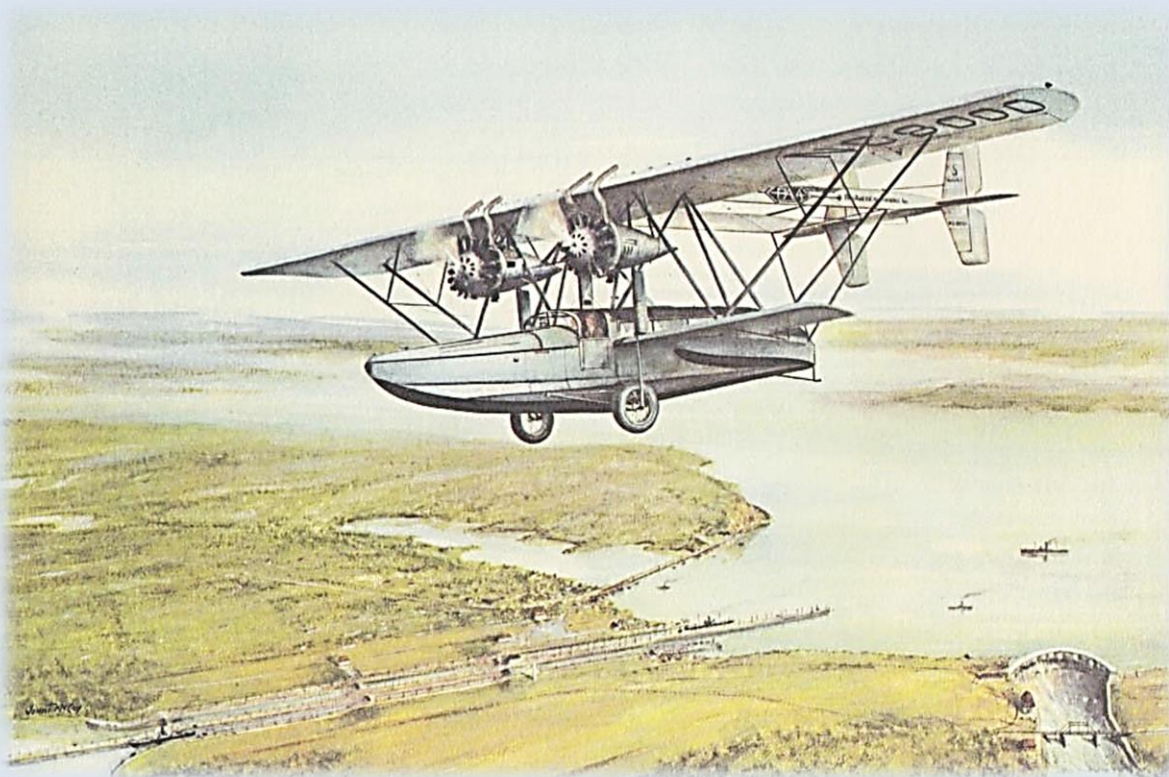


05/02/2018. Lamentablemente, a la edad de 97 años, fallece en Santiago, la distinguida y apreciada aviadora Margot Duhalde Sotomayor. Nacida en Río Bueno el 12 de diciembre de 1920, fue la primera mujer piloto de guerra de Chile y una de las pioneras a nivel latinoamericano. Perteneció al equipo de pilotos de las Fuerzas Francesas Libres de Charles de Gaulle a finales de la Segunda Guerra Mundial.

06/02/1928. Primer viaje aéreo entre República Dominicana, y Cuba. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre Santo Domingo de Guzmán en la República Dominicana y La Habana en Cuba.



06/02/1929. El primer vuelo de transporte de correo aéreo internacional en Centro América y EUA termina con todo éxito; Charles A. Lindbergh llega a Panamá pilotando el anfíbio Sikorsky S-38 con matrícula NC-8000, con el cual la entonces Pan American Airways, abre su ruta Miami-Panamá.



07/02/1954. Se crea el Club Aéreo de Frutillar, Chile.

08/02/1928. Llega a La Habana, Cuba procedente de República Dominicana, el famoso piloto norteamericano, señor Charles August Lindbergh, en los controles del famoso monomotor "Spirit of St. Louis" y se declara este día como "EL DIA DE LINDBERGH", comenzando jornadas de homenajes y festejos en su honor.

El aviador fue aclamado por el pueblo en la Terraza Norte del Palacio, condecorado por el Presidente e invitado de honor de numerosas instituciones culturales y científicas. Después de su histórico vuelo sobre el Atlántico, Lindbergh visitó muchos países de la América Central en su ya famoso avión, donde como recuerdo de sus visitas, pintaba la bandera de estos países en el fuselaje.



Uno de los curiosos recuerdos que en la actualidad se conservan en Cuba de la visita de Lindbergh a la Habana.

08/02/1945. Promulgación del Decreto 409 por el que se traslada el control de la aviación civil cubana, hasta entonces a cargo del Ejército, asignándolo a la Comisión Nacional de Transportes.

09/02/1926. El Director de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, Teniente Coronel don Cesáreo L. Berisso, escolta con un avión Martinsyde al hidroavión español "Plus Ultra" al mando del Comandante Ramón Franco.

09/02/1967. Con la presencia del Presidente don Eduardo Frei Montalva se inaugura un nuevo aeropuerto en Lampa, comuna de Pudahuel en la ciudad de Santiago. Su pista poseía 3200 metros de largo por 45 metros de ancho, cubriendo una superficie de 144 000 m². Tenía una capacidad para recibir hasta 6 millones de pasajeros anuales y fue catalogado como un aeropuerto "clase A".

Si bien el Presidente Salvador Allende había enviado en 1971 al Congreso un proyecto de ley que proponía denominar al Aeropuerto "General del Aire Arturo Merino Benítez", no sería hasta febrero de 1980, que mediante el Decreto Ley 3.2453, se cambiaría el nombre de "Pudahuel" al de "Aeropuerto Arturo Merino Benítez", para rendir un justo y merecido homenaje a quien fuera el arquitecto y forjador de la institucionalidad aérea, primer Subsecretario de Aviación, creando entre otros el Club Aéreo de Chile, fundador de la Línea Aérea Nacional, gestor de la primera fábrica de aviones en el país y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.



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

10/02/1891. Natalicio del señor Juan Guillermo Villasana López, primer mecánico ilustre de la aviación militar mexicana; impulsor de la proyección, cálculo y diseño de aeroplanos, hélices y helicópteros en México; comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

10/02/1926. Arriba a la Argentina, el Hidroavión español "Plus Ultra" al mando del comandante Ramón Franco; uniendo España y Argentina por primera vez en avión.

El Dornier Wal equipado con dos motores Napier Lion de 450 caballos, desató la histeria colectiva al amarizar en el Río de la Plata, tras un agotador raid aéreo en el que se había recorrido 10.270 kilómetros en 59 horas y 39 minutos a lo largo de siete etapas.



10/02/1974. LAN Chile realiza su primer vuelo directo entre Sydney y Punta Arenas, por una ruta transantártica. El proyecto concebido y desarrollado por el comandante de B-727, Ricardo France, fue concretado entre el 9 y 10 de febrero de 1974, con el Boeing 707, CC-CEA, al mando de Jorge Jarpa Reyes, los pilotos José Enci, Jorge Pérez y Julio Mattich; los navegantes Bruno Schule, Claudio Rosenbaum y César Fuentes; los ingenieros Juan Veas y Enrique Kahni; los sobrecargos Hernán Parada,

Alejandro Anguita y Campbell Anderson; las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha y el propio comandante France.

10/02/1995. La Fuerza Aérea Ecuatoriana conmemora la “Victoria Aérea del Cenepa y Día de la Aviación de Combate”, tras el conflicto armado con Perú. En ese contexto, la Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó un despliegue aéreo sin precedentes; creando un agrupamiento especial llamado grupo aéreo amazonas compuesto por personal y equipos de las alas de combate N° 22 y N° 23, con el fin de proporcionar apoyo aéreo aproximado y rescate de combate en la zona del teatro de operaciones del alto Cenepa, donde combatían sus fuerzas terrestres. Los escuadrones de combate de las alas N° 21, N° 23, la Escuela Militar de Aviación y el Escuadrón de Reconocimiento, en coordinación con los radares de la defensa aérea, desarrollaron un importante esfuerzo operativo y logístico, a fin de mantenerse en las más óptimas condiciones para el cumplimiento de su misión.

10/02/2017. Air Costa Rica, aerolínea que tenía sede en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, San José, Costa Rica. Filial de Air Panama, inició sus operaciones en esta fecha un vuelo chárter a Rio Hato, Panamá y en las semanas posteriores voló a ciudades como Cancún, Roatán, Barcelona (Colombia), San Andrés, Acapulco, San Pedro Sula, Ciudad de México, Los Cabos y otras. En 2018, la Dirección General de Aviación Civil, la dio de baja, poniendo fin, nuevamente, a las ilusiones de Costa Rica, de tener una línea aérea de bandera nacional, luego de la desaparición de LACSA.

11/02/1983. Se cumplen 35 años desde que los pilotos civiles chilenos, señores Patricio Herrera Díaz y Carlos Rocca Righton realizaran el primer vuelo a la península Antártica, en un bimotor Piper Twin Comanche PA-39 del Club Aéreo de Santiago de Chile.



Vista de la Base Antártica O'Higgins desde el avión Piper Twin Comanche PA-39. (Fuente: Revista Tobalaba Aéreo)

11/02/1910. El piloto francés Julien Mamet, hace el primer vuelo en avión registrado en España. Con un monoplano Blériot XI realiza una demostración aérea de unos dos minutos ante el público reunido en el Hipódromo de Can Tunis de Barcelona.



11/02/1913. Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. página 1.423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**. Entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a **Escuela de Aviación** y que más tarde en 1944 tomara el nombre de **“Escuela de Aviación Capitán Ávalos”** para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**.

La creación de este visionario plantel, fue hace 106 años atrás, sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que con el tiempo ha pasado a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, y únicas aún en servicio.

Inicialmente se eligió como Director al Teniente Coronel Carlos Hinojosa Peñailillo, quien por esos días se desempeñaba como Comandante del Regimiento Ferrocarrileros, pero por encontrarse en comisión de servicio en Alemania a la fecha del nombramiento, debió asumir la Dirección del plantel en carácter de interino, el Capitán de Artillería, don Manuel Ávalos Prado, un día 25 de octubre de 1913, por Resolución de Personal N° 2.380.



Capitán Manuel Ávalos Prado

12/02/1928. El Presidente de Cuba, señor Gerardo Machado y Morales vuela con Charles A. Lindbergh por sobre la ciudad de La Habana.

12/02/1951. Como un homenaje a la fundación de la ciudad de San Bernardo, un grupo de entusiastas jóvenes por el Vuelo a Vela, fundó un Club de Planeadores. El acto se desarrolló en el Salón de Sesiones de la I. Municipalidad y se vio prestigiado con la asistencia del Gobernador don Rafael Benavente; del alcalde don Fernando González; los Regidores Pedro Videla y Hugo González y del Presidente de la Federación de Vuelo a Vela de Chile don Guillermo Gottlieb quien asistió acompañado de algunos socios y pilotos del Club de Planeadores.



12/02/1980. Se inaugura la pista en la isla Rey Jorge en la Antártida Chilena la cual permite el aterrizaje de aviones C-130 Hércules y la apertura de la ruta aérea entre Punta Arenas y la pista "Teniente Rodolfo Marsh Martin", separada por 1.070 Kms. en un tiempo de vuelo de cuatro horas.

Con esta fecha, dos aviones Twin Otter pertenecientes al Grupo de Aviación N°6, al mando del Coronel de Aviación (A), señor Humberto Velásquez Estay, inauguran la pista de aterrizaje ubicada en la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva. Este es el primer "aterrizaje" de aviones chilenos en el Continente Antártico, el cual constituyó el primer paso para la penetración de la Fuerza Aérea de Chile hacia el Polo Sur.

En su vuelo los Twin Otter fueron apoyados por un C-130 "Hércules" del Grupo de Aviación N° 10, el cual proporcionó información meteorológica y de navegación a los aviones menores. La tripulación del Twin Otter 942 estuvo compuesta por el Coronel de Aviación (A), Humberto Velásquez Estay; Capitán de Bandada (A), Gustavo de la Cruz Escobar; Teniente (A), Hugo Poblete Barón; Capitán de Bandada (I), Julio Pérez Rojas; Sargento 2°, Víctor Quiroz Vallejos. La tripulación del Twin Otter 938 estuvo compuesta por el Capitán de Bandada(A), Carlos del Campo Contreras; Teniente (A), Sergio Kelleberger Ausset; Teniente (A), Roberto Marchelli Garrone; Sargento 1º, Víctor Cabello Jiménez.

13/02/2001. Aviones del Ejército del Aire de España transportan ayuda humanitaria a El Salvador, tras acontecer el segundo terremoto de ese año.

14/02/2004. Se firma el Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

15/02/1890. Nace en Secondigliano, Nápoles, Italia, el pionero aviador ecuatoriano, señor Cosme Renella Barbatto fue traído a la edad de un año a Guayaquil por sus padres Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido llamados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial donde mantenía un negocio de importaciones y ventas al por mayor. En 1910 fue comisionado como Subteniente de Reserva en el Batallón de Voluntarios "Patria No.1" que fue movilizadado hacia la provincia sureña de EL ORO durante la crisis fronteriza con Perú en aquel año.

A pesar de que la era de la aviación había comenzado no hace muchos años, el uso militar del nuevo vehículo era evaluado en Ecuador por el Club Guayas de Tiro y otras sociedades formaron comités pro aviación. En 1912 el Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil financió el viaje de Cosme Renella a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítaloparlante.

El alumno de piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co que usaba aviones Nieuport. Tras cumplir el entrenamiento, se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

El 5 de diciembre de 1912 cruzó el istmo de Panamá volando un Nieuport desde Colón a la ciudad de Panamá. De regreso en Italia, obtuvo su licencia de piloto militar el 28 de julio de 1913 en Mirafiori. Con el apoyo de del "Club Guayas de Tiro y Aviación" procede a adquirir un avión italiano Chiribiri que fuera bautizado Patria No.1 con el que se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil con fecha 8 de octubre ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

15/02/1928. La República Dominicana participa en la VI Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana, Cuba, donde se firma la Convención sobre Aviación Comercial, la cual es aprobada por el Congreso Nacional el 7 de abril de 1932.

15/02/1947. Primer vuelo de un avión de la Fuerza Aérea sobre Territorio Antártico Nacional.

El Vought Sikorsky OS-2U "Kingfisher" N° 308, sobrevuela Isla Decepción durante 30 minutos en actividades de reconocimiento y fotogrametría.

Es pilotado por el Teniente 1° (A), señor Arturo Parodi Alister, llevando como observador al Comandante de Escuadrilla (A), señor Enrique Byers del Campo, quienes arribaron a la Antártica a bordo del transporte "Angamos" de la Armada Nacional, como parte de las dos naves que participaron en la Primera Expedición Antártica que llevaba los pertrechos para instalar la primera Base permanente chilena llamada entonces "Soberanía", y actualmente "Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat".



Vought Sikorsky OS-2U "Kingfisher" N°308
(15 de febrero de 1947)

Mientras duró la construcción de la base, los vuelos en esta aeronave continuaron con el claro objetivo de reconocer el terreno y levantar cartas geográficas que permitieran operar sobre este territorio que permanecía aún desconocido. El piloto que realizó estos valiosos vuelos, fue el teniente Humberto Tenorio Iturra.

15/02/1948. Mediante el Decreto 4918, el Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional toma el título de Aviación Militar Dominicana, simbolizando su independencia de las fuerzas de tierra. La Aviación Militar Dominicana (AMD) se convirtió en el arma preferida del presidente Rafael Leónidas Trujillo y recibió una parte considerable del presupuesto destinado a la defensa de la nación. Tras la caída de Trujillo es rebautizada como Fuerza Aérea Dominicana (FAD).

16/02/1914. Es probado en vuelo oficialmente en la cancha de Aviación de Batuco, el avión “Batuco”, construido por los hermanos Félix y César Copetta, basándose inicialmente en los biplanos “Farman” y “Voisin”, con un costo total de \$21.000 de la época. Este hecho constituye el vuelo del segundo avión enteramente construido en Chile.



17/02/1968. Es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) por Ley N° 16.752 de febrero del año 1968. La Dirección General de Aeronáutica Civil será un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, cuyas funciones se le asignan en la presente ley y que, para los efectos de lo establecido en el Título III, del decreto con fuerza de ley 47, de 4 de diciembre de 1959, deberá considerarse como un servicio funcionalmente descentralizado. Le corresponderá fundamentalmente la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea. Dependerán de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile y la Escuela Técnica Aeronáutica.

18/02/1943. Se crea una de las más australes entidades aéreas deportivas chilenas, el Club Aéreo de Puerto Aysén.



20/02/1940. Se aprueba el proyecto presentado por el Comandante de Aeronáutica de la Fuerza Aérea del Perú, don Armando Revoredo Iglesias, para realizar un vuelo en escuadrilla por las capitales de los países sudamericanos, a fin de estrechar vínculos de amistad. Este plan que se inició en el mes de abril, fue considerado en su momento una tremenda hazaña. Revoredo, fue más tarde ministro de aeronáutica (1947-1948), ministro de Relaciones Exteriores y presidente del Consejo de Ministros (1948). Desde 1956 formó parte de la directiva de la recordada Compañía de Aviación Faucett S.A.

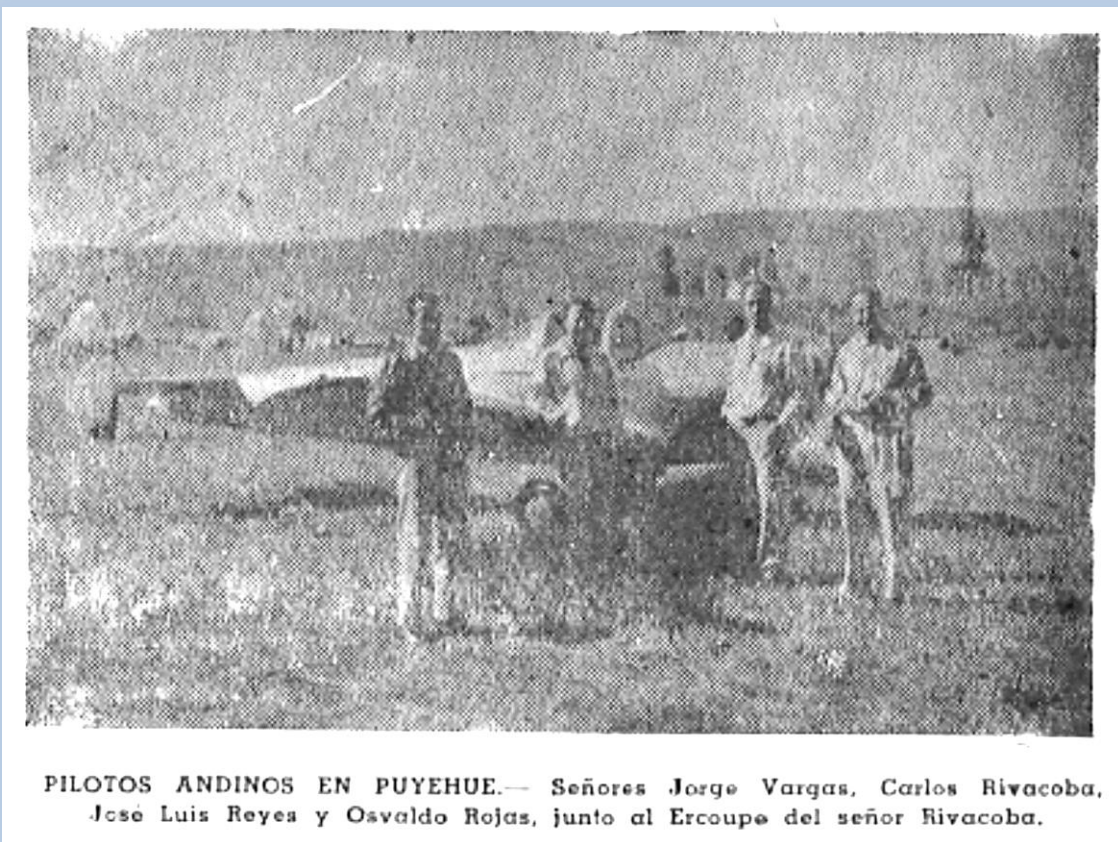
21/02/1929. W.R. Grace y Co. y la Compañía de Aviación Pan American Airways forman la Pan American-Grace Airways inc. Conocida finalmente como PANAGRA, será esta compañía la primera empresa aeronáutica de cabotaje en establecer las rutas aéreas permanentes entre los Estados Unidos de Norteamérica con las otras naciones de Sudamérica.

22/02/1929. Nace en el Ecuador, la aviación comercial internacional al firmarse un convenio entre Pan American Grace Airways Inc. (Panagra) y el gobierno para prestar un servicio de transporte aéreo.

22/02/1954. En el desarrollo cada vez mayor de la Fuerza Aérea de Chile, la antigua Dirección de los Servicios pasa a cumplir nuevas e importantes funciones con la denominación de "Comando del Material". Un documento posterior, que perfeccionará sus delicadas funciones como organismo ejecutor logístico, determinará su evolución en noviembre de 1970 a su actual denominación de "Comando Logístico", quedando bajo su dependencia las Alas de Mantenimiento, Abastecimiento, como también algunas Direcciones. El primer comandante que tuvo esta alta repartición, fue el CDA Julio Tapia Jiménez.

23/02/1942. Tras una solemne asamblea general, es fundado el Club Aéreo de Los Andes. Su primer directorio estuvo compuesto por: Alfredo Rosende, Presidente Honorario; Carlos de la Fuente, Presidente; Arturo Ramírez, Vicepresidente; Julio Casanueva, Secretario; Mario Giarda, Prosecretario; Carlos Rivacoba, Tesorero; Pablo Grant, Protesorero y Julio Salas como Director. Gracias al esfuerzo extraordinario de todo el pueblo, se logró realizar una suscripción popular con la que se reunieron los fondos necesarios para adquirir un avión Piper Super Crusier de 75 HP., cuya llegada resultó un verdadero acontecimiento, dándose cita en la flamante pista de aterrizaje denominada “La Contumelia”.

A raíz de un acuerdo tomado con la fábrica de cemento El Melón, que necesitaba los terrenos de la pista para pasar unos cables de alta tensión, el aeródromo se trasladó a la localidad de San Rafael, en donde se construyó el primer hangar y una pista de 800 mts.



23/02/2006. Se escribe una nueva página de la historia aeronáutica nacional. En aquel entonces el primer avión monomotor civil Beechcraft V-35B Bonanza, matrícula CC-PDO, realizó un histórico vuelo aterrizando en el Territorio Chileno Antártico. La tripulación estaba compuesta por los aviadores nacionales y socios del Club Aéreo de Santiago, Madeleine Dupont y Günther Mund (Q.E.P.D).

24/02/1928. Primer viaje aéreo entre Cuba, Haití, República Dominicana y Puerto Rico. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre estos países en el avión “Santa María”.



24/02/1917. Inicio de las Misiones de Patrulla Costera por parte del Servicio de Aviación de la Armada Portuguesa.

24/02/1930. Es inaugurado oficialmente el Aeropuerto Internacional de Cuba, “José Martí”.

27/02/1914. El ex sargento del Ejército de Chile ahora piloto civil, señor Luis Omar Page realiza, en el biplano chileno “Batuco” construido por los hermanos Félix y César Copetta, sobre el Club Hípico de Santiago, el primer vuelo civil nocturno en el país.



27/02/2010. La madrugada del 27 de febrero de 2010, presencié una de las mayores catástrofes de la historia nacional, un terremoto que alcanzó 8.8 grados en la escala de Richter, abarcando 700 kilómetros del territorio nacional.

Seguido de un maremoto, este cataclismo causó una cifra cercana a los 500 fallecidos, daños estimados en 30.000 millones de dólares y afectó de una u otra forma la vida de unos 12 millones de chilenos. El puente aéreo que se organizó para ir en apoyo de las personas afectadas, involucró medios tanto nacionales como extranjeros, los cuales desde el 27 de febrero al 30 de abril del 2010, realizaron un total de 1.797 salidas con 2.566, 9 horas de vuelo. Esta actividad significó el transporte de 15.784 pasajeros y 2.300.848 kilos de carga.



Aquí se observan algunos aspectos de la activa participación institucional, ante el lamentable Terremoto del 2010.

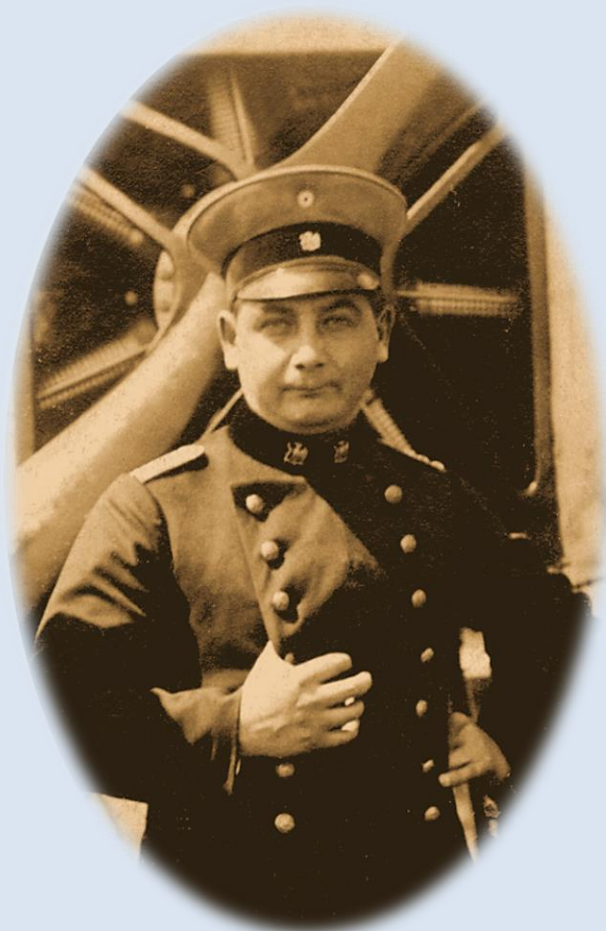
28/02/1913. Es creado el Servicio de Aeronáutica Militar español, con las ramas de Aerostación y Aviación. Este servicio, que estará a las órdenes del Coronel Pedro Vives Vich y el cual dependerá únicamente del Ministerio de la Guerra. A esa fecha estaba vinculado a la Sección de Ingenieros del Ejército de Tierra. Dos meses después por Real Orden del 16 de abril de 1913, nace el “Servicio Aeronáutico del Ejército español”.

