ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

Eduardo Molina Lavín

EDUARDO MOLINA LAVÍN, el primer piloto que voló en Ecuador

MIGUEL JOSÉ NEIRA BALLESTEROS y sus alas colombianas formadas en Chile

AGUSTIN ALCAYAGA JORQUERA y su primer salto sobre el mar

CLUB AÉREO DE LA UNIVERSIDAD FEDERICO SANTA MARÍA, a 75 años de sus primeros días

Actividades de octubre de 2019 - Nº10

Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas

Vía56

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

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Nadie desea con más fuerza que yo, un Chile sólido y cuerdo, un Chile de política inteligente y, sobre todo, coherente, que amar y que obedecer".

Gabriela Mistral

Esta particular cita de la prosa mistraliana, que data de los años treinta, seguramente no describe con exactitud la situación político social del Chile de hoy, pero sí creo que guarda plena consonancia con el alma y espíritu de la inmensa mayoría de sus ciudadanos. Los que anhelamos una Patria grande, de valores, con espíritu de justicia e igualdad para desarrollar todo lo mejor que podamos brindar a un Chile de futuro y actualidad, respetando esa identidad valerosa y solidaria que nos caracteriza como nación.

Nuestra historia altiva y orgullosa, fundamentada en las raíces de una tierra única forjada en el crisol de la razón y la fuerza por igual, advierte con ello sobre la responsabilidad que le cabe a nuestro pueblo y a sus autoridades, por conquistar y preservar la paz, el orden y la libertad. Es en este *Chile sólido* y *cuerdo,* donde nace y radica nuestra fuerza para luchar por el derecho de expresar nuestros más justos anhelos, toda vez que ello se haga respetando al prójimo utilizando la lógica del bien y para ello, los canales y formas que establece nuestra constitución, ya que esta es la única garantía, de un mantener y preservar un marco de respeto, cordura y entendimiento.

Por estos días, hemos observado con angustia, como nuestra patria se afecta, destruye y se sume en un particular odio, que, de una forma u otra, enceguece a todos los chilenos, dejando espacio para la anarquía y un eventual desgobierno, sólo apreciado por quienes no desean bienestar para la nación y pretenden engañar a su pueblo, con demagogia partidista y preparada que finalmente sólo salvaguarda intereses personales.

En estos momentos de crisis, en que se pretende paralizar a un país, debemos apoyarnos en nuestras raíces e identidad republicana, instruirnos y utilizar nuestros talentos al máximo, para así todos

juntos, entregar respuestas y soluciones que ayuden a sacarnos de la actual incertidumbre y oscuridad.

Siempre con la confianza puesta en Dios, nuestra corporación trabaja incansablemente desde hace treinta y seis años, para investigar, difundir y conmemorar hechos e hitos aeronáuticos que son parte integral de la historia nacional. En ella, reconocemos y descubrimos también un aporte importante e integral hacia la historia iberoamericana y mundial, tal como lo testimonian muchos de los artículos y aportes que periódicamente compartimos con entusiasmo.

A nivel nacional e internacional, este aporte apunta a instruir, cultivar y perpetuar los más altos ejemplos de valor, entrega, moral y fidelidad demostrados por muchos hombres y mujeres que brindaron lo mejor de ellos a su nación y, que hoy con coherencia forman parte importante de un legado y un patrimonio que pertenece a todos.

Esta herencia es la consigna que debemos cuidar y aumentar, perseverando en su puesta en valor y resguardo, pues con y en ella, se ayuda a reconstruir la confianza hacia nuestras instituciones y los integrantes del pueblo que conforman ese *Chile sólido y cuerdo* al cual poder *amar y obedecer*.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS..... 6
Funerales de distinguido socio y presidente de la Comisión de Disciplina y Admisión de Socios de nuestra corporación 6
Miembro Correspondiente de nuestra corporación en el Perú realiza una visita de extensión a las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile 10
234° aniversario del natalicio de don José Miguel Carrera 11
Reunión de coordinación para preparar proyecto de investigación histórica "Historia Aeronáutica de Chile, tomo III" 12
XIII Jornada de Historia Militar "A 140 años de la Guerra del Pacífico 13
Con emotiva ceremonia interna se celebró la reinauguración de instalaciones de la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas" 14
Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile conmemora su quinto aniversario 16
Historiador de la Academia Nacional de Historia del Ecuador realiza una visita de extensión al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile 16
Miembros correspondientes presentes en acto de homenaje al cumplirse 90 aniversario de primer correo aéreo a la Patagonia 18

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 20

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS..... 22

EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE..... 33

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS 47
Eduardo Molina Lavín, el primer piloto que voló en Ecuador 47
Miguel José Neira Ballesteros y sus Alas Colombianas formadas en Chile 56
Agustin Alcayaga Jorquera y su primer salto sobre el Mar 68
Club Aéreo de la Universidad Federico Santa María a 75 Años de sus primeros días 73

AVIONES CON HISTORIA 85
Aviones Lockheed Constellation en Chile 85

¿SABÍA USTED? 100

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA..... 102

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR..... 103

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *Funerales de distinguido socio y presidente de la Comisión de Disciplina y Admisión de Socios de nuestra corporación*

De izquierda a derecha: Don Alberto Fernández Donoso junto al General Inspector de Carabineros Sr. Hosmán Pérez Sepúlveda, presidente del Instituto Histórico de Carabineros, el día en que nuestra corporación le hiciera entrega de la imagen de Nuestra Señora de Loreto, Patrona Universal de los Aeronavegantes.

Con un profundo sentimiento de pesar recibimos la noticia del deceso de un gran Camarada, Amigo, Socio Honorario y Presidente de la Comisión de Disciplina y Admisión de Socios de nuestro Instituto, ocurrido el día viernes 4 de octubre del año en curso.

Nos referimos a quien en vida fuese el General Inspector de Carabineros de Chile (R) don Hosmán Pérez Sepúlveda quien, luego de una breve permanencia en el hospital clínico de su Institución, cerrase sus ojos para siempre, dejando un importante vacío en nuestras vidas.

Hacía meses que una dolencia renal lo estaba aquejando pero él, optimista y siempre confiado en su recuperación, casi no le daba importancia, preocupado más de su principal función, ya en su calidad de Oficial en Retiro, cual era la de ser Presidente de su querido Instituto Histórico de Carabineros de Chile.

Poco a poco fue adentrándose en nuestros afectos, participando como amigo del Instituto en conferencias dictadas en nuestra Sede Social, entusiasta de la historia Patria, en reuniones de Camaradería como en otras actividades propias de la corporación.

Así supimos que el 26 de octubre de 1928 había nacido en la noble ciudad de Chillán, y que desde adolescente había sentido el llamado del *uniforme verde con las carabinas de plata*, vocación que vio satisfecha con su ingreso a la Escuela de Carabineros, cuando aún no cumplía 19 años. Su carrera en la Institución, estuvo plagada de éxitos que no le hicieron cambiar su carácter afable pero firme, su fructífera condición de maestro para muchas generaciones de oficiales que se formaron siguiendo su ejemplo de hombre recto y fiel a su compromiso con la Institución y juramento ante el país.

Dentro de algunos de los numerosos logros que distinguieron su vida, señalamos entre otros:

- Egreso como Oficial de Carabineros en diciembre de 1948
- Ascenso a General de Carabineros el año 1978
- Ascenso a General Inspector en junio de 1982
- Primer Subsecretario de Carabineros
- Embajador de Chile en la República de Honduras.

En el aspecto familiar no podemos dejar de mencionar su matrimonio con la señora María Adriana Manríquez Henríquez, lo que los convirtió en padres de una bella familia conformada por dos hijas y dos varones que con el transcurso del tiempo, uno se convertiría en un brillante Oficial de Ejército y el otro en un distinguido diplomático.

Como reconocimiento al real entusiasmo que *"nuestro General"* Hosmán Pérez mostraba por los afanes del Instituto de investigaciones Aeronáuticas de Chile y sobre la importancia que le asignaba a la Aviación para este país, al interior de nuestro Instituto se planteó al Directorio se analizare la idea de nombrarlo *Socio Honorario* de nuestra corporación, proposición que fue aceptada de inmediato por la unanimidad del Directorio y luego por los integrantes de la que sería en un futuro próximo, su *Comisión de Disciplina y Admisión.*

Fue tal su empeño por trabajar con nuestro Instituto que, en la Asamblea General celebrada el 21 de julio de 2018, se le solicitó al general Pérez pudiera conformar la Comisión de Disciplina y Admisión de Socios, situación que con asombro enfrentó humildemente e indicó a estar dispuesto como siempre, ante lo cual la Asamblea no sólo lo aceptó por unanimidad y con gran regocijo, sino que lo proclamaron como presidente de esta *Comisión*. Llegaba de esta forma, este singular socio *representante de la Ley y del Orden* a ocupar un cargo de suma importancia en la entidad, función que desempeñó con cariño, sabiduría y gran celo profesional, hasta el último día en que su salud le permitió participar de nuestras actividades.

Frecuentemente, se le vio compartiendo su escaso tiempo y vistiendo su chaqueta corporativa con gran orgullo, elemento que le fue otorgado como testimonio de camaradería y reconocimiento hacia su entrega y gran trabajo realizado.

Su siempre profesado amor a Carabineros de Chile, a las Fuerzas Armadas, a su Nación y a todos quienes lo integramos, fue el motor permanente que atraía a todos los integrantes del Instituto a escuchar un sinfín de sus anécdotas personales e infinidad de pasajes de nuestra historia patria que compartía con gracia particular y buen humor.

Hosmán Pérez, (en el extremo izquierdo de la fotografía) participa de una de nuestras actividades.

Grande fue nuestra preocupación, cuando se nos informó de su ingreso al Hospital DIPRECA y mayor aun cuando supimos que el tratamiento a que era sometido lo dejaba exhausto, casi inconsciente y con visitas restringidas. Llamando periódicamente al Hospital e informados prestamente por otros socios y amigos de la corporación, un día se nos informó que sería posible visitarlo, trasladándonos de inmediato hasta su lecho de enfermo.

Inmensa fue nuestra alegría cuando en medio de su letargo nos reconoció, nos estrechó largamente las manos e incluso tuvo aliento para recordar algunas de las actividades en las cuales había participado con nosotros, asegurándonos que tan pronto dejase el hospital retomaría sus altas funciones en nuestro Instituto. Nunca imaginamos que pocos días después nos sería comunicada la triste noticia de su partida sin retorno.

Con la pena que se siente ante lo irreparable, acompañamos a nuestro querido amigo, primero al responso que se realizó en la Iglesia de Carabineros de Chile *"San Francisco de Borja"* el mismo día de su deceso y al día siguiente, a la Solemne Liturgia celebrada en la misma Iglesia.

El templo estaba colmado de personas que querían manifestar a don

Hosmán su cariño y afecto y al mismo tiempo su pesar por su irreparable pérdida. Terminada la misa sus restos fueron trasladados al Parque del Recuerdo seguidos de una larga caravana conformada por su familia, compañeros de su vida institucional y amigos.

En el camposanto hicieron uso de la palabra: En representación de Carabineros de Chile el General Inspector, don Mauricio González Marín, Director Nacional de Personal. En nombre del Cuerpo de Generales y del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, su Presidente Interino General Inspector (R) don Gustavo Lagos R.; por el Círculo de Jefes y Oficiales de Carabineros en Retiro el General (R) don Voltaire Opazo; por el Instituto O'Higginiano de Chile el General de División (R) don Guillermo Toro Dávila; por el Centro de Aspirantes y Oficiales de Carabineros de Chile *"Caballeros del Orden"* su Presidente el General Inspector (R) don Sergio Cotroneo Concha y por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg.

Todos coincidieron en dejar constancia de *"su arraigado amor por la institución que lo cobijó por más de un tercio de su vida",* el haber sido "*un Oficial destacado entre sus pares, Académico, Embajador, Profesor de tantas generaciones de Oficiales que siguieron su ejemplo*" y de *"sus dotes de Caballero y emprendedor incansable en beneficio de su querido Instituto Histórico de Carabineros de Chile".*

Finalizados los discursos se desarrolló el solemne protocolo de honores fúnebres con el simbólico toque de clarín y las salvas correspondientes a su alta investidura.

Representando al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile participaron además de su presidente, el vicepresidente Sr. Oscar Avendaño Godoy y los señores Socios Sergio Barriga Kreft y José Huepe Pérez.

❖ *Miembro Correspondiente de nuestra corporación en el Perú realiza una visita de extensión a las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

Una grata visita recibió nuestra corporación el pasado viernes 10 de octubre. Uno de nuestros apreciados Miembros Correspondientes en el Perú, don Hernán Rivas Vargas-Machuca, llegó a medio día acompañado por su muy encantadora hija Alessandra Rivas, quien ya es Primer Oficial de LATAM PERÚ hasta nuestras instalaciones para realizar una presentación de las próximas actividades a desarrollarse en el XVIII Congreso Internacional de FIDEHAE en Lima, Perú e interiorizarse respecto de los procesos de investigación y trabajos que aquí se realizan.

De izquierda a derecha: ***Sergio Barriga, Norberto Traub, Alessandra Rivas, Hernán Rivas y Oscar Avendaño***

El presidente del Instituto, Norberto Traub Gainsborg, junto al vicepresidente don Oscar Avendaño Godoy y el socio don Sergio Barriga Kreft, dieron la bienvenida a los distinguidos visitantes y mientras compartían un agradable almuerzo, procedieron a preguntar sobre las materias a tratar en el próximo congreso y la inquietud sobre las limitaciones que un tema limitado sobre desarrollo de historia espacial podría plantear para algunos de los países miembros de FIDEHAE.

A continuación, el presidente de la corporación, le solicitó a nuestro apreciado Miembro Correspondiente, señor Hernán Rivas, tuviese la gentileza de hacerle llegar los más cordiales saludos de esta corporación al nuevo presidente, Honorable Directorio y miembros del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP); como también le solicitó le pudiera hacer llegar una nota personal a nuestro distinguido amigo y apreciado Miembro Correspondiente del IIHACH en Perú, General Fernando Lévano Castillo.

El Instituto agradece el interés y reconocimiento por parte del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP), en cuanto a informarnos algo más sobre el próximo Congreso y conocer de nuestra próxima participación, acción que siempre enriquece el fraternal desarrollo e interacción entre los integrantes de FIDEHAE.

❖ *234° aniversario del natalicio de don José Miguel Carrera*

De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg; Álvaro Castellón Covarrubias; José Miguel Alcalde U.; Ana María Ried Undurraga; Oscar Avendaño Godoy y Felipe Araya Jaramillo

Accediendo a la cordial invitación que nos formulara la señora Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas "José Miguel Carrera", doña Ana María Ried Undurraga, una delegación de nuestra corporación participó en la solemne ceremonia con que se conmemoró el 234° aniversario del natalicio de don José Miguel Carrera Verdugo, evento desarrollado al pie del monumento ecuestre que recuerda al Prócer de la Patria, ubicado en la Plaza de la Ciudadanía, Santiago.

Una numerosa concurrencia se dio cita en el lugar, entre quienes se encontraban altos representantes del Ejército, Armada Nacional, Fuerza Aérea de Chile, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones,

Agregados Militares de países amigos, el Directorio del Instituto Histórico José Miguel Carrera y el presidente y vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señores Norberto Traub Gainsborg y Oscar Avendaño Godoy.

Se inició el acto con el izamiento del Pabellón Nacional coreado por todos los asistentes. A continuación, la Presidente del Instituto José Miguel Carrera se refirió, entre otros aspectos, a la vida del prócer haciendo especial mención a su carácter intrépido, ambicioso y rebelde, que lo llevó a ser nombrado presidente de la Junta Provisional de Gobierno de la actualmente llamada Patria Vieja y, tras disolver el Congreso Nacional, asumió con plenos poderes.

Luego hicieron uso de la palabra representantes del Ejército de Chile, de la Armada Nacional y autoridades del entorno civil que destacaron la vida del insigne prócer. Seguidamente se procedió a la colocación de ofrendas florales con todo el ceremonial que ello implica. Terminó el homenaje con la presentación de un conjunto de música y baile folclórico, que puso la nota liviana y colorida en el protocolar entorno en que se desarrolló la ceremonia.

❖ *Reunión de coordinación para preparar proyecto de investigación histórica "Historia Aeronáutica de Chile, tomo III"*

De izquierda a derecha: Danilo Villaroel, Norberto Traub, Sergio Barriga, Mario Magliocchetti, Ricardo Gutiérrez, CDA. Germán Olave, Edgardo Villalobos, Héctor Alarcón y Eduardo Werner.

Con el propósito de dar cumplimiento a la tarea de publicar el tercer del libro *"Historia Aeronáutica de Chile",* comprometida dentro de las actividades conmemorativas de los 90 años de la Fuerza Aérea de Chile durante el 2020, se reunieron por la mañana del miércoles 16 de octubre de 2019, en el

Edificio Aeronáutico Central de la DGAC, el equipo de trabajo que reunirá y revisará los contenidos comprometidos para abarcar el período 1943 – 1955.

En esta oportunidad asistieron los historiadores e investigadores aeronáuticos de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quienes con el apoyo del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio llevarán a cabo este importante proyecto.

❖ *XIII Jornada de Historia Militar "A 140 años de la Guerra del Pacífico"*

Abordar los hechos más relevantes de una conflagración que fue clave para la conformación de nuestro territorio y el desarrollo de la identidad nacional, fue el principal objetivo de la "XIII Jornada de Historia Militar Santiago 2019", que en esta oportunidad se centró en el tema "A 140 años de la Guerra del Pacífico".
La jornada de interesantes exposiciones efectuada se inició en el Auditorio del Edificio Ejército Bicentenario a las 9:30 de la mañana hasta aproximadamente las 13:20 horas del jueves 17 de octubre, y contó con la asistencia y participación de historiadores, académicos de algunos distinguidos miembros de nuestra corporación.

Durante la apertura del seminario, organizado por el Departamento Cultural, Histórico y de Extensión del Ejército (DCHEE), el Subjefe del Estado Mayor General del Ejército, General de Brigada Pablo Müller B., indicó que ésta es una ocasión propicia para conmemorar los 140 años del inicio de la Guerra del Pacífico, a través de sus principales operaciones, expediciones y hechos de armas, y especialmente de aquellos personajes que posibilitaron la victoria final. *"Invito a los presentes a disfrutar de las siempre enriquecedoras enseñanzas de nuestra historia militar, mediante las cuales se pone a disposición de la Institución y de la sociedad en su conjunto, de conocimientos más detallados de la relevante participación del Ejército en esta significativa etapa de la historia del país*".

Posteriormente, nuestro socio y vicepresidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, General de División Marco López Ardiles, enfatizó el hecho que este conflicto fue el hecho político,

social, económico y militar más trascendente del siglo XIX. *"La Guerra del Pacífico merece ser estudiada más en profundidad, ya que Chile movilizó más de 80 mil hombres durante cuatro años, combatió en un escenario de guerra de más de 4.000 kilómetros y conquistó un territorio que fue clave para su desarrollo en el siglo XX".*

La jornada de ese día contempló además las siguientes exposiciones: *"Antofagasta 1879: las operaciones militares en el altiplano"* (TCL Ricardo Kaiser O.); *"¿Por qué Chile ganó la Guerra del Pacífico?"* (Rafael Mellafe M.); *"El general Manuel Baquedano y la maniobra*" (Rafael González A.); *"El imperio alemán y la Guerra del Pacífico"* (Mauricio Ibarra Z.); y *"Realismo e idealismo en el contexto de la Guerra del Pacífico"* (Claudio Tapia F.).

Algunos de los expositores junto al moderador.
De izquierda a derecha: Tcl. Ricardo Kaiser, Crl. Eduardo Villalón, Marcos López y Rafael Mellafe

❖ *Con emotiva ceremonia interna se celebró la reinauguración de instalaciones de la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas"*

Por la tarde del jueves 17 de octubre, el presidente del Instituto don Norberto Traub junto al Director Tesorero de la corporación, CDA Aníbal Jiménez, Capellán Nacional Protestante de la Fuerza Aérea de Chile asistieron a las renovadas dependencias de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", para acompañarlas en un sencillo pero emotivo acto de "reinauguración" que se realizó en su centro de operaciones ubicado en el aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz de Tobalaba.

Al acto encabezado por la presidente de la agrupación de mujeres pilotos, señora Orietta Rodríguez Gauné y casi la totalidad de las miembros de su directorio, asistieron el Director General de la DGAC, General de Aviación Víctor Villalobos Collao; el presidente del Club Aéreo de Santiago, señor Roberto

Rozas Stage; el presidente del Club Aéreo de Vallenar, Jaime Quiroga y algunas de las distinguidas y encantadoras socias pilotos.

Orietta Rodríguez durante las palabras de bienvenida a los presentes. *(Botón a la izquierda para video)*

Tras las palabras de bienvenida, presentación y agradecimiento por los trabajos de recuperación de las instalaciones de "Alas Andinas", su presidente Orietta Rodríguez invitó a nuestro Director Tesorero, Capellán Aníbal Jiménez a realizar un agradecimiento e invocación a Dios, por haber permitido esta exitosa y atractiva renovación.

Norberto Traub hace entrega a Orietta Rodríguez de un estuche conteniendo un par de históricos "espolines aéreos", tal cual lo regulaba el reglamento de vestuario del Ejército de Chile, para el primer uniforme de sus aviadores en 1927.

❖ *Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile conmemora su quinto aniversario*

Los integrantes del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile

El lunes 21 de octubre, en dependencias del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, emplazado en la Base Aérea Cerrillos, se realizó la ceremonia conmemorativa del 5º Aniversario de esta Unidad.

La ceremonia que fue presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, General de Aviación Roberto Avendaño Veloso, contó con la asistencia de Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Empleados Civiles e invitados especiales. En la ocasión, el Jefe del Archivo Histórico, Comandante de Grupo (BA) José Esteban Guzmán, dio a conocer los avances experimentados durante estos años de trabajo, con el fin de *"resguardar y custodiar el patrimonio documental y testimonial de la identidad y memoria histórica de la Fuerza Aérea de Chile, constituyéndose en una fuente de información primaria útil, tanto para el personal de las distintas Unidades de la Institución, como para investigadores y organizaciones gubernamentales y civiles que requieran información"*.

❖ *Historiador de la Academia Nacional de Historia del Ecuador realiza una visita de extensión al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

.

Otra grata visita durante este mes, recibió nuestra corporación durante algunos días de la semana del 21 al 27 de octubre pasados. El Ingeniero, don Alberto Sánchez Varas de la Academia Nacional de Historia del Ecuador y vicepresidente de la Confraternidad de Historiadores Camilo Destruge; nos honró con su presencia por algunos días a Chile acompañado de su encantadora señora Lola Elvira.

De izquierda a derecha: Alberto Sánchez, Lola Elvira y Norberto Traub

Lamentablemente nuestro amigo Alberto Sánchez llegó al país en estos álgidos y tristes días de desorden social lo que ciertamente produjo la imposibilidad para visitar algunas de las bibliotecas y museos, a los que deseaba acudir. A Dios gracias pudimos recibirlo en nuestro Instituto con algunas de las limitaciones propias de estar en el centro de Santiago y también acompañarlo en su hotel para compartir algunas publicaciones, investigaciones, antecedentes históricos y disfrutar algo de la franca amistad.

❖ *Miembros correspondientes presentes en acto de homenaje al cumplirse 90 aniversario de primer correo aéreo a la Patagonia*

Pieza postal con matasello alusivo

Un emotivo homenaje a la figura del piloto Antoine de Saint-Exupéry se realizó en Buenos Aires, al cumplirse 90 años del primer correo aéreo a la Patagonia.

La actividad se llevó a cabo en la Galería Güemes, considerado muy icónico, ya que se trata nada menos del lugar donde entre 1929 y 1930, vivió en la capital del Plata el célebre escritor y piloto francés Antoine de Saint-Exupéry. Y aquí también escribió su libro, “Vuelo Nocturno”.

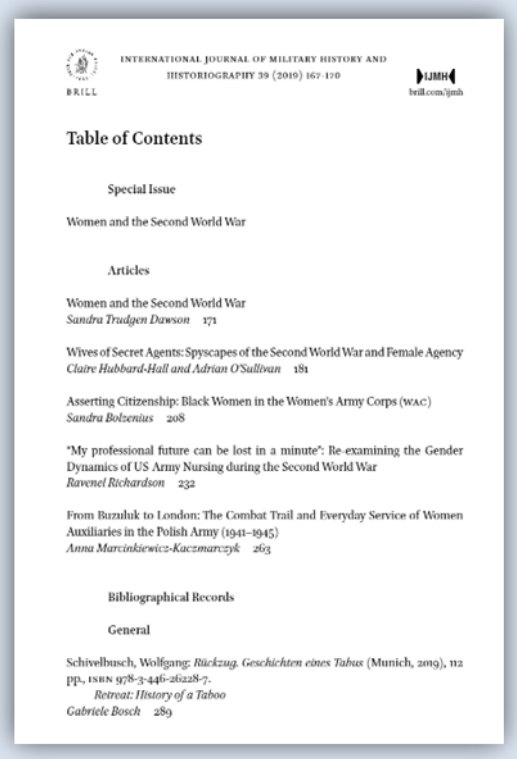
Con el auspicio de la Embajada de Francia, la Administración de la Galería Güemes, Clarita Rivero reconocida historiadora de Saint-Exupéry condujo el homenaje en los que participaron intelectuales y organizaciones seguidores del escritor francés.

En la oportunidad también hablo Ronald Scott, de 102 años cumplidos, piloto de la Aeroposta. El acto culminó con la entrega de un matasello especial por parte del personal del Correo Argentino.

En representación del IIHACH asistieron, los señores Esteban Raczynski y Gabriel Pavlovcic, quienes han tenido la gentileza de remitirnos la presente y valiosa información.

Quien visite Buenos Aires, puede solicitar en portería turno para visitar el departamento de Saint-Exupéry en el 6 piso de la galería Güemes, Florida 165 a una cuadra de la Plaza de Mayo.

II. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas



INTERNATIONAL JOURNAL OF MILITARY HISTORY AND HISTORIOGRAPHY 39 (2019) 167-170

BRILL

IJMH

brill.com/ijmh

Table of Contents

Special Issue

Women and the Second World War

Articles

Women and the Second World War
Sandra Trudgen Dawson 171

Wives of Secret Agents: Spyscapes of the Second World War and Female Agency
Claire Hubbard-Hall and Adrian O'Sullivan 181

Asserting Citizenship: Black Women in the Women's Army Corps (WAC)
Sandra Bolzenius 208

"My professional future can be lost in a minute": Re-examining the Gender Dynamics of US Army Nursing during the Second World War
Ravenel Richardson 232

From Buzuluk to London: The Combat Trail and Everyday Service of Women Auxiliaries in the Polish Army (1941–1945)
Anna Marcinkiewicz-Kaczmarczyk 263

Bibliographical Records

General

Schivelbusch, Wolfgang: *Rückzug. Geschichten eines Tabus* (Munich, 2019), 112 pp., ISBN 978-3-446-26228-7.
Retreat: History of a Taboo
Gabriele Bosch 289

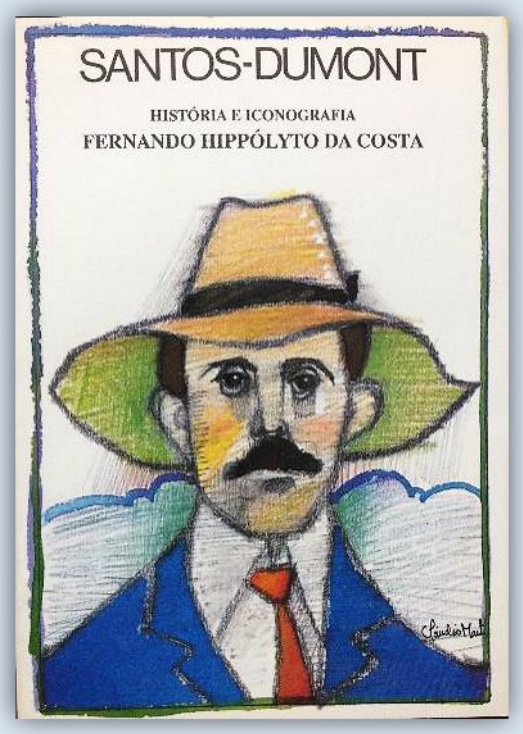
'Women and the Second World War'

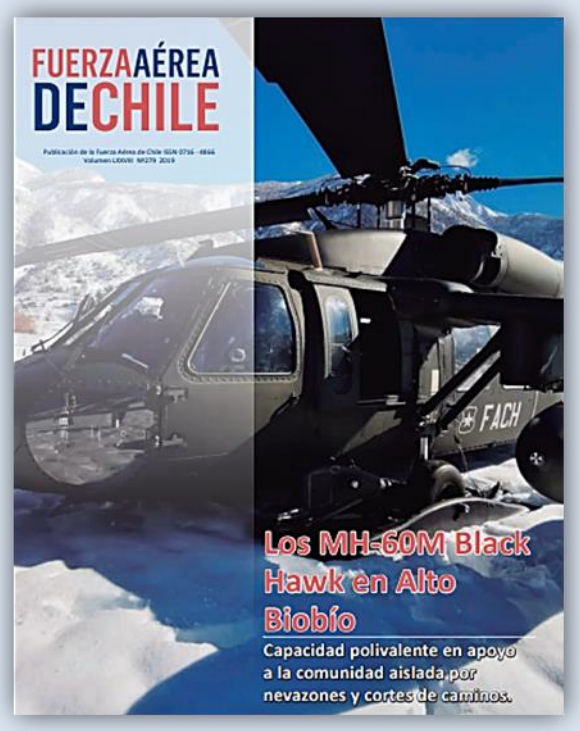
- ***Estos son algunas de las publicaciones recibidas durante el mes de octubre, las que ya están disponibles para su consulta en nuestra biblioteca y que también ponemos a su servicio.***

Portadas de las valiosas publicaciones que recibiéramos de regalo por parte de nuestros distinguidos amigos de la International Commission of Military History; Alberto Sánchez Varas y Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile.

Muchas gracias a todos ellos.

.


SANTOS-DUMONT
HISTÓRIA E ICONOGRAFIA
FERNANDO HIPPÓLYTO DA COSTA


FUERZA AÉREA DE CHILE
FACH
Los MH-60M Black Hawk en Alto Biobío
Capacidad polivalente en apoyo a la comunidad aislada por nevazones y cortes de caminos.

PIONEROS DE LA AVIACION
7
José Abel Castillo
El visionario impulsador de nuestra aviación

PIONEROS DE LA AVIACION
8
Pedro P. Traversari
Un precursor de la aviación ecuatoriana

III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

Estimados Miembros de la FIDEHAE,

Es un honor dirigirme a cada uno de ustedes distinguidos representantes de los Institutos de Historia Aeronáutica y Espacial que conforman la FIDEHAE, para saludarlos e informarles que en la reciente Sesión Solemne, se ha oficializado por Resolución Directoral del Instituto la ejecución del "XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL", denominado "HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAÍSES INTEGRANTES DE LA FIDEHAE EN EL ÁMBITO ESPACIAL"; el cual se llevará a cabo del 05 al 09 de octubre del 2020, en la Ciudad de Lima – Perú; por lo que adjunto la Resolución Directoral correspondiente, así como las Bases y la Ficha de Inscripción.

Esperando contar con su presencia y con el fin de iniciar un fluido intercambio de información, me despido con un abrazo.

Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO
Presidente del IEHAP

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ
Av. Arequipa N° 5200 - Miraflores - Email: ideha_2010@hotmail.com
Central Telefónica: (01) 693-8998 - (01) 693-9039

Resolución Directoral

Miraflores, 27 de setiembre de 2019

EL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERÚ

CONSIDERANDO:

Que, con Decreto Supremo N°004/AE del 1° de diciembre de 1981, se crea con el auspicio del Ministerio de Aeronáutica, el Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos y Aeroespaciales del Perú, como persona jurídica de derecho privado; modificando su denominación con el Decreto Supremo N°005-84/AE de 04 de diciembre de 1984 al de Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú.

Que, según a lo establecido en el Artículo 5° incisos b) y c) del Estatuto vigente, el Instituto para cumplir su finalidad tiene como objetivos no limitados el de realizar, fomentar y auspiciar la investigación y estudio de los hechos relacionados con la aeronáutica y el espacio ultraterrestre, así como contribuir a la formación y consolidación de la cultura aeroespacial, promoviendo las divulgaciones, actuaciones y actividades inherentes a dicho fin.

Que, en la Declaración de Santo Domingo, de fecha 16 de noviembre de 2018, Artículo 3°, se aprueba por unanimidad la propuesta del Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú, para ser sede del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2020, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial".

De conformidad a lo dispuesto y con el voto aprobatorio del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- *Oficializar el* ***XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial",*** *organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú, a llevarse a cabo en la Ciudad de Lima - Perú, del 05 al 09 de octubre del 2020.*

El Presidente

Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO

El Director Secretario

Comandante FAP
RAÚL MONTOYA BARANDIARAN

BASES DEL "XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONAUTICA Y DEL ESPACIO"

"HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAISES INTEGRANTES DE FIDEHAE EN EL AMBITO ESPACIAL"

1. Podrán participar los Honorables Miembros Académicos integrantes de la FIDEHAE, y de aquellos países que, sin serlo lo deseen, sin importar su ubicación geográfica, asimismo pueden hacerlo aquellas personas interesadas o entidades que hayan iniciado trámites para el ingreso a dicha organización, lo cual no implica su aceptación de incorporación a la misma.

2. El tema del "XVIII Congreso Internacional de História Aeronáutica y Espacial", será sobre la "Historia y Avances Tecnológicos de los países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial". Se tendrá como directrices: su evolución y sus implicancias en sus respectivos países. Entre los propósitos buscamos difundir el conocimiento de la actividad aeroespacial. Para dar cumplimiento a este fin, se solicita que los trabajos de investigación a enviar abarquen especialmente los siguientes enfoques:

   a. Investigación sobre los antecedentes del desarrollo de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

   b. Reflexiones sobre la influencia y consecuencias de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

   c. Reconocimiento y valoración de la acción de los precursores de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

   d. Aspectos relacionados con la organización e infraestructura espacial en los países miembros de la FIDEHAE.

3. Los trabajos se redactarán a doble espacio en páginas tamaño A4, en formato Word, en letra Times New Román tamaño 12 puntos. La extensión de los mismos no deberá exceder las 20 páginas. Deberán respetar lo siguientes márgenes:
- Margen izquierdo 3.5 centímetros, margen derecho 2.0 centímetros, margen superior e inferior 3.0 centímetros.

4. Los trabajos que contengan imágenes, infografías o ilustraciones, deberán estar en alta resolución en formato JPG (300 dpi).

5.-Cada organización puede enviar como mínimo un trabajo de investigación, teniendo abierta la posibilidad de presentar un número mayor de ellos, en cuyo caso todos los trabajos presentados serán considerados en el compendio final del congreso.

6. Los trabajos a presentar deberán ser inéditos, e incluir al final del mismo las referencias bibliográficas de las fuentes citadas e investigadas. Además, acompañados de una autorización simple escrita por parte de los autores, para su difusión.

7. Los trabajos se enviarán vía correo electrónico a la dirección de email ideha_2010@hotmail.com., a nombre de Mayor General FAP Wolfgang Dupeyrat Luque. Deberán incluir una foto del autor en alta resolución y una reseña biográfica del mismo en un máximo de 15 líneas.

8. Se fija como fecha límite de recepción de los trabajos, el día jueves 30 de abril del 2020.

9.- Los países participantes deberán informar sobre los trabajos elegidos para ser expuestos en el Congreso teniendo como fecha máxima el día 29 de mayo del 2020.

10. En lo relacionado a las exposiciones durante el Congreso, se debe tener en cuenta que:

- Cada país podrá exponer hasta un máximo de 02 (dos) trabajos, con una duración de 20 minutos cada uno.
- Las exposiciones deberán ser presentada en formato PDF o Power Point.
- Las exposiciones deberán ser remitidas a la dirección de email indicada en el párrafo 7, hasta el día 4 de setiembre del 2020.

11. Para la solución de las inquietudes sobre las presentes Bases, sírvase contactarnos a la dirección email indicada en el párrafo 7, dirigidas al Oficial General indicado.

Mayor General FAP
ZDENKO TEPLY BATAGELJ
Presidente de la Comisión Organizadora

❖ ***Interesante aporte de actualidad aeronáutica sudamericana proporcionado por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea de Chile***

Fuerza Aérea de Chile
Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales
Estrategia, Aeronáutica, Espacio, Tecnología & Innovación

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 49-2019 Santiago, 08 de octubre del 2019

"El agua como factor de conflictos: Chile y el ejemplo de Siria"

A fines del siglo XX, los analistas internacionales y los estudios de defensa señalaban el agua como una principal fuente de conflictos para el siglo XXI. Nuestro país, ha enfrentado y enfrenta situaciones de disputa sobre accesos y derechos sobre aguas y hielos con los países vecinos. Ello, demuestra la validez de los pronósticos mencionados y la importancia del líquido elemento para la supervivencia humana y para el desarrollo exitoso de las actividades económicas. Por esa razón, examinaremos un caso específico que nos entrega experiencias para el futuro y sirven como base para los análisis estratégicos que se realice en torno a este tema.

Siria no es un gran productor de petróleo, ni tiene grandes cantidades de reservas en el subsuelo. A finales de 2012, Siria tenía del orden de 2,5 mil millones de barriles de reservas probadas de petróleo y una producción de 164.000 barriles diarios. Durante la primera década del siglo XXI, la producción siria de petróleo fue disminuyendo sostenidamente desde un valor del orden de los 550-600 mil barriles diarios, a menos de 200 mil barriles. Se aprecia, en consecuencia, que el petróleo no es la base de los actuales intereses vitales sirios, dada su merma continua y la consecuente baja incidencia en su economía. Entonces: ¿qué aspecto referido a recursos naturales, además de las causales político-religiosas y las económicas, está presente en el conflicto de Siria?
La respuesta: el agua.

Mapa físico de Siria

El norte de África y el Medio Oriente, se caracterizan por ser una de las zonas más desérticas del planeta. La vida en el Oriente Medio en gran parte depende del agua que fluye por los ríos Éufrates, Tigris y Jordán. Los ríos Éufrates (2.780 km.) y Tigris (1.900 km.) definen la vida en Mesopotamia (que, en arameo y en griego, quiere decir tierra entre los ríos). Sus aguas recorren los campos de Turquía, Siria e Irak.

El río Jordán (360 km.) nace en los Altos del Golán (Siria) y, desde 1967, luego de la guerra de los seis días, el río Jordán es controlado por el ejército israelí. La escasez del agua en las zonas desérticas de Oriente Medio hace que este recurso sea sumamente importante, por lo que su acceso y control se ha convertido en una lucha de poder en la zona. Siria es un país estratégico en Medio Oriente, pues tiene acceso a los principales acuíferos de la zona, y al agua de los ríos Jordán, Éufrates y Tigris. En la "guerra de los seis días", acaecida en junio de 1967, Israel atacó a sus países árabes vecinos: Egipto, Jordania, Irak y Siria, con el fin de garantizar el abastecimiento de agua, ampliando sus fronteras hasta el río Jordán (Cisjordania) y los altos del Golán, en Siria. Al finalizar la guerra, Israel ocupó la Península del Sinaí, la Franja de Gaza, Cisjordania, Jerusalén Este (incluyendo la Ciudad Vieja) y los altos del Golán. Israel mantiene su posición de fuerza en los territorios ocupados básicamente para controlar los acuíferos necesarios para mantener su nivel de desarrollo económico.
Según estimaciones de la ONU, Israel obtiene el 67% del agua que consume de los territorios ocupados. Esto dificulta el desarrollo económico y social en los Territorios Palestinos Ocupados y evidentemente complica la calidad de vida de los palestinos. Por ejemplo, el consumo per cápita de agua en Palestina es menor a 70 litros diarios por persona, mientras que el consumo de agua diario de un habitante israelí es del orden de 250. La Organización Mundial de la Salud recomienda un consumo mínimo diario de 100 litros por persona.

De igual manera, luego de 45 años de ocupación, los altos del Golán mantienen el estatus de territorios ocupados y son reivindicados por Siria. En términos militares, el control de los Altos del Golán se explica como una estrategia necesaria para evitar ataques sirios al norte de Israel; sin embargo, más allá de las consideraciones militares, la ocupación israelí obedece a la necesidad de controlar la cuenca del río Jordán. Y es que los ríos Éufrates, Tigris y Jordán son fundamentales para Siria, ya que este país extrae 16,76 billones de metros cúbicos de agua dulce, de los cuáles el 87,5% es para uso agrícola, 8,8% es para uso doméstico y 3,7% es para uso industrial (Banco Mundial, 2012).

El desenlace que tenga la guerra civil en Siria es fundamental para Israel, ya que, entre otras cuestiones, afectará su ocupación de los Altos del Golán y con ello a su abastecimiento de agua. Por otra parte, (Jongerden, 2009) afirma que Turquía es uno de los países que actualmente tiene el mayor número de grandes represas de agua en construcción; según sus estudios, en el mundo, las cuencas fluviales con mayor cantidad de presas actualmente en construcción se encuentran en los ríos: Yangtzé (38), Tigris y Éufrates (19 cada uno) y Danubio.

Represa siria al sur de Manbij, al norte del país. Foto: Reuters

Turquía ha definido como uno de sus objetivos estratégicos la construcción de una amplia red de embalses de agua y ambiciosos planes de riego, despertando reclamos de sus países vecinos: Irak y Siria, puesto que las represas turcas afectarán la cantidad de agua que reciben Siria e Irak; esto explica la posición del parlamento iraquí de obligar al Gobierno a incluir en cualquier acuerdo que se firme con un país limítrofe un artículo que garantice que Irak recibirá la

proporción de agua que le corresponde. Turquía lleva adelante un ambicioso plan de construcción de 19 centrales hidroeléctricas, 22 presas y cientos de kilómetros de canales de riego.

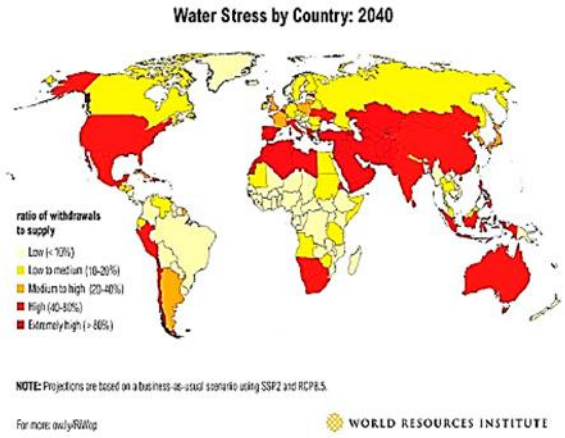
Construcción de la gran represa Yusufeli, en Turquía. Foto: Hispanatolia.com

Los irreversibles impactos ambientales y las 9 disputas por los recursos hídricos con Irak y Siria, provocaron que el Banco Mundial negara la concesión de créditos a Turquía, puesto que no cumplió con los requisitos establecidos para este tipo de proyectos. Debido a una controversia con el Banco Mundial, las autoridades turcas tuvieron que gestionar préstamos con bancos privados de Reino Unido, Alemania, Austria y Suiza (Jongerden, 2009).
Turquía no consideró necesario llegar a un acuerdo con los otros dueños del agua del Tigris y del Éufrates, Siria e Irak, para compartir el recurso; y, por ello, el entonces presidente turco, Turgut Özal, manifestó: "nosotros no decimos a los árabes qué tienen que hacer con su petróleo, así que no admitimos que ellos nos digan nada sobre qué debemos hacer con nuestra agua" (Jongerden, 2009).

Como se aprecia, aunque Turquía e Israel son aliados políticos de Estados Unidos para la estructuración estratégica del nuevo orden mundial en la zona, el agua como elemento fundamental para la existencia de la vida humana y el sostenimiento de las actividades, tiene un valor trascendental en las dinámicas en el oriente medio y son parte de la generación de conflictos en esa estratégica zona.

Chile no constituye una excepción, sino un ejemplo de la problemática que ocupa estas líneas.
El análisis del estrés hídrico realizado por Water & Wastewater International ubica a Chile como uno de los 33 países más importantes del mundo que se enfrentarán a altos niveles de estrés hídrico en 2040. Existe una combinación de factores que contribuyen al estrés hídrico en Chile, donde el aumento exponencial de la demanda de agua para la minería, la industria y los usos agrícolas se complementa con el cambio climático, el incremento de las temperaturas y la variación de los patrones de precipitación; que actualmente son factores críticos en regiones áridas y semiáridas de todo el mundo. En la última década, se ha demostrado que la aridez en el norte de Chile aumenta significativamente haciendo que el suministro de agua sea un problema crítico para las comunidades locales. Solo recientemente se ha considerado investigar el uso de agua de mar y de aguas residuales para los principales consumidores, tales como el sector de la industria y la minería.
El país enfrenta un fenómeno de desertificación que se arrastra por décadas (según datos de investigadores de la Universidad de Chile, el desierto avanza 3 kilómetros por año) y el comportamiento de las lluvias ha cambiado al punto de que luego de un periodo de sequía que ya casi completa una década, las precipitaciones de este año en algunas de las Regiones del núcleo central alcanzan apenas al 25% de las de un año normal, generando un impacto inmediato en las actividades mineras y agrícolas, amenazando la capacidad de abastecer el consumo humano y por ello, generando una intensa discusión interna, pública y política, respecto de los derechos de propiedad del agua y la importancia de este elemento para la seguridad integral de las personas.

En ese escenario de escasez, Chile situaciones pendientes por resolver con sus tres países vecinos, relacionadas con el acceso y uso de aguas y hielos:
Las consultas recientes sobre el uso de las aguas del río Chucusuma en el límite con Perú y la explotación indiscriminada de las aguas subterráneas por parte de particulares de ese país, generan una condición de riesgo hídrico por cuanto a la posibilidad de agotamiento de las aguas, se suma la posibilidad de que la diferencia de presiones produzca una invasión de los acuíferos desde el Océano Pacífico, arruinando el recurso (Univ. de La Serena, 2017). A lo anterior, se une la actual demanda contra Bolivia ante la Corte de La Haya por el uso de las aguas del río Silala. En realidad, ello es sólo una muestra de las situaciones pendientes de verificar que afectan a más de un centenar de acuíferos en el norte de Chile.



Mapa de los niveles de stress hídrico mundial. Obsérvese la situación de Chile. Fuente: madrimasd.org

Por otra parte, aún no está completamente zanjada la situación limítrofe con Argentina en la zona de Campos de Hielo, área de gran importancia por la inmensa cantidad de agua en forma de hielo y por las proyecciones de cambio en la morfología del terreno si persiste el fenómeno de derretimiento de los hielos y glaciares.

En ese escenario, resulta y resultará fundamental, la coherencia entre diversas políticas públicas que se relacionan con la problemática que enfrentamos, desde aquellas destinadas a mejorar la eficiencia en los recursos hasta la acción internacional que define nuestra política exterior y las correspondientes planificaciones de corto, mediano y largo plazo de nuestra Defensa Nacional

MLL. Basado en publicación de Jorge Orbe (2013) y notas de internet

❖ *Interesante programa e invitación remitida a nuestra corporación por la ICMH*

International Commission of Military History
Commission Internationale d'Histoire Militaire

The President
Le Président

Milan, Monday 28th October 2019

Dear colleagues of the ICMH community and fellow military historians,

Without waiting for the next *Newsletter*, due for publication in next mid-December, I wish to inform you already about some important developments, which came out from our last congress in Sofia and in the following weeks.

1. Concerning the future congresses, the Full Board has approved the following ICMH Congresses until 2023.
   a. 2020. Poznań in the Republic Poland from 31st August to 5th September on the General Theme: *Key Battles in the History of Warfare*. Please note that for organizational reasons (concerning the Congress of the International Committee of Historical Sciences taking place the previous week) the Congress will start on Monday morning (not as usual on Sunday) and will terminate on Saturday (not as usual on Friday). Please also note that it was decided that a special panel will be included in which scholars will have the opportunity to present papers about their researches in progress, preferably based on archival sources, on topics outside the General Theme. This feature will be repeated in the future congresses.
   b. 2021. Athens in Greece from 22nd to 27th August on the General Theme: *Independence Wars since the XVIII Century.*
   c. 2022. Seoul in the Republic of Korea from 28th August to 2nd September on the General Theme: *Military Conflicts during the Cold War.*
   d. 2023. Istanbul in the Republic of Turkey from 3rd to 8th September on the General Theme: *Commanders and Battles which Shaped Military History.*
   e. 2024. A preliminary interest in organizing the congress was expressed by the National Commission of Senegal.

2. 2020 edition of the Corvisier Prize. Please see the attached call for applications. I invite all National Commissions and other addressees to circulate widely this call for applications to the National Defence Academies and Universities which might be interested.

3. Thanks to the precious collaboration of Lieutenant General Rafael Sanchez Ortega, until recently President of the Spanish Commission of Military History, a letter by the President of the ICMH was circulated in the Iberian-American region inviting applications for new National Commissions in that sub-Continent, where at the moment we only have two much appreciated Commissions in Argentina and Brazil. The letter is having positive reactions and I will keep you informed of any future developments.

The information on points 1 and 2 above are also going to be published on the ICMH website. All the addresses are warmly invited to co-operate to the success of these initiatives.

Kindest regards

Massimo de Leonardis

Address: Prof. Massimo de Leonardis – Ordinario di Storia delle relazioni internazionali, Decano del Dipartimento di Scienze Politiche
Università Cattolica del Sacro Cuore – Largo A. Gemelli, 1 – I 20123 Milano – Italia
Tel.: +390272342733 (secretary); +3972342309 (direct); +393397704365 (mobile). E mail: massimo.deleonardis@unicatt.it

ICMH André Corvisier Prize for PhD Theses on Military History

IV edition – 2020

1. The International Commission of Military History (http://www.icmh-cihm.org/en/) awards the "André Corvisier Prize for PhD theses on Military History", named after the distinguished French scholar who was for ten years President of ICMH and then President of Honour.
2. The PhD title can be obtained not necessarily in Military History, but also in other disciplines. However, the thesis must deal with Military History in the broadest sense: the history of warfare, of military campaigns, of the armed forces, of military thinking, diplomatic aspects of conflicts, causes and effects of wars, defence economics, civil-military relations, military technology, military leadership, and demographics of military forces.
3. For the 2020 edition, the prize will be awarded for a PhD thesis discussed and approved in 2019 in a recognized University.
4. The amount of the Prize is fixed at € 3.000 plus a maximum of € 1.500 to cover the recipient's expenses for participation at the award ceremony during the XLVI ICMH Congress in Poznań in September 2020.
5. Participants must send a scanned certificate of the PhD title, a curriculum vitae, and a PdF copy of their thesis to the Secretary General of ICMH, Dr. Kris Quanten (Kris.Quanten@mil.be) within the 31st of January 2020.
6. The thesis may be in any language; however, a translation in any of the ICMH official languages (English, French, German, Italian and Spanish) is required if the language employed is different. This applies also to the scanned certification of the PhD title and to the curriculum vitae
7. The Prize will be awarded by a Jury of seven persons, chaired by the President of ICMH and including the members of the ICMH Executive Board and the President and the Secretary of the ICMH Educational Committee. With the approval of the President of ICMH, members of the Jury unable to participate may designate a substitute. The Jury may decide not to award the Prize if no thesis is considered worthy or may decide to award it *ex aequo* to two Doctors, dividing the amount of money. The Jury's decisions are taken by simple majority.
8. The winner will be required to write an article drawn from his thesis to be published in the *International Journal of Military History and Historiography*, after peer review.
9. Requests for any further information should be addressed to Dr. Kris Quanten.

The President of the International Commission of Military History

Prof. Massimo de Leonardis
Professor of History of International Relations and Institutions
Department of Political Sciences in the Università Cattolica del Sacro Cuore in Milan (Italy)

❖ ***Nota publicada por el Diario El Austral de Temuco el jueves 31.10.2019***

Más de $220 millones en pérdidas por destrozos

TEMUCO. *Municipio evalúa restaurar bustos y monumentos arrancados durante manifestaciones.*

Durante la jornada de ayer miércoles, desde el municipio de Temuco se informó que los daños producto de las manifestaciones en la capital de La Araucanía, hasta ahora, están avaluados en 220 millones de pesos.

El municipio afirma que los destrozos afectaron principalmente a semáforos, señalética, baños públicos y paraderos de buses.

Respecto a las estatuas dañadas en la jornada del martes, se indicó que parte de ellas ha sido recuperado, pero al tener un valor histórico y patrimonial, su restauración no ha sido cuantificada por lo que se evalúa su reparación.

Desde el Ministerio de las Culturas, en tanto, afirmaron que están alertas a cualquier daño que afecte al patrimonio de la Región.

"En ese sentido desde la oficina regional de Monumentos Nacionales se está monitoreando permanentemente la situación" precisa una declaración pública del Ministerio.

Los bustos dañados son los de Pedro de Valdivia, Diego Portales y Dagoberto Godoy, ubicados en distintos puntos de Temuco. En Collipulli, en tanto, el busto de Cornelio Saavedra fue arrancado de su base.

CARLOS VALVERDE

EN UN ACTO SIMBÓLICO, LOS MANIFESTANTES ARRANCARON LA CABEZA DE DAGOBERTO GODOY.

CENTRO GENERAL DE PADRES Y APODERADOS LICEO CAMILO HENRIQUEZ

INFORMA

SE POSTERGA SORTEO DE RIFA

MONUMENTAL PARA EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2019. RESOLUCIÓN EXENTA N° 2389 16-10-2019 INTENDENCIA REGIÓN DE LA ARAUCANIA.

DIRECTIVA CCPP

CITACIÓN A ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE SOCIOS • CLUB AÉREO DE LAUTARO

DE CONFORMIDAD A LO DISPUESTO EN LOS ESTATUTOS DEL CLUB, CITASE A LOS SOCIOS A ASAMBLEA EXTRAORDINARIA PARA EL DIA 08 DE NOVIEMBRE DE 2019 A LAS 20:00 HRS., EN PRIMERA CITACIÓN Y 20:30 HRS., EN SEGUNDA CITACIÓN.
LUGAR: HUENUMANQUE, SECTOR DE METRENCO COMUNA DE PADRE LAS CASAS.
PUNTO UNICO DE LA TABLA: ACORDAR LA VENTA DEL PREDIO DE CIENTO CURENTA MIL COMA QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS METROS CUADRADOS, UBICADO EN LA COMUNA DE LAUTARO, SUBDIVIDIDO EN 28 LOTES O SITIOS, Y AUTORIZAR A LA DIRECTIVA PARA EFECTUAR SU VENTA.

EL PRESIDENTE

❖ ***Nota publicada por el Diario El Austral de Temuco el lunes 4.11.2019***

Monumento de Dagoberto Godoy Fuentealba

●Con dolor he recibido la noticia del destrozo causado al monumento a Dagoberto Godoy Fuentealba, ubicado en la plaza del mismo nombre, busto que rendía homenaje a este aviador militar nacido en Temuco, y que con su hazaña de cruzar la Cordillera de Los Andes el 12 de diciembre 1918, dio gloria a su ciudad y a Chile.

Junto con lamentar este acto vandálico sin sentido, anhelo que pronto se restituya su figura al lugar donde por tantos años recibió el reconocimiento de sus conciudadanos.

Dagoberto Godoy Lisboa (hijo)

Vejamen a Godoy

●En 1969, desempeñándome como jefe del Aeródromo Maquehue, al acercarse el 12 de diciembre, instituido como Día de la Aeronáutica Nacional, tomaron contacto conmigo desde una emisora local, solicitándome grabara una alocución referida a aquella efeméride.

Días más tarde me llamó aquel respetable caballero que fuera don Vicente Vergara Montero, presidente del "Comité pro Monumento Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba", invitándome a integrarme a dicha entidad.

Señalándome que había sido compañero de colegio y amigo de Godoy y que tras su hazaña, Temuco le rindió innumerables y merecidos homenajes, pero que con el paso de los años su memoria había caído en el más completo olvido razón por la cual había creado el mencionado comité, el que desgraciadamente no había encontrado el apoyo ciudadano esperado.

Recuerdo que tomamos contacto con varias personas dándoles a conocer nuestro propósito, entre otras, el profesor e historiador don Eduardo Pino Zapata quien fue muy franco al decirnos que estimaba que ello escapaba a nuestras posibilidades, pero que al menos intentáramos conseguir los recursos para erigir un busto.

Ante las dificultades que enfrentábamos, recuerdo que en su Diario se escribió; "Para Godoy primero vino la gloria, luego el olvido".

Finalmente, de la Fuerza Aérea de Chile y del alcalde don Germán Becker Bäechler, quien nos brindó todo su apoyo, a la postre recibimos la ayuda tan necesaria y el 12 de diciembre de 1974, para el Día de la Aeronáutica Nacional, en ceremonia pública realizada en la plaza que lleva su nombre, el busto a Godoy finalmente se hizo realidad.

Abrazándome, don Vicente me dijo; "Temuco ha saldado la deuda que tenía con el vencedor del macizo andino".

Por eso, duele y mucho, enterarse del ultraje que se ha cometido con la memoria del aviador que tanta fama y gloria diera a su ciudad y a la Patria toda.

Que distinto al respeto que en el Perú se manifiesta por Jorge Chávez y en Argentina por Jorge Newbery, ambos al igual que Godoy, precursores de la aeronáutica mundial.

Señor Director, Dios no permita que ahora se escriba, "Para Godoy llegó el vejamen".

Sergio Barriga Kreft

El Austral de Temuco invita a sus lectores a escribir sus cartas a esta sección. Los textos deben tener una extensión máxima de 1.000 caracteres e ir acompañados del nombre completo, cédula de identidad y número telefónico del remitente. La dirección se reserva el derecho de seleccionar, extraer, resumir y titular las misivas. Las cartas deben ser dirigidas a
cartasdirector@australtemuco.cl
o a la dirección
Antonio Varas 945, Temuco.

Destrucción de monumento

●En nombre del Instituto de Investi-
gacio
Chile
dio d
nuest
cupa
que s
curso
gobe
destr
ba su
esa ci
Hom
hijo q
diller
más a
con M
1918,
nal a
han h
con l
nible
lizabl
Aur
tos co
que r
en so
pinta
de Ca
chez
en vi
profu
bravu
no. Y
como
que b
la Patria demostrara similar valentía
al enfrentar los desafíos, los peligros y
la muerte por la gloria de una nación,
lo que han hecho ha sido burlarse del
bravo araucano y menoscabar nues-
tra identidad como pueblo.

Sr. Director,

En nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, deseo manifestar por intermedio del diario de su digna dirección, nuestro más absoluto rechazo y preocupación, ante el cobarde atentado que se ha perpetuado al ilustre precursor de la aeronáutica nacional, Dagoberto Godoy Fuentealba, con la destrucción del busto que perpetuaba su digna memoria en la plaza de esa ciudad que lleva su nombre.

Homenaje dedicado por Temuco, al hijo que con su hazaña del cruce cordillerano realizado en avión entre las más altas cumbres que unen Santiago con Mendoza, el 12 de diciembre de 1918, diera fama y prestigio internacional a nuestra Patria como pocos lo han hecho, en una época en que ello, con los medios hasta entonces disponibles, se consideraba una tarea irrealizable.