Se reproduce el apéndice número 3 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica, el cual señala en lo esencial: *"El personal del servicio aeronáutico llevará sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica: dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima. Este emblema será de metal para los soldados y clases de tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los jefes y oficiales, que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera". "Los pilotos de globo añadirán al emblema una rueda de timón, y los de aeroplano una hélice de cuatro ramas".*



Brevet de piloto de avión (En España se les conoce popularmente como “Rokiskis”, debido al nombre de uno de los antiguos fabricantes)

A CIEN AÑOS DE LA MUERTE DEL CAPITÁN MANUEL ÁVALOS PRADO



Manuel Santiago Ávalos Prado

Acaban de cumplirse cien años de la muerte del personaje de mayor significación en la génesis histórica de nuestra aviación militar. Como oficial destacó por sus cualidades personales, por su don de mando y sus condiciones profesionales como aviador de nuestro Ejército. Se llamaba MANUEL SANTIAGO ÁVALOS PRADO, había nacido el 2 de agosto de 1885. Vivió en Santiago, Chillán y Talcahuano antes de ingresar a la Escuela Militar en 1901.

Desde ese momento su vida cambió de plano. Por un lado, terminaba su educación liceana en la capital penquista y por el otro se iniciaba en la dura carrera militar. La artillería fue su predilección, una especialidad bien mirada, donde era necesario agudizar la mente para dirigir el parque artillero en el combate, fijar las alzas, adelantarse al destino de los blancos que se necesitaba eliminar.

Estuvo destinado en el Regimiento Miraflores, a los pies del cerro Chumay, el mismo lugar donde en los años ochenta del siglo XIX, habían tenido lugar numerosas escaramuzas entre las tropas del Ejército y las huestes mapuches, que al mando de diferentes caciques asumían la defensa de las tierras conocidas entonces como “La Frontera”.

Allí se fue moldeando la imagen del joven militar, en medio de una selva exuberante, en un lugar donde sólo el ferrocarril y el telégrafo unían al naciente poblado de Traiguén con la civilización.

Así como el ferrocarril había sido una gran herramienta para el progreso de la humanidad, los cables de Europa traían nuevas novedades que impactaban al mundo. El hombre ya se despegaba del suelo y podía elevarse en modernas máquinas voladoras. Por supuesto el Gran París era el escenario magnífico que revolucionaba el nuevo avance de la ciencia con las primeras volaciones de valientes aviadores, que se arriesgaban a elevarse por los cielos de un París donde se codeaban las mejores casas reales y donde la vida nocturna reunía a los propietarios de grandes fortunas que junto a las mesas de juego adquirían soberbias volatilidades, según fuera el número o la carta a que hubiesen jugado.

En ese escenario se había instalado el gran Santos Dumont, quien sorprendería al mundo en 1906, con la primera máquina voladora tripulada por un hombre, que luego de rodar una cantidad de metros fue capaz de elevarse por sí sola. Miles lo vieron en sus demostraciones. Fue el “14 Bis” el primero en vencer la gravedad terrestre.



Alberto Santos Dumont

Y luego dos chilenos se integraron a esta pléyade de pioneros de la aviación mundial. Eran ellos Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa, quienes ya en 1909 se hicieron de un biplano con el que volaron en competencias, llevándolo luego a Alemania, donde tuvieron posibilidad de elevarse en varias ciudades. Con el tiempo Sánchez Besa se convertiría en constructor de aviones, de los cuales Chile compraría años más tarde, una pequeña partida.

Se había cruzado el Canal de La Mancha, situación que permitió comprobar que la aviación no era sólo un deporte, sino que ya demostraba sus cualidades en vuelos de distancia y elevación. A Chile le interesó muy pronto este progreso. Su interés manifiesto se acrecentó en el Ejército, que comenzó a considerar muy acertada la idea de integrarse también a esta variante de la modernidad, que entregaba una nueva arma a los ejércitos del mundo.

Fue así como el General Arístides Pinto Concha, siendo en 1911 Ministro de Guerra y Marina, por un corto lapso, logró preparar el envío de dos oficiales a Francia con el fin de estudiar aviación. Fueron ellos los tenientes de Ejército Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín.

Sólo el teniente Ávalos logró terminar toda la preparación en Francia, habiendo visitado cuantas fábricas y talleres de aviación le permitió su tiempo. En tanto el teniente Molina regresaba a Santiago luego de haber obtenido ambos el brevet de piloto aviador.

La compra de aviones en Europa viene a acelerar la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero de 1913, fecha en que se decide anexarla a los terrenos que ocupaba el Regimiento de Ferrocarrileros en Lo Espejo, lugar donde se instala el aeródromo que será conocido con el nombre de "El Bosque", por la frondosa vegetación que circundaba el predio.

Con fecha 7 de febrero el Presidente Barros Luco había firmado el Decreto Supremo designando al General Arístides Pinto Concha como Inspector del Servicio de Aviación y luego de creada la Escuela, con fecha 22 de febrero fue designado como director el Tte. Coronel Carlos Hinojosa, comandante del Regimiento Ferrocarrileros, a la fecha en Alemania, a quien, dicho sea de paso, nunca se le ordenó hacerse cargo de su puesto.

En su reemplazo, por disposición superior, asumió el mando como subrogante o interino el capitán Manuel Ávalos Prado, encuadrado en la Escuela con fecha 17 de febrero y que como sabemos ya se encontraba en el país de regreso de Francia y es quien debe resolver todos los problemas atinentes a la nueva arma, misión en que lo secundan los mecánicos Miguel Cabezas y Pedro Donoso, quienes también regresaban de Europa luego de haber efectuado el curso de aviación y haber obtenido el correspondiente brevet por parte del Aero Club de Francia.

Paralelamente debió iniciar los preparativos para recibir el primer curso de la naciente Escuela, parte de cuyos alumnos fueron destinados para efectuar el curso en Francia, distinción que lograron quienes tenían conocimiento de la lengua francesa y algunas habilidades especiales.

Ávalos, el hombre que se recibió de una "Escuela" que no tenía más que un par de aviones y unos potreros en los que había que diseñar una pista de aterrizaje a punta de pala, azadón y picota, tuvo que luchar con tenacidad y mano militar para poder sacar adelante su precario centro de instrucción.

Si bien es cierto, que para un oficial de su grado recibirse de una escuela de formación de aviadores era todo un referente, para el Capitán Ávalos fue el gran desafío de su carrera militar. Tenía que poder vencerlo y lo hizo, con elementos básicos como los bueyes y carretas que tenía en su dotación y que

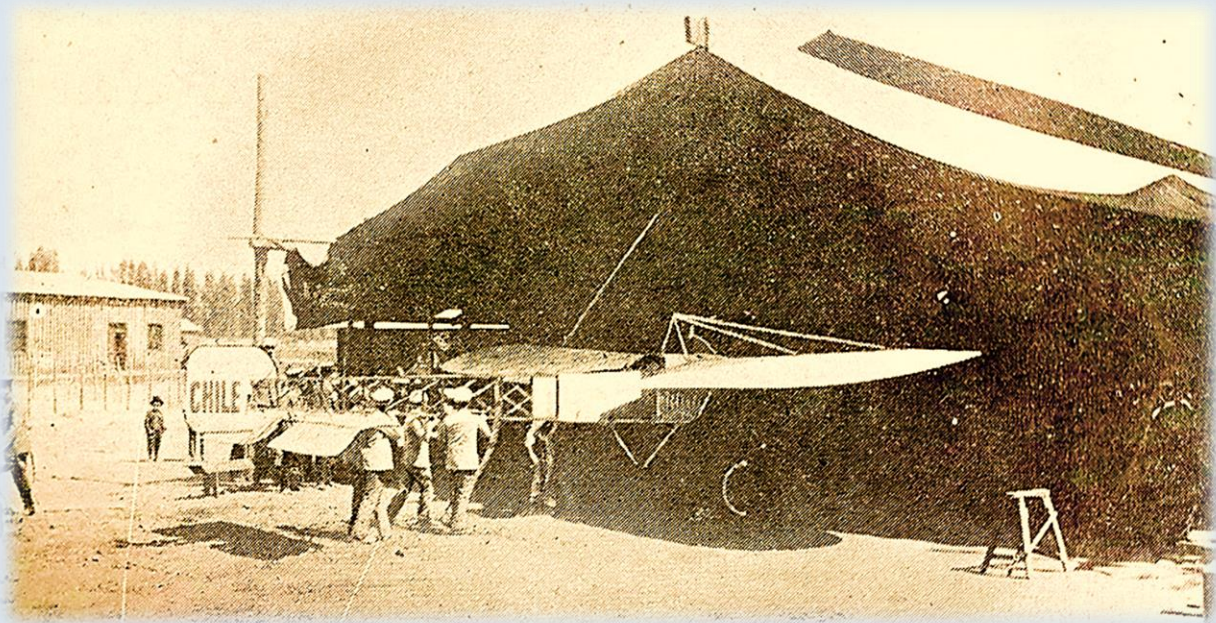
servieron para mantener operativa la pista lo mejor posible. 50 x 200 Metros dicen que tenía esa primera extensión, la que para no ser dañada tenía una guardia montada encargada de su vigilancia.

“Fue duro, mano de hierro para aquellos que no merecían llevar los cóndores con alas desplegadas en el cuello. Eliminó a gran cantidad de personal que veía no le servía para las obligaciones que él había impuesto, no aceptaba la falta de competencia profesional, la cobardía ni las ausencias injustificadas al servicio”. Así lo definiría años más tarde Rodolfo Martínez Ugarte en su “Historia de la Fuerza Aérea de Chile”.

Con el fin de modernizar un poco el uniforme, suprimió la levita y el cuello duro para los oficiales dentro del cuartel, implantando una tenida apropiada a las exigencias: de brin color blanco, con el corte, insignias y botones igual al traje de campaña, la que se podía usar también en las prácticas aéreas.

Primer vuelo oficial de un avión militar

Una vez que Ávalos y el mecánico Miguel Cabezas hubieron armado los primeros aviones, el día 7 de marzo de 1913 el capitán Ávalos dispuso se alistara el Blériot “Chile”, de 35 HP, para efectuar un vuelo de prueba, ya que desde su regreso de Francia no había tenido oportunidad de practicar y necesitaba estar en condiciones para la presentación oficial del material aéreo que debería hacer días más tarde. El vuelo se realizó con todo éxito y tuvo por escenario los alrededores de Lo Espejo.



Sacando el avión Blériot de 35 HP, bautizado “Chile”

El miércoles 12 de marzo, se efectuaron los primeros vuelos oficiales de Ávalos, en ese momento el único oficial aviador militar en Chile. Encontrándose presentes en el campo aéreo el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz y el General Arístides Pinto Concha, Inspector del Servicio de Aviación, a quienes interesaba sobremanera conocer el resultado de estas pruebas para informar al Gobierno sobre los progresos de la Escuela. Había también algunos invitados especiales del Ejército, soldados y clases del Batallón de Ferrocarrileros, además de otras personalidades del mundo político y social.

El Blériot de 50 HP “Manuel Rodríguez”, fue sacado del hangar y colocado en la línea de vuelo, aeronave a la que el mecánico aviador Miguel Cabezas efectuó los últimos ajustes.

Faltando cinco minutos para las nueve de la mañana y con la hélice al máximo de su potencia, Ávalos dio la orden de largar y los cinco soldados que sujetaban firmemente la máquina dieron un paso al costado, iniciando el Blériot una rápida carrera que impulsó su plácido despegue remontándose rápidamente hasta unos ciento cincuenta metros de altura.

Durante este vuelo el aviador sobrevoló San Bernardo de norte a sur, tomando posteriormente dirección hacia la capital hasta la comuna de San Miguel, demorando en su periplo un total de 26 minutos.



Curiosa fotografía de Manuel Ávalos volando sobre Santiago

Desde tierra los presentes pudieron admirar la pericia del joven aviador al descender sobre la pista en un vuelo planeado o “volplané”, como se decía en aquella época, en que toda la terminología aeronáutica provenía de la bella Francia.

Ya en tierra el aviador pudo dar a conocer a los presentes su visión sobre el vuelo recién efectuado, mereciendo la aprobación del General Pinto Concha y del Ministro de Guerra.

A las 10:10 horas se efectuó un segundo vuelo. En esta oportunidad el General Pinto entregó al aviador su altímetro personal para poder controlar la prueba, ya que el avión no tenía este importante instrumento. Habiendo tomado una altura de 300 metros, Ávalos puso rumbo hacia Santiago, donde el ruido del motor no pasó desapercibido para los capitalinos que muy pronto comenzaron a agruparse para saber quién era este nuevo piloto que surcaba los cielos de la ciudad, pues en esos días había volado sobre Santiago el italiano Napoleón Rapini.

Pero en esta oportunidad se trataba de una aeronave de la aviación militar chilena, silueta que con el correr del tiempo comenzaría a hacerse familiar en los cielos capitalinos. Ávalos sobrevoló la metrópoli a unos 750 metros, iniciando su regreso desde el cerro San Cristóbal, en cuyo trayecto demoró 40 minutos.

En general, la prensa que a veces era tan discreta en sus comentarios sobre aviación, destacó la pericia de nuestro joven aviador y aplaudió la programación presentada a lo que se llamó el “Primer día de la Escuela de Aeronáutica Militar”.

Primeros aviadores formados en la Escuela

El año avanzaba rápido y ya en agosto, Ávalos estaba finalizando la instrucción del primer curso y es así como el 9 de ese mes se presentaban a rendir las pruebas de piloto aviador los tenientes Francisco Mery, Arturo Urrutia.

Poco después, en septiembre, obtuvieron sus brevet el Teniente Armando Urzúa y el Sargento Luis Omar Page, recibéndolos de manos del Ministro de Guerra Jorge Matte y del General Pinto Concha. Los dos pilotos recién aprobados, luego de esta ceremonia volaron por primera vez junto al Capitán Ávalos en el tándem Blériot de 80 HP “Guerrillero Coronado”.

Con motivo del interés que despertaban los vuelos de los aviadores militares, el General Pinto Concha dispuso que los días lunes de cada semana se autorizara la entrada de público a la cancha de la Escuela, para que pudieran presenciar los vuelos que practicaban los noveles aviadores.

Escuadrilla en la Parada Militar

Ávalos tenía plena confianza en sus alumnos, a los que había traspasado el máximo de conocimientos acumulados en su corta carrera de aviador. Fue así como se preparó una escuadrilla que participó con gran éxito en la Parada Militar del 19 de septiembre de 1913.

El 2 de octubre se repitió la maniobra realizada el mes anterior y la escuadrilla, a la que se unió el teniente Torres como observador, hizo evoluciones sobre el parque Cousiño y luego se dirigió en vuelo a Rancagua, donde durante un cuarto de hora los aviones sobrevolaron la ciudad, recibiendo el aplauso del público que participaba en la ceremonia conmemorativa de la histórica batalla de la Patria Vieja.

Primeros Pilotos Militares

Para dar cumplimiento a los planes de instrucción, la Escuela contaba con 2 Blériot de 80 HP, 3 Blériot de 50 HP, 1 Deperdussin de 50 HP y un Voisin Renault de 70 HP, todos considerados como máquinas de guerra, más que nada por ser aviones reforzados en su estructura, ya que no portaban armamento alguno.

Como el primer curso debía concluir a fines de año, se dispuso una comisión para tomar los exámenes que los dejaría en posesión del brevet de Piloto Militar, la que estuvo compuesta por el comandante Carlos Hinojosa, el Capitán Ávalos y el Ingeniero Pedro Andrade, comenzando sus labores el 6 de noviembre.

En esta oportunidad, recibieron sus brevet los Tenientes 1º señores Arturo Urrutia Villarreal y Armando Urzúa Lavín y Teniente 2º señor Francisco Mery Aguirre.

También recibió su brevet de Piloto Militar el Capitán don Manuel Ávalos Prado, ya que su curso en Francia no tenía las mismas referencias. Además, recibieron esta distinción el Teniente 1º Enrique Pérez Lavín y Vice Sgto. 1º Luis Page Rivera.

Ya lo decía la prensa, la aviación progresaba, pero todavía faltaban detalles que dieran mayor seguridad al vuelo, que los constructores de aviones pudieran dar mayor regularidad a sus motores, que hubiera normas de tráfico aéreo, lo que evitaría muchos accidentes. Se progresaba, es cierto, pero no lo suficiente. A pesar de estas críticas, los países se llenaban de aviadores civiles y en muchos, al igual que en Chile, la aviación era adoptada por los ejércitos como una nueva arma de guerra; el arma del futuro, que había que conocer, poseer, estudiar y hacerla propia con el arrojo de aviadores que no dudaban en surcar los cielos para descubrir los secretos del vuelo, ganar fama, intentar los mejores récords y hacerse de un nombre.

Afortunadamente nuestros pioneros militares (como en el caso específico de Ávalos) comprendieron que no podían ponerse a la altura de los pilotos civiles que necesitaban volar para vivir y lo hacían desenfrenadamente, en cambio nuestros pilotos militares tuvieron una instrucción que aparte de enseñarles a pilotear bien un avión, los preparaba para lo que hasta ese momento se podía hacer con ese tipo de aviones, siendo la observación el fin inmediato. De no haber sido así, las bajas por accidentes se habrían multiplicado.

1914, un año difícil

Este será un año difícil y de dura prueba tanto para el Capitán Ávalos como para la Aviación Militar en general. Una serie de acontecimientos vienen a perturbar el normal rodaje de la Escuela, que en breve tiempo pierde a tres de sus mejores hombres y a mediados de año se conocen las desalentadoras noticias que desencadenan la Primera Guerra Mundial. Chile, aunque lejano y neutral, conocerá también la dura realidad de no tener un comercio fluido, especialmente con Francia, desde donde comienzan a escasear los envíos de repuestos y máquinas aéreas modernas. En Europa todos los adelantos del arma son ocupados en dotar los regimientos donde los aviadores deben efectuar misiones temerarias. Ya el avión no será más un elemento de observación, ya la guerra tiene en el aire un nuevo campo de combate y esta absorción de medios repercutirá sombríamente en todos los países no integrados a la guerra y en los que recién comenzaban a elevarse sus aviadores militares.

Ese año la Escuela pierde al Teniente Francisco Mery Aguirre, al Suboficial Adolfo Menadier Rojas y al Teniente Alejandro Bello Silva, quien desaparece entre las nubes rumbo a Cartagena, cumpliendo con el triángulo para optar al brevet de Piloto Militar.

Asume el Coronel Dartnell

El 18 de julio el Coronel Pedro Pablo Dartnell es nombrado Comandante de la Brigada de Comunicaciones e Inspector de Aeronáutica, en reemplazo del General Pinto Concha, quien continuó a cargo de la Inspección General del Ejército, bajo cuyo mando estaba la Inspección de Aeronáutica.

La Gran Guerra, o la Guerra Europea, como se le llamó en esos años a la Primera Guerra Mundial, también hizo sentir sus efectos en la aviación militar chilena, por haber tenido que interrumpir sus estudios en Francia los Tenientes Contreras y Casarino, quienes a su regreso a Chile fueron nombrados; el primero profesor de aeronáutica y el segundo de matemáticas, en reemplazo del Capitán Luis Urrutia Almeyda.



Ante esta seria emergencia, el Capitán Ávalos dispuso la construcción de un Blériot monoplaza de 80 HP con repuestos y materiales existentes en bodega y en el que trabajaron todos los mecánicos y personal del taller de carpintería.

Ese año, por primera vez los alumnos tuvieron clases de aeronáutica y construcción impartida por el Capitán Víctor Contreras Guzmán.

En cuanto a la instrucción y prácticas de vuelo eran efectuadas por los tenientes Urrutia y Ponce, las que dirigía y controlaba el Capitán Ávalos, quien finalmente disponía la clase de material en que deberían volar o practicar los alumnos.

Las clases de mecánica teórica y práctica de los alumnos fueron impartidas al comienzo del curso por el Ingeniero Pedro Andrade, las que fueron entregadas al teniente Casarino cuando regresó de Europa.

El Capitán Ávalos deja la Dirección de la Escuela

El 13 de marzo de 1915 el Inspector de Aeronáutica Pedro Pablo Dartnell dispuso el traslado del Mayor de Artillería Carlos Lira Quintanilla como Director de la Escuela de Aeronáutica Militar, quedando el Capitán Ávalos como oficial de planta, situación que le permitió dedicar mayor tiempo a la instrucción de vuelo de los alumnos, dejando también un espacio para el estudio con el fin de preparar su ingreso a la Academia de Guerra.

Con esto daba un paso importante en su carrera militar, situación que debería llevarlo a conquistar nuevos horizontes y, con toda seguridad, meritorios ascensos.

La Escuela en las Maniobras de 1915

Este será un año especial para la Aviación Militar, que tendrá su primera presentación en las Maniobras del Ejército, el que estaba dispuesto a integrar definitivamente en su teatro de operaciones a esta nueva especialidad, la que recién hacía dos años se había creado con el fin de responder a las expectativas de una Institución moderna, en la que el arma aérea, según las noticias que llegaban de la Guerra de Europa, estaba teniendo una participación cada vez más destacada.



De acuerdo a las instrucciones recibidas desde el Estado Mayor, la Escuela debería proporcionar dos escuadrillas, debiendo participar una en cada bando de las maniobras. Para tal propósito, el Capitán Ávalos efectuó una planificación respecto del personal, material y medios que estarían en condiciones de participar en estas actividades, que por esos años no sólo eran comentadas por los mandos del Ejército, sino que a ella se sumaban muchas publicaciones de prensa, con opinión de la civilidad que trataba de asimilar estos simples ejercicios anuales a las condiciones de la Gran Guerra que por esos años se libraba en los campos de Europa.

Con los pocos medios disponibles, Ávalos dotó de aviones y material a dos escuadrillas, que de acuerdo a las instrucciones recibidas se denominaron: Azul y Roja.

No cabe duda que la participación de la Aviación Militar en estas maniobras permitió al Ejército tener una noción de lo que era el uso de esta nueva arma en una acción bélica. La participación de los medios aéreos estuvo centrada en el desarrollo de una activa labor de información, permitiendo conocer al instante los movimientos de tropas en el sector de operaciones. También quedó de manifiesto el poco alcance de los aviones que no podían volar a más de 150 kilómetros por falta de combustible, lo que limitaba su campo de acción.

La entrega de los partes aéreos se hacía desde el aire en el lugar en que estaban destacados los respectivos mandos. Para ello se utilizaban pequeños paracaídas a los que se adherían los documentos que redactaba el oficial con las novedades registradas sobre las tropas enemigas.

Durante el desarrollo de estas maniobras la Escuela sufre una nueva baja en un accidente de vuelo sobre el campo de maniobras, que termina con la vida de los tenientes Tucapel Ponce y Emilio Berguño, este último designado como oficial observador en el vuelo que le resultaría fatal.

El Curso de 1915

La Guerra que por esos años estaba en pleno apogeo en Europa impedía la llegada de repuestos y nuevas máquinas aéreas a la Escuela, situación que demoró el inicio del tercer curso. Además, la reciente participación en las maniobras con el traslado del material desarmado por caminos inhóspitos que le correspondió efectuar a la Escuadrilla Azul, originó una serie de averías que era necesario reparar para evitar accidentes innecesarios cuando los aviones fueran puestos a disposición de los alumnos.



Ávalos junto a algunos de los oficiales y alumnos de la Escuela de Aeronáutica Militar

Ese año ingresaron al plantel el Teniente 1º Darío Aguirre Bernal, los Tenientes 2º Armando Cortínez Mujica, Dagoberto Godoy Fuentealba, Emilio Brandemberg Pacheco y Augusto Magnan Varas. Suboficiales Máximo Alvarado, Filemón Lizana, Andrés García, Lorenzo Hermosilla, Juan López, Juan Yáñez, José Lagos, Abel Morales y Alejandro Bosso y los tenientes uruguayos Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, primeros oficiales extranjeros en ingresar a la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.

La falta de material de vuelo quedó demostrada en la tradicional Parada Militar de Fiestas Patrias, cuando sólo pudieron presentarse dos aviones en vuelo y el resto desarmados en los carros de transporte. Los Sargentos Luis Castro y Juan Mansilla fueron seleccionados por el Capitán Ávalos para volar sobre el parque ese día, el primero en Deperdussin y el segundo en Blériot. Esa era la realidad de la Escuela y así se expresó en esa oportunidad.

Esta situación límite llevó al Capitán Ávalos a reducir las pruebas para optar al título de piloto aviador, debiendo efectuarse sólo dos trayectorias en forma de ocho y aterrizar dentro de un círculo de 100 metros de diámetro. Todo ello debido a la falta de potencia de los motores de los aviones.

En octubre se dispuso los exámenes para los primeros alumnos del curso tenientes Cortínez, Godoy y Magnan y en noviembre los tenientes Brandemberg, Boiso, Sáenz y los Sargentos García y Morales. También en octubre fueron agregados al curso los tenientes Diego Aracena, Federico Baraona, César Merino y Julio Torres, quienes debían prepararse para cumplir las pruebas de Piloto Militar.

Integró ese curso el aviador civil David Fuentes, a quien Ávalos había instado a efectuar el curso de vuelo en Francia cuando aquel andaba en viaje de turismo en ese país. Ambos mantenían una amistad desde los tiempos en que Ávalos vivía en Talcahuano.

¡Así se estaba despidiendo como jefe de instrucción de la Escuela el Capitán Manuel Ávalos Prado!, formando a todos estos pilotos que a poco andar darían mucho que hablar y cada uno en visiones diferentes: Fuentes, excelente y prestigioso aviador civil; Boizo Lanza muy pronto, primer Director de la Escuela de Aviación del Uruguay; Godoy, primero en atravesar Los Andes en avión por las más altas cumbres; Aracena y Baraona, más tarde conocidos por su raid al Brasil, ambos serían luego Directores de la Escuela de Aviación y más tarde Aracena, con el grado de General asumiría el cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Ávalos deja la Escuela de Aeronáutica Militar

El 16 de febrero de 1916, siguiendo con su carrera en el Ejército, Ávalos dejó la Escuela para ingresar como alumno a la Academia de Guerra, formación que debería permitirle conquistar nuevos laureles en su exitoso desempeño. Justo reconocimiento para quien había servido tan eficientemente en la creación de la Aviación Militar del país.

Un mes más tarde tenía lugar la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, organizada por el Aero Club de Chile, importante cita internacional a la que el gobierno de la época prestó toda su colaboración, ya que asistían connotados delegados de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Estados Unidos –representado por Alberto Santos Dumont- Perú y Uruguay.

Chile se hizo presente con miembros del Aero Club, Escuela de Aeronáutica Militar, Armada de Chile y de la Federación de Estudiantes. Por parte de la Escuela de Aeronáutica Militar, se incluyó a su director el Mayor Carlos Lira y al Capitán Manuel Ávalos Prado, ya cursando en la Academia de Guerra y a quién se recurrió por sus amplios conocimientos aeronáuticos.

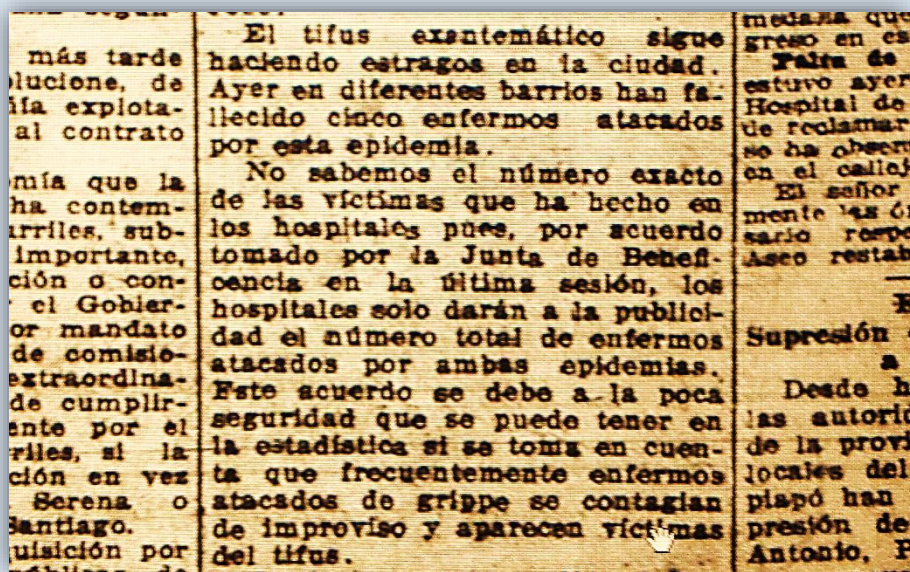
A Ávalos le correspondió una activa participación en el desarrollo de las sesiones de la Comisión Científica y Sportiva, la que fue presidida por el precursor de la aviación mundial Alberto Santos Dumont, en la que también estuvo el aeronauta civil argentino Alberto Bradley quien tres meses más tarde junto al Capitán Ángel María Zuloaga, efectuarían la primera travesía de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta en globo aerostático.

El 6 de febrero de 1918 es trasladado al Regimiento de Artillería Nº 5 “Maturana” y el 14 de marzo se le nombra alumno del Curso Especial de la Academia de Guerra.

Los últimos días del Capitán Ávalos

Cuando retornó a Santiago el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, luego de vencer el 12 de diciembre de ese año la cordillera de los Andes por sus más altas cumbres, en un Bristol M-1C de la aviación militar chilena, hubo un gran desborde popular, en cuyos actos participó activamente el Capitán Ávalos, como también en una serie de actividades vinculadas a estos hechos, donde la gente repletó las calles del centro de la capital.

Se presume que durante ellas contrajo el tífus exantemático, enfermedad contagiosa que en esos años era casi incurable y que provocaba serios estragos en la población.



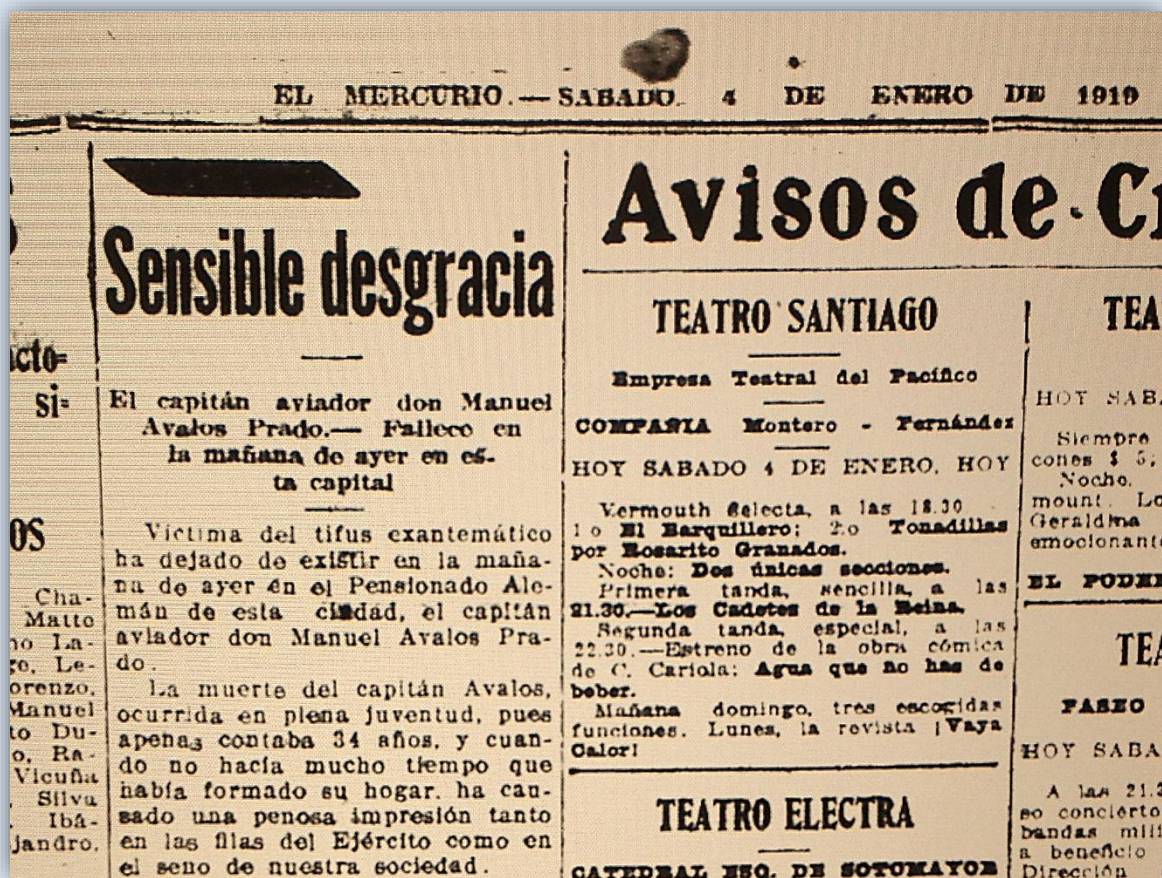
Diario El Mercurio, viernes 8 de enero de 1919

El tífus era una enfermedad conocida desde tiempos inmemoriales en Chile y se le conocía vulgarmente como “Chavalongo”. Desde septiembre de 1918, se vivía una epidemia de tífus en la capital la que había azotado con muertos desde Iquique a Osorno. Se le definía como una enfermedad que atacaba a la

gente pobre y a los reos de la cárcel, a la que, a falta de información, la prensa le adjudicó el nombre de “enfermedad misteriosa”.

El primer contagio conocido cerca de Santiago, correspondió a unos forasteros que llegaron desde el sur a la comuna de Requinoa. De ellos murió una mujer e infectaron a nueve personas de una casa, de las cuales falleció el padre. Los enfermos se atendieron en el hospital de Rengo, donde contagiaron a dos empleados del nosocomio.

Se sabía que el período de incubación de la enfermedad era de 10 a 23 días, lo que está acorde con el lapso en que se infectó el Capitán Ávalos, es decir, el 12 de diciembre. Debido a su gravedad debió ser internado en la Clínica Alemana, donde a pesar de las atenciones del doctor Agustín Inostroza, médico de la aeronáutica militar y los denodados esfuerzos de reconocidos médicos como Ostornol, Valenzuela, Yohow y González, fue imposible salvarle la vida, falleciendo el 3 de enero de 1919.



El carácter epidémico de la fiebre que culminó con su vida, impidió efectuar el velatorio tradicional en un recinto militar. Sus funerales, efectuados a las diez de la mañana del día siguiente, revistieron excepcionales proporciones de solemnidad. Al ponerse en marcha el cortejo, desde la Clínica Alemana, un aeroplano piloteado por el teniente Darío Aguirre, hizo evoluciones y lo acompañó hasta el cementerio. Asistieron, además de un público numeroso, delegaciones de la Escuela de Aviación, del Aero Club de Chile, de la Escuela Militar y de todos los cuerpos de la Guarnición de Santiago.

De acuerdo a su grado, los honores de reglamento fueron rendidos por una batería del Regimiento "Maturana" a cuya cabeza formaron la banda y el estandarte de la Unidad.

En el cementerio habló primeramente el General don Carlos Hurtado Wilson, primer superior directo de Ávalos durante su permanencia en el Regimiento Miraflores de Traiguén y enseguida el capitán don Aníbal González, por la Academia de Guerra; el capitán don Carlos Fuentes, por el Club Militar; el teniente don Dagoberto Godoy, que acababa de realizar su hazaña de la travesía de los Andes, por los aviadores militares; y don Clodomiro Figueroa, en representación de los aviadores civiles.

Fue sepultado en el Cementerio Católico de la capital, en el mausoleo familiar, en donde permaneció hasta el 5 de diciembre de 1974, año en que la Fuerza Aérea de Chile, efectuó los trámites de rigor para que sus restos fueran trasladados al Mausoleo Institucional N° 1 en el Cementerio General.



El Teniente Godoy, quien todavía era ovacionado por su reciente cruce cordillerano y se preparaba para viajar a su natal Temuco, expresó su pesar con las siguientes palabras:

“Ha querido el destino que en medio de la alegría del triunfo recién alcanzado, cuando todavía de mis oídos no se extinguen los aplausos vengo a esta mansión donde la muerte ha sentado su trono, a presentar el homenaje más sincero y dar el adiós, para siempre, al que fuera el recto y querido instructor de cuatro generaciones de aviadores militares. Al superior que sin olvidar su misión de mando, se acercaba a sus subordinados lleno de una jovial y comunicativa camaradería, para infundir esa respetuosa confianza con que siempre lo distinguieron los que, como yo, tuvimos la suerte de servir bajo sus órdenes.”

Señores: sé que no soy el más llamado para hacer el elogio del soldado esclarecido que ha caído por la mano traidora de un mal cruel, pero, si mi expresión es nítida, ella viene del fondo del corazón agradecido de un alumno que hoy, sólo ha aprovechado las lecciones sabias de un competente maestro. Vengo a expresar el asombro que causa tantas veces la suerte ciega.

¿Quién no pensó que el Capitán Ávalos sería el aviador héroe de Chile en caso de una guerra?

¿Quién no vio en la varonil figura del extinto al futuro director el Servicio Aéreo del Ejército, que marcaría rumbo fijo y seguro hacia el progreso institucional, dada su capacidad y pericia? Pero todo pasa, todo se desvanece, todo obedece al hado cruel e inmutable.

Un hombre lleno de energías y con su clara inteligencia nutrida de conocimientos para el servicio de tan puros ideales para la patria y el hogar, cae, cuando tan fuerte parecía, al ir a recoger la palma del vencedor tan justamente ganada en las lides del trabajo intelectual que, sin desmayos ni vacilaciones alcanzara en la Academia de Guerra.

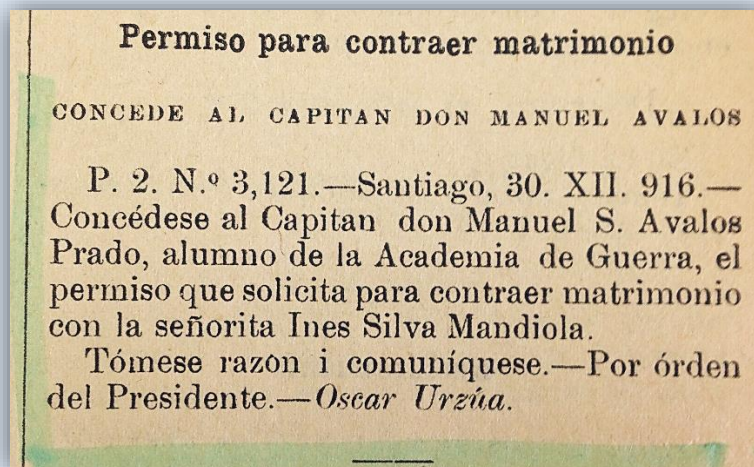
Deseo señores que la lápida inscrita no separe para siempre del mundo de los vivos, al que fuera mi capitán Ávalos y pueda ofrendarle mis laureles que han sido conquistados gracias a sus inolvidables enseñanzas y consejos, los que en gran parte a él le corresponden.

Mi capitán: oíd mi ofrenda, aceptadla, es lo único que tengo que brindaros. Subís no ya en alas del ave mecánica, llegarás donde no hay envidias ni traiciones y donde recibiréis vuestro merecido galardón”.

“Adiós maestro. ¡Descansad en paz!”

Así terminaba la vida del pionero de la aviación militar chilena, quien se encontraba designado para servir en el Estado Mayor del Ejército y con mucha seguridad para conquistar nuevos y merecidos ascensos que sin lugar a dudas lo habrían llevado hasta el más alto grado de su carrera.

Había contraído matrimonio el 11 de febrero de 1917 con la dama Inés Silva Mandiola, de cuya unión no hubo descendientes.



Durante muchos años, para el aniversario de su fallecimiento, sus leales mecánicos Pedro Donoso y Miguel Cabezas acudieron hasta la tumba de quien fuera su jefe y amigo durante las duras jornadas de aprendizaje en Francia, cuando ellos estudiaban mecánica, antes de la creación de la aviación militar. Oportunidades en que dejaban una ofrenda floral y una tarjeta de recuerdo en que se leía: "Nosotros no olvidamos a nuestro capitán".

El año 1944, siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, efectuó las gestiones pertinentes ante el Presidente de la República don Juan Antonio Ríos para colocar el nombre de “Capitán Ávalos” a la Escuela.

El día 9 de diciembre, como parte de la celebración de lo que entonces se denominaba “Semana de la Fuerza Aérea de Chile”, el Comandante en Jefe General del Aire Manuel Tovarias Arroyo acompañado del Director de la Escuela de Aviación Comandante de Grupo (RA) Jorge Gana Eastman, luego de una corta pero solemne ceremonia, develaron en el pórtico de entrada al plantel una placa en que se denominó a la Escuela de Aviación con el nombre de “Capitán Ávalos”.



Placa exterior de 1944

Cabe consignar, que posteriormente, por Decreto Supremo N° 724 de fecha 2 de septiembre de 1996, se modificó el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Fuerza Aérea de Chile A-1, mediante el cual se oficializó la denominación de Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”, que se había empezado a usar según lo dispuesto en la Orden del Día N° 173 de fecha 5 de mayo de 1989 del establecimiento.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Tomado de mi libro: “Capitán MANUEL ÁVALOS PRADO PRIMER AVIADOR MILITAR”.

Díaz Mamerto: Informe sobre la existencia en Chile del tifus exantemático, Santiago, 18 de diciembre de 1918.-

PEDRO PABLO DARTNELL ENCINA

Militar, pionero del alma aérea y connotado servidor público



General de División Pedro Pablo Dartnell Encina. Pionero y Patronímico de la Aviación del Ejército de Chile.
(Monumento que preside el patio de Honor de la Brigada de Aviación del Ejército (BAVE))

El 18 de diciembre de 1910, el Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina, a la fecha alumno de la Escuela Superior de Guerra en París, elevó un relevante informe requerido por el Gobierno de Chile, sobre el estado de avance aeronáutico europeo, estableciendo con ello lo que sería a la postre, la base para la materialización e implementación de la Aeronáutica Militar de Chile y que desde el 22 de marzo de 1919, lo tendrá como “Jefe de la Fuerza Aérea Nacional”.

La génesis de todo esto

El 19 de marzo de 1909, fecha en que Arístides Pinto Concha era nombrado Inspector de Establecimientos de Instrucción del Ejército, que entre las fructíferas y visionarias tareas de normalización y modernización desarrolladas por este Oficial en este puesto, estará el solicitar al Adicto Militar de Inglaterra, Teniente Coronel Enrique Phillips Hunneus y al de Francia, Teniente coronel Mariano Navarrete Ciris, el que prepararan un informe donde se ilustre al Ejército y a Chile, sobre los

Las respuestas obtenidas del teniente coronel Mariano Navarrete, entonces Adicto Militar en París, fueron cinco informes emitidos hasta mediados de 1910, en los cuales adelantó ideas y conceptos sobre el futuro del avión en el ejército, llegando en esa temprana época, a proponer la creación de un *servicio autónomo de aeronáutica*.

Con sus conclusiones a mano, el coronel Pinto Concha encargó al teniente coronel Pedro Pablo Dartnell, quien se encontraba en Europa, perfeccionando sus conocimientos sobre Fortificaciones Militares en Berlín y luego como alumno oyente¹ en la Escuela Superior de Guerra de París, circunstancia que aprovechó Pinto, para encomendarle la confección de un nuevo y más concienzudo estudio². Es así que Dartnell, brillante y relevante figura vinculada en el futuro próximo a la aviación nacional, va a tener ante sí, la tarea de observar y cotizar los adelantos que presentaba la aviación francesa; con el fin específico de evaluar la adquisición y aplicación de ésta para Chile.

Pinto por estos días recibía el extenso documento escrito por parte del comandante Dartnell, donde indicaba, entre otros: *“para el desempeño de mi cometido, he debido visitar los talleres donde se fabrican las máquinas voladoras como así mismo los campos de aviación en que tienen lugar los vuelos.*

En efecto, en los primeros días de la semana pasada, trasládeme a Étampes, pequeña ciudad que dista poco más de 50 kilómetros de París y en cuyos alrededores se encuentra, entre otros la escuela de aviación de Blériot, creador del tipo de aeroplano que lleva su nombre, monoplano Blériot”.



Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina

Con respecto al valor militar de la aviación, agregaba una profética opinión: *“Me explico el papel tan importante que corresponderá a los aeroplanos en las guerras futuras, en donde los encuentros de caballería que hoy señalan los preliminares de una batalla, serán reemplazados por ataques de aeroplanos contra aeroplanos. Y si el progreso de estas máquinas voladoras continuara y se lograra,*

¹ Admitido entre 501 alumnos el 1 de marzo de 1910 en L' École Supérieure de Guerre de Francia en condición de “Auditeur libre” (Oyente libre), y finalizando su instrucción el 31 de octubre de 1912. Su promoción estuvo compuesta por cinco alumnos extranjeros más, entre ellos el Capitán Jostoff, del ejército búlgaro; los tenientes Mirko Marinkovitch y Alexandre Stoyanovitch del ejército serbio; el Teniente Nicolopoulos y el Teniente Coronel Anastasio Charalambis del Ejército griego, quien llegó a Primer Ministro de esa nación, por un día en 1922.

² Revisados los antecedentes y vistos los documentos respectivos, se reitera que fue el entonces Coronel Pinto Concha quien encomendó los estudios finales que influyeron en la temprana creación de la Aviación Militar chilena, pues también un año antes lo había solicitado el General Roberto Silva Renard, cuando se encontraba en Berlín.

agregarles algún dispositivo que permitiera lanzar proyectiles desde lo alto, me imagino el peligro que será para los puentes, fortificaciones y todo aquello que fuera visible desde la altura". Finalmente agregaba en su informe, información sobre los tipos de aeroplanos militares existentes: Los de observación, de comunicación y los de combate, habiéndose efectuado la tarde anterior a la redacción del informe, (19 de diciembre de 1910), el exitoso experimento de enviar un mensaje desde un Farman, a una estación receptora situada a diez kilómetros de distancia, por medio de la telegrafía sin hilos.

Con un inusitado entusiasmo y de acuerdo a lo conversado con diferentes aviadores, civiles y militares, concluía que *"el gran desarrollo que ha tomado el servicio de aviación en estos últimos tiempos, sus resultados tan positivos, y el hecho de que las naciones más pequeñas lo hayan incorporado a sus ejércitos, son razones más que suficientes para que nuestro Gobierno, sin pérdida de tiempo, se ocupe de su implantación en Chile, disponiendo el envío de algunos oficiales a Europa para efectuar el aprendizaje de vuelo y adquirir el número de aeroplanos que sea menester, tan pronto estén en situación de manejarlos".*

Recomendaba además, que el primer grupo que se enviase a Francia, fuese reducido a no más de dos oficiales, gente de tropa y un par de jóvenes egresados de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago, por sus conocimientos de mecánica, y que la selección debía hacerse de entre aquellos candidatos que demostrasen poseer el temperamento adecuado ya que *"para dedicarse a la aviación es menester que el profano goce de bastante buena salud, a fin de poder soportar las inclemencias del tiempo en distintas alturas, como asimismo las fatigas del trabajo que es pesado; y también mucha sangre fría, de manera de no atolondrarse en los múltiples accidentes que se presentan en la aviación".*

Dartnell y sus inicios en la vida militar

Sus estudios preparatorios los realizó en el Liceo de Linares para luego ingresar a la Escuela Militar el 15 de abril de 1885. Su devenir como el de muchos de sus jóvenes compañeros de curso, estará inmerso en días de intensa actividad política y social en el país, principalmente derivado del término de la Guerra del Pacífico el año anterior.

Su vida como cadete, parece haber transcurrido con una normalidad que lo formará en lo profesional, pero tras un lapso de cinco años con ocho meses, esta terminará con una gran y fuerte experiencia para el joven militar cuando el 31 de diciembre de 1890, se decretaba la disolución del Ejército debido a que no se había aprobado por parte del Congreso Nacional la ley de presupuestos remitida por el Presidente de la República.

Esta situación ocurría tras una serie de disputas entre los Poderes Ejecutivo y Legislativo, la discusión sobre el presupuesto fiscal para 1891 sería una de las grandes causas. En lo concreto, se explica que fue la tozudez y pérdida del sentido país de ambas partes, quienes provocarían una ignominiosa guerra civil, a partir de la orden presidencial del cierre del Congreso Nacional.

Los días de enero de 1891 para el ahora Subteniente Dartnell del Cuerpo de Ingenieros Militares transcurrieron dentro de un país en donde las fuerzas del Ejército se dividieron, apoyando unos al Presidente Balmaceda y los otros al Congreso. La Armada de Chile, casi en su totalidad se unió a las llamadas Fuerzas Congressistas. En poco tiempo, el país todo se polarizó, generando un caos civil que destruiría el alma y parte del cuerpo de ese Chile próspero y victorioso de finales del siglo 19.

Dartnell tomaba su decisión y abrazaba la causa congresista, antecedente primigenio que años más tarde seguramente influirá en su decisión y parecer al aceptar una importante designación política y de gran responsabilidad.

En este Ejército Constitucional ascenderá en abril de 1891 al grado de Teniente del Batallón terminando su servicio en el Cuerpo de Ingenieros Militares y siendo trasladado al Batallón Antofagasta 8° de Línea del Ejército. Luego a fines de octubre, se encontrará nuevamente cumpliendo las tareas y responsabilidades de Capitán de Ingenieros. Con este grado, se participará en las Batallas de Concón y Placilla.

En 1892, terminada la Guerra Civil, el Ejército lo comisionará para complementar su experiencia con estudios militares con los de Ingeniería Civil en la Universidad del Estado³.

En agosto de 1896, es comisionado por el Supremo Gobierno para trasladarse a Europa, con el objeto de realizar estudios militares en Amberes, donde ingresa en febrero de 1897 a un Real Regimiento de Ingenieros del Ejército Belga, para adquirir nuevas experiencias.