Aumentando el agravio, no contentos con destruir su busto, los vándalos que realizaron tan deleznable acción, en son de burla pusieron su cabeza pintada de rojo a los pies de la estatua de Caupolicán. Sin duda, en su estrechez de corazón, ellos ignoraban que en vida Godoy demostró siempre un profundo respeto y admiración por la bravura y valentía del pueblo araucano. Y de ello sentía legítimo orgullo como todo chileno.

Por lo tanto, más que burlarse de quien en los cielos de la patria demostrara similar valentía al enfrentar los desafíos, los peligros y la muerte por la gloria de su Nación, lo que han hecho ha sido burlarse del bravo araucano y menoscabar nuestra identidad como pueblo.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Tel. 982885844 - www.historiaaeronauticadechile.cl

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

mayoría.

José Luis Hernández Vidal

Vejamen a Godo

●En 1969, desempe
ódrom
12 de di
a de la
aron co
nisora l
una alo
néride.
rde me
allero q
ra Mon
pro Mo
Godoy
integra
me que
legio y
hazañ
rables
ro que
noria h
to olvid
do el m
graciad
el apoy
que tom
ersonas
propósi
istoriad
quien f
estima
tras po
os inter
rsos pa
Ante las dificultad
bamos, recuerdo qu
escribió; "Para God
la gloria, luego el ol

IV. Efemérides del mes de Noviembre

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

1/11/1916: El piloto civil chileno, David Fuentes Soza acompañado con el Capitán de Ejército, señor Carlos Cruz Hurtado, realizan el primer cruce por aire del Estrecho de Magallanes, desde Punta Arenas a Porvenir, a bordo del Blériot "Talcahuano", coincidiendo esta hazaña aérea con el aniversario de su descubrimiento en 1520. Al respecto, un vecino escribió al director del periódico El Comercio: "***Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente don Hernando de Magallanes, que el mismo día 1ro de noviembre hace 496 años, descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el Paso Fuentes***".

1/11/1973: Fallecen al medio día en acción aérea los Tenientes 1º aviadores navales, señores Carlos Matamala Simmonds, Víctor Parada Kreft y el suboficial Víctor Manuel Constant Rodríguez, quienes se sumaron a otros *"caídos en el cumplimiento del deber"*. Posteriormente, el 1 de noviembre de 2006, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante señor Rodolfo Codina Díaz, instauró oficialmente el Día del Recuerdo a los Caídos en Actos de Servicio.

TENIENTE PRIMERO aviador naval Carlos Matamala S., mártir de la Aviación Naval, inmolado en el accidente aéreo ocurrido en las cercanías de Quilpué el 1° de noviembre de 1973.

TENIENTE PRIMERO aviador Naval Víctor Parada Kreft, condecorado con la "Medalla al Valor" por salvamento en la Antártida pereció en el accidente de aviación ocurrido en las cercanías de Quilpué el 1° de noviembre de 1973.

SUBOFICIAL Víctor Manuel Constant, muerto trágicamente en un accidente de aviación ocurrido el 1° de noviembre de 1973.

1/11/1977: Se inician los vuelos de LAN CHILE a Caracas con material Boeing 727.

2/11/1896: Nace en la ciudad de Tandil, don Eduardo Alfredo Olivero, pionero de la aviación argentina.

En 1915, ocultándose de la autoridad de su padre, viajó a Italia para combatir en la en la Primera Guerra Mundial por la Patria de sus progenitores, tras lo cual retornó a su querida Argentina como héroe de guerra italiano.

En mayo de 1926, junto a Bernardo Duggan y Emilio Campanelli fueron los primeros aviadores en unir en vuelo, las ciudades de Nueva York con Buenos Aires, tras 81 días de periplo.

Medalla conmemorativa del Raid Nueva York – Buenos Aires

2/11/1960: Llega el primer avión Convair 340/440 para Línea Aérea Nacional (LAN). Este material fue destinado a realizar las rutas Santiago/La Serena/Antofagasta y Santiago-Concepción. A la fecha, la empresa contaba con el siguiente material de vuelo: 16 Douglas DC-3; 7 Douglas DC-6B; 4 Glenn Martin 202; 1 Convair 340/440 y 1 Cessna 310.

2/11/1964: Se crea el Club Aéreo de Pichilemu, Chile. Uno de los más tradicionales en la Región de O'Higgins.

Una vista del Hangar e instalaciones del Club Aéreo de Pichilemu *(Foto: J. Nasser G.)*

3/11/1918: Fallece trágicamente durante una exhibición aérea, el teniente piloto aviador mexicano Amado Paniagua Cortés.

Nacido el 5 de agosto de 1901 en Tulancingo, Hidalgo. A los 9 años fue inscrito en la Escuela de Oficios y Artes, donde demostró gran afición por la mecánica.

En 1914 dejó la escuela y se adhirió a las filas constitucionalistas que comandaba el General Juan Mérigo. Debido a su valor y conducta brillante, Paniagua fue ascendido rápidamente pasando de cabo artillero en 1914 de artillería a Teniente en sólo un año. Al crearse la Escuela Nacional de Aviación pasó a formar en sus filas egresando como piloto en 1918. A los pocos meses de haber obtenido su brevet falleció trágicamente en un accidente aéreo.

3/11/1944: Se crea el entonces Servicio Aéreo de Honduras S.A. (SAHSA).

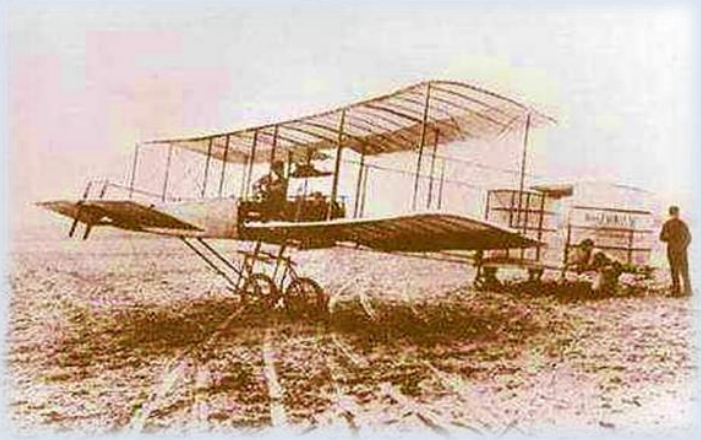
4/11/1920: El piloto italiano Elia Liut, veterano de la primera guerra mundial, realizó el vuelo entre Guayaquil y la montañosa Cuenca, siendo este, el primer cruce de los Andes ecuatoriano. El avión llamado “Telégrafo I”, era un Macchi-Hanriot HD1 y había sido adquirido por el director del diario guayaquileño *El Telégrafo*, José Abel Castillo.

5/11/1912: Jorge A. Newbery, pionero de la aviación argentina, logra el récord sudamericano de altura al ascender en el Globo "Buenos Aires" hasta los 5.100 metros, junto al Teniente 1º Raúl E. Goubat y el Teniente de Navío Melchor Z. Escola.

5/11/1961: Créase la Base Aeronaval "El Belloto" de la Armada chilena, instalación que funcionaba bajo otra denominación desde 1954. A fines de la década de 1980 se cierra y las necesidades de la Aviación Naval en esa zona, son cubiertas por la actualmente denominada “Base Aeronaval de Con-Con”.

6/11/1912: Llega a Guayaquil, el primer avión que surcará los cielos ecuatorianos, al mando del piloto chileno, señor Eduardo Molina Lavín.

La aeronave con la cual realizó este histórico vuelo fue un Farman con motor de 50 HP.



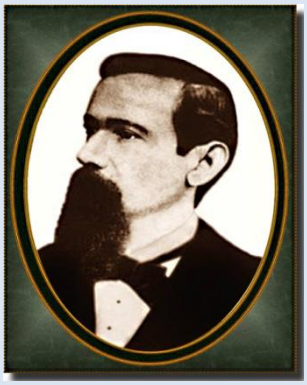
6/11/1920: Se nombra al Capitán Hernán Dalhquist como Director de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay, a través del Decreto 12.487 del Poder Ejecutivo. Entre 1920 y 1923, dicha escuela funcionó en Campo Grande (Ñu-Guazú) precariamente dada la inexistencia de material aeronáutico.

Escuela de Aviación Militar del Paraguay

6/11/1965: Se establece el "Día de la Antártica Chilena". Fue el 6 de noviembre de 1940, cuando el presidente Pedro Aguirre Cerda fijó mediante decreto los límites del Territorio Chileno Antártico. 25 años más tarde, se acordó celebrar esta efeméride de manera oficial.

7/11/1987: Fundación de *Aeromar*, compañía de vuelos ejecutivos regionales en México.

8/11/1881: El inventor y pionero brasilero, señor Julio Cesar Ribeiro de Souza, realiza en París, su primera experiencia con un globo dirigible al que bautiza con el nombre de su esposa "Victoria".



8/11/1924: Se establece la creación del Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea de Colombia. Con esta misma fecha se reabre en Cundinamarca, la Escuela Militar de Aviación, generando que con el tiempo se celebre equivocadamente el Día Aniversario de la Fuerza Aérea.

8/11/1946: La Línea Aérea Nacional (LAN) recibe los premios internacionales correspondientes a los años 1944 y 1945, otorgados por el Consejo Interamericano de Seguridad

8/11/1962: Es creado el Club Aéreo del Personal del Ejército.

Su primer Directorio lo conformaron el General de Brigada, señor Manuel Montt Martínez; el Mayor Jorge Azócar Beaumont; el Mayor Mario Puga Lescos; el Capitán Carlos Mardones Díaz; el Capitán Walter Luther Melcher y el Teniente Patricio Cabezas Gacitúa.

Insignia actual del Club. *(3er. modelo)*

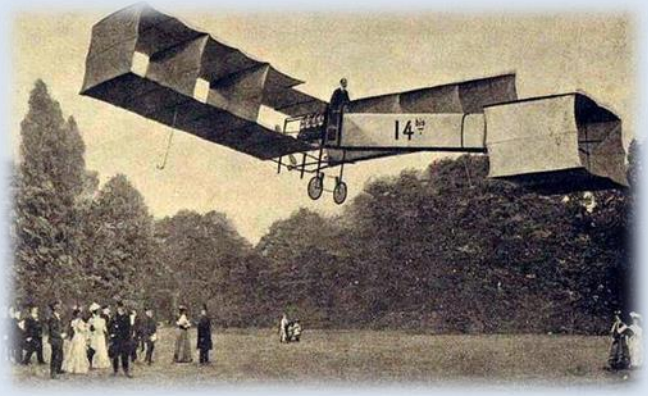
10/11/1969: Es promulgada la Ley No. 505 que establece que el Poder Ejecutivo de República Dominicana, será asesorado por un organismo que se denominará Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendrá a su cargo la política superior de la aviación civil en el país.

11/11/1924: El piloto 2º Agustín Alcayaga salta en paracaídas sobre la bahía de Valparaíso constituyéndose en el primer salto sobre el mar en Chile. La prueba fue realizada desde el bote volador Felixtowe F2A "Guardiamarina Zañartu", aeronave que tripulaban los tenientes Manuel Francke M. y Edison Díaz y los mecánicos Juan Constanzo y Guillermo Gómez, quienes observaron a Alcayaga lanzarse al vacío desde una altura de 800 metros, siendo recogido por una lancha del acorazado "Almirante Latorre". A las 17.20 horas, el valiente marino se lanzaba al espacio, abriéndose su paracaídas casi instantáneamente y demorando su descenso unos cuatro minutos y medio.

11/11/1952: Don Carlos Ibáñez del Campo asume la Presidencia de la República de Chile y nombra Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional (LAN) a don Arturo Merino Benítez en reemplazo de don Juan del Villar Araya. (Decreto Supremo Nº729 del 8 de noviembre de 1952)

Pilotos de LAN en Los Cerrillos, con motivo de una visita que realizara a la Empresa el entonces Presidente de la República, general don Carlos Ibáñez del Campo.
De izquierda a derecha: ***Señores Alberto Beytía, Raúl Turner, Sergio Correa, Alfonso Cuadrado, Mario Amenábar, Jorge Jarpa, Ronald Lowery y Arturo Prado***

11/11/1965: Es creado el Club Aéreo de Quilpué, en Chile.



12/11/1906: El pionero aeronáutico brasileño, don Alberto Santos Dumont, obtiene un récord mundial de duración de vuelo, al recorrer un circuito definido de 200 metros en 21 segundos en un aeroplano de su invención, bautizado como *"**14-bis**"*.

12/11/1937: Se inicia en República Dominicana el "Vuelo Panamericano". Este proyecto en honor del Gran Almirante Cristóbal Colón, se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América. Cuba y República Dominicana se hicieron receptivas del plan. La idea fue apoyada por el Presidente de Cuba Federico Laredo Bru, el presidente de República Dominicana Rafael Trujillo, el Jefe del Estado Mayor del Ejército de Cuba Fulgencio Batista, y el jefe de la Marina de Guerra de Cuba Coronel Ángel A. González. Se formó una escuadrilla que debía realizar un vuelo de buena voluntad haciendo un llamado fraternal a los pueblos latinoamericanos para que participaran en el proyecto.

A las 09.00 horas del 12 de noviembre comenzó en Ciudad Trujillo, actual ciudad de Santo Domingo, en la República Dominicana el Vuelo Panamericano pro Faro de Colón, constituido por una escuadrilla de cuatro aviones tripulados por pilotos militares cubanos y dominicanos que se proponían visitar toda Hispanoamérica. El vuelo debía recorrer los cielos del hemisferio occidental después que la Quinta Conferencia Internacional Americana efectuada en Santiago de Chile, Chile, aprobó unánimemente una resolución que exhortaba a erigir el Faro Monumental o Faro de Colón en Santo Domingo, proyecto en honor al Gran Almirante genovés Cristóbal Colón y que se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América.

El vuelo panamericano "Pro-Faro Colón"

Primer teniente del Cuerpo de Primer teniente del Cuerpo de Mayor Frank A. Félix Miranda, Primer teniente del Cuerpo de

12/11/1969: El avión Caravelle Nº502 de LAN que volaba entre Santiago y Puerto Montt es desviado de su ruta por dos terroristas para dirigirse a Cuba. El piloto señor Leonidas Medina e Ingeniero de vuelo señor Marcelo Cadena frustraron las acciones de éstos, regresando a Santiago y aterrizando en Los Cerrillos. Por primera vez una tripulación lograba imponerse sobre los secuestradores sin causar daño a los pasajeros en el avión.

12/11/1982: El Presidente de LAN CHILE, señor Patricio Sepúlveda Cerón hace entrega a la Fuerza Aérea de Chile del Boeing 707-351C matrícula CC-CCK adquirido por dicha entidad.

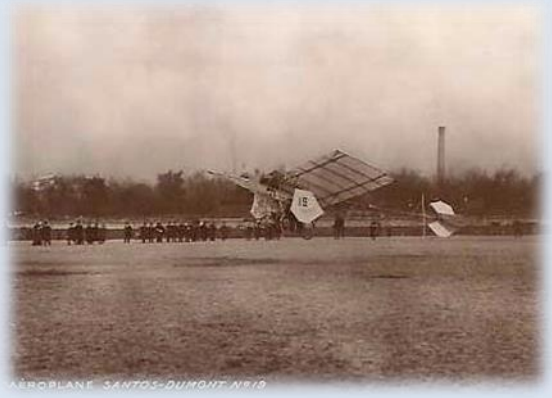
13/11/1899: Alberto Santos-Dumont, realiza su primera experiencia con su globo dirigible Nº 3 en el Parque de Aerostación de Vaugirard en París.

13/11/1914: El aviador Silvio Pettirossi, luego de su exitoso viaje de estudios a Francia y su posterior gira de presentaciones acrobáticas, llega al Paraguay a bordo del vapor Formosa, trayendo su monoplano Deperdussin "T" desarmado.

14/11/1910: El piloto civil norteamericano, Eugene B. Ely, despega con un avión biplano Curtiss desde la cubierta del crucero U.S.S. Birmingham, convirtiéndose este acontecimiento, en el primer despegue registrado desde un buque.

14/11/1979: Denominase *"Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez",* al Aeropuerto de El Salvador, conocido por Aeropuerto Internacional de El Salvador, ubicado en jurisdicción de San Luís Talpa, departamento de La Paz.

15/11/1907: El pionero de la aviación, don Alberto Santos-Dumont realiza en París su primer ensayo con su aeroplano Nº 19 bautizado como *"Demoiselle".*



15/11/1924: Fallece en un accidente sobre el mar, *Artur de Sacadura Freire Cabral,* oficial naval portugués que junto a Gago Coutinho realizaron la primera travesía aérea sobre el Atlántico sur en 1922.

15/11/1934: El Arma Aérea Paraguaya realiza varias misiones claves de reconocimiento y bombardeo con aviones Potez 25 en la zona de Cañada El Carmen, los que permitieron elaborar mapas más exactos de dicho frente. Estos vuelos de reconocimiento ayudaron definitivamente a la victoria, ya que, al día siguiente, El Carmen cayó en poder del Ejército Paraguayo.

16/11/1893: Nace en Obrajes, Bolivia el señor Juan Mendoza Nernuldes, primer piloto de ese país que surcará los cielos de la ciudad boliviana de Oruro el 21 de noviembre de 1921.

16/11/1916: En la Escuela de Aeronáutica Militar, se gradúan los primeros aviadores de la Armada de Chile, Contador 3º, señor Carlos Yánquez Cerda; Guardiamarina de 1ª, señor Enrique de la Maza; y el Torpedista señor Luis Farías.

16/11/1936. Es creado el Club Aéreo de Valdivia, en el sur de Chile.

17/11/1948. El Aeródromo nacional de Apiay cambia su denominación a Base Aérea de Apiay. Hoy en día es la sede del Comando Aéreo de Combate Nº2 de la Fuerza Aérea de Colombia.

De pie: ***Teniente Valdivieso; Contador Carlos Yánquez; Capitán Urrutia; Gma. De la Maza; Subteniente ecuatoriano Pedro Traversari y Subteniente Sosa.*** *Sentados:* ***Sargento Soto; Cont. Constanzo; Sargento González; Torpedista Farías; Sargento Ojeda y Sargento Cofré.*** *1916*

17/11/1949: Por resolución 26 de la Dirección de Aeronáutica Chilena se reconoce al Centro de Instrucción de la Línea Aérea Nacional (LAN), como "Establecimiento de Enseñanza Aeronáutica Civil".

17/11/1994: Se realiza el lanzamiento oficial de LINEAS AEREAS DEL ESTE S.A. (LADESA), que iniciaría sus operaciones en los primeros meses de 1995 con aeronaves BAE Jetstream 31 en vuelos de cabotaje en el Paraguay.

19/11/1913: El Capitán Manuel Barreiro y el Piloto Teniente Julio Ríos serán los primeros heridos españoles en acción de guerra aérea, cuando son alcanzados desde tierra al sobrevolar con un avión Farman, el Monte Cónico durante una misión aérea de reconocimiento en Marruecos.

20/11/1916: Por ley Nº 5.528 se crea la Escuela Militar de Aviación del Uruguay. Su primera sede se ubicó en el hoy Aeródromo Militar *"Capitán Boiso Lanza"* actual asiento del Comando General de la Fuerza Aérea. Su primer director fue don Juan Manuel Boiso Lanza, que la historia quiso que también fuera su primer Mártir. En 1935 aprobada la Ley de cuadros se crea el escalafón de Aeronáutica como quinta Arma del Ejército, cambiándose ese mismo año el nombre para pasar a ser Escuela Militar de Aeronáutica.

20/11/1936: Los hermanos Alberto y Jorge Márquez Vaeza, de apenas 29 y 22 años fundan en Uruguay, "*Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea"* (PLUNA).

20/11/1937: Se traslada a la actual ubicación y pasa a denominarse Aeródromo Militar Gral. Artigas, hoy Base Aérea, con la gran responsabilidad de tener el nombre del primero de los Orientales.

21/11/1923: Se dicta un primer Curso de Informaciones para Oficiales de la Aeronáutica Militar Chilena, en El Bosque. Participaron el entonces Director de Aeronáutica, General Contreras; Director de la Escuela de Aviación, Capitán Aracena; Comandante de la Escuadrilla Mixta, Capitán Barahona y 41 otros oficiales, entre pilotos y otras especialidades.

21/11/1984: Se registra el primer nacimiento en Territorio Antártico Chileno. En "Villa Las Estrellas", nace Juan Pablo Camacho Martino. Sus padres fueron el Dr. Germán Camacho, médico de la entonces Base Aérea Antártica "Teniente Marsh" y la señora Ana María Martino.

22/11/1965: Se establece la escala en Guayaquil en la ruta a Chile a Miami servida de los aviones Caravelle de la Línea Aérea Nacional (LAN).

22/11/1967: Se realiza sobre la ciudad de Santiago, el primer vuelo de un chileno en un avión Hawker Hunter, el J-719. Este fue tripulado por el entonces Capitán de Bandada (A), señor Jaime A. Estay Viveros.

22/11/1941: Se inaugura el servicio a Concepción en los aviones Lockheed Electra "*Diego de Almagro* e *Inés de Suárez",* tripulados por los capitanes Sergio García Huidobro y Eduardo Lazo. Transportan a autoridades de gobierno, parlamentarios y periodistas. Habla el Consejero de LAN Alberto Cumplido. Agradece a nombre de los habitantes de la ciudad, el alcalde Oscar Gacitúa y cierra la ceremonia el Senador Marmaduke Grove Vallejo.

23/11/1937: Un vuelo de récord, primer cuadrimotor sobre cielos chilenos, primer vuelo de Air France a América del Sur. El 20 de noviembre de 1937 inicia su vuelo desde Istres, Francia con destino final Santiago de Chile, al cual arriba después de 58 horas y 34 minutos, con tan sólo 3 escalas (Dakar, Natal, Buenos Aires). El éxito del vuelo que demostró la capacidad del Farman como transporte de largo alcance indujo a Air France a aprobar su uso para realizar envíos de correo a través del atlántico norte.

23/11/1948: La Línea Aérea Nacional (LAN) inicia el servicio regular a Punta Arenas – Río Gallegos. Jefe Regional Sr. Germán Acevedo. Agente en Punta Arenas Sr. Sergio del Río Verdugo.

23/11/2007: A la edad de 98 años, fallece el Coronel de Aviación, señor Agustín Pasmor, héroe de la aviación paraguaya y veterano de la Guerra del Chaco.

23/11/1935: Por primera vez, el Acorazado chileno Almirante Latorre recala en Punta Arenas. Lo hace integrando la escuadra que realiza maniobras y lleva a bordo un avión Fairey III F, que lanza desde cubierta, empleando una catapulta de origen italiano puesta a punto en enero de 1932 en Talcahuano.

El primer aviador chileno en utilizar este medio para despegar fue el teniente Teodoro Ruiz Diez, de la Fuerza Aérea Nacional, quién había recibido instrucción en Italia para el despegue con catapulta, entrenando posteriormente a los tenientes de la F.A.N. Rodolfo Marsh y Enrique Byers del Campo, para que continuaran operando desde el Latorre.

23/11/1948: La señora Brenda Duncan de Ward, piloto privado del Club Aéreo de Chile, rinde sus pruebas para optar al Título de Instructor de Vuelo. Después de efectuadas éstas en forma satisfactoria ante la comisión integrada por el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Washington Silva E.; Teniente 1° Leopoldo Tacchi C. y Teniente 2° Guido Rodríguez P., la aviadora tuvo el honor de convertirse en la primera mujer chilena en recibir esta acreditación.

24/11/1912: Jorge Alejandro Newbery cruza el Río de la Plata en el monoplano Centenario, un Blériot con un motor Gnôme de 50 HP. Siendo el primero en cruzar el río y volver en el mismo día.

Monoplano Blériot "Centenario"

24/11/1944: Es creado el sector de El Belloto, el Club Aéreo de la Universidad Federico Santa María, gracias al aporte de la Fundación Santa Maria. En un principio se construyó un amplio hangar para alojar los dos aviones de entrenamiento Miles Magister, de ala baja y cabina abierta, con motor 145 HP, de fabricación inglesa. El CAUSM tuvo su propia pista de aterrizaje dispuesta en forma paralela al camino Troncal, lo que es ahora la Avenida V Centenario. Su primer presidente fue don Julio Hirschmann, profesor de Termodinámica de este plantel educacional.

Algunos de los primeros pilotos civiles egresados del CAUSM, entre ellos: Julio Diestre H.; Manuel Mariño R.; Guillermo Muxica H.; Santiago Andrade A.; la primera mujer piloto del Club, señorita Iris Villalobos Q.; Guillermo Martínez G. y Gilberto Orellana M. *(4. abril de 1948)*

24/11/2003: Un avión P-3 "Orión" perteneciente al escuadrón de exploración aeromarítima de la armada, apoya a científicos chilenos y de la NASA en sus investigaciones en la Antártica hasta el día 14 de diciembre de este año.

25/11/1919: Por Real Decreto se establecen las Normas de Navegación Aérea en Territorio Español y se aprueba el Reglamento de Navegación Aérea Civil para el Reino de España.

25/11/1953: Llegan a Los Cerrillos dos aviones DC-3 al mando de pilotos de la Línea Aérea Nacional (LAN). Hacen la ruta Los Ángeles-Mazatlán-Ixtepec-Panamá-Lima-Santiago.

27/11/1912: Eduardo Schaerer Vera y Aragón fue el primer presidente paraguayo que sobrevoló durante 14 minutos la ciudad de Asunción en 1912.

27/11/1935: Se reinician los vuelos a Puerto Montt con escalas en Chillán y Temuco. El viaje inicial se realiza en el Curtiss Condor Nº2 al mando del teniente Julio Tapia Jiménez, copiloto el Director de LAN Capitán de Bandada Oscar Silva Mora. Abordo viaja don Arturo Merino y señora, el Diputado don Ernesto Hein, don Luis Leiva y representantes de la prensa. LAN cuenta desde este año con cuatro aviadores no militares en servicio activo: César Lavín, Emilio Tusschaens, David Viveros y Arturo Christie.

AÑO XIX N.o 6.575

LA NACION

(EMPRESA PERIODISTICA "LA NACION" S. A.) M. C. R.

Fundado el 14 de Enero de 1917

PRECIO EN TODO EL PAIS: 40 CENTAVOS — SANTIAGO DE CHILE, MIERCOLES 27 DE NOVIEMBRE DE 1935 — AGUSTINAS 1269 — CASILLA 81-D.

HOY SE INAUGURA EL SERVICIO AEREO ENTRE ESTA CAPITAL Y PTO. MONTT

EL AVION PARTIRA A LAS NUEVE DE LA MAÑANA DESDE EL AERO-PUERTO DE LOS CERRILLOS

HASTA EL 6 PROXIMO ESTARA AUSENTE EL ALCALDE DE STGO.

Se dirige esta noche a Valdivia

Plan de la edificación escolar

BOLETIN DEL TIEMPO

AGRADECE AL CONCEJO DELIBERANTE DE BUENOS AIRES

Las atenciones que dispensó al Regidor Urzúa Madrid

EL ALCALDE

TERNA PARA JUEZ SUPLENTE

Hoy se constituye la Comisión del IV Centenario de Santiago

Se presentará un proyecto que crea la

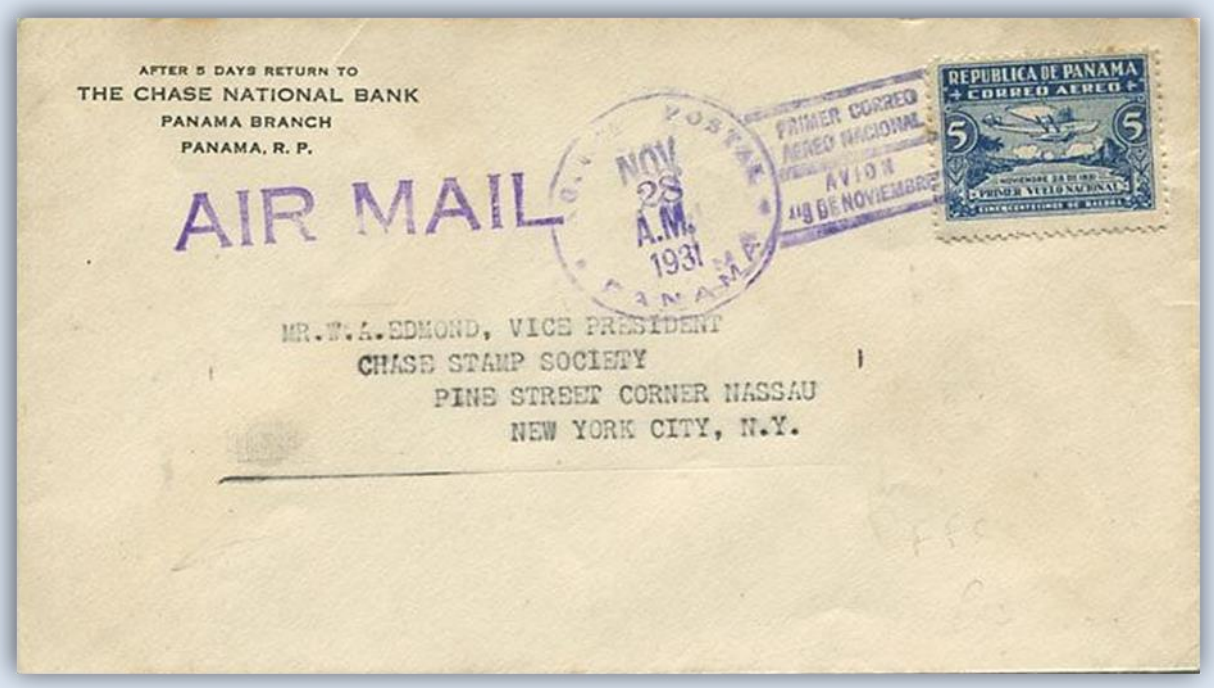
D. Gustavo Monckeberg reemplazará al

Tres proyectos de ley incluídos en la con-

El monolito conmemorativo del camino a Valparaíso ha sido acusado de

27/11/1992: Es declarado, Día Nacional de la Aviación Militar Bolivariana Revolucionaria y Patriota y Antiimperialista, de Venezuela.