Tras una excelente calificación recibida por su desempeño, en 1898 se traslada a Berlín y se le encomiendan las tareas de supervisar la recepción de armamento adquirido por Chile en Alemania. Terminada esta comisión, se trasladará a Zaragoza, donde servirá en un Regimiento de Pontones del Ejército de Tierra español hasta diciembre de 1898.

En marzo de 1899, fue nombrado Secretario de la Inspección de Ingenieros, y algunos meses más tarde, Instructor de puentes de campaña de las Compañías de Ingenieros Militares Concepción y Arauco.

En febrero de 1900, un mes después de ser promovido a Sargento Mayor, fue nombrado comandante de la Compañía Concepción de Ingenieros Militares y a principios de 1901, comandante del Grupo de Ingenieros del mismo nombre. En marzo de 1905, será nombrado Director de Fortificaciones de Talcahuano donde permaneció por cinco años.

³ Universidad de Chile (1892 – 1894). El 1 de mayo de 1893 obtendrá el grado de Bachiller en Ciencias Físicas y Matemáticas. Alumno del 4° año del Curso Superior de Ingeniería Civil.-



Sentado al extremo derecho de la fotografía, el Sargento Mayor Pedro Pablo Dartnell, comandante de la Compañía Concepción de Ingenieros Militares. 1902 (Archivo colección del autor)

Dos meses después, en mayo de 1910, es comisionado para trasladarse nuevamente a Europa, con la finalidad de realizar estudios especiales de fortificaciones. En Francia, ingresará en el mes de noviembre a la Academia Superior de Guerra en calidad de alumno oyente⁴, permaneciendo en ella hasta noviembre de 1912⁵.

Durante su estadía en Francia, tomó a solicitud del general Roberto Silva Renard, Jefe de la Misión Militar en Europa, un interés activo en el Servicio Aéreo Francés, del cual preparó un muy completo informe que es uno de los antecedentes primigenios en la base de la creación de la Aeronáutica Militar⁶.

Esta especial condición de alumno libre, es la que le permitiría abocarse con mayor ahínco a las otras tareas encomendadas por el Ejército de Chile en cuanto a la concreción de esa primera medida que fue la de comisionar a dos Oficiales de Ejército para que adquirieran los conocimientos *de pilotaje y aprendieran sobre el funcionamiento de los servicios de aviación*.

La comisión recayó en los tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín, quienes viajaron a Francia en febrero de 1911 para ingresar a la Escuela Blériot de Étampes. Cumplidas todas las etapas de la instrucción, en el mes de julio del mismo año, recibirán sus respectivos Títulos de Piloto Aviador por parte de la Federación Aeronáutica Internacional, marcando un sencillo pero significativo hito en el verdadero punto de partida de nuestro Servicio Militar de Aviación.



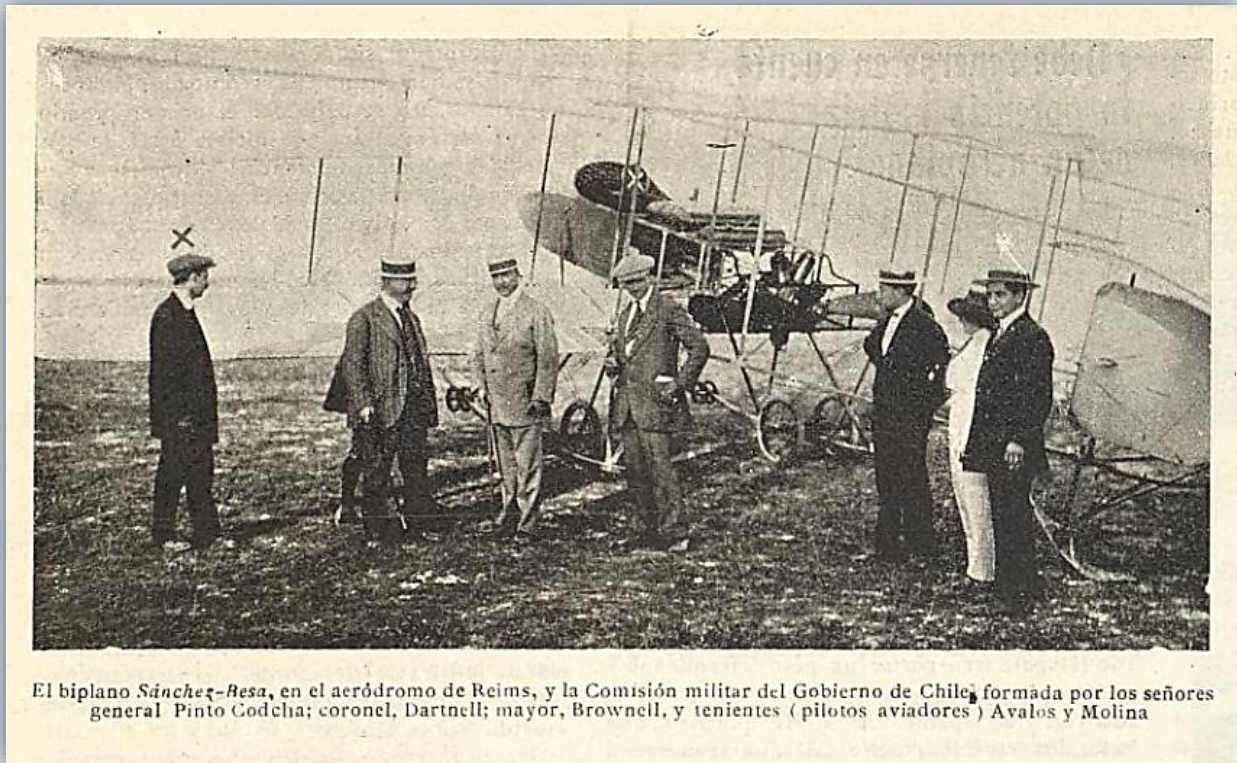
Revista militar aérea presenciada por el Coronel Dartnell en Buc, Francia
(Fuente: *Historia Aeronáutica de Chile*. Enrique Flores A.)

⁴ Información gentilmente proporcionada para esta investigación, por el señor François Amelineau, de la Academia Superior de Guerra de Francia.

⁵ Todos los oficiales extranjeros recibieron el brevet de Estado-Mayor con la excepción del Coronel Dartnell y del Teniente Coronel Charalambis, ya que ambos tenían la condición de “alumnos oyentes libres”. Años después, en 1923, se le concede permiso para usar la insignia de la Escuela Superior de Guerra de Francia.

⁶ Tras la fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1913 y creada la especialidad de Aviación Militar, se invita en 1916 a la Armada para que puedan ingresar y prepararse los primeros aviadores navales gestando con ello, el puntapié inicial de las capacidades aeronáuticas en la Armada de Chile. Años más tarde, ambos servicios aéreos darán origen en 1930, a la Fuerza Aérea Nacional, que posteriormente en 1936 pasó a llamarse Fuerza Aérea de Chile.

Eduardo Molina Lavín permanecerá en Francia hasta inicios de febrero de 1912 mientras que su compañero Manuel Ávalos, continuará su perfeccionamiento como piloto y ayudará a definir el material más adecuado para adquirir para la aviación militar chilena. Será en estos menesteres, que personajes como el general Arístides Pinto, el coronel Pedro Dartnell, el mayor Julio Brownell con el auxilio de José Luis Sanchez Besa y de los mecánicos pilotos Miguel Cabezas y Pedro Donoso (estos últimos incorporados en 1912), integrarán la comisión de recepción y control del material que se había adquirido para dar inicio a la Aviación Militar chilena.



El biplano *Sánchez-Besa*, en el aeródromo de Reims, y la Comisión militar del Gobierno de Chile, formada por los señores general Pinto Godcha; coronel, Dartnell; mayor, Brownell, y tenientes (pilotos aviadores) Avalos y Molina

*Registro gráfico de la revista española AVIACIÓN del 15 de noviembre de 1911
(Con una x sobre su cabeza, figura el renombrado piloto y constructor nacional, don José Luis Sánchez Besa)*

Retornado a Chile a principios de 1913, en abril será nombrado Jefe del Departamento Administrativo Militar del Ministerio de Guerra y el 18 de julio del año siguiente, comandante de la *Brigada de Tropas de Comunicaciones e Inspector de la Aeronáutica Militar*.

Dartnell en la Aeronáutica Militar

Revisados muchos de los documentos oficiales y personales que se han conservado respecto a Dartnell, no cabe duda que presentó siempre un real entusiasmo por la aviación, y lo que es mejor, conoció de cerca la experiencia europea. No en vano había ayudado a supervisar el entrenamiento de los tenientes Manuel Ávalos y Eduardo Molina Lavín en Étampes, como también la adquisición de los aeroplanos adquiridos para la naciente aviación militar.

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
DE RELACIONES EXTERIORES



800 (4)

Santiago, de Febrero de 1918.

Handwritten in red ink: a large, stylized letter 'P'.

Handwritten in black ink: '40-1' with a horizontal line underneath.

Nuestro Ministro en Francia, en oficio N°16/1, de fecha 6 de Enero ppdo., dice a este Departamento lo que sigue:

"Tengo el honor de remitir a V.S. junto con este oficio un recorte del periódico "La France Automobile et Aerienne" que contiene un artículo muy elojioso para el Señor Coronel Don Pedro Pablo Dartnell que es el Jefe encargado de dirigir en Francia la enseñanza de los aviadores militares chilenos."

Lo que trascribo a V.S. para su conocimiento, acompañándole el recorte en referencia.

Dios guarde a V. S.-

Handwritten signature: Renato Sanchez

Documento del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Renato Sánchez García de la Huerta donde manifiesta al Ministro de Guerra sobre la elogiosa tarea desempeñada por Dartnell en Francia.

Como parte de sus tareas militares de Jefe del Departamento Administrativo Militar del Ministerio de Guerra, Dartnell participó activamente en el trabajo de asesoría técnica que requirió el Ejército y que el Gobierno del presidente Ramón Barros Luco, había promulgado la Ley N° 2771 de fecha 8 de enero de 1913, la cual indicaba la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar, bajo los siguientes e históricos términos:

“Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de setecientos mil pesos (\$ 700,000), oro de dieciocho peniques, en iniciar la organización del servicio de aeronáutica i la fundación de una escuela para el personal destinado a este servicio.

Artículo 2.º El personal dedicado a este servicio gozará la gratificación establecida en el artículo 29 de la ley número 2,644.

Art. 3.º Los jefes, oficiales e individuos de tropa pertenecientes al servicio de aeronáutica que se inutilicen en acto determinado del mismo, tendrán derecho a los siguientes beneficios:

a) La pensión que correspondiere según los años de servicios i las reglas jenerales al que se inutilice parcialmente, será aumentada en un cincuenta por ciento.

Se entenderá por inutilidad parcial la que imposibilita para continuar en servicio en el Ejército.

b) El que se inhabilite por inutilidad absoluta gozará como pensión el sueldo íntegro que gozaba en servicio activo.

Se entiende por inutilidad absoluta la que, además de imposibilitarlo para el servicio del Ejército, lo incapacita para ganar el sustento en ocupaciones privadas propias de la condición u oficio del individuo.

c) El oficial que tenga menos de seis años de servicios, será considerado, para los efectos de su retiro, como si lo hubiera cumplido.

d) La familia de los que fallecieron en acto del servicio o a consecuencia directa del mismo, tendrá derecho a una pensión de montepío equivalente al cincuenta por ciento del sueldo de que gozaba el individuo a la fecha de su fallecimiento i de la cual gozará con arreglo a las leyes jenerales.

Art. 4.º Estas disposiciones se aplicarán también a los jefes, oficiales e individuos de tropa que por razón de sus funciones se encuentren en alguno de los casos previstos anteriormente.

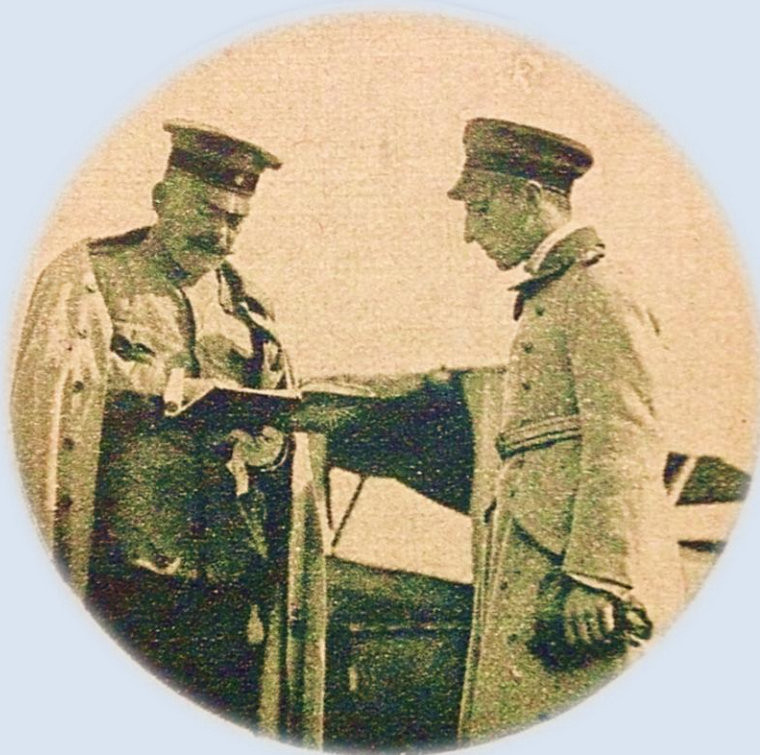
I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévase a efecto como lei de la República.

Santiago, siete de febrero de mil novecientos trece.- Ramon Barros Luco.- Jorje Matte.”

El 18 de julio de 1914, el coronel Pedro Pablo Dartnell Encina recibirá por parte del general Pinto, la responsabilidad de la Inspectoría General de Aeronáutica, ostentando el cargo de *comandante de la Brigada de Tropas de Comunicación e Inspector de Aeronáutica*. Es importante señalar, que el trabajo iniciado por Pinto había sido sin duda también determinante, en toda la trayectoria que seguirá con el

afianzamiento aeronáutico militar del país, hasta alcanzar su transformación en 1919⁷ como la primera arma aérea independiente en la América Latina y segunda en el mundo en aquellos días.

Pedro Pablo Dartnell Encina, era un distinguido y muy preparado oficial, definido algunas veces como de trato algo áspero, confundidos quizás por su carácter firme pero siempre justo. Era reconocidamente trabajador y muy dedicado en sus quehaceres militares. Su sobrada experiencia en Europa, le permitió difundir conocimientos adquiridos y participar activamente en la conducción exitosa del nuevo servicio de aviación.



El coronel Dartnell junto al Oficial de Servicio en la Escuela de Aviación Militar

Son muchos los muchos logros de Dartnell para con el crecimiento y exitoso desarrollo que tuvo la aviación militar durante su conducción, para ejemplificar alguno de ellos, quizás alguno de los hechos más relevantes sean primero la motivación que lo impulsó a abordar el tema de aeronáutica y luego señalar alguno de los más importantes hitos que por estos días se recuerdan. Para enriquecer esta investigación, me referiré a una entrevista realizada a Dartnell por el semanario La Palabra y que fuera publicada en 1944, brindándonos así, antecedentes de primera fuente:

“...me llamó el general Silva Renard para comunicarme que nuestro Gobierno había determinado que en vez de fortalezas, me dedicara yo al estudio de aviación de guerra, que por aquellos tiempos traía ya profundamente preocupados a los ejércitos europeos. Le expresé a mi general que no conocía a los aviones ni de vista. No importa, me dijo, tampoco hay en Chile otros jefes que los conozcan. Y así fue

⁷ Se crea por Decreto C.1 N°654 la Fuerza Aérea Nacional el 18 de marzo de 1919, sujeta a la autoridad del Ministro de Guerra y Marina, independiente del Ejército y de la Armada. (Ver Anexo 1)

cómo me dediqué apasionadamente, trabajando incesantemente, la mayor parte de las horas del día y de la noche, al estudio de la entonces incipiente aviación de guerra en Europa. Ya el 20 de diciembre de 1910 presenté mi primera voluminosa memoria con el resultado de mis estudios.”

Esta sencilla declaración, viene a constituir un antecedente fehaciente para visualizar la intención temprana del Supremo Gobierno por adquirir y manejar a conciencia, los adelantos tecnológicos de los cuales la aviación siempre se ha valido y se ha identificado para entregar sus beneficiosos servicios al país. Más adelante en la entrevista, Dartnell se lamentaba de no haber sido escuchado en referencia a establecer además de la Escuela de Aviación, una Fábrica de Aviones adicionalmente a la Maestranza, pues ello les hubiera permitido más allá de reparar constantemente el material, el fabricar nuevo material de vuelo e innovar en los adelantos y experiencias adquiridas.

Otro de los hechos relevantes de su relato, lo constituye su resolución de que fuera un piloto chileno, quien primero cruzara las altas cumbres de la cordillera de los Andes. *“... a mediados de 1918, me decidí por el teniente Dagoberto Godoy. A mi parecer, poseía todas las cualidades requeridas para realizar la gloriosa hazaña. Seguí observándolo, más bien espíándolo, guardando un profundo secreto acerca de mis intenciones. Poco antes de finalizar el año 18, supimos en Chile que el aviador argentino teniente Zanni, había recibido un aparato último modelo, con el cual intentaría la travesía de los Andes. No podía vacilar más y adopté de súbito una resolución. Finalizaba el mes de noviembre de 1918. Terminadas las prácticas de vuelo, una mañana del mes ya citado, llamé al joven teniente Godoy a mi despacho y le dije que en ese momento me dirigía a mi casa en San Bernardo y que pasada media hora me siguiera, porque tenía algo importante que comunicarle. El oficial cumplió exactamente mis órdenes. Ya en mi presencia se entabló entre el jefe y el teniente el siguiente diálogo:*

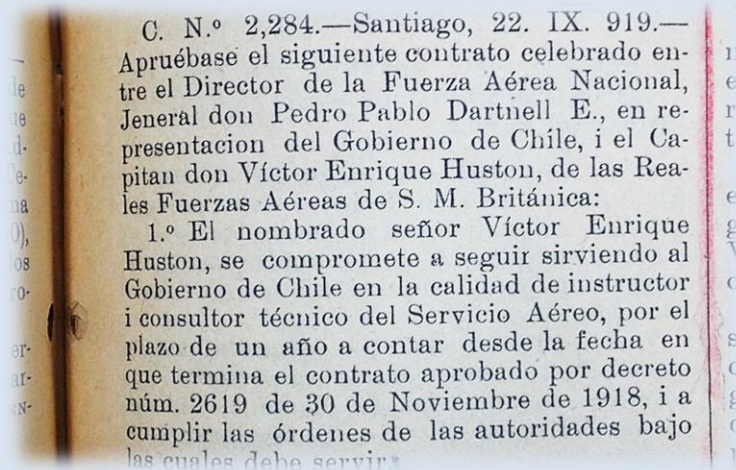
CONFÍO LA MISIÓN HEROICA AL TENIENTE ELEGIDO. -Desde luego le pido, con la garantía de su palabra de honor, que guarde usted el más profundo secreto acerca de esta entrevista.

- *Estoy a sus órdenes, mi coronel, y como oficial del Ejército de Chile y por mi honor, le juro guardar el secreto que me pide. -Muy bien teniente. ¿Le agradecería a Ud. cruzar la cordillera de los Andes con su avión, y se encuentra Ud. capaz de realizar esta hazaña? - Si me ha elegido Ud. para efectuarla mi coronel, se lo agradezco profundamente. Todos los oficiales de la Escuela, ansían alcanzar este honor. Se los he oído muchas veces. Considero que si Ud. me ordena efectuar la travesía, este es un altísimo e inmerecido honor para mí. Me tiene a sus órdenes.”*

El resto de la historia, ya lo sabemos y gracias a Dios, la valiente resolución y sabia elección de Dartnell tuvieron un muy buen final para gloria de la aviación chilena e iberoamericana. Como corolario de esta reseña sobre este importante capítulo, logro intelectual de Dartnell, me permito agregar de sus palabras: *“Los jóvenes de hoy, se ríen de esta hazaña gloriosa. ¡Es muy fácil atravesar la cordillera andina, en modernísimos y potentes aviones! Pero entonces, ¡hay que ver las zozobras y desvelos que nos costó!”*

Otro gran acontecimiento de nuestra historia aeronáutica, que estará por aquellos años asociado a su vida, fue el nombramiento que el 22 de marzo de 1919, lo dejó como Director de la recién creada *Fuerza Aérea Nacional*, tres días antes.

La historia de esta notable designación nacía de los esfuerzos de Dartnell, por actualizar y profesionalizar la actividad aérea militar en beneficio de sus hombres y del país. Para ello había conversado epistolarmente a fines de 1918 con nuestro Embajador ante Inglaterra, don Agustín Edwards Mac Clure, de modo que pudiera arreglar la contratación de algún destacado instructor británico de post guerra. Resultado de esto, fue el contrato firmado por el Capitán de Real Fuerza Aérea británica, Víctor Enrique Huston, en noviembre de este año.



Durante el primer año de estadía, los beneficios que aportó este Instructor fueron de gran valor, no sólo en lo técnico, sino que además en lo doctrinario. Fueron sus intervenciones, las que motivaron y entusiasmaron al general Dartnell, para proponer al Alto Mando y al Gobierno, las bondades de imitar para Chile, la creación de una Fuerza Aérea independiente.



Interesante fotografía con los asistentes a la recepción ofrecida por el Aero Club de Chile, en honor del Embajador de Chile en Inglaterra. En ella, se distinguen entre otros, don Lisandro Santelices, el Embajador Agustín Edwards Mac Clure, el Flight Lieutenant Víctor E. Huston, don Jorge Matte Gormaz, Capitán Diego Aracena, Coronel Pedro Pablo Dartnell, el Teniente Dagoberto Godoy y don Carlos Borcosque. (Abril de 1919)

Desde este nuevo y algo extraño cargo, a Dartnell le tocó trabajar en la nueva orgánica que se exigía para hacer funcionar la organización aérea. Un período lleno altibajos socio políticos y laborales, le permitió continuar con mucha fe en los destinos de una aviación para el país. Otro de los éxitos obtenidos para la aviación de aquellos días, será la travesía aérea de ida y vuelta sobre los atrevidos Andes realizada por Armando Cortínez, hecho de indisciplina que por la tozudez de Dartnell y la valentía demostrada por el piloto aviador, se transformó en un gran éxito, que logró indudablemente capturar la simpatía y atención popular hacia el arma aérea.

Meses más tarde, el 30 de julio de 1919, Dartnell alcanzará el grado de General de Brigada del Ejército y con estas grandes responsabilidades, iniciará pronto la década de los años veinte, donde las capacidades de la Escuela de Aviación en cuanto a sus instalaciones, se habían vuelto algo precarias por la demanda del material británico de vuelo. Esta situación que se comprueba con la experiencia de operar con aviones militares más veloces y pesados, hizo que Dartnell intentara operar algún tiempo desde Batuco, donde al menos la cancha de aterrizaje era definitivamente más larga pero el resto de lo necesario, hacía de los vuelos y la instrucción militar, algo impracticable.

Todo esto motivó adquirir los terrenos aledaños a la vieja Escuela, demandando finalmente extenderse hacia el norte, adquiriendo la propiedad de la entonces productiva viña Mabilie.

1920, también tuvo sus efectos sobre la aviación militar, pues demandó el desplazamiento de hombres y aviones para realizar operaciones aéreas en las fronteras norte del país, producto de la entonces llamada “Guerra de don Ladislao”. Esta situación de cuasi guerra se sumaba adicionalmente a otros problemas internos, unos derivados de las dependencias de mando con respecto a la autoridad militar y naval, que operaban dentro de la aviación, y las otras referidas a la creciente falta de nuevo material aéreo y pilotos que se observó durante y tras la movilización aérea al norte.

El general Dartnell y la década de los veinte

El 18 de junio de 1920, el general Dartnell dejará atrás su importante actividad en la aviación para asumir como Comandante en Jefe de la III. División de Ejército, su reemplazo será el Coronel de Ejército Ingeniero, señor Guillermo Dublé Alquízar, quien ostentará el importante cargo poco menos de un mes, donde será reemplazado por otro brillante oficial, el general Luis Alberto Contreras Sotomayor.