28/11/1931: Se realiza el primer correo aéreo nacional de Panamá. Este es realizado en el avión anfibio bautizado como *"3 de Noviembre"* (recordando el importante día de 1903, en que Panamá se separó de Colombia) al mando de Marcos A. Gelabert, y constará de estampillas especialmente expedidas para ese vuelo inaugural. El avión realizó escala en Taboga, Chorrera, Bejuco, Antón, Penonomé y varias poblaciones hasta llegar a Puerto Armuelles y Almirante, en Bocas del Toro.



28/11/1948: Se instituye la Medalla "Campaña del Atlántico Sur" de la Fuerza Aérea Brasilera (ley Nº 497) la que será otorgada a pilotos y tripulantes aéreos que combatieron en la Segunda Guerra Mundial.

28/11/1957: Fallece Domingo Rosillo del Toro, primer piloto cubano en obtener una licencia aeronáutica en octubre de 1912.

28/11/1958: Por Orden Particular Nº 2 del Comando en Jefe de las FF.AA. del Paraguay, se crea la Base Aérea de Nueva Asunción en el Chaco Paraguayo.

28/11/2004: Primer vuelo inaugural de CONVIASA, aerolínea estatal venezolana, el que se realizó con un avión De Havilland Canada Dash 7, desde Caracas hasta el Aeropuerto Internacional del Caribe "Santiago Mariño", en la Isla de Margarita.

29/11/1924: En la madrugada de este día, el aviador argentino Guillermo Hillcoat arriba a Santiago, tras realizar un cruce de la cordillera de los Andes, procedente de Mendoza. Hillcoat voló desde Buenos Aires hasta Lima, recorriendo 4.400 kilómetros en 12 etapas, entre el 24 de noviembre y el 4 de diciembre, con el objeto de participar en las festividades conmemorativas del primer centenario de Ayacucho, en representación del Aeroclub Argentino.

29/11/1929: Los norteamericanos, Comodoro Richard E. Byrd, junto al piloto Bernt Balchen, Harold June y el capitán Ashley McKinley realizan el primer sobrevuelo por el Polo Sur.

30/11/1984: Dos aviones Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile, alcanzan el Polo Sur, descendiendo en la Base Antártica estadounidense Amundsen Scott. Con apoyo desde bases terrestres pre establecidas y desde un C-130 que les brindó combustible y otros abastecimientos mediante paracaídas, estos aviones marcan un hito en los objetivos de exploración y soberanía antártica. La denominada Operación "Estrella Polar", tenía como objetivo principal efectuar el primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile con aterrizaje en el Polo Sur, el que debería realizarse con medios propios y apoyo logístico institucional.

En esos años, la política nacional consideraba importante aumentar el grado de penetración en todo el continente antártico. Por esto, la institución trabajó con mucho esfuerzo para alcanzar las metas fijadas y aumentar las capacidades que permitieran evidenciar la presencia de la Fuerza Aérea en las tareas de soberanía y desarrollo de la Antártica Chilena. Para concretar el ambicioso proyecto, la institución se preparó, desde el punto de vista operativo, instalando en los aviones sensores para trabajos en la nieve y efectuando un mantenimiento especial y completo a los aviones Twin Otter designados a volar hacia el Polo Sur.

Además, se entrenaron las tripulaciones y se adquirió y perfeccionó el equipo terrestre, especialmente de comunicaciones, radio ayudas y meteorológico. Junto con esto, se efectuaron prácticas de navegación estelar en rutas polares, una de las más difíciles, por la cercanía del Polo magnético. El éxito de la operación "Estrella Polar" colocó una vez más al país, en un honroso sitial de vanguardia ante la opinión pública mundial.

Los aviones Twin Otter fueron tripulados por el Comandante de Escuadrilla (A), señor Claudio Sanhueza; el Capitán de Bandada (A), Navegante, señor Francisco de Diego; los Tenientes (A), Sres. Ricardo Ruminot y Leandro Serra; el Suboficial, Sr. Carlos Palacios V. y el Sargento 2°, Sr. José Bermedo.

30/11/2006: Inicia sus operaciones *VivaAerobus*, "low cost" mexicana vinculada a la compañía de buses IAMSA y a la familia Ryan, fundadora de Ryanair, la más grande aerolínea de bajo costo de Europa. En la actualidad la compañía *VivaAerobus*, opera una de las flotas más jóvenes del mundo con 25 Airbus 320, incluyendo dos A320neo en 91 rutas y 37 destinos diferentes.

EDUARDO MOLINA LAVÍN
El primer piloto que voló en Ecuador

INICIOS DE LA AVIACIÓN

El interés en nuestro país por la aviación despertó rápidamente cuando en diciembre de 1903 se conoció que en Estados Unidos los hermanos Wilbur y Oliver Wright lograron que un aparato más pesado que el aire pueda volar por impulso propio. Si bien es cierto que esta máquina denominada "avión" pudo volar apenas unas decenas de metros, el anuncio aumentó el entusiasmo por la aeronavegación, sueño para la humanidad desde tiempos remotos.

Hasta entonces, los aerostatos (globos y dirigibles) eran los únicos aparatos que volaban. Esto lo lograban gracias a depósitos de gases de menor densidad que el aire, pero su maniobrabilidad tenía complicaciones. Se diferenciaban además de tener formas distintas, el globo funciona con aire caliente, alimentado por una llama en su interior, mientras que el dirigible funciona con hidrógeno.

AERONAVEGACIÓN EN EL ECUADOR

En el siglo XIX se registraron dos vuelos en globo en Quito y Guayaquil, hechos aislados y que, si bien despertaron la curiosidad del público, los registros que hay sobre los mismos son escuetos y con escasa información. Pero ya con amplia difusión en la prensa y registro de detalles que incluyeron fotografías, a comienzos del siglo XX se realizaron dos exhibiciones en globo por parte del colombiano Domingo Valencia en 1908, y el niño mexicano Simón Pinzón en 1910. En Guayaquil numeroso público presenció sus hazañas.

Fotografía de uno de los vuelos de Simón Pinzón. Enero de 1910

Pero no eran suficientes los vuelos en globo, se pensaba ya en aviones que constituían la novedad entre las invenciones que asombraban al mundo como lo habían sido poco antes las motocicletas y los automóviles. La imaginación popular crecía en torno a este nuevo medio de transporte a través del

aire, que se había convertido en realidad, causando la admiración de quienes vieron en este invento uno de los mayores avances en el progreso de la humanidad. Esa curiosidad, junto a la patriótica intención de impulsar la aviación como elemento indispensable para el desarrollo del país, fue la que movió a un grupo de jóvenes guayaquileños a fundar el 16 de diciembre de 1910, el Club Guayas de Tiro y Aviación, primera institución vinculada con la aeronavegación en el Ecuador.

Al iniciar sus actividades esta entidad recaudó fondos para apoyar a quienes estén interesados en estudiar puedan ir a algún centro internacional de aviación y después organizar una escuela en nuestro país. Es así como a comienzos de 1912, el guayaquileño Cosme Rennella Barbato fue inscrito en la Escuela Chiribiri de Turín, Italia. Viajó en el mes de abril junto a los mecánicos Guillermo Maldonado y Fernando Cueva para realizar su aprendizaje. Rennella aprobó sus estudios y obtuvo licencias como piloto civil y militar. Las noticias de su éxito se recibieron con entusiasmo en Guayaquil.

CONTRATACIÓN DE UN AVIADOR CHILENO

El Club Guayas además realizaba contactos internacionales con personas vinculadas a la aviación; en base a ellos su presidente Alberto Aragón Martínez consiguió la venida del piloto chileno teniente Eduardo Molina Lavín, quien tenía proyectada una gira por países sudamericanos.

Era el primer piloto nacional en volar en su país, se había graduado en la Academia Blériot de Francia, y por haber tenido discrepancias con sus superiores, se había retirado del ejército para como civil, realizar exhibiciones aéreas en varias localidades chilenas y en este caso, el exterior. Aceptó la propuesta y anunció su llegada para el mes de noviembre de 1912, iniciándose entonces los preparativos para lo que sería el primer evento de esta naturaleza en el Ecuador.

Las informaciones que salían en los periódicos El Telégrafo, Diario Ilustrado y El Guante, iban creando la expectativa de la población guayaquileña que tenía gran curiosidad por la exhibición de aeronavegación que se anunciaba.

¿QUIÉN ERA EDUARDO MOLINA LAVÍN?

El piloto chileno contratado para inaugurar la aviación en el Ecuador, Eduardo Molina Lavín, tenía una corta pero interesante carrera en la aeronavegación. Su posible presentación fue anunciada en los periódicos de la ciudad.

EL TELEGR

EDICION DE LA MAÑAN

Guayaquil, (Ecuador) Viérnes 22 de Nov

EL AVIADOR EDUARDO MOLINA LAVIN

El vuelo que efectuará el aviador Molina Lavín el domingo 24 en el Jockey Club, está dedicado á la sociedad de Guayaquil y al Ejército.

Lo acompañará como pasajero en uno de sus vuelos el mayor Jaure-

cia y el señor Baeza, cónsul de Chile.

Lo más distinguido de la sociedad guayaquileña se ha dado cita en el Jockey Club para la tarde del domingo 24.

El aviador según nos ha infer-

El incendio de an

Hijo del matrimonio de don Juan José Molina y Albina Lavín, Eduardo Molina Lavín nació en Santiago de Chile el 19 de junio de 1883. Sus primeros estudios los realizó en el tradicional Liceo Amunátegui hasta el 5to. Año de humanidades. Luego ingresó como cadete en la Escuela Militar de Chile, el 11 de febrero de 1901. En febrero de 1904, fue nombrado Subteniente del Ejército en el arma de Infantería, y el 30 de noviembre, por primera ocasión se retiró temporalmente del servicio militar. Se reincorporó el 24 de abril de 1906, y en 1907, ascendió al grado de Teniente primero del Ejército.

En esos tiempos, en la mayoría de países sudamericanos se había despertado el interés por la aviación. En 1910 el francés César Copetta, un ingeniero mecánico que había llegado a principios del siglo XX y que era un entusiasta del ciclismo y automovilismo, realizó el primer vuelo en un avión en Chile. Copetta lo hizo el 21 de agosto de 1910; la aeronave la había acondicionada en un taller que mantenía con su hermano Félix, también ingeniero mecánico. Esta primera exhibición aérea provocó enorme entusiasmo y muy pronto se organizaron presentaciones con otros pilotos franceses, italianos y alemanes.

Entre tanto, se tenía conocimiento de que algunos chilenos residentes en Europa, se habían inscrito en cursos de aviación. Ello motivó a sus Fuerzas Armadas a enviar a Europa dos oficiales del ejército para que aprendan este difícil y por entonces, misteriosa profesión de aviadores. Los designados eran los tenientes Eduardo Molina Lavín y Manuel Ávalos Prado, que viajaron en 1911 a la Escuela Blériot en París, por aquellos días una de las más prestigiosas del mundo.

Louis Blériot como piloto había sido el primero en cruzar el Canal de la Mancha y como ingeniero constructor, había desarrollado exitosamente varios modelos de aviones. Tras rendir rigurosos exámenes, Molina y Ávalos aprobaron ese mismo año los cursos.

Los aviadores militares chilenos en Europa.

Ya tenemos algunas noticias sobre los militares chilenos que fueron á estudiar y practicar la aviación en Europa. El teniente Eduardo Molina Lavín, uno de los más entusiastas por la aviación, nos envía la fotografía adjunta, que lo presenta en un lado en traje de aviador y en otro en pleno vuelo, piloteando un monoplano Blériot sobre los campos de Etamps (Francia.)

EL AVIADOR MILITAR CHILENO TENIENTE EDUARDO MOLINA LAVIN.—PILOTEANDO UN MONOPLANO BLÉRIOT SOBRE LOS CAMPOS DE ETAMPS.

Ávalos continuó en Francia, pues aparte del título de piloto quiso tener mayores conocimientos sobre la aviación, mientras que Molina regresó a principios de 1912 y en el mes de abril de ese año se convirtió en el primer chileno en efectuar una demostración aérea en su país. La hizo en Santiago con el monoplano "Burrito", un aparato construido en Chile por los hermanos Copetta a base de motores de aviones utilizados por pilotos franceses que por averías habían sido desechados después de las primeras exhibiciones aéreas.

Molina Lavín aterrizando el Burrito, segundo avión de los hermanos Copetta

El historiador italiano Fiorenzo Longhi en su libro "*Piloti ed Aerei Italiani dal Pacifico alle Ande*", relata una interesante anécdota del primer vuelo de Molina. Según afirma un primo del cadete militar ecuatoriano Pedro Pablo Traversari, quien estudiaba en la Academia del Ejército Chileno, el joven le pidió insistentemente a Molina que le permita acompañarlo en uno de sus vuelos. Accedió gustosamente, sin que de aquello se enteraran sus familiares hasta mucho tiempo después. Ese día Traversari decidió ser también piloto y fue uno de los pioneros de nuestra aviación.

Molina alcanza gran popularidad, pero por problemas con oficiales de mayor jerarquía en el ejército chileno se retiró de la institución el 17 de agosto de 1912. Adquiere un avión Henri Farman, con el que había volado en exhibiciones en Santiago el piloto francés Marcel Paillette. Lo invitan para realizar presentaciones en otras ciudades chilenas, obteniendo también éxitos en Antofagasta, Valparaíso y otras ciudades.

Separado de sus obligaciones militares, Molina Lavín siguió realizando demostraciones como piloto civil; recibiendo invitaciones para eventos aéreos en distintos lugares de su país y del exterior, tras ver en la aviación un medio de trabajo.

PRIMER VUELO EN EL ECUADOR

Hechos los contactos respectivos decidió iniciar su gira internacional en Ecuador. El 13 de noviembre de 1912 en el vapor Aswan de bandera alemana llegaron a nuestra ciudad el español Antonio Fernández y el chileno Abraham Navarro Cruz, representantes, y los mecánicos Enrico Ubiccini (de origen italiano) y Conrado Schudeck (chileno) quienes traían armado el avión biplano Henri Farman F3, motor Gnome de 50 hp de fabricación francesa, en el que efectuarían los vuelos. El piloto Eduardo Molina llegó el día 21, pues debió quedarse en Paita, Perú, acompañando a su esposa que sufrió una indisposición de salud.

Vista de Jockey Club de Guayaquil

El Club Guayas de Tiro y Aviación presentó el sábado 23 al piloto y el avión en el Teatro Olmedo, en medio de gran expectación. El evento de aviación se fijó para el domingo 24 de noviembre de 1912, en el Jockey Club que estaba ubicado en el actual Barrio del Centenario.

Las dependencias del hipódromo guayaquileño estuvieron totalmente colmadas por un público que llegaba a las 3.000 personas, que atestiguaron las primeras exhibiciones aéreas en el país.

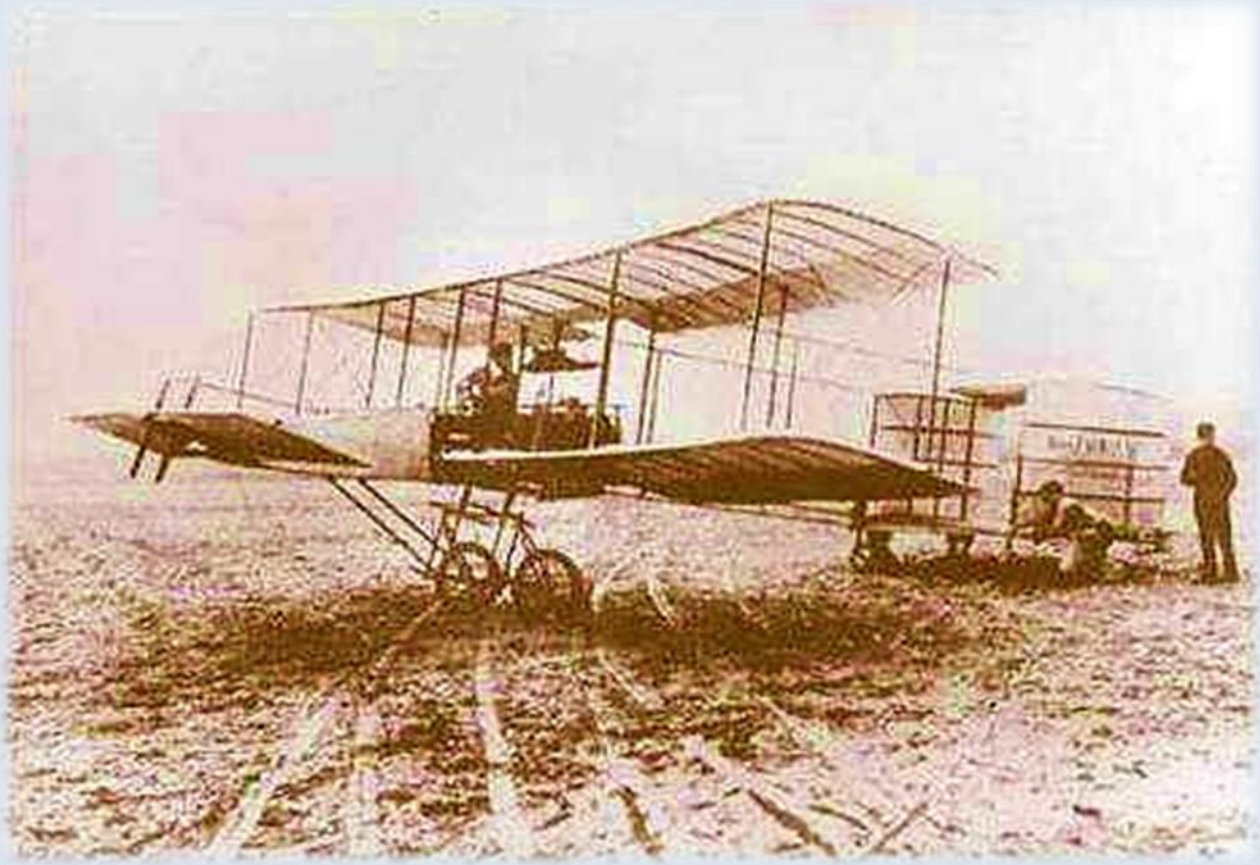
A las cuatro de la tarde, la multitud prorrumpió en aplausos cuando Molina realizó su primer vuelo, elevándose a una altura superior a los 200 metros por espacio de pocos minutos. De inmediato, se preparó un segundo desplazamiento que esta vez lo hizo acompañado por el mayor Julio Jáuregui, oficial del batallón Vencedores, quien se convirtió en el primer ecuatoriano en volar.

Una tercera intervención de Molina la realizó en compañía del señor Leonardo Sotomayor y Luna, directivo del Club Guayas y entusiasta propulsor de la aviación; este vuelo tuvo un inesperado final cuando el aparato al sobrevolar sobre las dependencias del Jockey Club se enredó con unos postes telefónicos, y se precipitó a tierra.

Felizmente, el accidente solo ocasionó contusiones de los ocupantes, quienes salvaron sus vidas milagrosamente. Los daños en el motor del Farman tardaron en repararse y por este lamentable hecho se suspendieron nuevas demostraciones aéreas. De cualquier manera, aunque este imprevisto suceso causó molestias, la demostración produjo grata impresión en el público y la aviación tomó gran impulso en Guayaquil.

Leonardo Sotomayor Luna

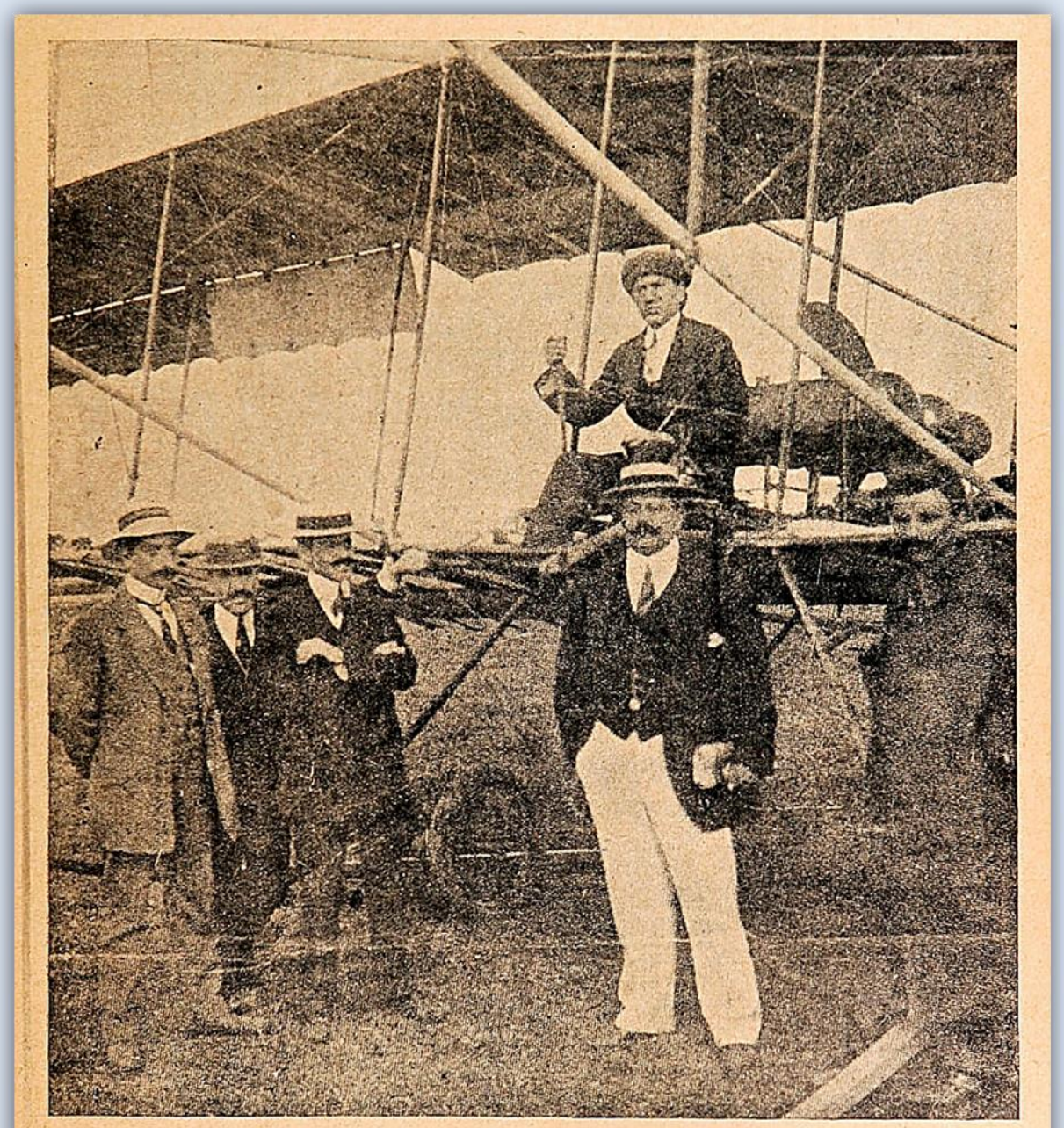
La prensa guayaquileña destacó y comentó favorablemente estas pruebas de "volación", término con el que se denominó a las demostraciones aéreas. Aunque no faltaron los aprehensivos que la calificaron como una práctica peligrosa, aludiendo al accidente ocurrido en el tercer vuelo.



El avión Farman de Molina Lavín en Guayaquil

PRESENTACIÓN EN LIMA

Los daños que sufrió el avión cambiaron los planes de Eduardo Molina, quien ya no pudo hacer nuevas demostraciones en Guayaquil, quedando sin concretar la posibilidad de ir a otras ciudades ecuatorianas. Pero realizadas las reparaciones al aparato, se presentó con gran suceso en el Perú, destacando el vuelo que hizo el 12 de enero de 1913 sobre el Hipódromo Santa Beatriz de Lima. Allí efectuó el primer bombardeo aéreo en América del Sur, al lanzar dos artefactos explosivos sobre un castillo de madera que se construyó para esta ocasión en el centro de la pista. Esta actuación causó gran admiración en el público y fue motivo de comentarios durante muchos años entre los limeños.



EL AVIADOR CHILENO MOLINA LAVÍN, EN SU FARMAN, LISTO PARA VOLAR.

Ingeniero Zapata, del Club de aviación de Lima. Sr. Antonio López. Sr. Grau, secretario del Club Hípico. Molina Lavín, Sr. Abraham Navarro Cruz, chileno, y porteño, por añadidura.

SIEMPRE LIGADO A LA AVIACIÓN

Al retornar a su país, Eduardo Molina tuvo importante intervención en la fundación del Aero Club de Chile, una "*sociedad científico-deportiva integrada por amigos de la aviación, formada para impulsar el desarrollo de esta actividad*" como señalaba su estatuto. La entidad obtuvo su personalidad jurídica el 3 de junio de 1913 por iniciativa del periodista Lisandro Santelices y se afilió a la Federación Aérea Internacional cuya sede era París. Molina fue nombrado primer vocal del directorio.

El 3 de julio de 1916 se reincorporó al Ejército de Chile y en febrero de 1917 fue ascendido al grado de Capitán.

El 28 de agosto de 1918 se retiró definitivamente de las Fuerzas Armadas.

Siguió vinculado a la aviación y participó en algunos eventos, pero sus desavenencias lo mantuvieron alejado de la aviación militar y por entonces, la actividad civil en este campo no pasaba de exhibiciones de difícil financiamiento, aunque pronto se le encontrarían aplicaciones prácticas.

Terminada la Primera Guerra Mundial fue llamado a integrar la Asociación de Pilotos "*Les Vieilles Tiges*" (Los viejos Tallos), formada en París por los 1.200 pilotos que sea habían graduado en las escuelas de aviación francesas hasta antes de la Primera Guerra Mundial y que eran considerados como los pioneros en este oficio.

Después, se vinculó con la Línea Aérea Nacional (LAN), la primera empresa aérea chilena y que originalmente se creó con el nombre de Línea Aeropostal en 1929. LAN fue estatal durante muchos años y luego se convirtió en línea privada. Actualmente está fusionada con una línea brasileña y opera con el nombre de LATAM. En esa empresa, Eduardo Molina llegó a ocupar los cargos de Gerente Comercial y Administrador del Aeropuerto Los Cerrillos, el primer terminal aéreo internacional chileno.

El 8 de octubre de 1958, el Presidente General Carlos Ibáñez del Campo firmó el ejecútese a la resolución del Congreso Nacional, que en forma honorífica lo ascendió al grado de General de Brigada Aérea (A), como reconocimiento a su aporte a la aviación[1].

Falleció en Santiago de Chile, el 15 de noviembre de 1969.

Ing. Alberto Sánchez Varas
Guayaquil, Ecuador
Academia Nacional de Historia del Ecuador y
vicepresidente de la Confraternidad
de Historiadores Camilo Destruge.

Bibliografía:

- Sánchez Varas, Alberto. La aviación y los aeropuertos de Guayaquil. Guayaquil, 2008.
- Venegas de la Guarda, Armando. *Recuerdos de casi un siglo*. Santiago de Chile, 1976
- Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago de Chile, 1950
- Revista Chile Aéreo, septiembre 1951.
- Revista Sucesos. Ejemplares varios 1911 – 1913.
- Sánchez Varas, Alberto. Folleto *Pioneros de la Aviación No. 9*, Guayaquil 2019.
- Archivos de los diarios El Telégrafo, El Guante y Diario Ilustrado de Guayaquil, El Comercio de Lima.
- Longhi, Fiorenzo. *Piloti ed Aerei Italiani dal Pacifico alle Ande. Primi voli postali in Ecuador*. Bologna; Hi-Tech Media. 1995.
- Registros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Archivos personales de Alberto Sánchez Varas.

[1] Ley 13064. CONCEDE, POR GRACIA, EL DERECHO QUE SEÑALA A DON LUIS EDUARDO MOLINA LAVIN
Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente
Proyecto de ley:
Artículo único. Concédese, por gracia, el grado de General de Brigada Aérea de Armas, Rama del Aire, de la Fuerza Aérea de Chile, al Capitán de Ejército (R) y Piloto Militar, don Luis Eduardo Molina Lavín, sin que esto signifique modificación alguna en su pensión de retiro.

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, publíquese y llévese a efecto como ley de la República.
Santiago, ocho de octubre de mil novecientos cincuenta y ocho.- CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO.- L. Vidal V.

MIGUEL JOSÉ NEIRA BALLESTEROS
Y SUS ALAS COLOMBIANAS FORMADAS EN CHILE

Cuando este mes de noviembre celebremos el centenario de la aviación militar de Colombia, en el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, viene a nuestra memoria algunos de aquellos nombres de militares colombianos que ingresaron al Ejército de Chile a inicios del siglo veinte, que luego tuvieran temprana relación con los cielos de nuestra patria y que hoy constituyen parte importante de ese vínculo aeronáutico que nos une con esta nación hermana.

El intercambio de oficiales colombianos hacia Chile, tiene sus inicios en la solicitud de oficiales del Ejército de Chile que Colombia hiciera para iniciar su propio proceso de reforma militar, tras la experiencia de Ecuador con algunas misiones militares durante fines del siglo diecinueve. Surgía la necesidad de profesionalización de su Ejercito dada la complicada situación en que quedó Colombia con la segregación de Panamá y las guerras internas provocadas por el conflicto entre las corrientes políticas de liberales y conservadores. Ejemplo claro de esto en octubre de 1899, fue la denominada "Guerra de los Mil Días", conflicto que dejó al país en una situación realmente lamentable.