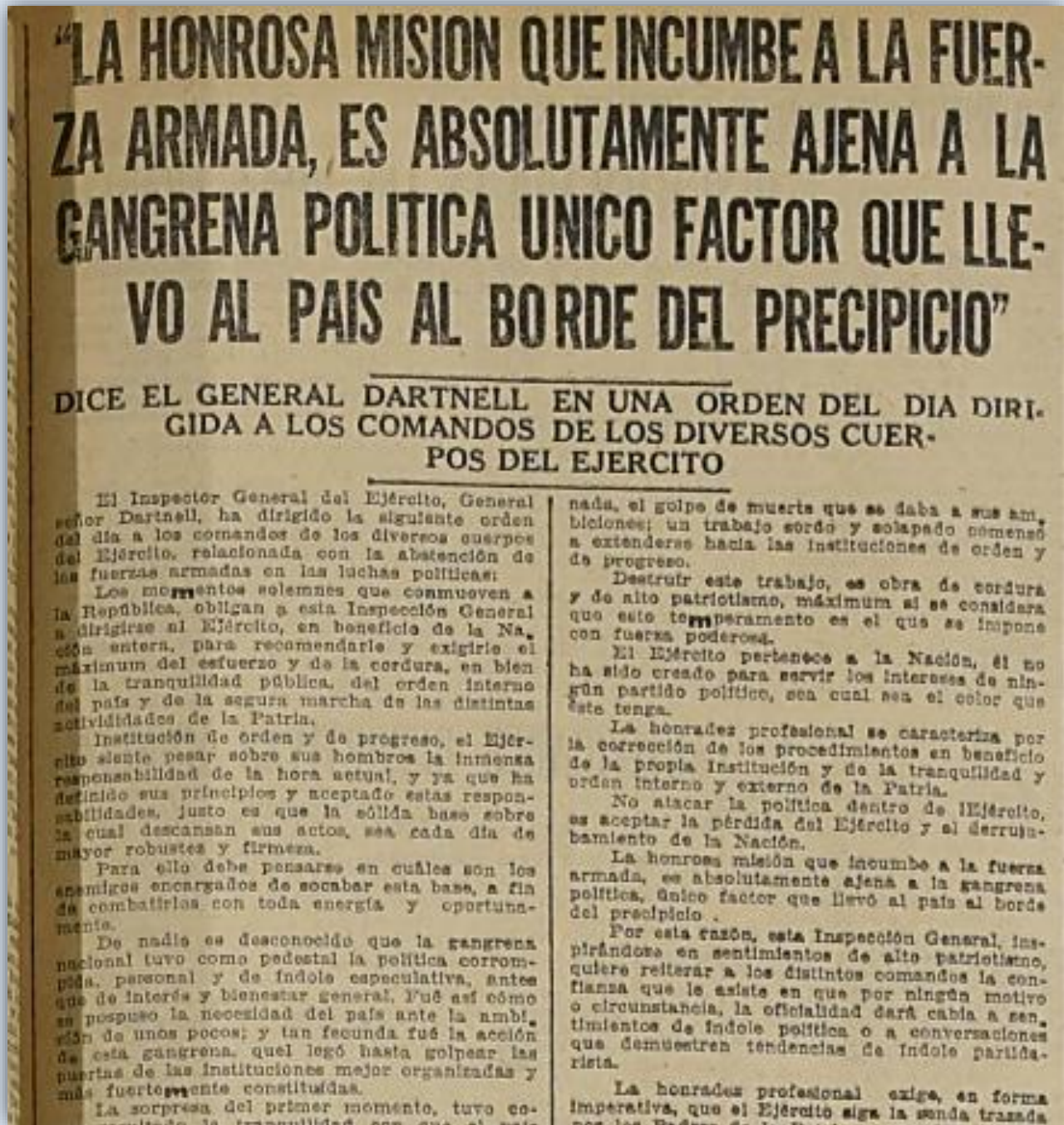
El 14 de octubre de 1920 asumirá como Comandante en Jefe de la IV. División de Ejército donde permanecerá por casi cuatro años. El 19 de mayo de 1922, Dartnell ascenderá a General de División y el 28 de noviembre de 1924 fue nombrado Inspector General del Ejército⁸ y por ende, Comandante General de Armas de Santiago durante un álgido período nacional iniciado en mayo de 1924 cononocido popularmente como “*ruido de sables*”⁹.

⁸ De acuerdo a la Ordenanza General que imperaba en el Ejército hasta 1931, el cargo de Inspector General del Ejército era la más alta autoridad jerárquica de la institución, correspondiente a las atribuciones del actual Comandante en Jefe del Ejército.

⁹ (Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Golpe_de_Estado_en_Chile_de_1924) El 13 de mayo de 1924, la Cámara de Diputados aprobó un proyecto que declaraba que la gratuidad del cargo de parlamentario no obstaba a conceder a los senadores y diputados, mediante ley, asignaciones a título de gastos de representación (dieta parlamentaria). En la sesión de 3 de septiembre del mismo año, el Senado de Chile aprobó en general, en segundo trámite legislativo, dicho proyecto de ley. A la sesión del día siguiente, un grupo de jóvenes oficiales del ejército concurrió a las galerías del Senado con el fin de expresar su oposición a la aprobación de la dieta parlamentaria y la postergación de la tramitación de las leyes sociales. Hicieron golpear sus sables contra el suelo como señal de desafío y de respaldo a la agenda social del Presidente Arturo Alessandri Palma.

El país se encontraba gobernado por una Junta de Gobierno que había asumido el control del país, tras la renuncia del presidente Alessandri el 9 de septiembre de 1924 y luego el cierre del Congreso Nacional el 11 de septiembre del mismo año.

Para enero de 1925, la situación se hacía peligrosa e insostenible, Dartnell como Jefe Supremo del Ejército llamaba al orden, hasta que el día 23 de ese mes, un grupo de jóvenes oficiales del Ejército, liderado por coronel Carlos Ibáñez del Campo, le entrega al general Dartnell el poder ejecutivo que había depuesto a la Junta conformada en septiembre pasado.



La Nación, lunes 19 de enero de 1925

LA ORDEN DEL DIA DE LA INSPECCION GENERAL DEL EJERCITO

por L. GASPAR MORA SOTOMAYOR

Comentario

El Inspector General del Ejército, General señor Dartnell, ha dirigido una orden del día a los Comandos de los Cuerpos del Ejército, en cuyos acápites principales dice:

"Institución de orden y de progreso, el Ejército siente pesar sobre sus hombros la inmensa responsabilidad de la hora actual, y ya que ha definido sus principios y aceptado estas responsabilidades, justo es que la sólida base sobre la cual descansan sus actos, sea cada día de mayor robustez y firmeza".

"La sorpresa del primer momento, tuvo como resultado la tranquilidad con que el país entero aceptó los acontecimientos, ya que ellos descansaban sobre los hombros de las instituciones armadas, prenda segura de garantía nacional y de honradad administrativas."

"La politiquería reinante, mal endémico en el país, no podía soportar, tranquilamente, el golpe de muerte que se daba a sus ambiciones; un trabajo sordo y no-lapado comenzó a extenderse hacia las instituciones de orden, y de progreso".

"La honrosa misión que incumbió a la fuerza armada, es absolutamente ajena, a la gangrena política, único factor que llevó al país al borde del precipicio."

Por esta razón, esta Inspección General, inspirándose en sentimientos de alto patriotismo, quiere reiterar a los distintos comandos la confianza que le asiste en que por ningún motivo o circunstancia, la oficialidad dará cabida a sentimientos de índole política o a conversaciones que demuestren tendencias de índole partidarista".

Por su parte, la Junta Militar lanzó al país, el 11 de Setiembre de 1924, el histórico manifiesto que dice en sus párrafos 2.º 3.º y último, lo siguiente:

Este movimiento ha sido fruto espontáneo de las circunstancias.

Su fin es abolir la política gan-

granda; y su procedimiento enérgico, pero pacífico, es obra de cirugía y no de venganza o castigo.

Se trata de un movimiento sin bandera de sectas o partidos, dirigido igualmente contra todas las tendencias políticas que deprimieron la conciencia pública y causaron nuestra corrupción orgánica. Ninguno de los bandos podrá arrogarse la inspiración de nuestros actos, ni deberá esperar para sí la cosecha de nuestro esfuerzo.

No hemos asumido el poder para conservarlo.

No hemos alzado ni alzaremos un caudillo, porque nuestra obra debe ser de todos y para todos.

Mantendremos las libertades públicas, porque de su ejercicio racional nace toda creación, y porque bien sabemos que de ellas arranca su existencia la más augusta de las conquistas: el reconocimiento de la soberanía popular.

De creación y no de reacción es el momento.

Nuestra finalidad es convocar a una libre Asamblea Constituyente, de la cual surja una Carta Fundamental que corresponda a las aspiraciones nacionales.

Creada la nueva Constitución, ha de procederse a la elección de poderes públicos, sobre Registros hechos por inscripción amplia y libre.

Constituidos estos poderes, habrá terminado nuestra misión.

Entretanto, deseamos que se observe nuestra acción con mirada serena y dentro de una verdadera concepción de la política, y pedimos que a la obra patriótica e incansable que habrá de engendrar la nueva conciencia nacional, se agregue la cooperación robusta de las fuerzas vivas y no contaminadas de la República.

Antes de adoptar una actitud hostil frente a este movimiento, léngase presente que lo más honrado y lógico es tratar—antes que nada—de comprender su significación y alcances.

Tengamos fe en la causa que defendemos, alejemos las suspicacias que disgregan, y, unidos por el sano propósito de salvar a la República, trabajemos por devolver a nuestra Patria el libre juego de sus instituciones fundamentales, nuevas y antiguas.

Al cumplimiento de este manifiesto, la oficialidad del Ejército y Marina, vinculó el honor de sus espaldas por medio de un juramento solemne, escrito y firmado por cada uno de sus miembros.

Ni uno solo de sus puntos ha sido cumplido. Mientras tanto gobierna el país la Unión Nacional, combinación de partidos oligarcas regida por el pueblo.

Cuando asumió el Gobierno de España Primo de Rivera, lanzó también un manifiesto que contiene promesas semejantes a las del manifiesto de los militares y marinos chilenos. Primo de Rivera ha debido prohibir la reproducción y citación de su manifiesto, por considerarlo como una incitación a la revolución. ¿Tan evidente es la contradicción entre su manifiesto y sus actos de gobierno? ¿No ocurrió algo de similar en Chile?...

Mientras tanto los partidos de avanzada, los trabajadores organizados y cuantos sienten vibrar en sus pechos el amor a la libertad y a la patria, se cohesionan hoy alrededor del manifiesto del 11 de Setiembre y lo hacen suyo.

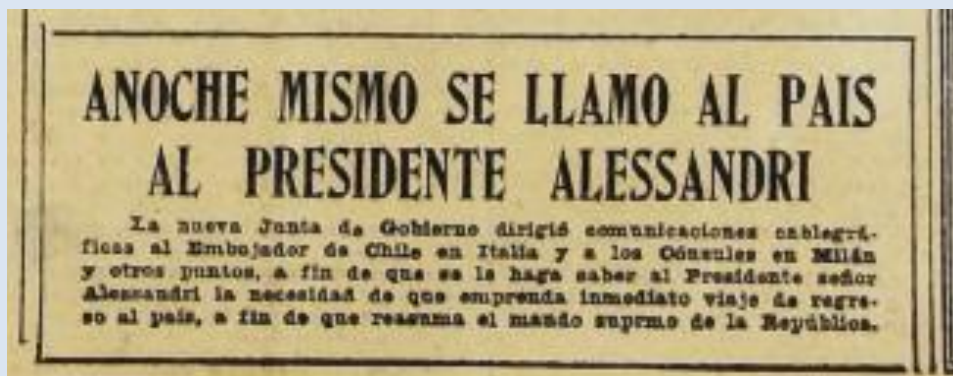
Misioneros de un ideal generoso, se lanzan a los cuatro horizontes de la República, convocando a la unión sagrada de todos los chilenos para hacer efectivo aquel programa reformador y democrático, seguros de que el único hombre capaz de contrarrestar la acción anárquica y disolvente de la reacción conservadora es el Excmo. señor don Arturo Alessandri, cuya vuelta inmediata al país es una necesidad nacional.

L. G. M. S.

Dartnell declinó aceptar el poder en solitario, optando por convertirse en el presidente de la llamada “Junta de Enero”, que sólo tomó el poder de la nación por unos días (23 al 27 de enero de 1925), a la espera del regreso del presidente constitucional. La actitud sólida y serena de Dartnell, lo convierten en el centro de la gestión político-militar de ese año, con ello, el Ejército regresaría a sus cuarteles y la normalidad del país, pronto sería reestablecida.



Portada y noticia del diario La Nación, sábado 24 de enero de 1925





Fotografía del General de División Pedro Pablo Dartnell como presidente de la Junta de Gobierno (1925)

A fines de marzo de 1925, parte en Comisión a los Estados Unidos de Norteamérica para interiorizarse y asesorar en la mediación ofrecida por el presidente Wilson y la eventual demanda de Perú¹⁰ ante la Liga de las Naciones.

¹⁰ La Cuestión de Tacna y Arica es la denominación que recibe el problema del cumplimiento el Tratado de Ancón, que establecía que Tacna y Arica estarían en posesión de Chile por el plazo de diez años, hasta que un plebiscito determinara su destino. Este nunca se realizó y la cuestión se prolongó hasta 1929, con la firma del Tratado de Lima que estableció la reincorporación de Tacna al Perú, mientras que Arica permaneció bajo la soberanía chilena hasta la actualidad.

Ya de regreso a Chile, partirá nuevamente a Europa, para realizar estudios de Altos Comandos Militares en los respectivos ejércitos. En septiembre, a vuelta de su comisión queda a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de ser nombrado Consultor Militar de la Liga de las Naciones.



El general Pedro P. Dartnell Encina, de Chile y el general Pershing USA durante un partido de polo, el 2 de junio de 1925 en visita a Santiago de Chile

El 18 de enero de 1926 será nombrado Miembro del Consejo Superior de Guerra; luego en abril miembro de la Corte Marcial de Santiago y el 15 de junio de este mismo año, se le concederá el retiro absoluto del servicio.

Distinciones recibidas por Pedro Pablo Dartnell Encina

- El 14 de septiembre de 1905, se le concede la Estrella de Plata por 20 años de servicios efectivos en el Ejército;

- El 11 de agosto de 1913, se le concede permiso para usar las siguientes distinciones: Orden de la Corona de Italia en el grado de Oficial, concedida en 1909 por S.M. el Rey de Italia; Insignias de Caballero de la Legión de Honor y las Palmas Académicas en el grado de Oficial otorgadas por el Presidente del gobierno francés;
- El 31 de agosto de 1915, se le concede el uso de la Estrella de Oro por 30 años de Servicios efectivos en el Ejército de Chile;
- El 7 de junio de 1918, se le concede el uso de la medalla de plata de la Jura de Alfonso XIII en 1902 concedida por S.M. el rey de España;
- Con igual fecha que la anterior, se le autoriza el uso de la medalla conmemorativa de oro del Bombardeo y Asalto de Brihuega y Batalla de Villaviciosa concedida por S.M. el rey de España;
- En abril de 1918, se le concede el uso de la medalla de Oro por el Centenario de Maipo y la Medalla de Plata por el Centenario de la Independencia otorgada en 1910;
- El 3 de julio de 1920, se le concede permiso para usar la insignia de la Orden de la Corona en el grado de Oficial, concedida en 1909 por S.M. el Rey Alberto I. de Bélgica;
- El 13 de junio de 1921, se le concede permiso para usar una Medalla de Oro concedida por la I. Municipalidad de Santiago y otra del mismo metal concedida por la Municipalidad de Punta Arenas;
- El 24 de enero de 1922 se le concede el permiso para usar la condecoración Gran Cruz al Mérito Militar, concedida por S.M. Alfonso XIII;
- El 22 de abril de 1923, se le concede permiso para usar la insignia de la Escuela Superior de Guerra de Francia, otorgada por el Gobierno de la República francesa;
- El 30 de junio de 1923, se le concede el permiso para usar la insignia de la Orden de Isabel La Católica en el grado de Comendador con placa concedida por S.M. el Rey de España;
- El 2 de septiembre de 1924, se le concede permiso para usar la insignia de la Orden Nichan-el-Anouar, en el grado de Gran Oficial otorgada por el Gobierno de la República de Francia.

Antecedentes personales

Fueron sus padres el ingeniero Roberto Dartnell Lodder y la señora de ilustre prosapia, doña Carmen Encina Ibáñez.

Pedro Pablo Dartnell Encina, nació el 24 de diciembre de 1872¹¹ en la histórica ciudad de Linares. Sus hermanos fueron Rosa, Juan Guillermo (abogado) y Alicia Rita Dartnell.

El 14 de enero de 1926, prestando sus servicios en el Ministerio de Guerra, el entonces General de División don Pedro Pablo Dartnell (de 50 años de edad), se le concede autorización para casarse con la señorita María Josefina Rosa Matte Amunátegui¹², con quien tendrá cuatro hijos: Carmen Luisa, Josefina, Ricardo y Luisa Dartnell Matte.

Totalmente retirado de las actividades castrenses, fue elegido Senador por la Sexta Agrupación Provincial "Talca, Linares y Maule", período 1930-1938; integró y presidió la Comisión Permanente de Ejército y Marina y Senador reemplazante en la Comisión Permanente de Higiene y Asistencia Pública.

Tras diez días de estar hospitalizado en el antiguo Hospital Militar de Providencia, Santiago, falleció lamentablemente el general Dartnell en la noche del martes 26 de septiembre de 1944.



*General de División,
don Pedro Pablo Dartnell Encina
(col. del autor)*

Sus funerales ampliamente comunicados por la prensa nacional, se efectuaron con especial solemnidad a las 10.30 horas del jueves 28 de septiembre en el camposanto del Cementerio General, con asistencia de los Comandantes en Jefe del Ejército, Armada y Fuerza Aérea, los Subsecretarios de Guerra y Aviación y otras altas autoridades del país. Se leyeron numerosos discursos en los que se recordó su fructífera vida militar y civil. En la ocasión, la Fuerza Aérea de Chile representado por el Comodoro Herreros, destacando el pesar de la aviación por el fallecimiento del general Dartnell, señaló: **“fue uno de los principales impulsores en la formación de las bases de esta rama de las Fuerzas Armadas”**.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

¹¹ Datos extractados de la Hoja de Servicios del Ejército, ya que en otras fuentes mencionan distintas fechas y datos que se apartan de la realidad del ingreso de un cadete militar de trece años por aquellos días.

¹² Hija del político conservador, don Ricardo Matte Pérez.

ANEXO N°1

18/03/1919. Con esta fecha, se realiza el visionario y primer intento de fundar una Fuerza Aérea Independiente de los otros dos Servicios de Aviación que existían en nuestro país, marcando una pauta señera a nivel continental y mundial, al constituirse en la segunda institución con estas características, después de la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

A través del Decreto N°654, de esta fecha, se crea la **Dirección de la Fuerza Aérea Nacional**.

“En vista de los progresos alcanzados por los servicios de aviación durante la pasada guerra europea i de la manifiesta conveniencia que existe en que estos servicios se organicen de acuerdo con los principios demostrados por la experiencia, siguiendo una misma modalidad i sujetos a una sola Dirección Superior,

Decreto:

1º Créase la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, sujeta a la autoridad del Ministerio de Guerra i Marina, independiente del Ejército i de la Armada.

2º La Dirección de la Fuerza Aérea se dividirá en cuatro secciones:

Primera Sección, Personal e Instrucción; Segunda Sección, Ingenieros Técnicos Aeronáuticos; Tercera Sección, Administración; Cuarta Sección, Sanidad.

3º La Dirección de la Fuerza Aérea Nacional estará a cargo de un Capitán de Navío o Coronel, quien será asesorado por pilotos aviadores e ingenieros aeronáuticos i atenderá todo lo concerniente al servicio aéreo.

El Director de la Fuerza Aérea será responsable ante el Ministro de Guerra i Marina de la absoluta eficiencia del servicio que dirige i velará porque todos los elementos a su cargo estén permanentemente en buen estado de funcionamiento.

Además, confeccionará todos los reglamentos orgánicos i los pertinentes del servicio aéreo, los que elevará al Ministro para su aprobación.

4º La Sección Personal estará a cargo de un Piloto Aviador i le corresponderá proponer la destinación del personal del servicio aéreo i su instrucción.

También corresponde a esta Sección todo lo que se relacione con el nombramiento del personal que ingrese al servicio.

5º La Sección de Ingenieros Técnicos, a cargo de un Ingeniero Aeronáutico, con los ayudantes que las necesidades del servicio requieran, distribuirá el personal para el servicio de esta rama, tendrá a su cargo las construcciones i reparaciones de edificios, aeródromos i material, i velará por el buen funcionamiento de las maestranzas, fábricas, escuelas, escuadrones, etc.

6º La Sección Administración estará a cargo de un Contador.

7º La Sección Sanidad estará a cargo de un Médico Cirujano.

8º El Jefe del Servicio Aéreo, de acuerdo con el Estado Mayor Jeneral del Ejército i el Estado Mayor de la Armada, propondrá al Ministro de Guerra i Marina la ubicación que deben tener las bases de aeroplanos e hidroplanos, según las necesidades de la defensa nacional, i obrará de consumo con ellos.

9º El personal de Jefes de Sección i Ayudantes para el servicio de la Fuerza Aérea se formará con el personal del ramo.

Tómese razón, comuníquese i publíquese.-
Juan Luis Sanfuentes.- Enrique Bermúdez”

Bibliografía:

- Armando Venegas de la Guarda. *Recuerdos de casi un siglo*. 1976
- Chile Aéreo*, septiembre 1951
- E. Travers. *Cross Country*. Hothersall & Travers. 1989
- Enrique Flores Álvarez. *Historia de la Aviación en Chile*, 1933
- Enrique Flores Álvarez. *Historia Aeronáutica de Chile*, 1950
- Ejército de Chile. *Memorial del Ejército de Chile*. Año XVI. Primer semestre. Febrero de 1922
- Ejército de Chile. *Memorial del Ejército de Chile*. Año XXXVII. Primer semestre. Febrero de 1922
- El Mercurio*, 5 diciembre 1919
- El Mercurio*, 10 al 20 noviembre 1922
- El Mercurio*, Santiago martes 17 de junio de 1924
- El Mercurio*, Santiago. Ediciones de septiembre de 1944
- Fuerza Aérea de Chile. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Número 184. Enero – Febrero de 1943
- La Nación*. Santiago, lunes 16, martes 17 y miércoles 18 de junio de 1924
- La Nación*. Santiago, varios ejemplares de enero de 1924
- Luis Valencia Avaria. *Anales de la República*. Tomos I y II actualizados. Editorial Andrés Bello, 1986.
- Registros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Norberto Traub Gainsborg. *Aristides Pinto Concha, la sombra de un precursor*. Revista Aerohistoria N°3/2018
- Semanario *La Palabra*. 23 de mayo de 1944
- Víctor Contreras Guzmán. *Historia de la Aeronáutica Militar de Chile*. Imprenta Universitaria. 1916.
- Archivos del autor

Linkeografía:

- Biblioteca del Congreso Nacional
https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Pedro_Pablo_Dartnell_EncinaSEPTIEMBRE, MES DE LA PATRIA Pedro Pablo Dartnell Encina
- <http://www.diarioelheraldo.cl/noticia/septiembre-mes-de-la-patria-pedro-pablo-dartnell-encina>
- Pedro Pablo Dartnell. https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_Pablo_Dartnell
- <http://www.ecole-superieure-de-guerre.fr/promotion/36/>
- [Patricia Rodón@patriciarodn](mailto:Patricia.Rodón@patriciarodn). *Iguales y diferentes: el Centenario y el Bicentenario en fotos*.
- <https://www.mdzol.com/nota/212541-iguales-y-diferentes-el-centenario-y-el-bicentenario-en-fotos/>
- *Hemeroteca Municipal*
- http://www.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=121241&num_id=&num_total=53



A 80 AÑOS, DEL PUENTE AÉREO DE 1939

Esta recensión se centra en el Puente Aéreo de enero de 1939, del cual se están cumpliendo 80 años de su operación.

I.- CHILE, PAÍS SÍSMICO.

A.- Cómo se mide la actividad sísmica.

Los chilenos vivimos sobre un piso que se estremece periódicamente, ya que nuestro territorio continental, de casi 5.000 km. de largo, está situado sobre el encuentro de las placas de Nazca y la sudamericana.

La primera avanza hacia el E. empujada por la placa Pacífica, a una razón entre 7 a 8 cms. por año, que la lleva a superponerse sobre la de Nazca, con los consiguientes efectos en la superficie. Desde que existen registros históricos, a partir del terremoto de Concepción del 8 de febrero de 1570, en Chile se han registrado sobre un centenar de sismos a nivel de terremoto o cercanos a ello, según las Escalas de Richter y de Mercalli.



Diagrama de placas tectónicas americanas

La Escala de Richter, que recuerda al sismólogo estadounidense Charles Richter (1900-1985), mide la magnitud de un sismo. La magnitud (M) es una medida de la energía total disipada en el foco y se determina en una estación sismológica cualquiera, a partir de la amplitud y de la frecuencia de ciertas ondas y de la distancia de dicha estación al epicentro. La mayor liberación de energía que ha podido ser medida, a nivel mundial, ocurrió durante el terremoto de Valdivia (Chile), el 22 de mayo de 1960, el cual alcanzó una magnitud de momento (MW) de 9,5. (Ver cuadro anexo “Escala de Richter y de Mercalli para medir movimientos sísmicos”)

La escala de Mercalli mide la intensidad de un sismo. La intensidad (I) es una medida de los efectos producidos en un lugar determinado. Su valor dependerá primordialmente de la distancia de un lugar al epicentro, pero también en alto grado, de la calidad del terreno y de la forma como fue percibido por las personas que se encontraban en el sitio del suceso.

En consecuencia, la magnitud es un valor objetivo; en tanto que la Intensidad es un valor subjetivo. Ahora bien, siendo la magnitud una medida de la cantidad de energía liberada, es la única que se puede

determinar a distancia con los instrumentos sismológicos. Es entonces, el primer valor que proporcionan las estaciones, aunque no estén situadas en las zonas afectadas.



Fuente: <https://es.slideshare.net/jucom2006/cartilla-terremotos-bqta>

Magnitud Richter	Equivalencia de la energía TNT	Ejemplos
-1,5	1 g	Rotura de una roca en una mesa de laboratorio
1,0	170 g	Pequeña explosión en un sitio de construcción
1,5	910 g	Bomba convencional de la II Guerra Mundial
2,0	6 kg	Explosión de un tanque de gas
2,5	29 kg	Bombardeo a la ciudad de Londres
3,0	181 kg	Explosión de una planta de gas
3,5	455 kg	Explosión de una mina
4,0	6 t	Bomba atómica de baja potencia.
5,0	199 t	Terremoto en Albolote 1956 (Granada, España)
5,5	500 t	Terremoto Colombia (El Calvario, Meta, 2008)
6,0	1.270 t	Terr. Double Spring Flat 1994 (Nevada, USA)

6,2		Terremoto Morón (2009) (Venezuela) Carabobo
6,5	31.550 t	Terremoto de Northridge, 1994 (California, USA)
7,0	199.000 t	Terremoto de Hyogo-Ken Nanbu 1995 (Japón) Terremoto de Puerto Príncipe 2010 (Haití)
7,2	250.000 t	Terremoto de Spitak 1988 (Armenia) Terremoto en Puerto Rico 21 enero
7,5	750.000 t	Terremoto de Santiago de 1985 (Chile) Terremoto de Cauce 1977 (Argentina)
7,8	1.250.000 t	Terremoto de Sichuan de 2008 (China)
8,0	5.850.000 t	Terremoto del Perú de 2007 (Pisco, Perú)
8,1	6.450.000 t	Terremoto de México de 1985 (D. F., México)
8,5	31,55 mill. de t	Terremoto de Sumatra de 2007
8,8	100 mill. de t	Terremoto de Chile 2010 (150 km. N. Concepción)
9,0	150 mill. de t	Terremoto de Lisboa de 1755
9,2	220 mill. de t	Terremoto del Océano Índico 2004 Terremoto de Anchorage 1964 (Alaska, USA)
9,5	260 mill. de t	Terremoto de Valdivia 1960 (Chile)
10,0	6.300 mill. de t	Estima choque de meteorito de 2 km diámetro. impacto a 25 km/s.
13,0	108 megatonnes = 100 teratonnes	Impacto Yucatán, cráter de Chicxulub .

B.- Los Puentes Aéreos.

Ninguna escala puede medir el pánico, el sufrimiento, la angustia, de los seres humanos que sufren los efectos de los sismos, su sensación de desamparo y desvalimiento frente a la fuerza de la Naturaleza. Es una experiencia traumática, hay muertos que enterrar y heridos que curar, prevenir epidemias; proporcionar alimentos, ropas, agua potable, refugios, y recuperar la conectividad seriamente afectada, por la destrucción de caminos, puentes y redes de energía. Lo que es destacable en los Puentes Aéreos son los factores que los rodean: una catástrofe natural de proporciones gigantescas; la precaria información inicial; las pérdidas cuantiosas de vidas; los numerosos heridos, desaparecidos y damnificados; los grandes volúmenes de carga y personas que deben transportarse hacia y desde las zonas de desastre; la urgencia con que debe hacerse y la precisión para llegar a donde realmente se necesitan.

En Chile, la actuación de la aviación en estas tareas les dio una eficacia desconocida anteriormente, bajo la forma de Puentes Aéreos, para conectar los centros de auxilio con las zonas afectadas. Se han efectuado cinco de ellos, todos con ocasión de terremotos, el primero en 1939 (Chillán), y después en los años 1960 (Valdivia, con tsunami), 2010 (Centro/Sur), 2014 (Arica, Parinacota, Tarapacá) y 2015 (Antofagasta/Atacama). Hay un antecedente temprano de intervención de la aviación, en el terremoto del 1º de diciembre de 1928 (Zona entre Rancagua y Chillán), a través de una escuadrilla de tres Bandadas de aviones Moth, pero que fue más bien fortuita, ya que eran la escolta del Presidente Ibáñez y había tenido que pernoctar el día anterior en Chillán por mal tiempo. Trataron de ayudar en la emergencia, pero se vieron limitados por la falta de combustible y de aeródromos. Su principal obstáculo fue la poca percepción a la época de la utilidad del medio aéreo en estos casos, por ejemplo en reconocimiento y fotografía de las zonas afectadas, y se vieron limitados a trasladar autoridades y correspondencia. La enorme obra del Comodoro Merino Benítez en la estructuración y difusión de la capacidad aeronáutica nacional, fueron claves para que una década más tarde, pudiera establecerse el primer Puente Aéreo en 1939.

II.- PRIMER PUENTE AÉREO - 1939.

A.-Primeras reacciones

El 24 de enero de 1939, a las 23:32 horas, se produjo un terremoto con una intensidad de 8,3 grados en la Escala Richter, 11 en la Escala de Mercalli, que afectó a las Provincias de Talca, Linares, Maule, Ñuble, Concepción y Biobío, con epicentro en la ciudad de Chillán. En esta última ciudad, a la hora del terremoto la mayoría de la población ya dormía, por lo que la violencia del sismo originó miles de muertos y damnificados. De los 3.500 inmuebles que había en Chillán, se derrumbaron totalmente 1.645, entre ellos la estación de Ferrocarriles, quedando como alternativa solamente el viejo Camino Longitudinal, transitable pero con dificultad, ya que no era pavimentado. A los pocos minutos, una fuerte réplica del terremoto que había azotado a Chillán, se sintió en Concepción, ocasionando la destrucción o graves daños en alrededor del 95% de las casas.



Titular de portada de El Mercurio de Santiago. 25 de enero de 1939

Tan pronto amaneció, el Gobierno envió un avión de la Fuerza Aérea para efectuar un reconocimiento a la zona. El Capitán de Bandada Enrique Byers Del Campo voló en el Junkers JU 86 N° 2, evaluando los daños en Chillán directamente y sobrevolando las ciudades de Talca, Parral, Angol, Cauquenes, San Carlos y Linares.



Avión Junkers R-42 el cual tuvo activa participación en el Puente Aéreo de 1939 (Archivo IIHACH)

Paralelamente, viajó también un Curtiss “Cóndor” de la Línea Aérea Nacional, pilotado por César Lavín Toro, ex-oficial FACH, llevando ejecutivos de la aerolínea, periodistas, médicos y algunas autoridades de Gobierno. Aterrizó en Chillán y Concepción, regresando de inmediato a Santiago para informar sobre lo que había constatado. La información que aportaron ambos pilotos, el de la Fuerza Aérea y el de LAN, hizo que el propio Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Armando Castro López activaran el primer Puente Aéreo que se realizó en Chile.

B.- Se estructura el Puente Aéreo

La Fuerza Aérea integró este Puente Aéreo, con 11 bombarderos Junkers JU-86, 2 trimotores Junkers R-42, 2 botes voladores Dornier “Wal”, 10 biplanos Focke Wulf, 5 biplanos Avro 626; 1 monoplano Nardi FN-305, 4 biplanos Moth “Cirrus” y 3 biplanos Moth “Gipsy”. Posteriormente se integró también el Sikorsky S-43 N° 1 “Magallanes”. Total: 39 aviones.

La aviación comercial chilena y extranjera también se hizo presente. La Línea Aérea Nacional aportó sus aviones Junkers JU-86 (de pasajeros), Curtiss “Condor” y trimotores “Ford” y la PANAGRA participó con un bimotor DC-3, novedoso para la época.

LA FLOTA AEREA DE LA PANAGRA AL COOPERO AYER EN LA LABOR DE SOCORRO A CHILLAN Y CONCEPCION

Estos aviones llevaron a la zona afectada por el terremoto abundante material de primeros auxilios y personal médico.

HOY TRASLADARAN HERIDOS

Tan pronto se tuvo noticias de la magnitud de la catástrofe que antenoche azotó varias ciudades del sur, el señor Raúl Simon, Director de Grace y Cia. (Chile) S. A., tomó contacto con el Ministerio del Interior para poner a disposición de esta repartición todos los aviones disponibles de la Panagra a fin de ayudar en las tareas de socorro y comunicaciones con los puntos afectados por el terremoto.

En efecto, se dispuso lo necesario para que un avión Ford de dicha Compañía Aérea hiciera el viaje a Concepción; este avión salió de Santiago a las 12.35 P. M., al mando del capitán H. Colliver, copiloto W. Denham y mecánico C. Rouse, llevando a su bordo abundante material de primeros auxilios, tres médicos, al Subsecretario de Comercio, señor don Desiderio García y a un representante de la Panagra. Este avión regresó de Concepción a las 6.45 P. M.

Los pasajeros de este avión informan que una importante parte de la ciudad se encuentra en ruinas, siendo por el momento, materialmente imposible precisar el número de víctimas, pero se anticipa que éstas alcanzan una cifra subida, como también el número de heridos. La ciudad se encuentra sin luz, agua ni medios de comunicación. También se informa que los viveres escasean.

Más tarde la Panagra pudo disponer de un Super Douglas, avión que venía llegando de Buenos Aires, el cual emprendió viaje inmediatamente a Chillán, conduciendo a su bordo al Ministro del Trabajo, señor don Antonio Poupin, algunos médicos y otras personas.

hoy, emprenderá viaje a Chillán a las 11.30 A. M., conduciendo médicos, medicinas, viveres, etc., y estará en continua operación entre Santiago y Chillán durante el día.

Hemos sido informados que el Ministerio del Interior ha dispuesto que en el primer patio del Palacio de la Moneda se instale una oficina para la recepción y despacho de correspondencia entre Santiago y las ciudades de las zonas afectadas por el terremoto. Esta correspondencia será transportada gratuitamente en los aviones de la Panagra, por intermedio del Ministerio del Interior.

Concepción sembr

Emocionante relato que
César Mendiola que

SIN LUZ, NI AGUA
APROXI

Un testimonio elocuente de la tragedia que tan dolorosamente vivió antenoche la ciudad de Concepción, ha sido dado a "El Mercurio" por el conocido industrial don César Mendiola, quien llegó ayer a Santiago en un avión pilotado por el capitán señor Lavín.

Aun, el señor Mendiola, refleja en su rostro la emoción por la catástrofe que tan intensamente afectó a la capital penquista.

Comienza diciéndonos que llegó a Concepción anteyer a las diez de la mañana, por vía de negocio, pues es industrial en calzado.



Por su parte, la Aviación Naval Argentina envió 2 Curtiss "Condor" y el Army Air Corps de Estados Unidos comisionó un XB-15. Alemania también envió alrededor de media tonelada de medicamentos, por vía aérea, en un bote volador cuadrimotor DO-26 D-AWADS "Seefalke", que despegó en febrero de 1939,

desde Travemünde en el Mar Báltico, hacia Río de Janeiro. Desde allí, su carga fue transbordada a un trimotor JU-52 de la LUFTHANSA, que la trajo en vuelo directo hasta Los Cerrillos.

A los medios ya señalados, se sumó la esforzada y valiosa contribución de los escasos e incipientes Clubes Aéreos de la zona y más al Sur, trasladando elementos de primeros auxilios desde sus ciudades de origen a las zonas afectadas.

C.-Operación y duración del Puente Aéreo

En términos generales, el Puente Aéreo funcionó desde Los Cerrillos en Santiago con el material Junkers militar y civil, volando diariamente a Chillán, Concepción y Temuco, que operaban como centros de distribución. Desde estas localidades, se distribuía la ayuda a los puntos afectados, a bordo de aviones de menor envergadura. La rapidez con que llegó el auxilio y se evacuaron personas por aire, fue una novedad con respecto a emergencias anteriores, por lo que la presencia del medio aéreo significó un importante aliento psicológico y material para levantar la moral de los damnificados.

El Puente Aéreo realizó un total de 322 vuelos, transportó 1.181 civiles y 414 heridos evacuados, y llevó a la zona a 110 médicos y 50 enfermeras. En carga, se movieron 24 toneladas, entre víveres, medicamentos y correspondencia.

Este Puente Aéreo se vio limitado por la falta de infraestructura aeronáutica y de ayudas a la navegación, especialmente pistas, apoyo meteorológico, comunicaciones y radioayudas. Estas carencias incidieron en la pérdida de tres aviones por accidentes, el JU-86 N° 7 y el Avro 626 N° 21 de la Fuerza Aérea y un JU-86 de pasajeros de la Línea Aérea Nacional.

Operó desde el 25 de enero hasta 12 de febrero de 1939, con gran intensidad inicial pero reduciéndose luego, por dificultades en el apoyo logístico al material de vuelo. Varios aviones quedaron sin combustible para recargar, ya que los puntos de reabastecimiento eran escasos y además, quedaban distantes de las improvisadas pistas locales. A pesar de todas las dificultades reseñadas, este Primer Puente Aéreo de la historia aeronáutica chilena, demostró en forma patente la gran oportunidad y flexibilidad del medio aéreo en emergencias como ésta, y especialmente el valioso apoyo anímico que significó en los días subsiguientes a la catástrofe, ayudando a restablecer el abastecimiento y fortaleciendo el espíritu de la población.

III.- CONCLUSION.

Como dijimos al inicio, en Chile vivimos en un país que se mueve y, lo que es más preocupante, seguirá moviéndose.

Frente a esta realidad geográfica, este Primer Puente Aéreo en 1939, abrió un camino de apoyo y auxilio que se ha ido superando en cada una de sus posteriores versiones, para obtener cada vez mejores respuestas de la aplicación de sus capacidades técnicas, particularmente en transporte y reconocimiento.

Uno de los aspectos vitales en ellos, es el control del espacio aéreo, ya que se debe operar a un alto ritmo, con aviones y helicópteros de diferentes performances, de diferentes propietarios, con reducidos márgenes de tiempo, en un espacio aéreo que no debe saturarse y compartiendo las mismas instalaciones terrestres.

Otra gran experiencia que nos deja la operación de los Puentes Aéreos, es que los grandes volúmenes se pueden manejar con eficiencia en los aeropuertos o en los aeródromos militares, pero no siempre resulta así en su posterior distribución hacia localidades afectadas. La falta de más aeródromos o siquiera de pistas semipreparadas, cercanas a centros poblados, dificulta llegar con la ayuda a todas las localidades que la necesitan. Esta carencia- donde exista- sugiere la conveniencia que las Comunas, los alcaldes, las autoridades regionales, tomen conciencia de lo valioso que es contar con un aeródromo, no solo ante un terremoto, sino también en otras emergencias (Ej: evacuación de enfermos graves, traslado de órganos para trasplantes, o las víctimas de accidentes terrestres) y los consideren en futuras obras de desarrollo. *Cuando se invierte en aviación se está haciendo una buena inversión y el retorno es excepcionalmente bueno, no solo en términos de riqueza sino también en desarrollo y especialmente en conectividad del territorio.*

Edgardo Villalobos Chaparro
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Referencias bibliográficas (sólo para contenido de la recensión)

- 1.- *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, comandante Rodolfo Martínez U., Ed. FACH, 1964.
- 2.- *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, Comandancia en Jefe FACH, Editor y Redactor CDA Edgardo Villalobos Ch., Tomo II, 2002.
- 3.- *“Dossier sobre sismicidad en Chile”*, CDA Sergio Bravo F., marzo 2010.
- 4.- *“Margot Duhalde, Mujer Alada”*, autobiografía, editor CDA. Edgardo Villalobos Ch., Colección Fundación Arturo Merino Benítez, octubre 2006.
- 5.- *“Chile, de la tierra al espacio”*, Rafael Pérez C. et al., Fundación Arturo Merino Benítez, 1997.
- 6.- *“Recopilación de prensa nacional”*, del Archivo de Recopilación Histórica de la Prensa 1930-1960, de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.



RECORDANDO VUELOS DE SOLIDARIDAD INTERNACIONAL CON CHILE

Al comenzar 1939, el bote volador Dornier DO-26 aún no había completado la fase de evaluación experimental por lo que el número de estos aviones no pasaba más allá de un par de prototipos. Fue diseñado y construido para el correo transatlántico de la Lufthansa con una tripulación de 4 individuos. Su longitud eran 24,5 m y la envergadura 30 m. El peso vacío eran 10.200 kg y el peso máximo al despegue, 20 toneladas con una carga de 580 kilos. Estaba impulsado por cuatro motores diésel Junkers Jumo 205C de 600 HP cada uno. Desarrollaba una velocidad crucero de 310 km/h a lo largo de 9.000 km y a una altura máxima de 4.600 m

Uno de ellos, el DO-26, D-AWDS V2 Seefalke efectuó su primer vuelo el 23 de noviembre 1938 al mando del capitán de vuelo Egon Fath, y aún se encontraba en la etapa de pruebas cuando fue asignado para que el 14 de febrero de 1939, iniciara el “Chile-Flug” en Travemünde, en el mar Báltico, al mando del experimentado piloto de la Deutsche Luft Hansa A.G., Siegfried Graf Schack von Wittenau, hasta Lisboa, término de la primera etapa, continuando al día siguiente pese a un oleaje grado 5 hasta Bathurst¹³, Gambia, y de allí a Natal y Río de Janeiro demorando 36 horas en cubrir 10.700 km a un promedio de 297 km/h, estableciendo un nuevo récord para el cruce oceánico que tomó 10:07 horas de vuelo, estableciendo de paso un nuevo récord para el cruce oceánico. En la capital carioca habría de transferir su delicada carga a un JU-52 de la aerolínea germana, que esperaba en el aeropuerto Santos Dumont para continuar el viaje con toda urgencia.



El Dornier DO-26, D-AWDS V2 Seefalke en Travemünde¹⁴ (Fuente: Luftarchiv.de)

¹³ Capital de Gambia, su nombre se cambió a Banjul en 1973

¹⁴ Fuente:

<http://www.luftarchiv.de/index.htm?flugzeuge/dornier/do26.htm>

El vuelo de regreso lo inició el 22 de febrero vía Recife, el buque catapulta Friesenland, que lo esperaba en medio del Atlántico para ser catapultado a Las Palmas de la Gran Canaria, Lisboa finalizando el 28 de febrero en Travemünde.

Pocos días antes de este notable vuelo, el 4 de febrero, otro prototipo se aprestaba a iniciar un vuelo similar en Langley Field, Virginia, sede del 2° Grupo de Bombardeo del U.S. Army Air Corps, USAAC.

Tan pronto se supo del violento terremoto, el general del USAAF, Frank Maxwell Andrews, dispuso el alistamiento de algunos bombarderos para una misión humanitaria, adelantándose a la urgente petición de la Cruz Roja norteamericana que haría al presidente Franklin D. Roosevelt, de facilitar el envío de elementos médicos al país austral.

En este caso la misión humanitaria fue asignada al mayor Caleb V. Haynes, para lo cual dispuso del bombardero experimental Boeing XB-15, el más grande construido hasta entonces, en el que se cargaron 1.470 kilos de medicinas e implementos médicos donados por la Cruz Roja norteamericana con destino a Santiago, efectuando el vuelo con escalas en France Field, en el acceso caribeño del Canal de Panamá, y Lima.



Cargando el avión con insumos médicos antes de partir a Santiago de Chile

El colosal aparato estaba dotado de cuatro motores radiales Pratt & Whitney R-1830-11 Twin Wasp refrigerados por aire, con una potencia de 850 que le permitían desarrollar una velocidad de crucero 245 km/h a 6.000 pies, con un techo de servicio de 19.000 pies y un techo absoluto de 21.000 pies.

Tenía un alcance máximo 8.200 kilómetros. Pesaba 17 toneladas vacío y 32 toneladas a máxima carga. Sus dimensiones eran envergadura 45,5 metros de envergadura y 27 metros de largo.



Descargando el YB-15 en la losa de Los Cerrillos

Aparte de lo señalado, el gigantesco avión contaba con dos generadores auxiliares (APU), un pasillo en interior de las alas que le permitía al ingeniero alcanzar los motores en vuelo. Una dependencia con literas, baño y cocina para el descanso de la tripulación de diez hombres, que para el vuelo a Chile estaría al mando del mayor Haynes, secundado por el mayor William D. Old, copiloto; el capitán John Samford, navegante; el teniente Richard Freeman, ingeniero; el teniente Torgils Wold, meteorólogo; el suboficial Adolph Cattarius, mecánico jefe; los sargentos mecánicos William J. Heldt, Henry L. Hines, y David L. Spicer; y los sargentos radiooperadores James E. Sands y Russell E. Junior.

Para el viernes en la tarde comenzaron a subir la carga compuesta por cajas de gasa, vendas, éter y cloroformo, guantes quirúrgicos, placas de radiografías, etc. hasta que las 67 cajas, pesando 1.500 kilos estuvieron a bordo. El despegue fue a las 6:35 am del sábado 4 de febrero, para aterrizar en France Field, Panamá, pasadas las 19 horas.

Reanudado el vuelo a las 4 am, el avión tocó ruedas a las 12:50 en Limatambo donde fue atendido por Panagra, continuando a las 11:10 de la noche, para aterrizar en Los Cerrillos a las 7:30am. del lunes 6, no sin antes haber sobrevolado Santiago y la Base Aérea El Bosque. Allí los esperaban el general Armando Castro, Comandante en Jefe de la FACH, personeros de la Cruz Roja chilena y el teniente coronel Ralph Wooten, agregado militar de la embajada.

En la tarde, el ministro de Defensa Alberto Cabero y otros altos funcionarios llegaron a Los Cerrillos para conocer el avión en el que Haynes y sus hombres habían tardado poco más de dos días en llegar a Santiago, cruzando 7.940 kilómetros en 29:53 horas de vuelo.

El regreso se inició pasadas las 18 horas del martes 7 de febrero, directo a France Field donde recibieron la orden de permanecer hasta el lunes, volar a Miami, pernoctar y aterrizar en Langley Field a las 11 horas del martes 14, para ser recibidos por el general Andrews, autoridades de la Cruz Roja y un impresionante desfile aéreo de 52 aviones.

Sin embargo, el vuelo no concluyó en ese momento. Una hora y media más tarde el YB-15 despegaba en demanda de Washington por petición del Secretario de Defensa Harry H. Woodring, quien procedió a otorgarle la "*Distinguished Flying Cross*" en tanto que el embajador de Chile, le imponía la Orden al Mérito en agradecimiento por su vuelo humanitario.

Al mismo tiempo, el gobierno norteamericano instruyó a la recordada aerolínea Panagra que pusiera sus aviones afectos a la ruta Santiago – Buenos Aires, a las órdenes del gobierno chileno. Es así que rápidamente se incorporaron un Douglas DC-2, un DC-3, y un trimotor Ford AT-5C P-9 al puente aéreo hacia la zona devastada, especialmente autorizados por la Civil Aviation Authority (CAA) para operar sin asientos y poder transportar más pasajeros.



*Los Cerrillos fue un centro de acopio de la ayuda internacional aerotransportada.
(Documentación El Mercurio)*



Llegada de uno de los vuelos de Panagra con heridos a Los Cerrillos. (Documentación El Mercurio)

En agradecimiento a la humanitaria labor realizada por la Panagra, el gobierno de Chile procedió, el 18 de Abril de 1939, a condecorar con la "Orden al Mérito" en el grado de Comendador al Capitán Thomas J. Kirkland, Gerente de Operaciones de Panagra y en el Grado de Oficial a los capitanes Charles R. Disher, Piloto Jefe de Panagra, y a Frederick T. Sterking, Harry F. Colliver, Ott Gartner, Earl Reddeh, Byron D. Richards, Warren B. Smith y William J. Sindo.



El capitán Warren Smith de Panagra, luciendo la medalla de la Orden al Mérito otorgada por el Gobierno de Chile.

Finalmente, corresponde mencionar el Curtiss CT-32 Condor II, 3-Gt-2 de la Aviación Naval argentina equipado como avión hospital, para la evacuación de los heridos más graves.

El vuelo iniciado el 28 de enero de 1939 en Morón vino al mando del teniente de Fragata Armando Payer, los suboficiales Andrés Bazzani, Ovidio Gene y R. Toledo, y tres enfermeros a cargo del doctor Ernesto Escudero, hizo escalas en Villa Mercedes y Mendoza antes de aterrizar el 30 en Los Cerrillos.



El Mercurio, sábado 28 de enero de 1939

Después de realizar numerosos vuelos sanitarios a Chillán y Concepción, el avión regresó a su base en Punta Indio el 12 de febrero, siguiendo la misma ruta por la que había venido.



Curtiss CT-32 Condor II, de la Aviación Naval argentina similar al de la historia. (<https://museoaeronaval.wixsite.com>)

El 29 de marzo de 1939, el teniente Payer recibía la condecoración Orden al Mérito, en el grado de Gran Oficial, con la que el Gobierno de Chile le expresó sus agradecimientos.

Al cumplirse ochenta años de aquella devastación, hace bien un gesto de reconocimiento a quienes cruzaron mares y cordilleras para traernos la solidaridad de sus países en sus vuelos humanitarios.

Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Cap. Arthur H. Wagner & Lt.col. Leon E. Braxton
Birth of a Legend – The bomber mafia and the Y1B-17
The Story of the Pre-WWII Army Air Corps Visionaires
USA, 2012

Patrick M. Stinson
Around-the-World Flights: A History
USA, 2011

Claude Dornier
Dornier: A Brief History of the Dornier Company
Dornier GMBH; 1st edition (1983)

Pablo E. Arguindeguy
Historia de la Aviación Naval Argentina
Buenos Aires 1980

Sergio Barriga K.
Warren Smith, el caballero de los Andes
Boletín N°14, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
Santiago 2015

Diario El Mercurio de Santiago
1938 y 1939

Deutsch Wikipedia
Dornier Do 26
<http://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/348423>

Fotos: A 80 años del terremoto de Chillán, el más mortífero en la historia de Chile
Emol.com - <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2019/01/24/935504/Fotos-A-80-anos-del-terremoto-de-Chillan-el-mas-mortifero-en-la-historia-de-Chile.html>

VIGÉSIMO ANIVERSARIO DE LA LLEGADA DE LA FACH AL POLO SUR EN HELICÓPTERO S-70A BLACK HAWK



Sikorsky S-70A Black Hawk (H-02) de la Fuerza Aérea de Chile operando en el Polo Sur

El 28 de enero de 1999 se lograba un importante hito para la Fuerza Aérea de Chile a menos de un año de terminar el siglo XX. En esa fecha se lograba llegar al Polo Sur por primera vez con una aeronave de alas rotatorias.