Calmado ya la situación beligerante, ascendió al poder el General Rafael Reyes Prieto, en 1904, quien manifestaba una gran preocupación por la situación militar de Colombia y por la incapacidad del Ejército de mantenerlo en el poder ante un eventual nuevo levantamiento golpista o revolucionario.

Coincidió que oficiaba entonces como ministro de Colombia en Ecuador, el General Rafael Víctor Zenón Uribe Uribe, quien había sido observador del proceso de reforma militar quiteña quedando sorprendido con el dominio de la moderna Escuela Prusiana por parte de los oficiales chilenos. Entre 1905 y 1909, fue nombrado Ministro Plenipotenciario de Colombia ante los gobiernos de Chile, Argentina y Brasil, ocasión en que pudo confirmar sus impresiones sobre el prestigio y la profesionalidad que presentaba el Ejército de Chile.

En septiembre de 1905 Uribe publicaría la "*Memoria sobre las Instrucciones Militares de Chile*", completo trabajo que terminaría por imponer la idea de profesionalizar al ejército colombiano bajo instrucción chilena. Al mes siguiente, se iniciaban los primeros envíos de cadetes para estudiar en la Escuela Militar de Santiago, entre los que figurarían dos hijos del propio Uribe en 1907 y un sobrino del presidente en 1912, que ingresaría a la Academia de Guerra.

En diciembre del año siguiente, quedó conformada la que sería la primera misión, escogida por el propio General Emilio Körner. Los elegidos para realizar esta importante tarea, fueron los capitanes Arturo Ahumada y Diego Guillén, además del Teniente 1° Alberto Asmussen Cortés, quien asumiría la dirección e instrucción de la Escuela Naval entre 1907 y 1910.

Una segunda misión chilena llegó a Colombia en 1909, compuesta por los Mayores Francisco Javier Díaz Valderrama y Pedro Charpín Vidal. Díaz permaneció en Bogotá hasta 1911, con actuación destacada mientras que Charpín lo hizo fundando el 1º de mayo de 1909 la Escuela Superior de Guerra de Colombia, establecimiento que comenzó a impartir sus primeras clases solo siete días más tarde. La caída del Presidente Rafael Reyes y el ascenso de Jorge Holguín Mallarino en 1909, y

posteriormente de Ramón González Valencia, al año siguiente, no fueron obstáculo para la continuación de este proceso por parte de los oficiales chilenos.

Mayor Alejandro Uribe G.
Alumno destacado de la Misión que encabezara el Mayor Ahumada y que ahora era enviado a Chile. El Mercurio, 15 de mayo de 1912

La reforma modernizadora de las Fuerzas Armadas de Colombia se completó con las misiones chilenas de 1912-1913 encabezada por el Mayor Washington Montero, Capitán de Artillería Pedro Vignola y Capitán de Ingenieros Manuel Aguirre y la del período 1913-1914 con el Mayor Carlos Sáez.

En 1915, además, Colombia contrató a los capitanes chilenos Ramón Álvarez Goldsack y Óscar Herrera Jarpa, para impartir instrucciones a los artilleros y crear la Escuela de Artillería[2].

Por otra parte y tal como ya se mencionó, llegaron al país algunos oficiales de intercambio en misión de instrucción, pero para este artículo, nos centraremos principalmente en dos de ellos vinculados a la aeronáutica; bastante conocidos en sus países por las importantes trayectorias que recorrieron en su Patria, pero para quienes nos gusta la historia aeronáutica de Chile, sus nombres presentan una novedad en la que no habíamos reparado y menos en algo más de profundidad, hasta que la conversación iniciada con nuestros amigos y estudiosos colombianos: el Doctor Álvaro Sequera Duarte y los Coroneles de la Fuerza Aérea colombiana señores Óscar Zuluaga Castaño y Robert Zambrano Lozano, diera mayores luces al respecto.

El primero de ellos será don Eduardo Bonitto Vega[3], quien después del bachillerato, había ingresado a la "Escuela Militar de Cadetes, General José María Córdova", desde donde tempranamente se había distinguido por el valor y la destreza desplegado en el noble oficio militar, implementándolos como su sello junto a la más perfecta educación y pulcros principios.

El 25 de febrero de 1913, el Teniente 1° del Ejército Colombiano perteneciente al arma de Artillería, quien a lo largo de su vida militar, sería ejemplo de superación no común... Este distinguido oficial de 23 años de edad ingresó a Chile como alumno de la Academia de Guerra.

[2] Arancibia Clavel, Roberto. *La influencia del Ejército chileno en América Latina 1900-1950.* Centro de Estudios e Investigaciones Militares, 2002

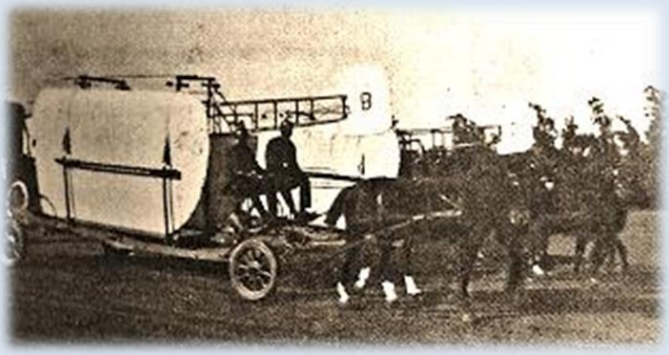
[3] Eduardo Bónitto Vega nació el 24 octubre del año 1890 en Bogotá, Departamento Cundinamarca, Colombia. Hijo de Nelson Bónitto Herrera y María Luisa Vega Rizo. Casado con la chilena Isabel Ester de la Maza Risopatrón, padre de 2 hijos. Fallecido el 18 de octubre de 1969 en Santa Fé de Bogotá.

De "*muy buen carácter, serio y caballeroso*", llegará rápidamente a ganarse el afecto de sus compañeros[4] y de la sociedad chilena. Al respecto, el comandante del Regimiento de Artillería General Maturana N°5 en un documento *confidencial* que dirigía a mediados de 1913 al Comando de la Brigada de Artillería, agregaba entre otros, lo siguiente: *"Tiene bastante preparación general y se ha perfeccionado en sus conocimientos militares de su grado y del inmediatamente superior, en forma que le augura una situación bien distinguida en su país*".

Los conceptos sobre su participación en el ámbito militar para 1913, eran de lo mejor, pero para nuestra investigación, aparecería un nuevo dato de mayor relevancia en lo aeronáutico y que da cuenta de cómo Bonitto, se vinculó circunstancialmente con la aviación chilena como uno de los militares precursores colombianos. Tras una de las entusiastas y periódicas Revistas que el general Arístides Pinto Concha realizara a la incipiente Escuela de Aeronáutica Militar en agosto de 1913, se registra[5] lo que sigue: "*A las siete y media de la mañana, en el patio de los ejercicios, estaban todos los aparatos alineados de norte a sur con sus hélices mirando hacia el mar. Todo el personal de la Escuela, con excepción de los empleados, formaban en traje limpio de trabajo por orden de antigüedad y tres pasos delante del personal de tropa. Gorras hormadas, blusas de campaña, pantalones rectos, sables y guantes blancos. El Oficial de servicio había marcado previamente, un círculo de aterrizaje y se habían colocado postes con banderas para señalizar el lugar donde debían detenerse los aviones en su carrera de aterrizaje a motor parado. El teniente Urzúa era el Juez de bandera sur, el teniente Valenzuela Juez de bandera norte y el teniente León, ayudante de la Dirección de la Escuela, el Oficial encargado de cronometrar los tiempos que demorarían los participantes. La revista pasada por el General Pinto Concha fue todo un éxito, lo que inclinó a pensar a este jefe que la Escuela de Aeronáutica Militar estaba preparada para actuar en la Parada Militar del mes siguiente. Y se dieron las órdenes del caso…*

La Escuela se presentaría en el aire y en tierra. En el aire formarían cinco aviones Blériot piloteados por Ávalos, Urrutia, Urzúa, Mery y Page. Por tierra iría el resto del material desarmado arriba de carros especialmente acondicionados. Durante los vuelos preparatorios, muchos eran los Oficiales que deseaban tripular los aviones en calidad de pasajeros. En una oportunidad, fueron los capitanes Grove, Palacios y el ***teniente colombiano Bonitto*** *los que cumplieron con estos deseos".*

Así de natural había sido la pionera vinculación de este joven militar con nuestra aviación.



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

[4] Brieba Arán., Luis. *Relación de calificación*. Ejército de Chile.

[5] Martínez Ugarte, Rodolfo. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*, Tomo I, página 28

Quizás incorporación social y militar, que a fines de 1914 se casó con una distinguida joven santiaguina, luego de haber realizado una exitosa calificación tal como se expresaba: "*Manifiesta espíritu militar y gusto por la carrera"* luego agregaba *"es inteligente y cuenta con buena base de ilustración general. - En sus clases durante el año ha obtenido notas satisfactorias*".

Mayor Eduardo Bonitto Vega

El 13 de febrero de 1915 se le confirió la graduación de Capitán, status con el que ese mismo año alcanzara el grado de Oficial de Estado Mayor, volviendo a su natal Colombia.

Tras estudiar en la célebre Escuela de Saint Cyr en Francia, viajó nuevamente a Chile, donde estuvo en comisión de estudios militares hasta el año 1928.

También fue director de la Escuela Militar General José María Córdova desde el año 1932 hasta 1934, comandante en varias brigadas y cuando ascendió al grado de General, se le destinó a la Secretaría General del Ministerio de Guerra actualmente Ministerio de Defensa Nacional.

Entre 1953 y 1955 volvió al país al cual amó entrañablemente para desempeñar, *"con suntuosidad y competencia académica"*, el cargo de Embajador de Colombia en Chile, ocasión en que por su amor por la historia fue miembro del 1er Honorable Consejo, impulsor y fundador el año 1953 del *Instituto O´Higginiano de Chile*.

En 1957, cumpliendo quizás uno de sus últimas tareas diplomáticas, volvió a retomar el cargo de Embajador por un año, ocasión en la que recordaría a un medio escrito, su pionera experiencia como pasajero, en uno de los primeros aviones militares chilenos.

En 1961, una vez retornado a Colombia le propuso la idea de crear una organización simbólica que agrupara a los oficiales artilleros en retiro, es así que presentó algunos de los Estatutos del grupo de Artillería Santa Bárbara en Chile, con los que dos años más tarde sirvieron de base para el funcionamiento de este estamento *de carácter sentimental, cultural y social* que en Colombia se denominara como "Grupo de Artillería Santa Bárbara", ubicado dentro del Cantón Norte de Caballería.

Teniente 1° Miguel Neira Ballesteros.

Miguel José Neira Ballesteros

Será un significativo y recordado oficial colombiano que más que iniciar su primera formación militar en Chile, nos regalará parte de su entusiasta juventud como sobresaliente oficial artillero y luego como distinguido aviador, volando y recorriendo alto los cielos patrios y conquistando en su derrotero de vida, los corazones de esta nación.

Sobre la temprana infancia de Miguel Neira no conocemos mucho más que el saber que nació en Chiquinquirá[6], Colombia el 28 de noviembre de 1893.

Sus padres fueron el comerciante colombiano don Jose Neira y doña Ana Ballesteros, quienes le brindaron una católica y tradicional educación en el Colegio Nacional de Nuestra Señora de Chiquinquirá hasta cursar el tercer año de Humanidades en 1908.

[6] Chiquinquirá es un municipio colombiano, capital de la provincia de Occidente en el departamento de Boyacá, situada en el valle del río Suárez, a 134 km al norte de Bogotá y a 73 km de Tunja, la capital del departamento.

Fallecido su padre en 1907, se le verá llegar a Chile a través de una beca de su gobierno con la que ingresará como cadete a nuestra Escuela Militar a principios del mes de octubre de 1910, iniciándose en las severas disciplinas de la preparación militar profesional en donde su temprana juventud se educó en el culto sagrado de las tradiciones de honor, de servicio, abnegación y lealtad, amoldándose rápida y naturalmente.

A fines de 1913, y tras obtener altas calificaciones generales, especialmente en algunas de las asignaturas y aptitudes como lo eran Derecho, Espíritu Militar, Conducta e Historia Militar; el joven alférez Neira egresará como Oficial de Ejército. Para constancia, se nos hace un deber el agregar el comentario anotado en su hoja de servicios como Cadete: *"Se ha hecho notar por su carácter tesonero, i el interés que demuestra en los estudios militares. Tiene espíritu militar i mucho gusto por el servicio. Manifiesta el mayor empeño en instruirse i sacar el provecho necesario de su estadía en la Escuela; necesita ser dirigido en su servicio práctico. Mui querido de sus camaradas, como extranjero ha sabido amoldarse al modo de ser de sus camaradas."*

Nombrado Teniente 2°, el 23 de enero de 1914, será destinado al Regimiento de Artillería N°3 "Chorrillos". El 10 de febrero de 1916 ascenderá al grado de Teniente1° siendo transferido al Regimiento de Artillería Montada N°6 "General Velásquez", donde cumplirá un excelente desempeño y podrá desarrollar más a plenitud sus magníficas condiciones personales y profesionales.

Entre los reconocimientos recibidos tempranamente durante su carrera militar en Chile, se registra el haber recibido un Sable de Honor, como premio del concurso divisionario de tiro de la I División de Ejército, según consta en el Decreto Supremo N°2521 de fecha 14 de noviembre de 1918. Más tarde, en 1920, recibirá una felicitación escrita por orden de la II División de Ejército debido a un informe preparado por Neira, sobre el puerto de San Antonio.

Otros antecedentes relevantes, emanan de los conceptuosos informes de calificación que hoy se guardan en el Archivo Histórico del Ejército. Entre ellos, se destacan algunos párrafos que transcribiré sobre este período:
"El 2 de julio de 1921.- Presentó en Revista de Equitación al Cuerpo de Oficiales, con espléndidos resultados, siendo felicitado por tal motivo, por el Inspector de Artillería, Jeneral Sr. Enrique Quiroga R.";

"El 10 de julio de 1921.- Presentó su Batería en Revista de Reclutas, con mui buenos resultados.";

"Tiene a su cargo la asignatura de Oficiales, de tramitación de juicios militares, desempeñándose bien i con provecho para los alumnos"

Entre sus otras destrezas, destacarán sus aptitudes como Tirador Escogido y gusto por la Gimnasia y la Equitación.

Neira por aquellos días, participó de un entorno militar renovado, ya que Chile al igual que otras naciones del continente, incorporaban cambios y nuevas experiencias de la Gran Guerra recientemente terminada. En particular, nuestro país se había visto afecto a la adquisición de nuevo armamento, equipos y material de recambio, renovando así el material ya obsoleto de pre guerra con el que algunas unidades de la Armada y nuestro Ejército aún operaban.

La compensación que sufriera nuestra nación por parte del Reino Unido, por la requisición de material naval sufrido a inicios de la guerra, dio pie a que este prácticamente nos regalara una serie de modernos aviones y material de vuelo fueron un factor determinante para el alicaído estado de nuestra aviación militar para el período 1917 – 1918. Nuestra aviación se veía por aquellos últimos días de la década de los años veinte, influida de éxitos y logros en la aviación nacional e internacional que volvían a estimular su uso, sus servicios y también su organización, situación que evidenciaba un interés por descubrir el valor de lo aeronáutico más allá de lo deportivo.

Con este afán y contexto de renovación, es que nuestro gobierno contratará en Inglaterra los servicios de una Misión británica que será encabezada por el Mayor de la Real Fuerza Aérea, Frank Pilkington Scott. El historiador aeronáutico Enrique Flores, señala en su análisis de la situación imperante por aquellos días, un fenómeno particular que me permito transcribir: "*Salvo en muy raras ocasiones, la aviación en Chile había sido considerada más que cormo elemento de guerra, un elemento deportivo, y no había alcanzado mayor desarrollo, debido especialmente a la escasez de auxilio acordado por los presupuestos anuales. Un factor apreciable que facilitó en alto grado la tarea laboriosa encomendada al mayor Scott, fue la decisión entusiasta de los jóvenes pilotos que, sin preocupaciones de amor propio, ni considerar que tenían un brevet, se inscribieron espontáneamente para seguir los nuevos métodos de la Escuela Gosport".*

Scott era un piloto que había ofrecido sus talentosos servicios a finales de la guerra, efectuando arriesgadas pruebas de vuelo en Uruguay y en la Argentina. Luego prosiguió su tarea en Chile, donde entusiasmado el público y el gobierno, se propuso al Ejército su contratación para aprovechar la vasta experiencia en aviación de combate como también su expuesto *gran espíritu organizador* que había probado tras su empleo como ex director de la Escuela Gosport de Inglaterra.

EL MAYOR SCOTT DEL EJERCITO BRITANICO

17-X-20

SU PERMANENCIA EN CHILE

El manejo de aviones "Avro"

Oportunamente informamos en la sección respectiva de la llegada del mayor Scott, del Ejército británico, contratado hace 6 ó 7 meses en calidad de instructor de pilotos en aeroplanos "Avro".

El mayor señor Scott pasará el martes a saludar al Ministro de Guerra.

Sabemos que durante su permanencia entre nosotros, plazo fijado en el contrato, instruirá un regular número de oficiales y suboficiales en el manejo de los aparatos ya indicados.

En el Aero Club de Chile dió anoche su conferencia el mayor señor Scott

20-XI-1920.

La aviación militar y civil en tiempo de paz y en tiempo de guerra.—El escalafón especial para los oficiales de la aeronáutica

Anoche se llevó a cabo en el Aero Club la conferencia del mayor Scott sobre aviación civil y militar. Presidió el acto el presidente del club, señor don Jorge Matte, y se hallaban presentes el Ministro de Chile en Londres, don Agustín Edwards, los señores generales Contreras, Herrera y Ramírez Ortiz, los adictos militares de Francia, Japón y Uruguay, numerosos oficiales del Ejército y un considerable número de miembros de la institución.

cesidades de una probable movilización. Esta fuerza permanente está destinada a entrar en acción inmediatamente de declarada la guerra y hacer una ofensiva rápida, fulminante, cayendo sobre el enemigo, desbaratando su movilización, atacando sus centros de abastecimiento, amparando la movilización propia que puede y necesariamente debe durar algún tiempo. Después entra en acción la reserva formada por los hombres y máquinas que están en la

Hechos los acuerdos con el gobierno, partió a Inglaterra a contratar los elementos y personal que le fueran indispensables para procurar al país, de una moderna aviación militar. Es así que regresó a Chile, el 12 de octubre de 1920, junto a dos otros oficiales pilotos, los señores Charles E. M. Pickthorn

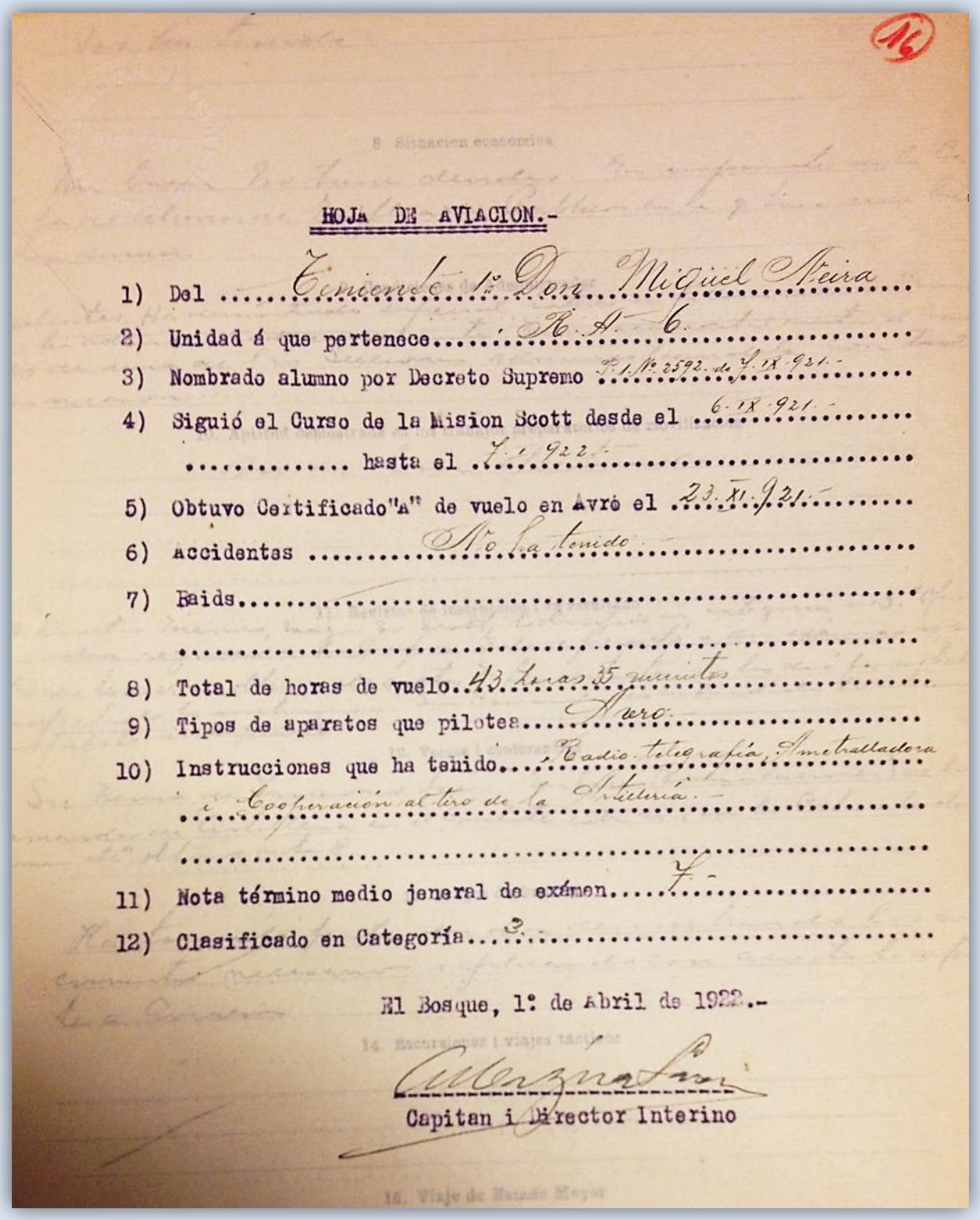
y Edward Manning, además trajo personal experto en ingeniería y mecánica de aviación, los señores Ricardo Seabroock, Backshall, Hammond y Penneger.

Esta misión encabezada por el Mayor Scott, debía desarrollar sus actividades en cumplimiento a las bases establecidas en un contrato con el Gobierno de Chile que, en síntesis, "*le exigían diera instrucción a un numero de 72 oficiales: 52 del Ejército y 20 de la Armada, hasta dejarlos aptos para desempeñarse como pilotos de guerra".*

La determinación de entregar la formación de nuestros pilotos a aviadores ingleses, había sido ya iniciada con la contratación en 1918 del mayor Victor H. Huston, oficial que fue nombrado asesor técnico aeronáutico junto a al equipo de ensamble de los nuevos aviones, sin responsabilidad directa en la instrucción de pilotos, tarea que continuó en manos de instructores chilenos. Al respecto, se señala en la obra *Historia de la Aviación en Chile* de Enrique Flores *"Aun cuando el mayor Scott no alcanzó a desarrollar al máximum la instrucción en el aire, logró por lo menos, dar un barniz militar a las actividades aéreas de nuestro Ejército, procediendo a organizar por primera vez los ejercicios de tiro aéreo, fotografía, reglaje del tiro de artillería, radiocomunicaciones, bombardeo, etc. Por desgracia no le fue dado disponer a tiempo de las seis estaciones inalámbricas adquiridas para la instrucción del reglaje de tiro de artillería, ni de las bombas para los ejercicios de práctica de bombardeo. Estas y los tambores para las ametralladoras "Lewis", montadas en los aviones, sólo fueron recibidas al final del Curso que dirigiera el mayor Scott, debido a la falta de fondos del Ministerio que no podía pagar los gastos de movilización de este material dentro de la aduana*".

En este contexto renovador, práctico y profesional de utilización plena y estudiada del Servicio de la Aviación, es que con fecha 3 de septiembre de 1921, el Teniente 1° Miguel José Neira Ballesteros, será informado de su transferencia momentánea a la Escuela de Aeronáutica Militar.

Sin dejar de pertenecer a su unidad de origen, el joven colombiano, integrará desde el 6 de septiembre de 1921, el otrora legendario curso que dictara el Instructor británico Mayor Frank P. Scott en la Escuela de Aeronáutica Militar, tarea que emprendió con entusiasmo y obtuvo el 6 de noviembre de ese año, su Título de Piloto Aviador, en los modernos biplanos militares Avro 504.



HOJA DE AVIACION.-

1) Del Teniente 1º Don Miguel Steira
2) Unidad á que pertenece R. A. 6.
3) Nombrado alumno por Decreto Supremo S. 1. Nº 2592. de 7. IX. 921.-
4) Siguió el Curso de la Mision Scott desde el 6. IX. 921.-
   ..... hasta el 7. I. 922.-
5) Obtuvo Certificado "A" de vuelo en Avro el 23. XI. 921.-
6) Accidentes No ha tenido
7) Raids.....
8) Total de horas de vuelo 43 horas 25 minutos
9) Tipos de aparatos que pilotea Avro
10) Instrucciones que ha tenido Radio telegrafía; Ametralladora
    i Cooperación al tiro de la Artillería.-
11) Nota término medio jeneral de exámen 7.-
12) Clasificado en Categoría 3ª

El Bosque, 1º de Abril de 1922.-

Capitan i Director Interino

Tras permanecer siete meses y 25 días en la Escuela de Aeronáutica Militar, el 2 de mayo de 1922 dejará el plantel aéreo para volver a su Unidad de origen (Regimiento de Artillería de Montaña N°6 "General Velásquez").

Durante este período participó encomiásticamente de su servicio en la Artillería. *"El teniente Neira desempeñándose como comandante de la primera batería ha cumplido con celo las exijiencias del servicio en administración, dirección disciplinaria e instrucción de su Unidad. Presentó la Revista de su batería en forma brillante mereciendo elojiosos conceptos del Comando Regimental i de Brigada, especialmente por la presentación del ganado cuyo estado era excelente. En su batería se cumplieron todas las exigencias de instrucción, tiro de pistola i carabina i los tiros de escuela i guerra de cañón conforme a la directiva rejimental. Ejecutó con su batería un tiro de guerra nocturno. Dio una conferencia i desarrolló el tema: "Basado en los principios de la segunda parte del Regl. 36 referente a la instrucción de apuntadores, confeccionar una guía para dicha instrucción y para el cañón 7,5" trabajo que obtuvo nota 9 (nueve). Tomó parte en los juegos de guerra regimentales i en los desarrollados por la Brigada Combinada. Tomó parte en los grandes ejercicios de la Brig. Comb. Ya como comandante de Batería, ya como árbitro."*

El 17 de abril de 1923, asciende al grado de Capitán de Ejército, y en octubre del mismo año será destinado a la Escuela de Tiro de Artillería en la ciudad de Linares por D.S. P.1 N° 1664 del 4 de octubre de 1923[7].

De su servicio en esta última Unidad en donde permaneció hasta abril de 1926, se destacan el desempeño en las tareas como profesor de Teoría del Tiro y de Reglamentos al Curso B (Cabos). En lo que respecta a su calificación, se transcribe: "*Conducta Excelente. - Correcto oficial. - Muy preparado y estudioso. Inteligente y leal cooperador de su jefe. Sobrio y muy culto, de carácter muy bueno, por lo que se hace acreedor a todas las consideraciones de sus jefes y compañeros. Cultiva muy buenas relaciones."*

Ya de vuelta a Colombia a mediados de 1926, el Capitán Miguel J. Neira fue destinado al Regimiento de Infantería Ayacucho número 9, Unidad en donde prestó servicios hasta el 19 de enero de 1927, fecha en que junto con recibir su merecido ascenso al grado de Mayor de Ejército, se le promueve al puesto de Oficial auxiliar de la Sección de Infantería del Departamento N°3 del Ministerio de Guerra y luego comandará el Grupo de Artillería N. 1, Unidad que por su presentación sobresaliente en las diversas actividades de Guarnición y de Campaña, atraerá la admiración de profesionales y civiles.

Aquí en Colombia llegará ser director de la Escuela de Aviación Militar, luego de la Dirección General de Aviación y de la Sección Historia del Estado Mayor General, donde destacará profesional y personalmente en su paso por cada una de estas actividades, tanto por la acción renovadora de sus esfuerzos como por sus realizaciones admirables como organizador.

En marzo de 1931, el ahora Coronel del Ejército de Colombia, Miguel José Neira será designado como Agregado Militar en Chile. Su corto nombramiento fue recibido con gran júbilo por sus camaradas del Ejército chileno y de la ahora naciente Fuerza Aérea Nacional, pues consideraron su regreso al país como una verdadera reintegración al hogar militar en cuya misma cuna, Neira se había mecido. Claro

7 Boletín Oficial del Ministerio de Guerra de Chile N°1017 de 1923, página 11237

ejemplo de tan alta consideración que se le guardaba, es que en uno de los informes que se le emitiera desde Tacna en 1923, por uno de sus superiores, el capitán Carlos Fernández: *"…solo me queda que agregar que el teniente Neira ha logrado labrarse una situación entre los oficiales chilenos que -como se lo dije públicamente en una ocasión- es necesario llegar al día aniversario de su Patria para recordar que es colombiano. El teniente Neira es un oficial sobresaliente, un perfecto caballero y un compañero incomparable."*

Las incidencias colombo-peruanas de Leticia iniciadas en septiembre de 1932, lo obligaron a regresar a su Patria, en donde fue designado comandante de la plaza militar de Buenaventura. Trasladado más tarde al frente del Putumayo después de comandar la 1ra. Brigada de Ejército, fue encargado del mando efectivo de la 6ta. Brigada y de todas las fuerzas colombianas que actuaban en esta zona.

Coronel Miguel José Neira Ballesteros
Agregado Militar de Colombia en Chile

Asegurado el mantenimiento de la paz, fue nombrado jefe de la Comisión Técnica de Desmilitarización de dicha frontera. Justificaba esta designación la cualidad de ser el señor Coronel Neira, uno de los Oficiales más conocedores de la región amazónica.

Poco tiempo después de concluido el conflicto con la firma del Protocolo de Río de Janeiro, y a partir del último semestre de 1935, volverá por tercera vez a nuestro país, nuevamente como el distinguido Agregado Militar de Colombia que nos había colaborado y acompañado.

Quienes ya lo conocían sobradamente, consintieron en que era la persona más indicada para mantener la continuidad de esta más que centenaria tradición de afectos, que materializaba un abrazo entre instituciones hermanas, cuyo primer contacto se había producido en las supremas jornadas de Ayacucho y de Junín.

Entre mayo y noviembre de 1944, a pocos meses de la Declaratoria de Estado de Beligerancia contra Alemania, el general Neira llegará a ocupar la alta designación de Jefe del Estado Mayor General del Ejército, máxima jerarquía del Ejército Colombiano por aquellos días. En esta situación, el general Miguel Neira tendrá gran habilidad y responsabilidad en coordinar y preparar la adecuada defensa de Colombia con material de artillería y de aviación moderno proporcionado por los Estados Unidos de acuerdo a lo que consignan como ejemplo, los siguientes documentos transcritos:
"Al Departamento de Guerra se presentó un pedido de cañones de artillería de costa de 6 pulgadas, con su respectiva munición e instrumentos de control de tiro. No se ha tenido ninguna noticia sobre este particular y es de suma urgencia que se active su despecho, pues las circunstancias que recientemente se han presentado hacen indispensable la instalación de este material para la defensa de la Bahía de Cartagena y las instalaciones de la Base, Mamonal, etc. En el mismo pedido contempla pedidos para la Infantería de Marina y vehículos automotores urgentes para movimientos de personal y material en la Base de Cartagena. Tampoco se ha

obtenido noticia sobre el estado en que se encuentra este pedido (Del Secretario General del Ministerio de Guerra GENERAL MIGUEL J. NEIRA al Embajador de Colombia Gabriel Turbay, Abril 5 de 1944, FMRECOMDG 1944 MAYO-MARZO.- C166, C14, F116, AGNC.)

"El señor Almirante Spears, comunicó por intermedio del señor Jefe de la Misión Naval que existía la posibilidad de asignar a la Marina de Colombia dos aviones Grumman, anfibios, de dos motores. Se han pedido a la Embajada las especificaciones completas de estas máquinas, a fin de verificar que se trata de un tipo para el cual se pueden conseguir repuestos y se tengan facilidades de preparación en los Talleres de la Aviación Militar. … es seguro que se obtengan varios de los aviones que contiene el pedido; pero no algunos tipos que se requieren de urgencia, como los C-47, para el servicio de transportes al sur, y a los A-24, para el servicio de patrullaje en el litoral Atlántico. Es de urgencia gestionar la entrega de estos aviones, los primeros, con el objeto de reemplazar el material de transporte que presta el servicio de correos al sur, actualmente a punto de suspenderse por el desgaste del material, y los segundos, para poder cumplir a cabalidad los compromisos adquiridos sobre el patrullaje sobre nuestras costas (Del Secretario General del Ministerio de Guerra GENERAL MIGUEL J. NEIRA al Embajador de Colombia Gabriel Turbay, Abril 5 de 1944, FMRECOMDG 1944 MAYO-MARZO.- C166, C14, F116, 117, AGNC.)

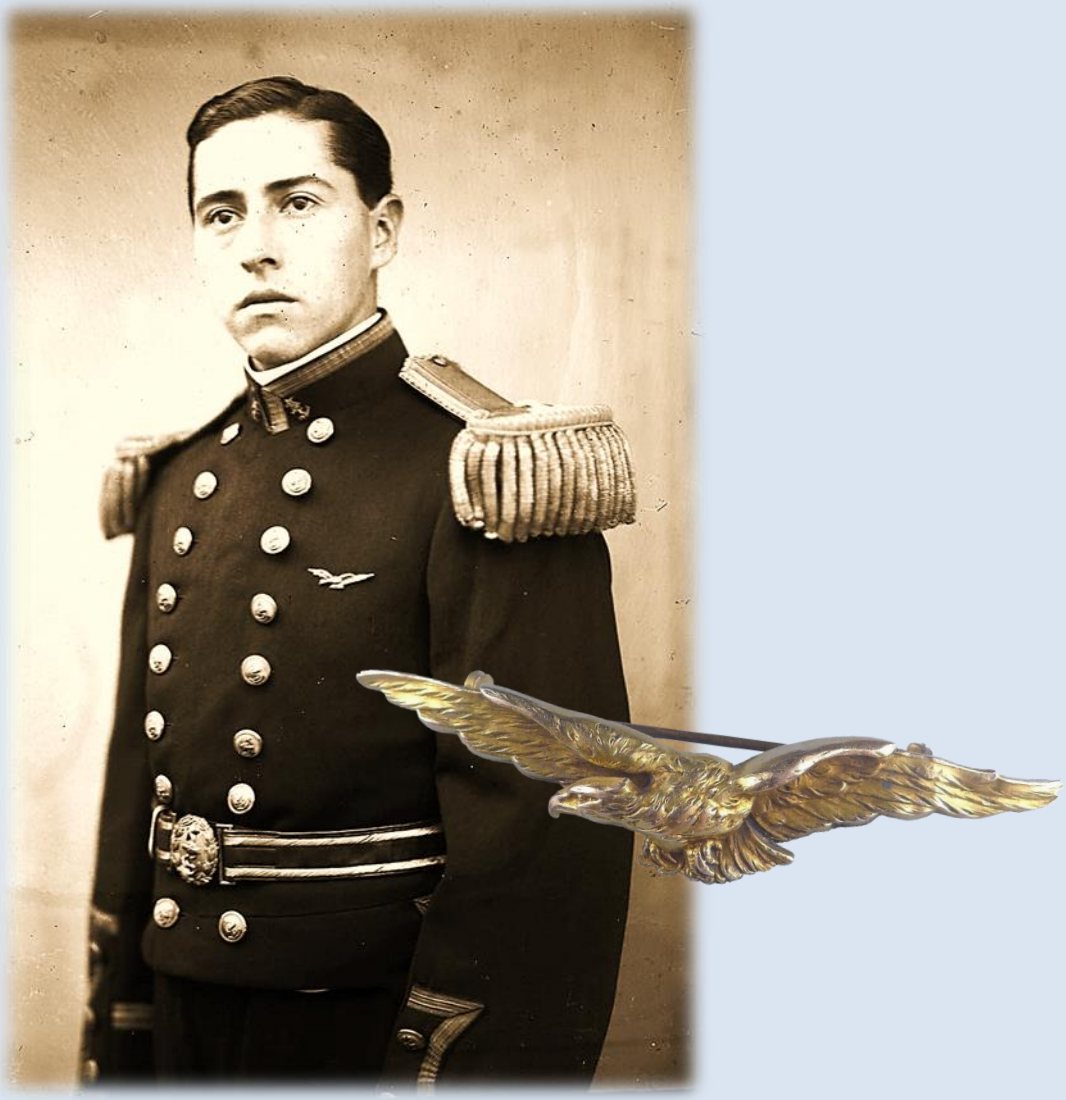
Así como expresara al inicio de este artículo, la investigación realizada para conocer algo más sobre la desconocida vinculación aeronáutica que existe entre ambas naciones, testimonia el importante legado que les cabe hoy a los Agregados Aéreos de esta nación hermana en nuestro país, como también releva con ello la brillante y a veces olvidada participación que cumplieron estos dos Hombres de Armas, que tempranamente no sólo vincularon sus nombres a la historia aeronáutica chilena e iberoamericana, sino que con su honesto y certero actuar, dieron más brillo a la granada nación colombiana.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Eduardo Bonitto Vega defensor. Investigación adelantada al general Eduardo Bonitto; documentos oficiales. Bogotá, Imprenta Nacional, 1943
República de Chile. Ministerio de Relaciones Exteriores Archivo General Histórico.
Fondo Histórico Identificación Volumen: Nº 3437 Letra: Fechas Límite: De: 06 - 01 - 1953 A: 30 - 12 - 1953 Presentación Cartas Credenciales del Embajador Eduardo Bónitto Vega de Colombia.
Revista de la Instrucción Pública de Colombia. Tomo XXI. Bogotá, enero de 1907. Número 1.
Diario Oficial de la República de Colombia. Número 20405. Bogotá, miércoles 26 de enero de 1927
Diario Oficial de la República de Colombia. Número 25590. Bogotá, martes 11 de julio de 1944
Patiño Villa, Carlos Alberto. *Guerra y construcción del Estado en Colombia 1810-2010*
Pizarro León Gómez, Eduardo. *La profesionalización militar en Colombia (1907-1944).* Publicado por Penguin Random House Grupo, Editorial Colombia.
Gómez Moreno, Jairo Antonio. *Cooperación política y militar de Colombia con los Estados Unidos entre 1938 y 1946.* Pontificia Universidad Javeriana. Facultad Ciencias Sociales, Departamento de Historia, Carrera de Historia. Bogotá, 3 de septiembre de 2010.
Memorial del Ejército de Chile. Noviembre – Diciembre de 1935
Escuela Superior de Guerra (Colombia). https://es.wikipedia.org/wiki/Escuela_Superior_de_Guerra_(Colombia)
Lista de representantes de sujetos de derecho internacional ante el gobierno de Chile. https://es.wikipedia.org/wiki/Usuario:Veinas/Representantes_en_Chile

AGUSTIN ALCAYAGA JORQUERA
Y su primer salto sobre el mar



Piloto 2° Agustín Osvaldo Alcayaga Jorquera

En septiembre de 1924, el ciudadano alemán Otto Heinecke vino a Chile, algo entendía de español, pero no lo hablaba, a pesar de su permanencia en la Argentina, donde había llegado a fines de abril de 1923 en el legendario vapor "Cap Polonio" de la naviera Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft, que realizaba la carrera entre Europa y América.

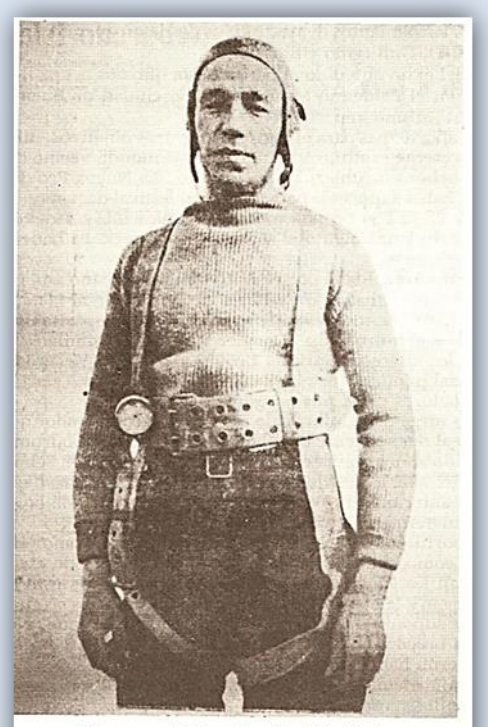
Aparte de la gira por América junto a su esposa Elisa Schneider, el matrimonio había recorrido Dinamarca, Suecia, Noruega, Holanda, Suiza, Francia y Checoslovaquia, viajes que le habían proporcionado un buen dividendo en sus presentaciones.

Heinecke llegó a nuestro país con el propósito de promover un paracaídas de su invención. A pesar de haber visitado otros países del Cono Sur de nuestro Continente, no había encontrado voluntarios que se arriesgaran a saltar desde un avión.

En Chile permaneció alrededor de dos meses, lapso en el que dos chilenos siguiendo sus instrucciones se lanzaron al espacio desde aviones en Santiago y Valparaíso.

Desde su llegada a América, Heinecke había tratado de interesar a potenciales postulantes para que realizaran saltos en paracaídas, con el fin de introducir este elemento para demostraciones en festivales aéreos y como elemento auxiliar de salvataje en caso de accidentes; sin embargo, hasta esa fecha ningún voluntario se había atrevido a lanzarse desde un avión con el pequeño paracaídas a la espalda como única tabla de salvación.

Por tal motivo y al igual como lo había hecho en la Argentina, Heinecke recurrió a la Aviación Militar para pedir el apoyo de un avión que le permitiera realizar las demostraciones necesarias.



El paracaidista alemán Otto Heinecke . Foto: gentileza O. Oscar Rimondi.

El día miércoles 24 de septiembre de 1924 fue recibido por el Inspector General de Aviación General Luis Contreras Sotomayor, el Capitán Federico Barahona Walton, Director de la Escuela de Aviación y los oficiales del plantel.

El primer chileno en aceptar el desafío de lanzarse en paracaídas fue el Teniente de Ejército y aviador de la Escuela de Aviación don Francisco Lagreze Pérez, el 28 de septiembre del mismo año.

El segundo fue el Piloto Aviador Naval Agustín Osvaldo Alcayaga Jorquera, natural de Ovalle.

A pocos días de diferencia y en la bahía de Valparaíso, luego de un corto proceso teórico, el martes 11 de noviembre de 1924, alrededor de las cuatro y media de la tarde, el bote volador Guardiamarina Zañartu, piloteado por el Teniente 1º Manuel Francke Mariotti, despegaba desde Las Torpederas, llevando como copiloto al Teniente 2º Edison Díaz Salvo y como pasajeros al paracaidista Otto Heinecke y al Piloto 2º Agustín Alcayaga Jorquera, el alumno elegido para realizar el salto, completando la nómina los mecánicos Juan Constanzo y Guillermo Gómez.

Luego de realizar algunas evoluciones sobre la ciudad, cuando se desplazaba sobre la plaza Sotomayor, tomó dirección hacia el muelle de pasajeros y a una altura de unos ochocientos metros se vio salir de la cabina a un hombre llevando a su espalda el paracaídas salvador que lo sustentaría hasta su descenso en el agua de la bahía.

En un momento determinado y luego de recibir las últimas instrucciones por parte de Heinecke, Alcayaga saltó al vacío desde una altura aproximada de 800 metros de altura, abriéndose el paracaídas en forma casi instantánea. Eran las cinco y veinte de la tarde y el valeroso aviador naval realizó un caprichoso zigzag en el aire impulsado por el viento que lo llevó a desplazarse peligrosamente entre los buques surtos en el puerto, cayendo a un costado del "Almirante Latorre", siendo socorrido oportunamente por una lancha, luego de haberse sumergido peligrosamente en el agua.

La noticia de que la Armada ya contaba con un paracaidista, se esparció por todos los cerros del puerto, situación que alentó a Heinecke a realizar una presentación en el Sporting Club, esta vez a beneficio de la construcción del Hospital Naval, cuyas obras estaban inconclusas.

Los nuevos paracaídas adquiridos por la Armada

Nuestra Marina de Guerra adquirió últimamente una importante cantidad de paracaídas alemanes traídos al país por el paracaidista germano señor Otto Heinecke, el que últimamente ha hecho diversas exhibiciones.

En la tarde de ayer el piloto aviador naval señor Alcayaga, realizó una interesante prueba del nuevo aparato adquirido, el que ha demostrado una vez más toda su eficiencia.

Poco después de las tres de la tarde el piloto aludido se arrojó al vacío desde el bote volador "Guardia Marina Zañartu" que volaba a algo más de mil metros. Sin contratiempo alguno cayó al mar junto al fondeadero del vapor "Santo Luisa".

La hermosa prueba efectuada por el piloto señor Alcayaga fué muy aplaudida por el gran número de curiosos que la presenciaba desde los malecones.

Diario "La Nación". Santiago, miércoles 12 de noviembre de 1924.

Con el correr de los días la prensa entregó la noticia que todos esperaban: el piloto Alcayaga sería de la partida y esta vez acompañaría al paracaidista alemán en un salto en la cancha del Sporting Club.

El día 16 de noviembre, luego de presenciar un interesante partido entre Everton y La Cruz, el público se dispersó por las canchas del Sporting para esperar la llegada del bote volador *"Guardiamarina Zañartu"*. Pasadas las cinco y media de la tarde el avión sobrevoló la pista a baja altura, remontando hasta alcanzar unos seiscientos metros y cuando se ubicaba un poco al norte de las tribunas, los concurrentes vieron desprenderse un bulto desde el costado del avión, abriéndose luego el paracaídas. El público observaba con mucha atención como el paracaidista se movía en el aire tratando de dirigir su aparato hasta el sector de la pista, cuando de improviso se vio como éste desplegaba una hermosa bandera chilena, descendiendo luego en el centro mismo de la cancha de fútbol, donde fue recibido por el público que se abalanzó a felicitarlo.

Se trataba nada menos que del piloto Alcayaga, hecho que despertó en la concurrencia un gran entusiasmo, el que se expresó en delirantes aclamaciones.

Ocho minutos más tarde, cuando el público todavía no se reponía de la euforia por el salto de Alcayaga, Heinecke se lanzaba desde el bote volador piloteado por el Teniente 1º Manuel Francke, un minuto después, con el paracaídas completamente abierto desplegaba una bandera alemana y comenzaba a disparar voladores. El viento le jugó una mala pasada, llevándolo hasta el sector de la cancha de tenis, desde donde el público lo condujo en andas hasta las tribunas. Luego ambos paracaidistas fueron llevados hasta los salones del Sporting, donde se reunieron los directores de esa institución y algunos amigos que deseaban exteriorizarles su admiración y simpatía por el brillante éxito de la prueba con que habían deleitado al público esa tarde.

Alcayaga es llevado en andas.
(Fuente: Semanario The South Pacific Mail, 27 de noviembre de 1924)

La tarde de Aviación en Viña del Mar

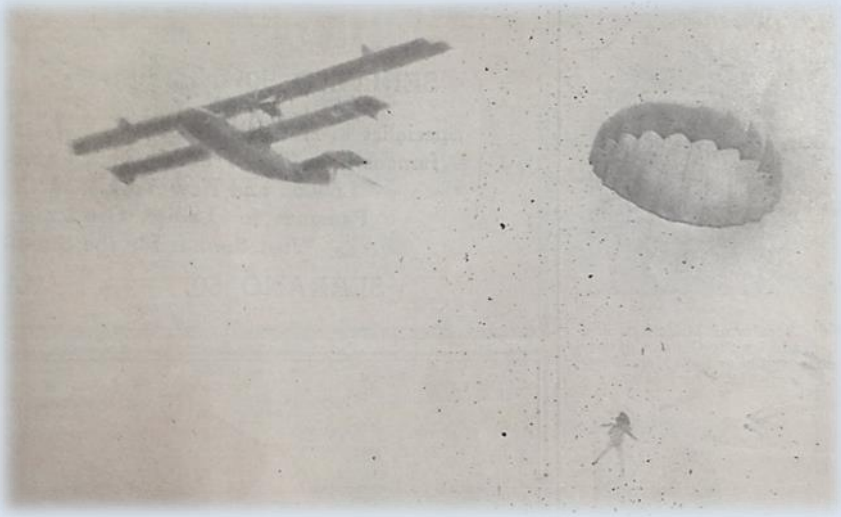
EL PILOTO CHILENO ALCAYAGA Y EL PARACAIDISTA ALEMAN HEINECKE EJECUTARON LUCIDAS PRUEBAS

El público, entusiasmado, los paseó en triunfo

Para la tarde de ayer se había preparado en Viña del Mar una gran fiesta de aviación, con el fin de allegar fondos para la Casa del Marinero.

La fiesta tuvo lugar en las cán-

Diario "La Nación". Santiago, lunes 17 de noviembre de 1924.



Curioso registro fotográfico de la demostración aérea efectuada en Viña del Mar.
(Fuente: Semanario The South Pacific Mail, 27 de noviembre de 1924)

Esta fue la última presentación en nuestro país del paracaidista Otto Heinecke, quien no sólo introdujo esta disciplina en Chile, sino que la hizo conocida y lo que es más interesante permitió que dos chilenos, el aviador Teniente de Ejército Francisco Lagreze Pérez y el Piloto Aviador Naval Agustín Alcayaga Jorquera, pudieran realizar saltos con sus paracaídas, convirtiendo al primero de ellos en el primer sudamericano en saltar en paracaídas desde un avión y al segundo en el primer sudamericano en hacerlo sobre el agua.

Con este verdadero bautizo de nuestros primeros paracaidistas, Heinecke regresó a su país, para seguir construyendo y mejorando su producto. Un par de años más tarde nuestra aviación militar le adquirirá en Alemania los primeros paracaídas comprados para nuestros aviadores.

Carlos Saldivia Rojas
Suboficial Mayor Naval (R)
Mecánico de Helicópteros

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas:

1. Chile Crónicas, Desde el Corazón de la Araucanía, “Paracaidismo Pionero en Chile”
2. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.
3. Diario La Nación de Santiago, ediciones de noviembre de 1924
4. Historia Aeronáutica de Chile, Enrique Flores Álvarez. 1950
5. La Aviación Naval de Chile, Carlos Tromben Corbalán, 2ª Edición, 1986.
6. Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

CLUB AÉREO DE LA UNIVERSIDAD FEDERICO SANTA MARÍA
A 75 años de sus primeros días

Piocha de piloto usada por algunos de los primeros pilotos del Club Aéreo USM
(colección Manuel Mariño R.)

Los primeros antecedentes

La aeronáutica estuvo ciertamente presente desde los albores de la Universidad Técnica Federico Santa María, entidad que sienta sus raíces a través de su voluntad testamentaria en París, el año 1920, cuando don Federico Santa María Carrera manifiesta a sus albaceas el deseo filantrópico de contribuir con el progreso material y ampliar el horizonte cultural de su querida nación, "*facilitando el ingreso a la vida académica de compatriotas desposeídos pero sobresalientes sin mayor requisito que el mérito, las aptitudes y el alto rendimiento académico*".

Tras su fallecimiento, el 27 de abril de 1926, el albacea Agustín Edwards McClure se abocó con exactitud a la creación de una Fundación que llevara el nombre de don Federico y la implementación de una Casa de Estudios que procurara, "*según los deseos del benefactor*", la formación integral de sus alumnos. así lo entendió, acatando con exactitud dicho mandato. Se trasladó a Alemania en busca de un cuerpo docente acorde con la envergadura de la Institución concebida. Allí contrató los servicios del profesor Karl Laudien Feydt[8], ingeniero mecánico quien fuera el primer Rector de la Institución y jefe del cuerpo de docentes de excelencia seleccionados por el mismo. De esta forma, en 1928, se emprende la construcción de la Escuela de Artes y Oficios, del Colegio de Ingenieros José Miguel Carrera y guardaba la idea de fundar una sección especial de Aerodinámica en la futura Universidad.

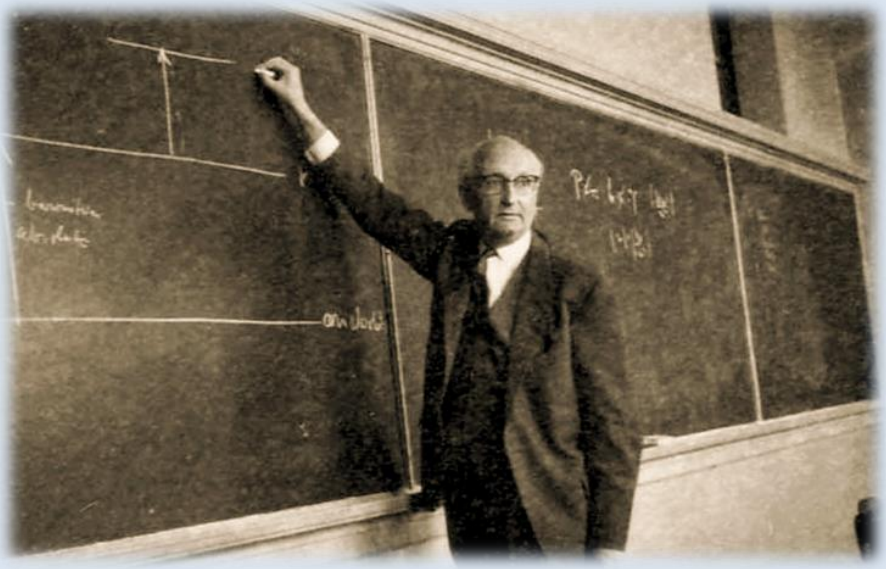
[8] Karl Ernst Laudien Feydt fue un ingeniero mecánico de origen prusiano. Nació el 25 de enero de 1875. Cursó sus primeros estudios en su ciudad natal de Königsberg en Prusia Oriental y que tras la Segunda Guerra Mundial pasó a formar parte de Rusia rebautizada como Kaliningrad. En 1899 se tituló de Ingeniero Mecánico de la Escuela Técnica Superior Imperial en Berlín. Luego trabajó en Danzig y en Viena; en esta última ciudad conoció y se casó en 1909 con la estudiante de piano Frieda Chatiner. Fue nombrado Instructor de la Escuela Imperial Técnica Superior de Breslau, donde completó los requisitos para un doctorado en ingeniería en 1916. El tema de la disertación fue "*Eine neue Methode zur angenäherten Bestimmung der von einem Abnehmer in Anspruchgenommenen Werkskilowatt und darauf aufgebaute Tarife*" (Un Nuevo Método para estimar los kWh consumidos por un Abonado y Tarifas basadas en esta estimación) bajo el profesor guía Dr. Ing. Euler. Esta disertación se la dedicó a su esposa Frieda. En 1917 obtuvo el grado académico de *Doktor Professor.*
En 1926 se trasladó como Director a la Escuela Técnica Superior en Stettin, una afamada escuela universitaria de pilotos náuticos y de construcción de maquinaria naval. Sus libros técnicos tuvieron múltiples ediciones entre 1908 y 1940. Se tradujeron a otros idiomas, y eran "clásicos" en sus áreas*: "Die Elektrotechnik"* (Electrotecnia, 1908); *"Leitfaden der Mechanik für Maschinenbauer"* (Guía de Mecánica para Ingenieros Mecánicos, 1921); *"Die Maschinenbauelemente",* o *"Die Maschinenelemente"* en dos volúmenes (Los Módulos Mecánicos, 1922), *"Mechanische Technologie: Spanabhebende Forschung"* (Tecnología Mecánica: Investigación sobre Mecanizado con Arranque de Viruta, con A. Forstmann), *"Maschinenteile : Berechnung und Konstruktion"* (Partes de Máquinas: Diseño y Construcción, 1931). También contribuyó artículos a revistas técnicas alemanas. Luego de llegar a Chile en 1928 escribió otros libros en español y tradujo algunas de sus obras. Es indispensable notar que la pasión de escribir continuó por toda su vida.

Importante resulta recordar el hecho que don Agustín, hermano de Raúl Edwards, último presidente del otrora Aero Club de Chile; era además un entusiasta de los avances que brindaba la aeronáutica. Él era el mismo, que como Ministro Plenipotenciario de Chile en Gran Bretaña hasta 1919, había conseguido de esta nación, el moderno material de vuelo que arribó al país a fines de 1918, renovando con ello los viejos y ya obsoletos aviones militares que aún permanecían en vuelo.

Por muchas razones y circunstancias adversas, el soñado Pabellón de Aerodinámica no llegó a concretarse, pero su espíritu se mantuvo como idea presentándose de vez en cuando, tanto a Profesores como alumnos que integraron las primeras generaciones de aquel Plantel de Estudios. Algunos de ellos, participaron en charlas y seminarios que involucraban las materias de aerodinámica canalizando el fervor de los alumnos hacia la aeronáutica. A mediados de 1944, la Fuerza Aérea de Chile dio respuesta tanto a profesores como alumnos de estos intereses al establecer un curso formativo en Aeronáutica a cargo del Teniente 1° Ingeniero Aeronáutico don Bernardo Forde Benninson.

Con estos antecedentes preliminares, muy pronto alguien lanzó la idea de formar una institución que, agregada al Club Deportivo de la Universidad, proporcionara a los alumnos la oportunidad de seguir cursos de vuelo en algún club aéreo del país. Con esta idea sobre la mesa, el proyecto trascendió hasta concretar el viaje a Santiago del teniente Forde junto al Rector Francisco Cereceda quienes se reunieron con el Director Interino de la Dirección de Aeronáutica Comandante de Grupo José Jara Concha, quien al compenetrarse de la importancia que tenía para el país la formación de pilotos, decidió ayudarlos. Dadas todas las seguridades por parte de la autoridad aérea, nacería tácitamente el Club Aéreo Universitario Santa María, entidad deportiva que fuera fundada tras la Asamblea General celebrada, con los primeros 64 socios fundadores, el 20 de noviembre de 1944.

Su principal promotor y primer Presidente del Directorio fue el profesor de Termodinámica y vicerrector de la Universidad, don Julio Hirschmann Recht[9].