La hazaña fue realizada por el –en esos días- nuevo Sikorsky S-70A Black Hawk (H-02) de la FACH. Este helicóptero había llegado a la FACH en julio de 1998.

El origen de la Operación en esos años la FACH tenía el propósito de demostrar la capacidad de cobertura con vuelos de la institución a cualquier lugar del territorio nacional, en el marco de lo establecido por la Organización de Aeronáutica Civil Internacional (OACI) a Chile.

Lo que establece la OACI es la responsabilidad de la ayuda y control de la navegación aérea en el espacio aéreo que le corresponde a Chile que por su condición de tricontinental abarca el territorio Continental, Insular y Antártico, además del territorio marítimo correspondiente.

En el marco de la Misión Aurora Austral III, se propuso como objetivo demostrar la capacidad de poder llegar a cualquiera de los lugares bajo la responsabilidad indicada por la OACI, en este caso la Antártica. Así comenzó a conformarse la idea de hacerlo nada menos que con una aeronave de alas rotatorias de gran capacidad como era el “nuevo” S-70A Black Hawk de la FACH.

Los medios aéreos utilizados ese año 1999, implicaron la operación de diversas unidades de la FACH: el Grupo 10 con un C-130 Hércules, dos DHC-6-300 Twin Otter del Grupo 6 y el S-70A Black Hawk del Grupo 9.

En tanto en lo que apoyo terrestre respecta, se contó con el soporte de los campamentos Fossil Bluff, Patriot Hills y Thiel Mountain para el apoyo tanto del helicóptero como de los aviones.

El vuelo se inició el 16 de enero con la tripulación compuesta por: Capitán de Bandada Hugo Rodríguez, Tenientes Claudio Avendaño y Jaime Reyes y el Sargento 2° Erick Fernández, además integró la tripulación nada menos que el Comandante en Jefe de la época Gral. Fernando Rojas Vender.



El vuelo cubrió una distancia de unos 4.650 kms desde Punta Arenas hasta Amundsen Scott.

La primera parte del histórico vuelo se cumplió con el tramo Punta Arenas – Puerto Williams para reabastecer combustible y luego Puerto Williams – Base Eduardo Frei Montalva en la Antártica con una duración de seis horas de vuelo. Luego seis días después se continuó el tramo Base Tte. Marsh – Base Tte. Carvajal donde por razones meteorológicas tuvo que demorarse otros seis días el vuelo hacia Patriot Hills, tramo que tardó siete horas de vuelo.

Desde la última escala en Patriot Hills, y ante las buenas condiciones meteorológicas imperantes, se decide realizar el tramo final ese mismo día. Con una temperatura exterior de -11°C y una sensación térmica aún más baja se vuela hacia el mismísimo Polo Sur.

En el tramo final, el propio Comandante en Jefe de la FACH Gral. Fernando Rojas Vender tomó los mandos del helicóptero y voló las últimas cinco horas de vuelo hasta la base Amundsen Scott ubicada justo en el Polo Sur. El momento histórico se cumplió exactamente a las 18:50 hrs al posarse el Black Hawk en la zona demarcada en Amundsen Scott.

Con el apoyo del entonces Jefe del Estado Mayor de la USAF Gral. Mike Ryan, se dotó al helicóptero Black Hawk de un IFF¹⁵ que permitió poder seguir vía satélite el vuelo siendo monitoreado en Santiago por el Puesto de Mando Estratégico de la FACH.

¹⁵ IFF Identification Friend or Foe, Identificación Amigo o Enemigo, sistema usado en aeronaves de uso militar para diferenciar las unidades propias de las enemigas.

El epílogo de esta notable misión fue el lograr llegar al Polo Sur haciendo uso de medios aéreos a disposición de la FACH, y que eran en ese entonces, totalmente nuevos. Especialmente el Black Hawk que poseía la capacidad de llevar cuatro estanques de combustible en sus “stub wings” que le permiten un aumento de alcance notable.



Al centro, el General del Aire, don Fernando Rojas Vender

Además, este vuelo como es habitual en este tipo de operaciones, sirvió para apoyar misiones científicas en este caso para el Instituto Antártico Chileno, Instituto Geográfico Militar quienes realizaron diversos estudios geodésicos y de las posibilidades de establecer otras pistas en el continente blanco. Además, estudiantes de arquitectura de la Universidad Técnica Federico Santa María desarrollaron estudios importantes para las posibilidades de poder habitar la Antártica.

Antonio Segovia Rentería

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Revista FACH N°218, 1999

En Suprema Sed del Cielo “Centenario de la Aviación Militar en Chile” 1913-2013, Editado 2013 del Coronel de Aviación (DA) Edgardo Villalobos

Aurora Austral, Serie Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea de Chile

Fotografías Revista FACH

VII. AVIONES CON HISTORIA



El I.A.I. Westwind de Aerolloyd.

(Magnífica ilustración de nuestro socio Sr. Samuel Matamala F.)

Breve reseña del I.A.I. Westwind en Chile

Abordaremos en esta ocasión, la breve historia de los dos ejemplares del avión producido por Israel Aircraft Industries, que volaron por los cielos chilenos en forma comercial y militar, en las décadas de los ochenta y noventa.

La empresa norteamericana Aero Commander realizó el diseño del Jet de negocios Commander 1121 en reemplazo del modelo 680, equipado con motores convencionales y que había resultado un éxito de ventas.

Su primer vuelo fue realizado el 2 de enero del año 1963, entrando en producción en 1965. Posteriormente la compañía Aero Commander fue adquirida por North American Rockwell, empresa que tenía en producción su propio y versátil avión ejecutivo Rockwell Sabreliner. Debido a las leyes anti-trust, Rockwell debió vender en 1968, los derechos del Jet Commander a Israel Aircraft Industries.

Aero Commander alcanzó una producción de 150 jets ejecutivos antes de su venta.

I.A.I. por su parte, realizó importantes modificaciones al proyecto original del Commander. Estas modificaciones consideraron la incorporación de aletas en las alas, alargamiento del fuselaje, adición de estanques suplementarios en las alas y rediseño de los bordes de ataque de alas. Posterior a su producción sufrió el cambio de sus plantas motrices, instalando turbinas Garret TFE 731, logrando con esto aumentar en el peso máximo de despegue. También se instalaron nuevos componentes electrónicos a bordo, dando origen al modelo 1124 en el año 1976.

La Fuerza Aérea Israelí, decidió darle uso como avión de patrulla marítima, esta nueva versión, creando el modelo IAI *Sea Scan*.

Las variantes más importantes fueron fabricadas por Aero Commander para la versión 1121 jet Commander del cual se produjeron 120 ejemplares, incluidos los dos prototipos originales. Estaba provista de dos motores General Electric CJ-610.

En tanto, los fabricados por Israel Aircraft Industries más destacados fueron las versiones 1123, bautizado Westwind a partir de este modelo y equipadas con motores CJ-610-9, su cabina extendida en 51 centímetros, fue una mejora del modelo 1121.

El modelo 1124 portaba dos turbinas Garret TFE731-3-1G. De esta versión se derivó el modelo 1124 N Sea Scan, y una versión mejorada es este, fue llamada 1124A Westwind II

Servicios en Chile:



El IAI Westwind de Aerolloyd en su base del Aeropuerto de Los Cerrillos en marzo de 1996

El servicio comercial en Chile de estos aviones comienza en mayo del año 1995 con la llegada del IAI Westwind modelo 1123, matriculado CC-CRK (C/N° 1123184). Fue la empresa “Aerolloyd”, liderada por don Víctor Tagle, quien ofreció un servicio de traslado a pasajeros VIP con esta aeronave, captando la atención del sector minero. Su base de operaciones era el Aeropuerto de Los Cerrillos y su otra base en Cerro Moreno, Antofagasta.

Este avión fue fabricado en el año 1975 y antes de su llegada a Chile, portó las matrículas norteamericanas N666JM, N866JM, N1123T, la de Venezuela YV-119P, y la de Israel 4X-CKH. Su operación en Chile concluyó a fines del año 1996, cuando fue vendido a Deer Horn Aviation Ltda., de Texas, Estados Unidos, quien lo matricula en enero de 1997, como N481MC.



IAI Westwind Naval 130 posado en el Aeropuerto de Glasgow, Prestwick, el 18 de junio de 1986, durante su vuelo hacia Chile. En su cola aún no luce la tradicional ancla y la estrella naval.

La segunda aeronave en surcar los cielos chilenos, fue el IAI Westwind modelo 1124A, recibido por la Aviación Naval de Chile, el 21 de junio del año 1986.

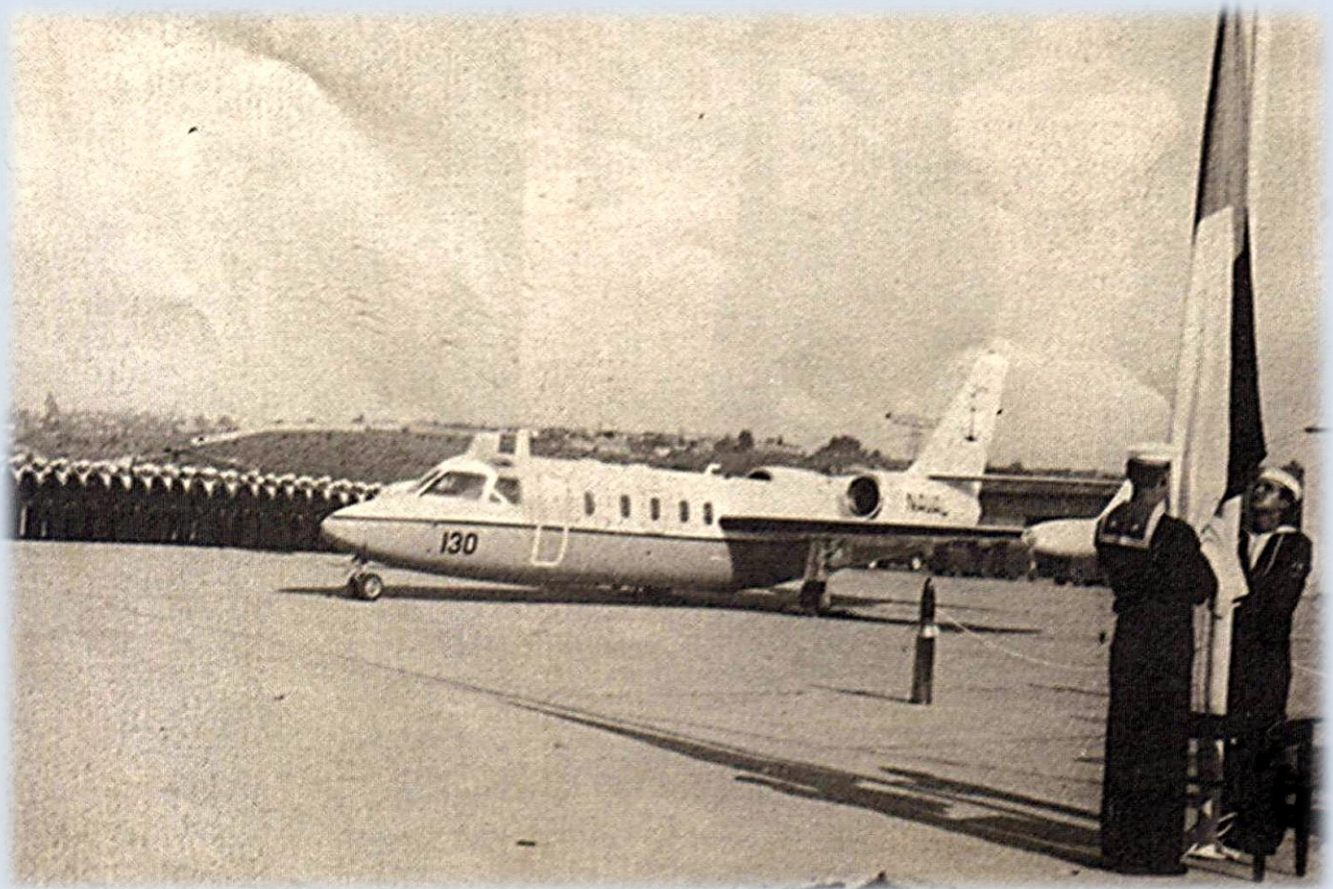
La Armada tenía en esos años, la necesidad de contar con una aeronave capaz de poner a prueba los sistemas de armas de los buques y la correspondiente calibración de sus equipos.

El nuevo avión tenía una autonomía suficiente para llegar a todo el país y sus islas insulares y desarrollar una velocidad de trescientos cincuenta nudos a nivel mar, llevando hasta ocho pasajeros a bordo en su cabina presurizada.

Otra labor desarrollada por el Naval 130 (C/N° 1124409), fue el transporte VIP de los Altos Mandos de la Armada, encabezada por el Almirante José Toribio Merino Castro.

El avión fue recibido en Israel y traído en vuelo a Chile, por la tripulación compuesta por el Capitán de Corbeta Luis Caffi Gac, y el Teniente 1° Jaime Espinoza Hormazábal, siendo su mecánico a bordo el Sargento 2° José González Escalona.

La ruta escogida para el vuelo, fue Tel-Aviv, Israel; Hyeres, Francia; Prestwick, Escocia; Willmington, Estados Unidos; San Juan de Puerto Rico; Guayaquil, Ecuador; para finalizar en la Base Aeronaval de El Belloto.



Arribo del Westwind a la Base Aeronaval de El Belloto el 21 de junio de 1986.

(Fuente: Revista Vigía de la Armada de Chile)

El IAI Westwind tuvo una corta vida en la Aviación Naval de Chile, siendo enajenado a fines del año 1988, siendo reemplazado por dos aviones Dassault Falcon 20. Posterior a su servicio en Chile, recibió la matrícula 409WW y terminó sus días en Israel como 4X-CUM



En FIDA '88 se presentó este avión junto a otras aeronaves de la Aviación Naval de Chile

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://aerospotter.blogspot.com/2012/03/>
La Aviación Naval de Chile, Carlos Tromben Caparina 213
Registro Nacional de Aeronaves DGAC
www.facebook.com/groups/723480964347948/photos/
Archivos del autor

Colaboraciones:

Erwin Cubillos Salazar
Patrick Olave, Australia
Carlos Saldivia Rojas
Samuel Matamala Fuentes
Mark Piacentini





El presidente del Paraguay, Juan Carlos Wasmosy desciende del Boeing 707 FAP-01 (Fuente: Archivo ABC, Color)

Breve reseña del Boeing 707-321B. FAP-01 de la Fuerza Aérea del Paraguay

En mis habituales pasadas por Asunción, conllevan un paseo arqueológico exploratorio con la gente del Instituto Paraguayo de Historia Aeronáutica “Silvio Pettrossi” (IPHASP). En esta oportunidad fuimos a visitar a un excéntrico institutano.

Al Este, próximo unos 48 km de la capital paraguaya se encuentra el famoso e inmortalizado en una canción, “lago azul de Ypacaraí”. En sus orillas está el pueblo de San Bernardino, la ciudad más veraniega del país, más conocido por la alta sociedad paraguaya como “SanBer”, que tienen allí sus villas de fin de semana.

No hace mucho, el gobierno pavimentó una hermosa carretera que bordea el lago por la orilla norte, haciendo del lugar, un atractivo turístico para los asunceños que se quieren escapar los fines de semana a disfrutar de un día de campo. La zona se encuentra rodeada de cerros y espesa vegetación que invitan a relajarse, hermosos árboles Lapachos en flor, donde abundan los recreos y hoteles para pasar una agradable tarde conversando con amigos aeronáuticos.

Allá partimos con el Tony Sapienza a visitar a su excéntrico amigo. Ariel Ramírez, piloto de aviones caza retirado de la Fuerza Aérea Paraguaya (FAP). Había transcurrido una hora de viaje por un sinuoso camino entre frondosos cerros, algo inquietos porque parecía que nunca llegábamos, entre las

localidades de Loma Grande y Altos, cuando de repente, vemos que se asoma en lo alto de una colina, la cola de un gigantesco Boeing 707. Aceleramos y raudos llegamos al “Hotel del Rancho”. Ahí nos esperaba Ariel Ramírez, un personaje que al hablar con él, se nota que en sus venas vibra la bohemia aeronáutica.



Boeing 707-321B

Ramírez, entre sus actividades con sus socios, tiene en Asunción la escuela de vuelo “American Flight School” donde se preparan futuros tripulantes, además es propietario de terrenos en Altos, donde construyó el Hotel del Rancho.

Hace unos años atrás, la Fuerza Aérea Paraguaya (FAP) recibió el ofrecimiento de su par, la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) para cambiar el B707 presidencial (4001)¹⁶ que estaba en desuso, por tres aviones Tucano 312. Esto permitió a la FAP disponer en la actualidad, de 6 aviones de combate. Los brasileños no estaban interesados en llevarse el avión, sino en el despiece de los repuestos del Boeing, para nutrir su flota de B707, y dejaron atrás el fuselaje entero sin daños.

En 2016, Ramírez se movió con rapidez entre la comandancia de la FAP y el Ministerio de Defensa para conseguir le vendieran el fuselaje del Boeing B707-321B y hacer realidad el proyecto de crear el primer museo aeronáutico civil de Paraguay. Con la ayuda de entusiastas, mecánicos de la FAP y algunos inversionistas lo pudo comprar. Lo más complicado fue llevarlo desarmado al Hotel del Rancho. El 30 de julio de 2017, los mecánicos lo desarmaron en varias secciones, separaron las alas, subieron las partes en camiones y por carretera llevaron todo al predio del hotel, donde lo volvieron a armar, tal como hoy luce.

¹⁶ Boeing 707-321B, (CN8957/472) matrícula civil ZP-CCF fue incorporado a Líneas Aéreas Paraguayas LAP el 20 de octubre de 1978 para cubrir las rutas desde Asunción a Miami y Europa. Antes perteneció a PanAm. Desactivado el 20 de junio de 1994, fue transferido a la Presidencia de la República para ser usado por la Fuerza Aérea Paraguaya como avión presidencial, serial (FAP-01). En 1996, lo sometieron a un programa de revitalización total (Check D). Poco usado, el avión hizo algunos viajes presidenciales y también transportó delegaciones deportivas, culturales y estudiantiles entre 1998 y 2005, cumpliéndose su último vuelo el 28 de marzo de 2005 para ser luego oficialmente desactivado el 7 de diciembre de 2007.

Tony a través del Instituto Paraguayo de Historia Aeronáutica “Silvio Pettirossi” proveyó fotografías e historias de Línea Aérea Paraguay (LAP), las que ahora están expuestas en el interior del fuselaje del B707 para el deleite de los visitantes.



Ramírez ya tenía experiencia, antes había hecho lo mismo con el fuselaje de Fokker F-100 (ZP-CFL) de la extinta aerolínea SOL¹⁷, que compró para las actividades de escuela de vuelo; pero cuando las autoridades del Aeropuerto Silvio Pettirossi ordenaron retirar y canibalizar todos los aviones en desuso que estaban en el predio del aeropuerto, fue obligado a retirar el fuselaje y con la ayuda de amigos lo traslado al Hotel del Rancho.



Fokker F-100 (ZP-CFL)

Hoy ambas aeronaves lucen bastante completas en la cima del cerro, son el deleite para curioso, niños y entusiastas que se congregan a entender: ¿Cómo llegó esto aquí? También, el lugar dispone de sala de memorabilia, placas recordatorias, fotos y por pocos pesos se permite subir a estos enormes pájaros.

17 La compañía aérea Sol del Paraguay, una aerolínea de capital mayoritario argentino, los dueños de “Crucero del Norte”, empresa de Buses de larga distancia, ya venía incursionando en aviación. Aprovechando que la brasileña TAM estaba reemplazando sus Fokker F100 por modernos A320, Sol adquirió tres F100 (ZP- CJK/CAL/CFL), para comenzar volando de Asunción a Buenos Aires, Ciudad del Este y San Pablo. Inicio a mediados de 2011 sus operaciones y en agosto de 2012 cesó sus vuelos. No pudieron con la competencia a San Pablo. El Fokker 70/100 (ZP-CPL)- MSN 11348 (ZP-CFL) lo adquiere Ariel Cáceres y Cía. S.A. y el 6 de junio de 2016 lo lleva vía terrestre al Hotel del Rancho.



Ramírez con sus amigos siguen juntando cosas para completar su Museo hotel temático; ¡Dale para adelante Ariel!

Esteban E. Raczyński

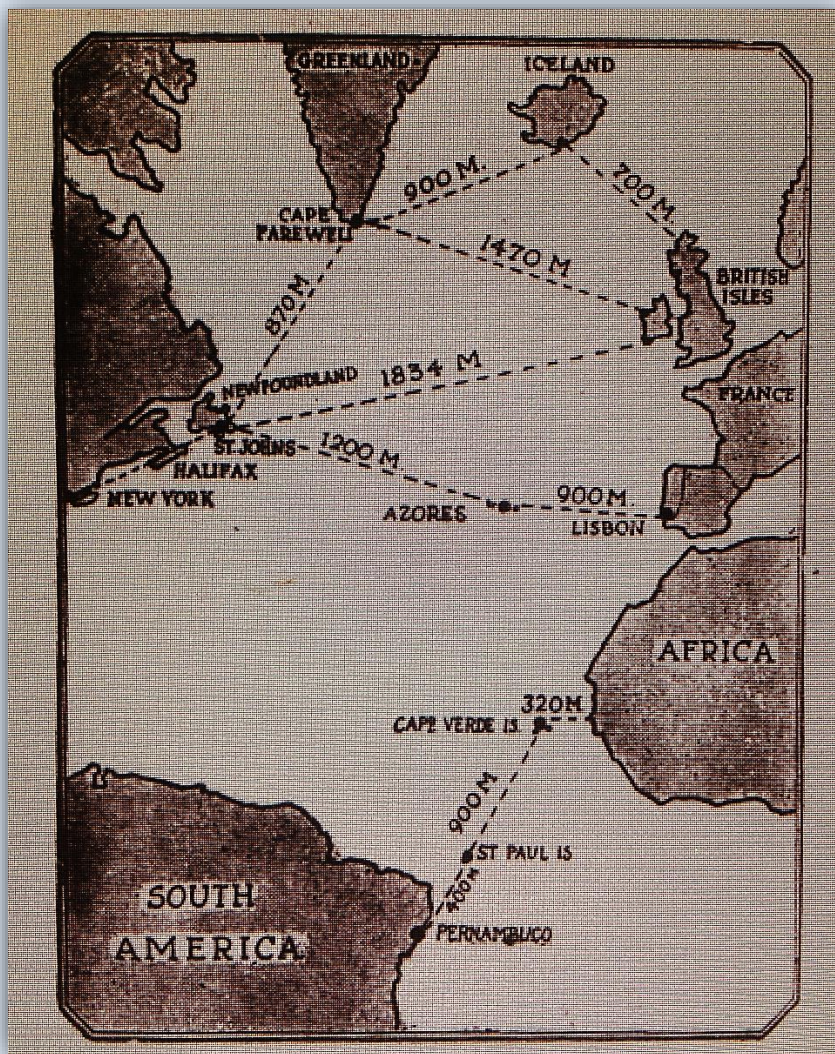
Antonio (Tony) Sapienza Fracchia.

Miembros Correspondientes del Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile en Paraguay



VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Recorte de la revista Sucesos. mayo de 1919.

Aquí se muestran las diversas rutas que se fueron definiendo para atravesar el Atlántico en aeroplano.
(Distancias en millas marinas)

Hace casi 100 años atrás, la preocupación mundial era por esos días, tanto como las negociaciones de paz, era conocer de las tentativas realizadas por aviadores norteamericanos como europeos por cruzar el Atlántico por vía aérea.

En abril de 1919, el piloto australiano Harry George Hawker¹⁸ junto al navegante escocés Kenneth McKenzie Grieve iniciaban un gran intento por cruzar el Atlántico en un vuelo directo sin escalas para

¹⁸ HARRY GEORGE HAWKER (1889-1921) Aviador australiano fue jefe de pilotos de pruebas del diseñador y constructor de aviones inglés Tom Sopwith,

ganar un premio de 10.000 libras que había ofrecido desde 1913, el diario "Daily Mail". En la tentativa, el motor falló y se estrellaron contra el agua, afortunadamente fueron rescatados más tarde, a unas millas mar afuera de Irlanda.

Un segundo intento bastante más afortunado, fue el que realizó en mayo de 1919 el legendario piloto norteamericano, Glenn Curtiss, quien en un hidroplano de su diseño, el "Navy Curtiss 4" (NC-4) junto a una experta tripulación, lograron realizar finalmente el primer cruce trasatlántico norteamericano despegando desde Nueva Escocia, Canada hasta Plymouth en Inglaterra, pero aún realizando escalas en las Azores y Lisboa, Portugal.

Un mes más tarde, el capitán John Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown, en un avión Vickers Vimy IV modificado, realizaban finalmente la proeza de efectuar el primer cruce aéreo sin escalas del Atlántico. Despegando de Lester's Field, cerca de St. Johns, Newfoundland en Canadá, el 14 de junio de 1919 y aterrizaron el 15 de junio de 1919 en Clifden, Irlanda. El tiempo empleado para el cruce fue de dieciséis horas, veintisiete minutos.



New York Times June 16, 1919.

Estos primeros cruces del Atlántico por aire, representaban el valor y persistencia del hombre, por vencer obstáculos y conquistar fronteras. Retos y necesidades, que con riesgo de sus propias vidas, fueron enfrentados contra toda adversidad.

durante la Primera Guerra Mundial. Hawker ganó el Trofeo Michelin en 1912 y obtuvo otra serie de relevantes records de aviación.