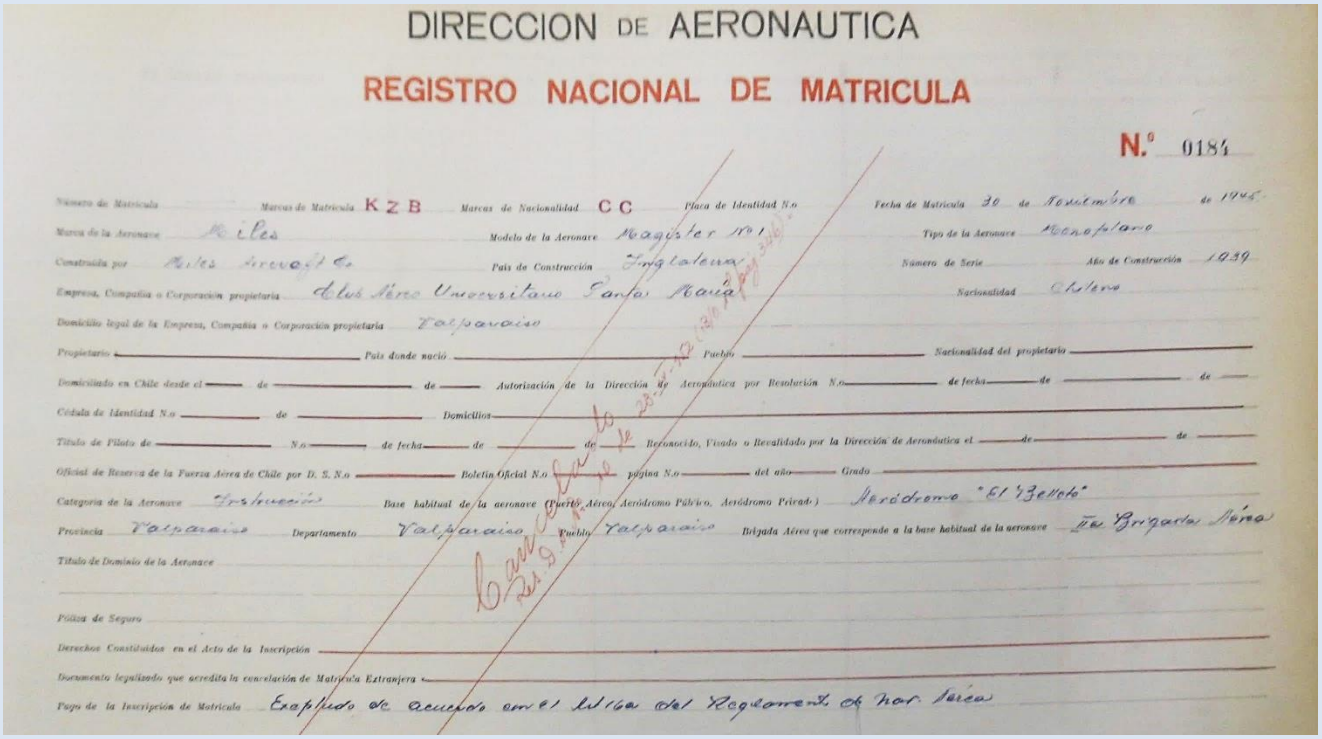


Profesor Julio Hirschmann Recht *(http://sansanos.us)*

[9] Ingeniero Mecánico nacido en Bolivia, formado en Alemania y que, procedente de la Unión Soviética en 1937, se arraigó en Valparaíso.

Las primeras actividades del Club consistieron en el diseño y construcción de un hangar[10] a corta distancia del hangar del Club Aéreo de Valparaíso que funcionaba en el aeródromo de "El Belloto", ubicado entre las ciudades de Quilpué y Villa Alemana donde había una pista paralela al camino troncal, lo que es ahora la Avenida Vto. Centenario. Al mismo tiempo se adquirieron en 1945 dos aviones; un Miles Magister, de fabricación inglesa y un Fairchild PT-19 M62A de procedencia norteamericana, en los que se comenzaron a realizar los primeros cursos de pilotos, teniendo como instructor al Comandante de Grupo (R)[11] don Carlos Abel Krefft.

Con motivo de la adquisición del primer avión se realizó en el Aeródromo de El Belloto una prueba oficial de este aparato el día 29 de noviembre de 1945. Ésta estuvo a cargo del ingeniero de la firma constructora Miles y del Agregado Aéreo inglés comandante Horace McDougal. Asistieron también, el Capitán de Bandada Ingeniero Fernando Fagalde M., representante de la Dirección de Aeronáutica; el Jefe del Aeropuerto local, Comandante de Escuadrilla Alberto Amiot M., dirigentes de la Universidad y algunos pilotos civiles tanto de Valparaíso como de Santiago.



DIRECCION DE AERONAUTICA

REGISTRO NACIONAL DE MATRICULA

N.° 0184

Número de Matrícula — Marca de Matrícula K Z B — Marcas de Nacionalidad C C — Placa de Identidad N.o — Fecha de Matrícula 30 de Noviembre de 1945

Marca de la Aeronave Miles — Modelo de la Aeronave Magister 1A1 — Tipo de la Aeronave Monoplano

Construida por Miles Aircraft Co. — País de Construcción Inglaterra — Número de Serie — Año de Construcción 1939

Empresa, Compañía o Corporación propietaria Club Aéreo Universitario Santa María — Nacionalidad Chilena

Domicilio legal de la Empresa, Compañía o Corporación propietaria Valparaíso

Propietario — País donde nació — Pueblo — Nacionalidad del propietario

Domiciliado en Chile desde el — de — de — Autorización de la Dirección de Aeronáutica por Resolución N.o — de fecha — de — de

Cédula de Identidad N.o — de — Domicilio

Título de Piloto de — N.o — de fecha — de — de — Reconocido, Visado o Revalidado por la Dirección de Aeronáutica el — de — de

Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile por D. S. N.o — Boletín Oficial N.o — página N.o — del año — Grado

Categoría de la Aeronave Instrucción — Base habitual de la aeronave (Puerto Aéreo, Aeródromo Público, Aeródromo Privado) Aeródromo "El Belloto"

Provincia Valparaíso — Departamento Valparaíso — Pueblo Valparaíso — Brigada Aérea que corresponde a la base habitual de la aeronave 2a Brigada Aérea

Título de Dominio de la Aeronave

Póliza de Seguro

Derechos Constituidos en el Acto de la Inscripción

Documento legalizado que acredita la cancelación de Matrícula Extranjera

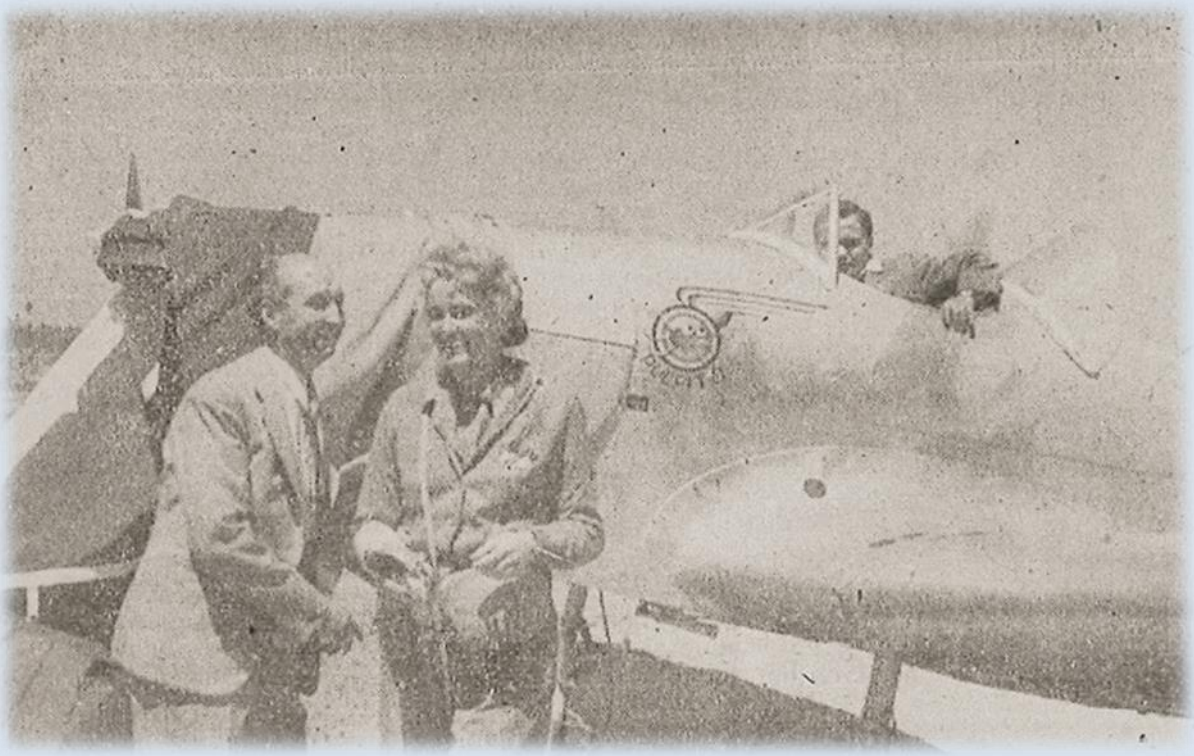
Pago de la Inscripción de Matrícula Exceptuado de acuerdo con el Título del Reglamento de Nav. Aérea

Registro Nacional de Matrícula del Miles Magister, primer avión del Club Aéreo USM.

Con este auspicioso panorama y tras recibir su personalidad jurídica, este nuevo *Club Universitario* inició el 10 de diciembre de 1945, definitivamente su primer curso de pilotaje del cual saldrían a corto plazo, los primeros nueve pilotos se sumaron al resto de sus colegas universitarios.

[10] En septiembre de 1945 se da inicio a la construcción de un hangar para alojar cuatro aviones. Su moderno y cómodo diseño estaba basado en un sistema patentado llamado "Lamela", el que asemejaba un panal de abejas. Éste se encargó a la empresa Germain, Bennet y Anguita Limitada.

[11] El grado de Comandante de Grupo corresponde al actual grado de Coronel de Aviación.



La señora Isabel Eastman de Edwards, madrina del Miles Magister "Pulpito", primer avión que tuvo el Club USM, junto al presidente de la entidad deportiva y vicerrector de la USM, Julio Hirschmann R. Esta ceremonia tuvo lugar el domingo 23 de diciembre de 1945 y contó con la participación de Agustín Edwards Budge, presidente del Consejo Directivo de la USM.; Nicanor Señoret, vicepresidente; el consejero Karl Laudien; Francisco Cereceda, rector del plantel; Armando Sánchez, presidente del Club Deportivo de la Universidad; una delegación de directores del Club Aéreo de Valparaíso presidida por don Julio Anderson; el Teniente1° Leopoldo Tacchi C., quien llevó las excusas del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; el Jefe del Aeródromo, Comandante de Escuadrilla Alberto Amiot M., el alcalde de Quilpué, Wenceslao Vidal Reyes, entre otros.

Inauguración del Hangar y primer avión. Diciembre de 1945

Durante los días 11 al 13 de enero de 1946, se verificó en el pintoresco Aeródromo de las Termas de Puyehue, ubicado a la orilla del lago del mismo nombre; una interesante concentración de aviación que agrupó a muchos de los principales clubes aéreos del país en una competencia que sirvió para apreciar el grado de progreso en que se encontraba la aviación civil nacional de aquellos días y al mismo tiempo estrechar el espíritu de unión y confraternización que animaba a los pilotos civiles de Chile. El Club Aéreo de la Universidad Técnica Santa María participó con su avión Miles, piloteado por las expertas manos del comandante en retiro Carlos Abel Krefft, Instructor del Club, quien había llevado de acompañante a don Harold Momberg, ambos muy entusiastas, no perdieron del participar en prueba alguna.

El comandante Carlos Abel, Instructor de vuelo del Club USM, hace entrega a Gustavo Chiang de uno de los premios destinados a los nuevos y primeros pilotos de la Universidad Federico Santa María. (Domingo 10 de marzo de 1946)

Los primeros alumnos brevetados en 1946, fueron los alumnos René de la Barra, Domingo Catepillán, Gustavo Chiang, Héctor González, Harold Momberg, Jorge Neuweiler, Curt Schroers, Julio Schürmann y Ricardo Schwarzemberg, quienes en una emotiva ceremonia recibieron sus brevets y algunos estímulos que habían sido destinados a los nuevos pilotos, tanto por su espíritu de trabajo, capacidad demostrada durante el Curso, cariño por el vuelo y compañerismo. Los favorecidos fueron como sigue: *Premio al mejor compañero*, donado por el Presidente del Club Aéreo don Julio Hirschmann al señor Curt Schroers. Para el *mejor piloto* del grupo al señor Harold Momberg. Este premio fue donado por el Presidente del Consejo de la Universidad don Agustín Edwards Mc Clure. Por *su mayor contracción y tenacidad* le fue otorgado otro premio especial al piloto señor Gustavo Chiang, premio que había sido donado por su Instructor el comandante Carlos Abel. Y finalmente, el señor Domingo Catepillán recibió de manos del señor Olivares, el premio donado al *mejor navegante del Curso*, que había sido entregado por el señor Rector de la Universidad Santa María. Terminados los discursos y cuando aún no se apagaban los aplausos concedidos al señor Catepillán, el Presidente del Club señor Hirschmann, procedió a hacer entrega de un artístico pergamino ofrecido por sus alumnos, como reconocimiento por la labor desarrollada por su Instructor, al comandante señor Carlos Abel, quien agradeció muy emocionado este simpático gesto.

Otro de los importantes hitos en los primeros años del club aéreo, fue el hecho de que en el cuarto curso de vuelo realizado en el verano de 1948, participara la primera mujer piloto del Club. Esta era la señorita Iris Villalobos Q. (alumna de la Escuela de Decorados de Interiores) quien obtuvo su brevet de piloto en la ceremonia de graduación realizada el 4 de abril de 1948, junto con sus compañeros de curso: Santiago Andrade E., Julio Diestre Hildebrand, Manuel Mariño Reimann, Guillermo Martínez G., Guillermo Muxica Hevia y Gilberto Orellana M. Los instructores de este curso, además del comandante (R) Carlos Abel Krefft[12], fueron los pilotos del propio club aéreo, Ernesto González Correa y Raúl López Murillo. Los exámenes previos a la graduación fueron tomados por el Teniente 1° de Aviación don Edilio del Campo Thoroud[13].

La Comisión Examinadora compuesta por el señor Julio Hirschmann y los tenientes del Campo y Sepúlveda, hacen la crítica del examen y dan lectura a las calificaciones. Encabezando la línea de alumnos a la derecha, aparece la primera mujer piloto del Club, señorita Iris Villalobos Q. y a continuación los señores Santiago Andrade, Manuel Mariño, Guillermo Martínez, Julio Diestre, Guillermo Muxica y Gilberto Orellana.

Otra fecha muy particular que podría consignar como un hito personal durante el antes citado curso, fue el hecho de realizar *mi primer vuelo solo* como piloto de un avión, realizado el 25 de enero de 1948, el día de mi cumpleaños en que llegaba a mi mayoría de edad, pues había cumplido 21 años de edad en la madrugada de ese día, a las 1:20 Hrs y el vuelo lo inicié elevando el avión a las 10:15 Hrs. Recuerdo que durante el vuelo, que duró 15 minutos, estuve cantando una canción que estaba de moda en esa época, que en una parte dice: "*Pajarillo, pajarillo que vuelas por el mundo entero, vuela y dile a mi adorada que por ella, yo de amor me muero".*

[12] Instructor del Club Aéreo Federico Santa María a partir del 23 de octubre de 1945.

[13] Dichos cursos tenían como finalidad obtener el *Brevet de Piloto Aviador de Turismo*. No era sólo aprender a pilotar el avión, sino que, paralelamente a la instrucción de vuelo, había que asistir a clases de capacitación sobre Navegación Aérea, Meteorología, Legislación Aérea y Mecánica de Motores. El examen final de vuelo, lo podían rendir aquellos que previamente hubieran aprobado estas otras materias, para lo cual era necesario solicitar a la Fuerza Aérea de Chile, la designación de una comisión examinadora.

Al respecto, quisiera además señalar que el rango etario de los estudiantes de la Universidad era un detalle no menor para la realización de los cursos. La gran mayoría de los "*sansanos*" interesados en participar eran menores de edad, por lo que debían obtener una autorización de sus padres y, además, someterse a un riguroso examen médico en dependencias de la Fuerza Aérea en Santiago, muy similar al que eran sometidos los jóvenes que ingresaban como cadetes a la Escuela de Aviación.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, en agosto de 1945 y, debido al gran desarrollo e importantes innovaciones introducidas en la aviación militar durante dicho conflicto, la Fuerza Aérea de Chile procedió a renovar el material de instrucción para pilotos en la Escuela de Aviación con nuevo material que facilitara el gobierno norteamericano. Motivo por el cual quedaron disponibles los aviones que se habían venido utilizando, hasta ese momento, para la instrucción en dicha Escuela, los cuales fueron entregados a diversos clubes aéreos civiles a lo largo del país, con lo cual el Club Aéreo de la Universidad Santa María recibiría más adelante y sin costo, otros aviones.

En julio de 1946, la Dirección de Aeronáutica le entregaba dos nuevos aviones PT19 al Club, los que llegaron encajonados y debieron ser armados por los alumnos y pilotos de la Universidad. El primero de los aparatos fue el avión de matrícula CC-KZC N°0038, el cual estuvo listo el 10 de agosto de ese año. El segundo avión matrícula CC-KZD de este grupo estuvo listo al mes siguiente.

REPUBLICA DE CHILE

DIRECCION DE AERONAUTICA

La DIRECCION DE AERONAUTICA, en Santiago de Chile, OTORGA al Sr..... MANUEL MARIÑO R..... el TITULO DE PILOTO DE TURISMO quien ha acreditado poseer los requisitos teóricos y prácticos exigidos por las Leyes y Reglamentos de Navegación Aérea, y, en particular, el conocimiento de las normas sobre tránsito aéreo internacional.

Dirección de Aeronáutica

PILOTO DE TURISMO

TITULO N.° 1397.....

LICENCIA N.° 1397.....

REGISTRO N.° 4..... FOLIO 83....

CEDULA DE IDENTIDAD N.° 23094....

SANTIAGO DE CHILE

4 de Abril de 1948

Brevet de Piloto de Turismo de Manuel Mariño Reimann

Entre el 17 al 20 de enero de 1947, el Club Aéreo USM junto a otras 18 entidades aéreas nacionales y una delegación de pilotos civiles argentinos, volvió a participar de un nuevo gran Festival Aéreo realizado en el Aeródromo de las Termas de Puyehue.

En resumen, esta primera década del sueño de volar contó con 38 activos pilotos de los cuales 22, fueron pilotos instructores. En lo que respecta a la mantención y reparaciones menores del material de vuelo, la instrucción teórica y práctica que fuimos adquiriendo, se perfeccionó de tal manera, que esta fue reconocida por la Dirección de Aeronáutica, autorizando en poco tiempo un taller en donde se realizaran tareas mayores sobre los aviones de turismo al que se denominó Maestranza del Club Universitario Santa María. Aquí se contaba con el trabajo de pilotos y alumnos pilotos, muchos de los cuales pagaban así, sus cursos de instrucción y las horas reglamentarias de vuelo exigidas.

Primeros años de mi vida de piloto

El Club Aéreo de la Universidad Santa María ha sido siempre un asiduo participante con sus aviones y pilotos, en ceremonias y reuniones organizadas por los clubes aéreos en diversas ciudades, pudiéndose citar, entre otros, el Festival Aéreo organizado por el Club Aéreo de Valdivia, en el aeródromo de Las Marías, entre el 18 y el 20 de enero de 1952, para conmemorar el Cuarto Centenario de la fundación de dicha ciudad. En esa oportunidad me correspondió a mí, junto con Hans Schlegel, hacernos presentes con el avión Fairchild CC-KZD y participar en diversas competencias y actividades, incluyendo vuelos populares para personas que nunca se habían subido a un avión.

La participación en este festival aéreo nos dio la oportunidad de reencontrarnos con colegas de otros clubes aéreos, así como de hacer nuevas amistades con otros colegas, entre los cuales conocimos a un piloto, cuyo nombre no recuerdo en este momento, quien nos dijo que era de Panguipulli y que nos invitaba para que fuéramos a conocer esa hermosa zona, con el lago del mismo nombre, rodeado de bosques y montañas. Nos dijo también, que tenía una propiedad a orillas del lago y que cerca de su casa había construido una pista de aterrizaje para su uso personal, la cual tenía algunas particularidades muy especiales como, por ejemplo, que no tenía catavientos, el cual no era necesario pues la pista estaba construida siguiendo la pendiente del terreno, que bajaba suavemente hacia el lago, de modo que era obligatorio, no importa en qué dirección soplara el viento, pues siempre había que aterrizar desde el lago por la pista cuesta arriba y que siempre había que decolar en dirección hacia el lago por la pista cuesta abajo.

Así fue como, después de informar a la torre de control de Las Marías del propósito de nuestro vuelo, en 45 minutos llegamos a Panguipulli donde este buen amigo piloto, que era muy conocido en el lugar, nos presentó a las personas más importantes del pueblo, comenzando por el Teniente de Carabineros Luis Durán, quien estaba entre las autoridades máximas junto con el alcalde, el capitán de puerto y el jefe del correo. También nos presentó al señor cura de la parroquia local, quien era un alemán de mediana edad, de nombre Alfonso Warken quien, al saber que habíamos llegado en avión, nos pidió el gran favor de que lo lleváramos a dar una vuelta, pues nunca se había subido a un avión, ya que había llegado a Chile por vía marítima. Esa misma tarde pudo cumplir con su deseo, pues yo lo llevé en un sobrevuelo por el lago y sus alrededores.

De izquierda a derecha: Manuel Mariño; Teniente de Carabineros Luis Durán y Hans Schlegel en Panguipulli

Por su parte, el teniente Luis Durán nos dijo que, una vez al mes, él tenía que hacer un recorrido visitando los puestos de Carabineros en la zona de su jurisdicción y que nos invitaba para que lo acompañáramos, invitación que aceptamos sin saber, en realidad, de qué se trataba. Así fue como al día siguiente nos embarcamos en un pequeño buque que, con la debida autorización del Capitán de Puerto, nos llevó hasta Choshuenco, al otro lado del lago, donde el teniente Durán realizó los trámites de rigor en el puesto de Carabineros.

En aquel tiempo no había ninguna carretera en toda esa zona, excepto un corto camino entre Choshuenco y Puerto Fuy, pasando por Neltume, lugar donde llegamos por la tarde para pasar la noche en el puesto de Carabineros y continuar la gira al día siguiente. De ahí para adelante todos nuestros traslados serían a lomo de caballo pasando por tupidos bosques, siguiendo unos estrechos senderos y así, después de cabalgar varias horas llegamos a Liquiñe, donde pudimos comer algo en compañía de los Carabineros del lugar y también darnos un baño en las aguas termales en un puesto que tenía por nombre Ranquintulelfu, con un letrero en que se leía "*A 5 pesolabañá*".

La próxima parada sería en Coñaripe, después de pasar el lago Pellaifa en una balsa, incluyendo los caballos, a fin de continuar al día siguiente, por la orilla del lago Calafquén, hasta Licán Ray. Dos días después ya estábamos de vuelta en Panguipulli, no sin antes pernoctar una noche en la población de Calafquén. La gira, acompañando al teniente Durán, fue una experiencia inolvidable, que hoy se puede hacer cómodamente en vehículos motorizados, pues se han construido caminos que unen todos esos lugares.

Nuestra partida de Panguipulli quedó fijada para el 26 de enero, día en que nos despedimos de las personas que tan amablemente nos habían atendido, para luego pasar por la Tenencia de Carabineros a fin de informar que nos dirigiríamos a Puerto Montt, con una escala en Peulla, parada obligada para reabastecer con bencina el avión, servicio que daba el hotel de esa localidad.

Fue allí precisamente el momento en que, mirando el mapa que teníamos en las manos, la ciudad de Bariloche, en el lado argentino, se insinuaba como una tentación irresistible para dar un salto e ir a visitarla y fue así como Hans y yo, decidimos realizar el primer vuelo internacional de nuestro club aéreo, volando de Peulla a San Carlos de Bariloche, en Argentina, pasando la cordillera de Los Andes por el estrecho cajón montañoso del paso Pérez Rosales, sobrevolando el Lago Frías, con el imponente volcán Tronador a la derecha.

La travesía no fue fácil por los fuertes vientos que desplazaban al avión hacia arriba y hacia abajo con violentos bandazos hacia ambos costados. Comenzaba a caer la noche cuando llegamos a Bariloche y nuestro objetivo era ubicar el aeropuerto lo antes posible, sobrevolamos la ciudad hasta que por fin divisamos la pista de aterrizaje y aterrizamos de inmediato.

Una vez en tierra dirigimos el avión hacia los edificios del recinto, pero no alcanzamos a llegar allá, cuando nos vimos rodeados por soldados que nos apuntaban con sus fusiles. Nos detuvimos y paramos el motor para evitar cualquier accidente con la hélice. Un oficial se acercó y nos dijo que nos bajáramos y que estábamos detenidos por aterrizar en una base de la Fuerza Aérea argentina, sobre la cual no estaba permitido sobrevolar y mucho menos aterrizar.

Manuel Mariño y Hans Schlegel en la plaza frente a la Municipalidad de San Carlos de Bariloche

En un comienzo las autoridades argentinas se mostraron algo severas con nosotros, pero, después de escuchar las explicaciones que les dimos, procedieron a tomar nuestros datos personales y los del avión y adoptaron una actitud más conciliadora. Sin embargo, quedaba un asunto por resolver pues, en estricto rigor, estábamos internando un avión en Argentina, por lo que era necesaria la intervención de las autoridades aduaneras. Un auxiliar llamó por teléfono a la Aduana, pero, a esas horas de la tarde, casi de noche, el funcionario encargado se había ido para su casa.

La primera reacción de la autoridad de la base aérea fue dejarnos detenidos hasta el día siguiente, para luego hacer los trámites aduaneros. Pero, en ciudad chica todos se conocen, así que el comandante de la base llamó a la casa de su amigo el Aduanero y en una amena charla por teléfono, en que intercambiaron, a lo compadrito, varios "*che amigo*" para allá y "*che amigo*" para acá, llegaron a una solución. El señor Aduanero nos recibiría en su casa para hacer los trámites, así que en un vehículo de la fuerza aérea fuimos trasladados hasta el centro de la ciudad. Afortunadamente, el aduanero tomó las cosas con buen humor y después de servirnos un cafecito nos dijo que lo único que necesitaba saber era el valor comercial del avión, para llenar los papeles para una internación

temporal y fijar el depósito, equivalente a los derechos de aduana, que tendríamos que dejar en garantía, ya fuera en dinero en efectivo o en un cheque sobre un banco en la Argentina. Desde luego no teníamos idea del valor del avión. Por otra parte, los pocos pesos chilenos que llevábamos no alcanzarían ni para internar las ruedas del aparato y en cuanto a un cheque sobre un banco argentino... ¡*Olvídense*! El ceño del aduanero comenzó a fruncirse peligrosamente.

Le hicimos una somera descripción del avión como un monoplano, monomotor, para dos personas, estructura metálica cubierta con lona y las alas cubiertas con madera laminada, lo que le permitió fijar un valor mínimo, aunque él mismo reconoció que por ese monto apenas se podía comprar una bicicleta y algo más. Quedaba, sin embargo, todavía por resolver el problema del cheque en garantía por los derechos de importación temporal, cuyos datos tenía que consignar en el documento.

A todo esto, en el living de la casa estaba la hija del dueño de casa con su "enamorado", así que el señor aduanero lo llamó y a boca de jarro le espetó: *"Vos vas a ser el aval de estos señores".* El yerno en potencia casi se fue de espaldas. No tenía idea de lo que le estaban hablando y además tenía que hacer de aval de dos personas desconocidas, a las que ni siquiera había sido presentado, pero después de las explicaciones del caso, sacó la chequera y extendió el cheque por la suma requerida. Desde luego le dimos las gracias por su "*espontáneo*" gesto de confraternidad para con sus hermanos chilenos.

Como única precaución, el aduanero nos hizo jurar por todos nuestros antepasados y futuros descendientes, que no estaríamos más de 48 horas en Bariloche y que de esta ciudad volaríamos directamente a Chile, sin tocar otro punto del territorio de la República Argentina. A renglón seguido, llamó por teléfono a una señora amiga suya para que nos diera alojamiento de bajo costo.

Muchos más detalles se podrían agregar de nuestra simpática estadía en San Carlos de Bariloche, pero, para abreviar el cuento, diremos que después de dedicar el día siguiente a conocer la ciudad y sus alrededores, en la mañana del día subsiguiente emprendimos el vuelo directamente a Chile y, después de una breve parada en Peulla, llegamos a Puerto Montt justo a tiempo para que se suspendiera la búsqueda que la Fuerza Aérea de Chile iba a comenzar por toda la región, para ubicar el avión "sansano" supuestamente extraviado. Las explicaciones que tuvimos que inventar para justificar la tardanza para llegar desde Panguipulli, digamos que, por ahora, usando una frase muy socorrida, *"son secreto del sumario*".

Volviendo a mis recuerdos sobre los primeros años del Club, recuerdo también que la dotación de material de vuelo del Club, de cuatro aviones, se vio mermada en abril de 1952, cuando el aparato Miles CC-KZB sufrió un accidente al despegar en el aeródromo de la ciudad de Los Angeles, cayendo a tierra y quedando totalmente destruido. Afortunadamente, tanto el piloto Hans Schliessmann como el pasajero Teodoro Lohrmann, resultaron con heridas leves.

Otra intervención interesante fue la participación, con dos aviones, en el Festival Aéreo realizado en Puyehue, del 13 al 16 de marzo de 1953, en el que el equipo del Club Aéreo de la Universidad Santa María, integrado por los pilotos Heinz Krausse, Julio Diestre, Manuel Mariño y Hans Schlegel, obtuvimos el primer premio en las diversas pruebas que componían el programa competitivo.

El Belloto, marzo de 1952. Listos para emprender el vuelo.
Manuel Mariño, Julio Diestre, Hans Schlegel y Heinz Krausse

Con ocasión de este significativo aniversario, he querido brindarles estos recuerdos y compartir algunas de estas experiencias que hoy son parte de la historia de nuestro querido Club Aéreo de la Universidad Santa María.