Harry George Hawker en enero de 1919

Todas estas acciones iniciadas temprano en 1919, y que habían constituido el anhelo de grandes aviadores, forman la antesala de un hecho sin precedentes ocurrido, hace solo 45 años atrás, cuando en enero de 1974, se diera inicio a una de las más riesgosas operaciones aéreas de aquellos días, bautizada como “Atlantes”, en donde el nombre de “Hawker”, uno de los valientes que primero intentara cruzar el Atlántico, estará nuevamente presente en esta operación no exenta de grandes riesgos, pero que esta vez finalizaría en un rotundo éxito.

“Nunca antes, aviones monomotores monoplazas de poco radio de acción, aunque de gran velocidad de crucero, habían intentado el cruce del Atlántico Sur”¹⁹

La adquisición de material de vuelo Hawker Hunter²⁰ adquirido en Inglaterra, guardaba algunas complicaciones: de *índole económicas y político sociales*. Las severas restricciones económicas que imperaban en el país no permitía afrontar el altísimo costo que demandaba el transporte marítimo, embalajes y seguros del material adquirido, a esto se sumaban huelgas laborales y las limitaciones derivadas de un posible embargo a Chile en la adquisición de armas que comenzaba a sufrir el país, todo esto hacía prácticamente imposible un traslado rápido de los seis aviones adquiridos a fines de 1972 para reemplazar material ya dado de baja, por lo que se analizó la factibilidad real de traerlos en vuelo.

El desafío era indudablemente grande, altamente riesgoso, pero no imposible. El Alto Mando le encomendaba la tarea a sus hombres de traer el material y para ello, el 3 de enero de 1974, enviaba a Inglaterra un avión Hércules con pilotos y mecánicos con la misión de traer los primeros tres aviones. Luego de una ardua preparación, chequeos de equipos y con toda la documentación pertinente, el entonces comandante del Grupo de Aviación N°7, ordenaba el traslado de los Hunter en vuelo a Sevilla en España. Estos saldrían el día 12, desde la base de la RAF en Lyneham, a unas 40 millas de Londres y contarían con el apoyo logístico y de navegación que proporcionaría el C-130 chileno enviado.

¹⁹ “La Operación Atlante”. Revista Fuerza Aérea N°152. Enero-Marzo de 1980.

²⁰ Aviones de caza “Hawker Hunter”, denominados así por la firma constructora Hawker Siddeley en recuerdo a uno de sus fundadores, Harry Hawker.

Tras recorrer unas 945 millas náuticas, los Hunter continuaron a la Base Aérea de Gando²¹ en las islas Canarias en donde tras cinco días de trabajo, los aviones fueron equipados con estanques alares suplementarios de 230 y 100 galones de combustible respectivamente, configuración que les permitiría lograr una mayor autonomía de vuelo.



Infografía con la ruta seguida por los Hawker Hunter y sus correspondientes distancias

Las primeras etapas seguidas por los aviones fue Las Palmas, Dakar, Monrovia e isla Ascención ubicada en mitad del Atlántico. Anecdótico resulta recordar, que el tramo efectuado, se realizó completamente sobre el mar, exigiendo éste una navegación precisa y directa, pues la menor desviación significaba

²¹ Gando es una pequeña península al este de la isla de Gran Canaria (Canarias, España). En esta zona se encuentra el Aeropuerto de Gran Canaria, que tiene una zona militar y otra civil. El recinto de la antigua Base Aérea Militar coincidía con los límites de un antiguo lazareto, el cual fuera construido a mediados del siglo XIX para albergar a los afectados de una epidemia de tuberculosis que por entonces asoló la isla.

perderse y morir. El arribo a este último punto, de sólo 82 km², estuvo sujeto a la peor de las condiciones meteorológicas que reinaban esa noche. Eran las 21.30 horas del día 19 de enero, cuando el primero de los corceles chilenos, escuchaba atento las instrucciones de la torre que daba la pista como cerrada, puesto que la lluvia, poca visibilidad y vientos intensos impedían un aterrizaje libre de máximo riesgo.

No quedaba la opción de retorno, para los aviones chilenos, por lo que ante la mirada estupefacta de los operadores de las instalaciones²², uno a uno, cumplieron su misión.



*Ilustración de un Hawker Hunter aterrizando en isla Ascención bajo extremas condiciones.
(Trabajo de don Carlos Soto P.)*

Los locales miraban lo sucedido, y no lo creían. Grande fue la sorpresa, que el jefe de la base envió un informe a la Superioridad de la Fuerza Aérea norteamericana, destacando la experiencia realizada por los pilotos chilenos y sus alcances en el cruce del Atlántico.

El mal tiempo dominaba y aún quedaba otra parte muy difícil que recorrer. El día 20 se hicieron nuevas tentativas, pero la lógica y el mal tiempo extremo, hicieron cancelar. El lunes 21 de enero, con el tiempo ahora algo más regular, pero con vientos de más de 30 millas en contra, se dispuso la partida del avión Hércules, dotado del instrumental de navegación y del cual carecían los Hunter, y que había sido el noble y valiente lazarillo de esta trama.

Para bien o para mal, los pilotos chilenos encendieron sus turbinas y despegaron rumbo a Brasil, en lo que será un dramático vuelo de dos horas 55 minutos sobre la majestad del océano.

²² La isla es inglesa, pero las instalaciones aéreas eran operadas por personal norteamericano.

Una vez más, los Hawker Hunter eran recibidos bajo estupefacción y alerta, los helicópteros de la Fuerza Aérea del Brasil y su personal CI, estaban desplegados, a la espera de sus valientes camaradas chilenos.

Festejos y descanso, fueron el prólogo de un viaje seguro, que gracias a la Providencia y a la excelencia demostrada por mecánicos y pilotos, distinguió los colores chilenos por Brasil, Paraguay hasta llegar a la querida y añorada Patria.

26/01/1974. Tres aviones Hawker Hunter, sin sistema de reabastecimiento en el aire, cruzan con éxito el Atlántico Sur desde Londres a Santiago en uno de los vuelos más notables que haya emprendido una Fuerza Aérea Latinoamericana y quizás del mundo, cubriendo más de 16.000 km y sobrevolando países de Europa, África y América.

La 1ª agrupación de tres aviones, estuvo al mando del CDG (A) Sr. Mario López Tobar.



Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Fuerza Aérea de Chile. **Revista Fuerza Aérea**. Volumen XXXIV. N°137. Diciembre de 1975
Fuerza Aérea de Chile. **Revista Fuerza Aérea**. Volumen XXXIX. N°152. Enero – Marzo de 1980
Claudio Cáceres Godoy, Jorge Núñez Padín. **Hawker Hunter**. Marzo de 1994
Revista Sucesos. Mayo de 1919
Atlante – Fuerza Aérea de Chile. <https://www.fach.mil.cl/operaciones/atlante.html>
Aniversario Operación Atlantes. IIHACH, 2015.
<http://www.museoaeronautico.gob.cl/home/noticias/2004/aniversario-operacion-atlantes>

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



CORREO RECIBIDO

Durante este mes de enero, hemos recibido gratos y afectuosos saludos de instituciones congéneres y amigos desde Argentina, Chile, Bolivia, Ecuador, España, Inglaterra, México, Paraguay y República Dominicana los que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 36 años de vida, y de los cuales reproducimos algunos muy representativos.



Asunción, enero 2019

Hola estimados Miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile:

Como nos pueden ver, aquí los **veteranos arqueólogos aeronáuticos paraguayos** siguen trabajando a pesar de los 50° grados de calor que hace, buscando fotos e historias de nuestra querida aeronáutica. *Ya se nos ha pasado otro año más*, y en la tertulia nos recordamos de ustedes, por eso no queremos dejar la oportunidad de mandarles esta **selfie**:

...y desearles que este 2019 sea un productivo año para todos, un fuerte abrazo para ustedes, desde Yvytu, a orillas del lago Ypacaraí.

Antonio Sapienza & Esteban Raczynski





VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO,
General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil, saluda muy atentamente al señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas, don Norberto Traub Gainsborg y se complace en hacerle llegar sus sinceras congratulaciones con motivo de cumplir el próximo 28 de enero, treinta y seis años de vida de ese prestigioso organismo histórico aeronáutico.

El General Villalobos, por su intermedio, hace extensivo este saludo a todos los profesionales que forman parte de ese Instituto, y se vale de esta ocasión para expresarle los sentimientos de su mayor consideración.

Santiago, Enero de 2019



PRESIDENCIA DE LA NACION
 MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA,
 CIENCIA Y TECNOLOGÍA
 INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2019 - AÑO DE LA EXPORTACIÓN"

Buenos Aires, 11 de enero de 2019
 Nota INN 05/19

SEÑOR PRESIDENTE *y HONORABLE CABALLERO NEWBERIANO,*

Tengo el honor de dirigirme a la persona de Usted, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que tengo el privilegio de presidir por decisión del señor Presidente de la República Argentina.

Al mismo tiempo, ad portas, de un nuevo aniversario de la creatura del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile, el próximo 28 de enero del corriente, expresarle mis plácemes por el mismo.

Dicho Instituto, del cual tengo el honor de ser Miembro Correspondiente en mi Nación, prestigia grandemente, no sólo la Historia de toda la Aviación de Chile, sino que lo hace a nivel mundial, mostrando una especial dedicación al estudio, investigación y difusión de la Historia Aeronáutica y Espacial del país trasandino.

Así como del inicio de la Libertad de Argentina y Chile, desde el Siglo XIX, en que el señor General Don José de San Martín, acudió en ayuda de su amigo, el señor General Don Bernardo O' Higgins, cruzando la Cordillera de los Andes símbolo de unión y fraternidad, no de separación, nuestras Historias Aeronáuticas y Espaciales confluyen y entrelazan a través de los tiempos.

Son muchos los Hitos de la Historia, de argentinos y chilenos que han compartido los mismos desafíos del coloso Andino, conformando una fraternidad que estudiada con la seriedad y profundidad que merita, asombra al Historiador, viendo que el medio técnico ha servido de consolidación de la unión académica como es nuestro caso.

Señor Presidente, y Honorable Consejo académico que este nuevo aniversario, que nos enriquece de dicha y felicidad, sea pleno en congruencia con toda la Aviación Chilena, Civil, Militar y de Orden, que con su diario accionar no sólo consolida su soberanía, sino que contribuye al bienestar de su Pueblo, ejemplo de sacrificio.

Ruego a la Patrona Universal de todos los Aeronavegantes, Nuestra Señora de Loreto que derrame ricas y abundantes Bendiciones, sobre todos los integrantes de esa muy prestigiosa Corporación, como asimismo sobre todos sus apreciados compatriotas, haciéndole llegar mis especiales consideraciones personales y profesionales.



*CON CORAZÓN
 AFEEERO!*
Salvador Roberto Martínez

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

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



Brigadier General
Henry Quintero Barrios
Jefatura de Tecnologías de la Información y Comunicaciones



NORBERTO TRAUB GAINSBOG
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Santiago de Chile, Chile

En nombre del personal que Integra la Academia Colombiana de Historia Militar Aérea, es para mí un gusto presentar un cordial saludo al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en su aniversario No 36 al celebrarse el próximo 28 de enero de 2019, sea esta la ocasión propicia para enaltecer la labor que ejerce el Instituto en aras de proteger la historia de la aviación Chilena.

así mismo saludar y exaltar a todos aquellos que hacen parte del Instituto y a quienes a lo largo de su creación han dedicado su tiempo a aportar a la historia aérea en especial a Norberto Traub actual Director del Instituto.

Con sentimientos de admiración y respeto.

Bogotá, 18 de enero de 2019



INSTITUTO BOLIVIANO DE HISTORIA AERONAUTICA

MIEMBRO FUNDADOR DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE ENTIDADES
DE ESTUDIOS HISTORICOS AERONAUTICOS Y ESPACIALES (FIDEHAE)

La Paz, Bolivia, enero 23 de 2019

Sr. Norberto Traub Gainsborg
**PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE**
Santiago – Chile.-

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a su distinguida persona, y a través suyo a los dignos miembros y entrañables amigos del prestigioso Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, para testimoniarle en nombre del Instituto Boliviano de Historia Aeronáutica, y mío en particular, las más sinceras y efusivas congratulaciones por su promisorio XXXVI aniversario.

La ponderable labor de investigar y difundir los fastos aeronáuticos, no sólo de Chile, sino de Latinoamérica, es valorada en su justa y verdadera dimensión porque constituye un efectivo aporte a la bibliografía de nuestras fraternales alas.

Con este especial motivo, renuevo a usted el testimonio de mi consideración más distinguida.

T.S. Aé. Ramiro Molina Alanes
PRESIDENTE DEL INSTITUTO
BOLIVIANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

ST. JOHNS HOUSE,
LECHLADE,
GLOUCESTERSHIRE.
GL7 3AS



THE HONOURABLE COMPANY OF
AIR PILOTS

Captain Dacre Watson

FRAeS
Assistant

Tel: 01367 252384
Mob: 07710 291825
Email: dacrewatson@btinternet.com
St Johns House, Lechlade,
Gloucestershire GL7 3AS

Cobham House, 9 Warwick Court, Gray's Inn, London WC1R 5DJ
T: 020 7404 4032 E: office@airpilots.org W: www.airpilots.org

To all my friends and colleagues:
I would like to offer you all my
sincere congratulations on your 36th
anniversary and my best wishes for
the future.

Sincerely,

27-1-19.



**Saludo del Club Aéreo
de Chile - Santiago
en el aniversario N°36 del
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**



36 años han pasado desde la creación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, durante las que nos han regalado la magia de conocer nuestra historia aeronáutica, sus hitos, hazañas y personajes que sentaron las bases de la aviación que hoy tanto amamos.

En esta importante fecha, el Club Aéreo de Chile - Santiago, el directorio, socios y su personal, saludan muy afectuosamente al Presidente, directorio y personal del Instituto de Investigaciones Aeronáutica de Chile.

*Hans Gesche Walker
Presidente
Club Aéreo de Chile - Santiago*



28 de enero del 2019.-
Santo Domingo,
República Dominicana

Señor
NORBERTO TRAUB
Presidente del Instituto de Investigación Histórico
Aeronáuticas y del Espacio de Chile
Su despacho. -

Distinguido presidente:

Cortésmente, después de un cordial saludo, quiero felicitarle a usted y a todos los miembros que componemos esa importante institución, luchadora de los intereses históricos aeronáuticos de su país, a propósito de celebrar el 36 aniversario de su organización. Por esta vía, le deseamos todos los parabienes siempre resaltando nuestras efemérides aeronáuticas, contribuyendo y aportando a la aviación en todo el mundo.

En nombre del INDOHA y todos sus miembros, pedimos a Nuestra Señora de Loreto, patrona de todos los aeronautas y de nuestras instituciones, que nos proteja en cada uno de los vuelos que emprendamos. Como reza el lema de todos los aeronautas **"SUPRA NUBEM INFRA DEUS SOLUM"** solo DIOS por encima de las nubes. Con sentimiento de respeto se despide de usted, deseándole los mejores parabienes.

Atentamente,

CARLOS M. ORTEGA
Presidente



Calle Las Mercedes No. 5, Zona Colonial
Edificio Centro de Altos Estudios Humanísticos y de la Lengua Española
Teléfono: 829-820-1324 / 809-685-2676
www.institutoindoha.com / institutoindoha@gmail.com



mucho éxito

Vicente Von Teuber Lizana, Comandante de Grupo ®, Presidente del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", saluda atentamente al Sr. Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile, Aviador Dn. **Norberto Traub Gainsborg** y en su nombre, en el del Directorio como en el de todos nuestros Socios Aviadores, le expresa sus más sinceras congratulaciones con motivo de celebrarse un nuevo Aniversario de ese prestigioso Instituto.

El Comandante **Von Teuber**, se complace en hacer extensivo estos saludos, a todos los integrantes de ese prestigioso organismo, a quienes expresa sinceros votos por la ventura personal de cada uno de ellos, asimismo aprovecha esta especial ocasión para reiterarle al Aviador **Traub**, las seguridades de su especial consideración y alta estima, en "**Alas y Amistad**".

Santiago, 28 de Enero de 2019.



ÁLVARO SEQUERA DUARTE MSc
Derecho Internacional Aeronáutico y Espacial
Universidad Malaga - España



Bogotá, D.C. ENERO 28 DEL 2019.


Doctor Norberto Traub G.
Presidente Instituto de I.H.A. de Chile

Con ocasión del XXXVI Aniversario en conmemoración de Bodas de SÍLEX que cumple el día 28 de Enero del 2019, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutico de la Hermana República de Chile, le envío a su Presidente y demás Directivos, mi regocijo por este especial aniversario el cual demuestra el gran esfuerzo de todos y cada uno de sus Miembros, quienes con pasión y su valioso concurso han aportado al engrandecimiento del Instituto del cual me honro como Miembro Correspondiente.

Solamente los años y la Historia harán valedera la razón de la existencia de una Organización que amerita y aporta al recuerdo de los próceres que hace más de 100 años iniciaron la gran aventura de la Aviación en Chile.

Mis felicitaciones y Parabienes para todos los Miembros de del IIHACH.

Compañero Aeronauta y Amigo.


Dr. Álvaro Sequera Duarte
Magister Aeroespacial
Miembro Correspondiente de IIHACH
República de Colombia.



Tranversal 6A No. 30 - 68 Interior 5A • El Encanto Fusagasugá (Cund.)
Cel.: 317 895 5179 • E-mail.: alvarosequera@gmail.com - asequera44@hotmail.com
Bogotá. D.C. - COLOMBIA

Emotivo email recibido del señor Enrique Carrasco Henríquez, “Delegado Representante” en Isla de Pascua y uno de los más antiguos miembros de nuestra corporación, quien prestó eminentes servicios como Director Secretario de la misma, durante sus primeros años de vida.

Estimado Sr. Presidente,

Con motivo de conmemorarse el Aniversario número 36 de nuestro querido Instituto, no puedo dejar de hacerles llegar mi más cordial saludo y reconocimiento por la importante labor que cada uno de ustedes ha desarrollado en pos de mantener viva la historia aeronáutica nacional, en una permanente búsqueda de antecedentes, en la conmemoración de aquellos hitos que han enaltecido el legado de nuestros pioneros, en el destacar a aquellos camaradas que se han unido a la fantástica batida de los cóndores lejanos.

No puedo más que reconocer el encomiable trabajo del Directorio, timoneado por su Presidente don Norberto Traub, que han tenido la virtud de mantener viva esta llama encendida que una tarde de Enero en los salones del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile por los señores Enrique Flores Álvarez, Alfonso Cuadrado Merino, Cyril Haley-Harris Mac Donald, ya acompañándonos desde la alto y don Sergio Barriga Kreft gran motor que nos acompaña. Ellos cuatro crearon esa tarde, esto que hoy después de 36 años ustedes mantienen.

Tuve el privilegio, el honor, de haber sido invitado a la segunda sesión junto a don Arturo Silva Loayza, y haber integrado el primer Directorio Provisorio y posteriormente el Primer Directorio oficial, abocándonos a trabajar arduamente en la elaboración de los Estatutos y en la organización de la Primera Asamblea General Ordinaria.

Hoy, desde mi convulsionada isla, extiendo a cada uno de ustedes y sus familias mi más cálido saludo de camaradería y reconocimiento por la continuación de este trabajo, de este importante legado. En nombre de los cielos de Chile, brindo junto a ustedes por la continuación de esta obra.

Con mis respetos a cada uno,

Iorana,

*Enrique Carrasco Henríquez
Rapa Nui*



FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
SECRETARIA GENERAL

Cerrillos, enero de 2019.-

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

Estimado Norberto,

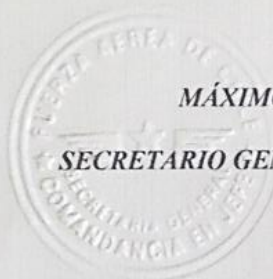
Con mucho agrado me dirijo a Usted, para saludarlo muy cordialmente con motivo de celebrar el 28 de enero un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

Asimismo, junto con expresarle mis sinceros deseos de éxito, hago llegar a través de su intermedio un fraternal saludo desde esta Secretaría General para todos los integrantes de ese Instituto.

Aprovecho esta oportunidad para reiterarle mis sentimientos de consideración y estima.

Feliz Aniversario!

MÁXIMO VENEGAS RAGGIO
Comodoro (A)
SECRETARIO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA





FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANTE EN JEFE

Cerrillos, 28 de enero de 2019

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

Golimeros Presidente

Con especial agrado me dirijo a Usted, para expresarle a nombre de la Fuerza Aérea, como en el mío propio, mis más sinceras y afectuosas congratulaciones con motivo de celebrarse un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

Junto con ello, hago llegar los mejores deseos para el ejercicio de sus funciones, formulando votos por su ventura personal y continuo éxito en su gestión.

Reiterando mis felicitaciones, le renuevo las expresiones de mi distinguida consideración y estima.

Atentamente

ARTURO MERINO NÚÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE



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

Esteban Eduardo Raczynski

Claudio Cáceres Godoy

ISSN 0719-9635



“Bajo la presidencia de don Ramón Barros Luco y por D/S. G. 1 N° 187 (B. O. pág. 1421) de 11 de febrero de 1913, se creó la Escuela de Aviación, que tan brillantes frutos debía dar a la patria.

Fueron sus fundadores v organizadores el Ministro de la Guerra, señor don Jorge Matte Gormaz, a quien no sólo guiaba el alto espíritu de grandeza militar que a su cargo correspondía, sino que obraba impulsado por su elevado temperamento deportivo, de que siempre dio pruebas; el general de División y jefe del Estado Mayor, don Arístides Pinto Concha y el capitán aviador, don Manuel Avalos Prado, recién vuelto a la patria, después de haber estudiado aviación en Europa.

Como Director de la Escuela se designó a este último, quien conservó su puesto hasta abril del año 1915. Durante su período no omitió sacrificios para que este establecimiento funcionara lo mejor posible, dentro de los medios a su alcance, dotándolo de todo lo indispensable en material de vuelo, hangares y construcciones anexas.

Jefe de los talleres y profesor de mecánica se nombró al señor Pedro Andrade Moss, antiguo ingeniero de la Marina Nacional, y que más tarde hizo su curso de piloto. Mecánicos 1° fueron nombrados los pilotos Miguel Cabezas y Pedro Donoso; mecánico segundo, Amadeo Schudek y carpintero Manuel Penelas. Todos ellos han dejado entre sus compañeros muchos recuerdos, mezclados a veces de un poco de sentimentalismo.

Para el entrenamiento de los alumnos se habilitó en Lo Espejo una chacra de propiedad fiscal en donde la Policía de Santiago mantenía su caballada. Tal fue el origen del Aeródromo “El Bosque”, cuya primitiva extensión de 600.000 metros cuadrados, se hizo estrecha con la llegada al país de las primeras veloces máquinas de guerra.”

Enrique Flores Álvarez. **Historia de la Aviación en Chile.** Tomo I. 1933



101 años al servicio de nuestros asegurados



Un 12 de junio de 1917 nació al amparo del Club Militar la “Sección Sociedad Mutual de Seguros de Vida y Compensación de Retiro” mediante Decreto Supremo de Justicia N° 1.039, la que más tarde pasó a denominarse “Sección de Seguros de Vida”, organizaciones que dieron origen a la Mutualidad del Ejército y Aviación que conocemos hoy.

Lo anterior, fue el resultado de la gestión visionaria de un grupo de socios, quienes lograron la creación de un seguro mutuo que sirviera de alivio y protección de aquellas familias que quedaban en el desamparo al fallecimiento del socio del Club Militar, en ese entonces.

Posteriormente, en el año 1925 se dictó el Decreto Ley N° 807 que declaró obligatoria la contratación de un seguro de vida para todo el personal militar, el cual debía ser contratado de acuerdo a ese D.L. en la “Sección de Seguros de Vida del Club Militar”.

Con la creación de la Fuerza Aérea en 1930 y el importante rol de su fundador el Comodoro Arturo Merino Benítez, quien además de ser un gran impulsor de la aviación militar y tener una importante visión geopolítica al crear la Línea Aérea Nacional (LAN), dio un gran impulso a dicha Sección de Seguro de Vida al incorporar a los integrantes de esta naciente Institución de las Fuerzas Armadas de Chile.

El año 1936 la Junta General Extraordinaria de asegurados acordó modificar los estatutos y cambiar el nombre de “Sección Seguros” por “Mutualidad del Ejército y Aviación”.

Finalmente, la Ley N° 7.818 de 21 de agosto de 1944 concedió personalidad jurídica propia a la institución mutualista de seguros de vida denominada “Mutualidad del Ejército y Aviación”, transformándola en “Corporación” y dejando de pertenecer al Club Militar de Chile.

Luego de sucesivas reformas a los Estatutos para darle la estructura que conocemos hoy, la Corporación ha logrado el desarrollo y solidez que tanto los Asegurados, como el resto de los entes que componen la industria de los seguros, incluidos los entes fiscalizadores le reconocen. Lo anterior, debido a que ha sabido adaptarse a las necesidades de sus asegurados y a los cambios normativos cada vez más exigentes que ha tenido el país en el último tiempo y en particular en la industria de los seguros de vida.

Es así que hoy cumple con su misión de proveer al Personal en Servicio Activo del Ejército y la Fuerza Aérea del Seguro de Vida Colectivo Temporal Obligatorio y a los miembros en Retiro del Seguro de Vida Colectivo Temporal Voluntario. Asimismo, y sin perjuicio de lo anterior ofrecer seguros individuales, préstamos y beneficios a título gratuito, esto último en su función de auxiliar de previsión social, con el único propósito de apoyar a sus asegurados y sus familias, en conformidad a lo establecido en DFL N° 251, Ley N° 18.660 y Decreto Ley N° 1.092.