Manuel Mariño Reimann
Licencia de Piloto N° 1397

Bibliografía

Ghisolfo Araya Francisco. *1993-2001 Años de Oro de la Universidad Santa María.* Ediciones Universitarias Valparaíso, Chile 2009

Universidad Técnica Federico Santa María, hitos fundamentales de su historia. Valparaíso, Chile.

La materialización de un legado. https://www.usm.cl/universidad/historia/

Revista Chile Aéreo. Ediciones varias entre 1944 y 1953.

Avión Constellation de la empresa Sociedad de Transportes ALA.
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes donde ilustra el primer esquema de color de la empresa.

Aviones Lockheed Constellation en Chile

Uno de los últimos aviones de transporte de pasajeros a hélice que se fabricaron antes de la entrada de la era del jet, fue el Lockheed Constellation, coloquialmente llamado “Connie” por sus usuarios.

Fue fabricado entre los años 1943 y 1958 por la empresa Lockheed Corporation en su planta de Burbank, California, y se produjeron un total de 856 aviones en sus nueve diferentes versiones, tanto de pasajeros, carga y militar.

Su característica principal, residía en su diseño de fuselaje con forma de Delfín y su empenaje de triple estabilizador vertical.
Su planta motriz fueron cuatro motores radiales Wright R-3350 de 18 cilindros dispuestos en doble estrella, que en un principio provocaron problemas al recalentarse e incendiarse algunos de ellos en pleno vuelo.

Las rutas de largo alcance e interoceánicas servidas por el Constellation, fueron reemplazadas por los nuevos aviones a reacción como el Boeing 707, el De Havilland Comet, el Convair 880 y el Douglas DC-8, pasando a realizar rutas nacionales dentro de Estados Unidos, realizando el último vuelo de transporte de pasajeros el 11 de mayo del año 1967. No obstante, quedaron varios años transportando carga en dicho país.

Muchas aerolíneas fuera de Estados Unidos también utilizaron este avión para conformar sus flotas de largo alcance.

Las versiones fabricadas fueron:

- L-049 Constellation
- C-69 Constellation
- L-649 Constellation
- L-749 Constellation
- L-1049 Super Constellation
- C-121/R7V Constellation
- EC-121 Warning Star
- L-1249 Super Constellation (R7V-2/YC-121F)
- L-1649A

Los Connies en Chile

La historia del Constellation en nuestro país, es más bien pobre en relación a otros países, ya que tan solo cinco aeronaves de este tipo, volaron o terminaron sus días en Chile.

ALA-CINTA/CUBANA DE AVIACION

Revista Chile Aéreo del año 1957, informaba la llegada del Lockheed Constellation para ALA y sus nuevas rutas.

Ingresando a la losa de Los Cerrillos el Constellation de ALA/Cubana de Aviación.
Foto Giovanni Neranzi, colección Claudio Cáceres Godoy.

En el año 1957, la empresa aérea chilena ALA (Air Chile-Lyon Air), firmaba un convenio con la aerolínea bandera de Cuba, Cubana de Aviación, por el uso y arrendamiento de un avión Lockheed Constellation modelo L-049, matriculado CU-T547 (c/n 2036), con el cual el 10 de Abril de 1957, comenzó sus vuelos desde Santiago de Chile a La Habana, Cuba, lugar donde los pasajeros conectaban hacia Estados Unidos o Europa, merced de los convenios que tenía Cubana de Aviación con otras aerolíneas.

Revista En Viaje de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, publicó este aviso en 1958.
Colección Samuel Matamala Fuentes.

El avión, mantenía el esquema de Cubana de Aviación, pero inicialmente sus títulos en el fuselaje y en los estabilizadores verticales externos fueron cambiados por los de ALA, en tanto en el interno llevaban la bandera chilena, y en la nariz, la característica Gaviota de la compañía.

Posteriormente, el esquema cambio, pasando a llevar en su fuselaje la palabra ALA-Cinta, más atrás en forma manuscrita la palabra "El Latinoamericano" y en los estabilizadores verticales externos, se instaló el logo de la Gaviota.

Excelente imagen del Connie de ALA-Cinta/ Cubana de Aviación con el esquema posterior. Foto Zoggavi.com

Este avión prestó servicios por un año y siete meses, hasta noviembre de 1958, siendo devuelto a Cubana de Aviación a fin de realizar un mantenimiento mayor.

El historial de este avión señala que fue fabricado para Pan American y entregado el 5 de enero de 1946, siendo adquirido por Cubana de Aviación en Julio de 1953.

Arrendado por un tiempo a El Al de Israel y posteriormente a ALA. Vendido posteriormente a la aerolínea británica, Trans European Airways, y en julio de 1962 adquirida por la línea israelita El Al, donde fue almacenada y desguazada en el año 1968 en Tel Aviv.

Publicidad de ALA-Cinta en revista Chile Aéreo de diciembre de 1958.

El segundo Constellation de ALA-Cinta en la losa de Los Cerrillos. El oficial de la fotografía es don Giovanni Neranzi.
(Foto colección Claudio Cáceres Godoy)

En su reemplazo, llega a Chile otro avión similar, modelo L-1049C Super Constellation, matrícula CU-T631 (c/n 4675), que al igual que el anterior, mantuvo los títulos chilenos con pequeñas variaciones. Este avión fue fabricado por Lockheed para Cubana de Aviación y entregado el 27 de julio del año 1957.

La revolución cubana, ocurrida el 2 de enero de 1959, suspende los vuelos por un tiempo y luego de unos meses, el avión realizando la ruta La Habana-Santiago tiene una falla de motor y debe aterrizar de emergencia en Antofagasta, sus pasajeros continuaron su ruta en otra aeronave de la compañía Ala-Cinta, y el avión se devolvió a Cuba sólo con tres motores en funcionamiento.

A su llegada a Cuba fue almacenado y desguazado en el año 1962.

Transportes Aéreos Squella

Avión Constellation de la empresa chilena Transportes Aéreos Squella. *(Fotografía: gentileza Esteban Raczynski)*

Esta empresa aérea chilena, liderada por don Oscar Squella, compró en agosto del año 1966 en Perú, un Lockheed Constellation modelo L-049 (c/n 2069), que había sido retenida por autoridades de ese país. El valor de adquisición fue de U$ 10.000.

Durante el vuelo hacia Chile, a los mandos de su propio dueño, tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia en Antofagasta, ya que uno de sus motores había perdido todo el aceite.

Llegado a su base en el Aeropuerto de Los Cerrillos, se estudió la forma de transformarlo en carguero, pero un alto costo de U$ 25.000, hizo inviable la conversión. Más aún cuando en un momento, se probaron los motores, fundiéndose uno de ellos, y su reposición valía U$ 18.000, lo que selló su suerte de haber efectuado solo un vuelo en territorio nacional.

Don Oscar Squella y señora al centro de la fotografía, el segundo de izquierda a derecha es don Hugo Marín Lezaeta, piloto y socio de nuestro Instituto. *(Foto Hugo Marín Lezaeta)*

El 27 de julio del año 1972, se efectuó en Los Cerrillos, el remate del avión matriculado CC-CAA, bautizado por su dueño como "El Patiperro". Cabe hacer notar que, en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil, no aparece este registro, por lo que se presume, que nunca fue inscrito.

Remataron el avión en el equivalente a U$ 8.000 los señores Agustín y Aldo Bonati y don Natalio Sermini, quienes trasladaron posteriormente en 1973, el avión hasta la avenida Apoquindo al llegar a

Manquehue, frente a lo que hoy es el centro Apumanque, transformándolo en una discoteque, este negocio no dió el resultado esperado, ya que, en esa misma fecha, se instauraron los toques de queda, razón por lo cual, no hubo público.

Publicado en el diario Las Últimas Noticias el 28 de julio de 1972.

En febrero del año 1979, el terreno donde estaba emplazado el Connie, fue vendido, y el avión destruido a manos de los obreros de la nueva edificación a construir.

La historia de este Constellation, señala que fue construido para KLM y entregado el 20 de abril del año 1946. Adquirido por Lockheed Corporation el 19 de julio del año 1950 y vendido a Capital Airlines.

En el año 1958 es almacenado, y luego paso por diversas aerolíneas, Regina Cargo, Imperial Airways, Magic City Airways, Compañía Argentina Ciatra, Adorisio & Merkins lo adquieren en marzo del año 1965. ese mismo año es incautado en Perú.

California Airmotive Corporation

Panorámica del Starliner aterrizado en Colchane. Foto Piotr Palechek septiembre 1981.

El más moderno de la serie Constellation que tocó tierra chilena. Se trataba de un modelo 1649 A Starliner, del cual sólo se fabricaron 44 ejemplares.

Fue fabricado junto a 28 similares para Trans World Airlines TWA, recibiendo el nombre "Star of Ebro" y la matrícula N7311C (c/n 1013). Recepcionado el 31 de mayo del año 1957. transportó pasajeros durante tres años, para en octubre del año 1960, ser transformado a versión de carga.

En 1968 fue adquirido por California Airmotive Corporation, para utilizarlo en transporte de carga general.

El informe de la carpeta 18/69 de la Fuerza Aérea de Chile, Dirección de Aeronáutica, señala que el avión despego desde Miami, USA, el día 25 de marzo de ese año, con destino a Montevideo, Uruguay, previa escala en Lima, Perú.

A las 13 horas local, del día 26, despegaron rumbo a Uruguay. A las 17.00 horas el avión comunicó a La Paz, Bolivia que regresaba a Arica, por mantenimiento, estimando llegar a las 18,00 horas. A Las 17.20 horas declara emergencia por falla de motor número dos, procediendo a embanderarlo, y luego informa incendio en el motor número uno, que también embandera y aplica los extinguidores del motor para apagar las llamas.

El piloto, Robert John Meyer decide realizar un aterrizaje de emergencia, y utiliza la pista de Colchane, que estaba habilitada para aeronaves de hasta 1.000 kilos, razón por lo cual, el Constellation se sale de pista, entierra sus trenes de aterrizaje en la arena, y choca su ala izquierda contra el suelo, la que se desprende e incendia.

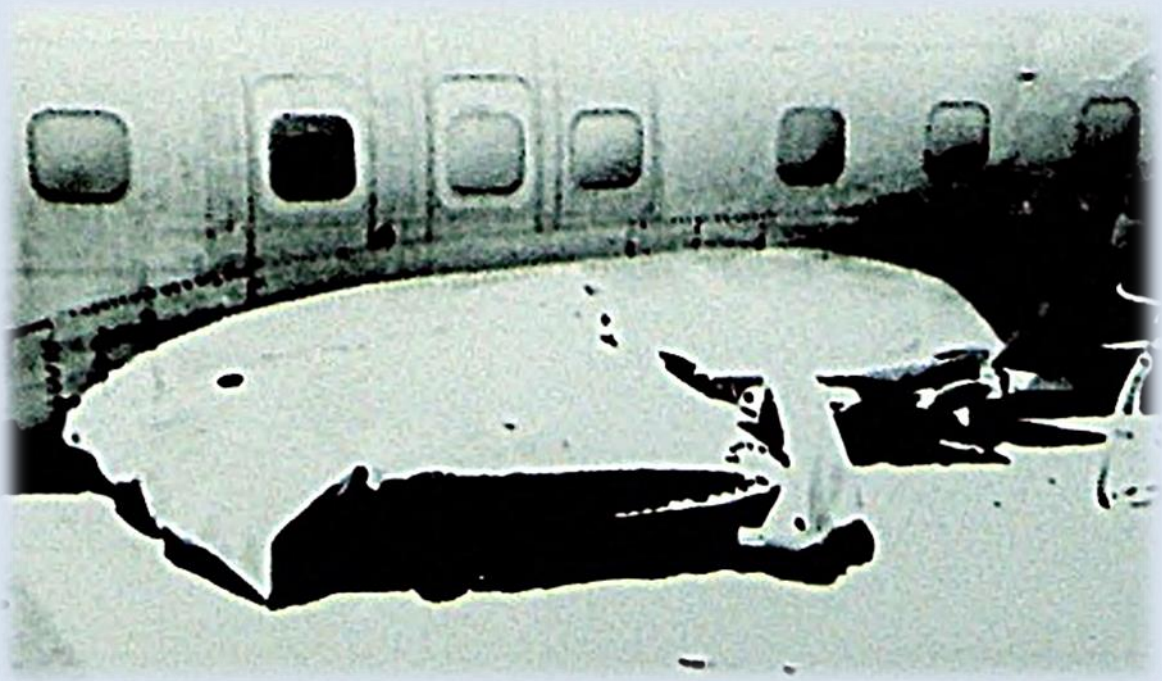


Imagen que muestra el desprendimiento del ala izquierda del avión. Foto. FACH/DGAC

El piloto, copiloto y navegante, heridos leves, debieron salir por la ventana del avión, ya que la carga, consistente en 17.000 kilos de cigarrillos, impedía el paso hacia las salidas de emergencia. esta carga fue recuperada y enviada a Uruguay.

El avión fue declarado pérdida total y hoy aún es visible sus restos en Colchane.

Connie de Arica

El Constellation N611C estacionado en el Aeropuerto de Chacalluta, Arica. Foto colección Rino Poletti Barrios

Otro Constellation termina sus días en Chile. El Connie modelo L749 A matriculado N611C (c/n 2647) fue fabricado para Trans World Airways TWA y entregado el 10 de octubre del año 1950, recibiendo el nombre de *Star of Missouri*. En abril del año 1967, fue almacenado en Kansas City, donde fue adquirido por la empresa Aero Tech. Inc. de Tucson, Arizona, EEUU en abril del año 1968.

Posteriormente fue arrendado a particulares para transporte de carga. Su último vuelo fue realizado en noviembre del año 1969, transportando una carga de artículos electrónicos desde Panamá a Paraguay. Durante el vuelo tuvieron problema con uno de sus motores, por lo que, deben aterrizar en Lima, Perú para proceder a su revisión y arreglo. Posteriormente prosiguen a Arica, Chile.

Despegan desde el Aeropuerto de Chacalluta rumbo a Paraguay, pero a la media hora de vuelo el motor defectuoso, se detuvo y pusieron su hélice en bandera, solicitando la autorización para regresar a Arica. Logrando aterrizar sin novedad.

Otra vista del Constellation posado en Chacalluta. Foto colección Rino Poletti Barrios.

Revisado el motor, se comprobó que requería de mantenimiento mayor, por lo cual, decidieron contratar otra aeronave en Miami, USA. Al arribo de esta aeronave la carga fue traspasada e iniciaron el viaje a Paraguay.

Con el paso del tiempo, el avión estacionado en la plataforma, comenzó a deteriorarse, y al no obtener pronunciamiento de sus dueños, se procedió así remate el 13 de marzo del año 1974, por la suma de U$ 7.500

GRAN REMATE

ADUANA DE ARICA

A EFECTUARSE EL DIA 13 DE MARZO DE 1974 A LAS 09.00 HRS. EN EL ALMACEN DE REZAGOS Y REMATES DE ESTA ADUANA.-

EXHIBICION DESDE EL DIA 4 DE MARZO AL 12 DEL MISMO MES DESDE LAS 09,00 a 12,00 HRS. y de 15,00 a 18,00 HRS. EXCEPTO SABADO Y DOMINGO.-

MERCADERIAS A SUBASTARSE

UN AVION cuadrimotor, marca CONSTELLATION, modelo SUPER C-1430, peso bruto aproximado 107.000 libras y 63.000 libras de peso seco, matrícula N—6011C de Estados Unidos, estructura de aluminio, adaptado para carga:

Aviso de remate, publicado en el Diario La Defensa de Arica.

La persona que remato este Connie, fue don Antonio Dekovic, dueño de la fundición Ítaca S.A. de Arica, quien esperaba hacer un buen negocio con esta adquisición. En parte lo logro, ya que el año 1996, vendió los cuatro motores a coleccionistas de USA, por U$ 72.000.

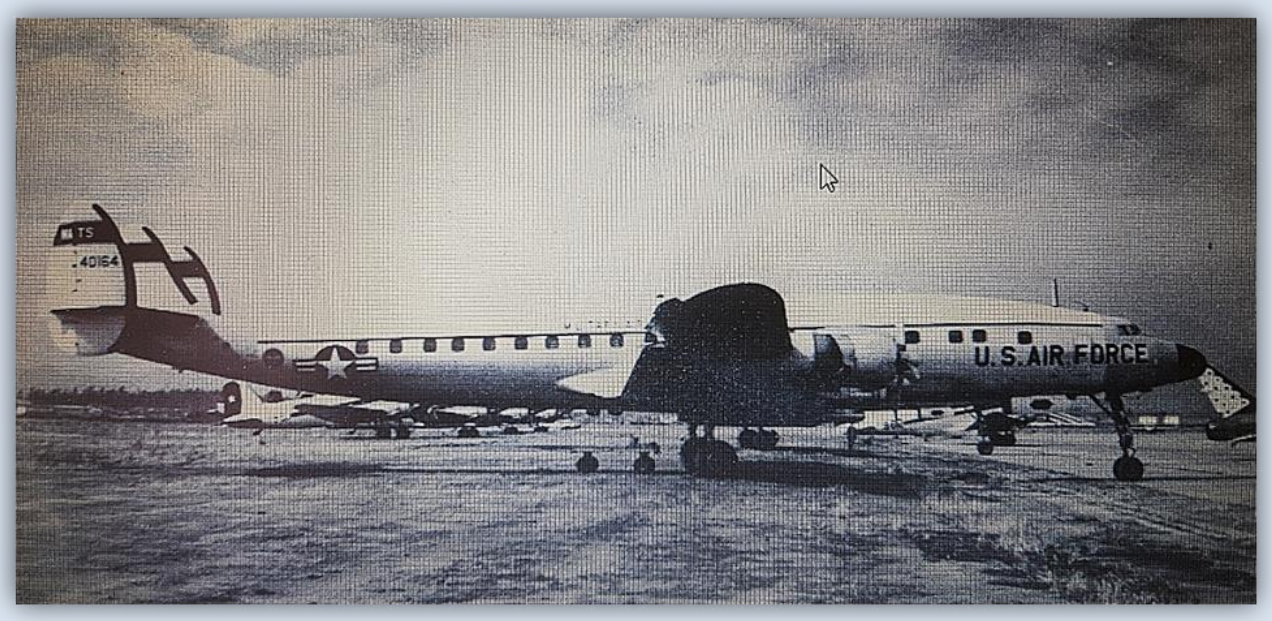
Lo que quedaba de fuselaje del Connie en 1999 en la Fundición Ítaca S.A. Foto Claudio Cáceres Godoy.

En el año 1999, visité la fundición y pude comprobar y fotografiar los restos de esta aeronave en dependencias de la empresa metalúrgica, ignorando si al día de hoy, aún permanece algo de este Connie.

Tren de aterrizaje izquierdo del Connie en 1999. Foto Claudio Cáceres Godoy

Visitantes ilustres:

Avión del Presidente de Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower, el primero en ser designado como "Air Force One", aterrizado en el Aeropuerto de Los Cerrillos durante su visita a Chile, en 1960.



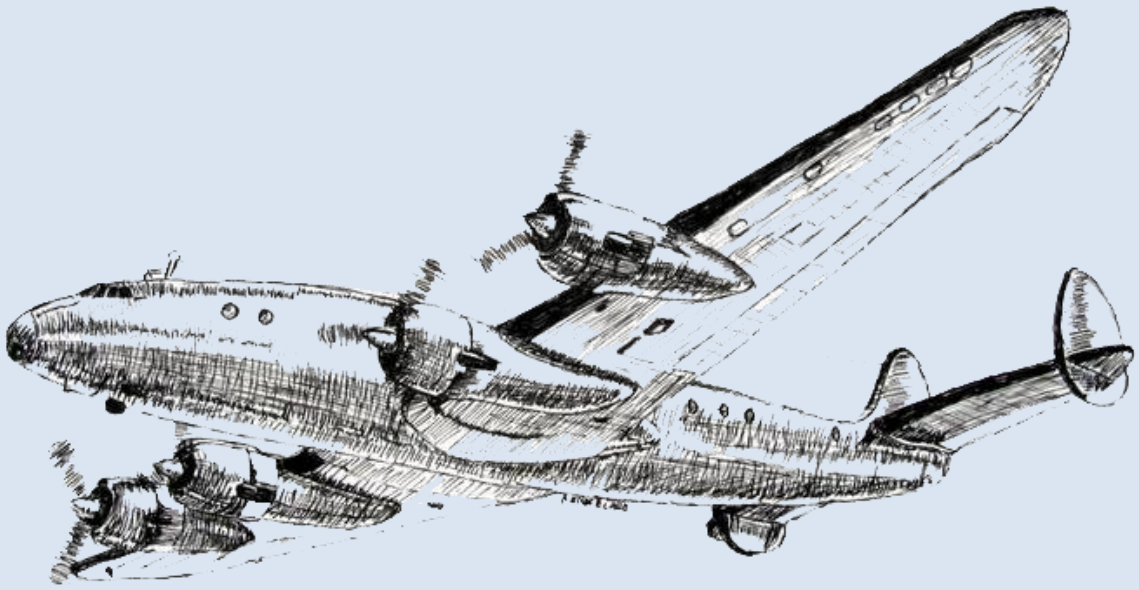
Lockheed Constellation de la USAF, en Los Cerrillos. este avión fue utilizado como apoyo a la Escuadrilla "Thunderbirds" durante su visita a Chile en el año 1961

El Constellation, fue el último diseño exitoso de Lockheed Corporation. Posteriormente la empresa desarrolló el jet comercial Lockheed L-1011 TriStar en 1972, que a pesar de ser tecnológicamente muy avanzado, fue un fracaso de ventas.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

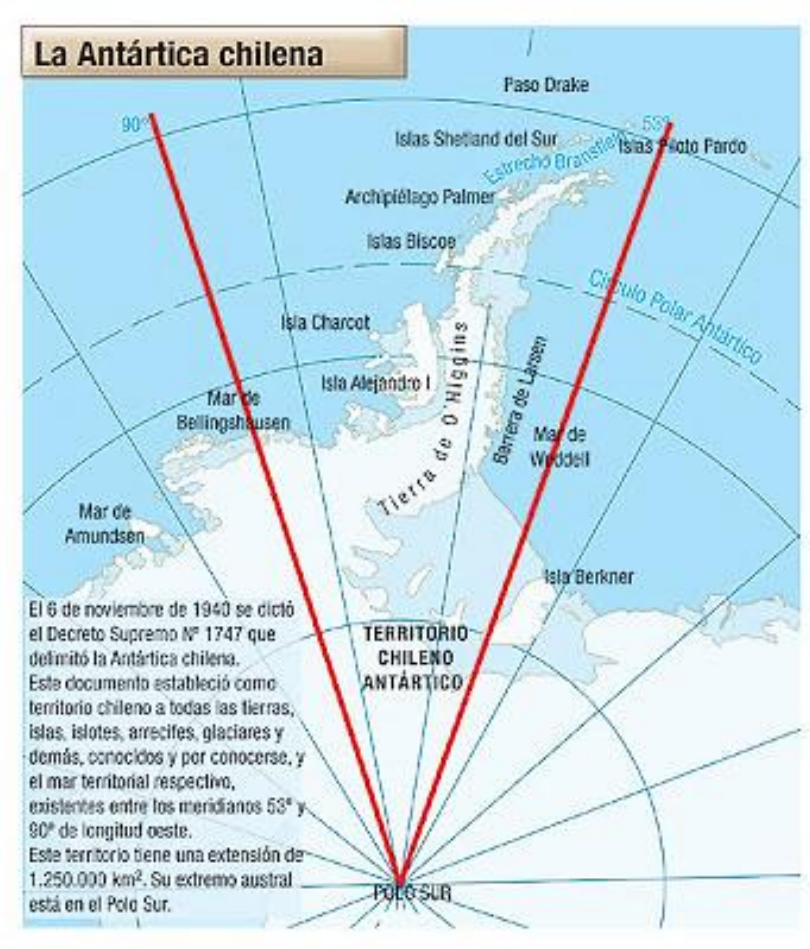
Los Clásicos en los Cielos del Cono Sur, SCAN Ediciones, junio del 2004
Revista Chile Aéreo, abril de 1957
Registro Nacional de Aeronaves, DGAC
Carpeta 18/69 Fach, DGAC, Dirección Aeronavegabilidad
Zoggavia.Com
https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Constellation
Archivos del autor
Colaboradores:
Sr. Rino Poletti Barrios
Sr. Erwin Cubillos Salazar
Sr. Anselmo Aguilar Urra
Sr. Samuel Matamala Fuentes
Sr. Giovanni Neranzi
Sr. Esteban Raczynski



VII. Sabía Usted?

…que el 6 de noviembre de 1940, el Presidente Pedro Aguirre Cerda y su Canciller, Marcial Mora, firmaron el decreto supremo 1747 que fijó los límites de la nación en el sur, señalando lo siguiente: "Forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico, todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares (pack-ice) y demás, conocidos y por conocer y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53 grados longitud oeste de Greenwich y 90 grados longitud oeste de Greenwich".

Veinticinco años después, el D.S. 778 de 1965 del Ministerio de RR.EE, declaró oficialmente esta fecha como "Día de la Antártica Chilena".



El 6 de noviembre se celebró el Día de la Antártica Chilena, fijado por D.S. 778 de 1965 de RR.EE. Esta fecha nos hace recordar que desde el comienzo de su existencia histórica el territorio de Chile alcanza el Polo Sur. En 1569, Alonso de Ercilla, en "La Araucana", describía a Chile como "fértil provincia y señalada, en la región antártica famosa", graficando así nuestra proyección territorial hasta el corazón del continente antártico.

Pronto se habrán cumplido 60 años desde que el 1 de diciembre de 1959 doce países -Chile, Argentina, Reino Unido, Francia, Japón, Noruega, Australia, Nueva Zelandia, Estados Unidos, Rusia (entonces Unión Soviética), Bélgica y Sudáfrica- suscribieron el Tratado Antártico. Su Artículo IV establece una fórmula jurídica especial, mediante la cual se resguardan las reclamaciones formales de territorio efectuadas a la fecha, reconociéndose que existen también otras posiciones de base de reclamación o denegación de ellas. Mientras el Tratado Antártico, cuya duración es indefinida, se encuentre vigente, los derechos soberanos de Chile estarán debidamente cautelados.

Durante medio siglo, un continente entero ha estado dedicado a la paz y a la ciencia. Es la mayor zona desmilitarizada y desnuclearizada del mundo. Es también la más grande reserva natural, el lugar más prístino, incluyendo su vida silvestre y sus valores estéticos. Muy especialmente, constituye una zona privilegiada para la realización de investigaciones científicas esenciales para la comprensión del medio ambiente global y del cambio climático.

Por último, es el único "Mercado Común del Conocimiento Científico", que no admite monopolios o apropiación de la información científica. Por esta razón, la planificación de las actividades que se desarrollen en la Antártica debe hacerse cuidando y limitando todo impacto perjudicial sobre el medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados que, por la situación geográfica de Chile, revisten máxima prioridad.

La Antártica es un continente sobre el cual, un conjunto de países, han adquirido obligaciones *"en interés de toda la Humanidad"*, velando por que sea utilizado para siempre exclusivamente para fines pacíficos y no se convierta en escenario de discordias internacionales.

Incluyendo los 12 países signatarios originales, suman veintiocho Estados los que participan en las decisiones de consenso que se adoptan en reuniones anuales para administrar dicho continente y preservarlo para futuras generaciones. Para apreciar la legitimidad del régimen antártico, cabe señalar que los 47 Estados partes del Tratado, suman aproximadamente el 90 por ciento de la población mundial.

Florencia Michels Cabero de Urzúa
Revista Zig Zag, Santiago, 15 de noviembre de 1919

Algunos de los registros sobre los primeros vuelos realizados en Chile, señalan a esta distinguida señorita chilena, como una de las primeras mujeres en el país en subir como pasajero a un avión, o quizás sería mas específico agregar que, se le señala como la primera pasajero en volar en un avión militar en 1913.

Años más tarde, casada con el prócer aeronáutico, capitán Armando Urzúa Lavín, tendrá la oportunidad de volar junto al Mayor británico Frank P. Scott, quien era Instructor de vuelo en la Escuela de Aeronáutica Militar. La prensa de la época señalaría a la señora Michels como la "primera loopista", cuando acompañara al piloto inglés a probar un avión el día 14 de noviembre de 1919, ocasión en que se realizaron vuelos acrobáticos que incluyeron los todavía legendarios *Looping the loop*.

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

CORREO RECIBIDO

Estimado Presidente y amigo:

Muchas gracias por participarme del número especial sobre el general Arístides Pinto Concha.
Magnífico y documentado trabajo que nos deja tantas lecciones de cómo se han forjado nuestra patria y nuestras instituciones.

Un abrazo

Miguel Pérez de Castro V.

Estimados señores,

En una muy extensa edición, hicieron un acopio enorme de información, que al menos yo no conocía. Creo que su lectura despertará mucho interés.-

Un abrazo
Sergio Barriga K.

ESTIMADOS SEÑORES,

Una vez más reciban mis felicitaciones por la revista sobre la historia, hechos y personajes relacionados con nuestra Fuerza Aérea y Aviación general.
En esta ocasión trae algunos de los nombres y fotos de chilenos de origen inglés, alemán, francés e italianos que participaron en sus Fuerzas Aéreas durante la Segunda Guerra Mundial.
Esto es muy emotivo e interesante, algunos nombres nos recuerdan a algunos que hemos sabido de ellos por referencias de parientes.
Es el caso de EUGENIO W. SPENCER, a quien conocí por haber sido amigo de mi padre y le escuché relatar el episodio en que actuó con increíble presencia y valentía al retornar a su base con el avión muy dañado y casi inutilizado por el enemigo.

Seguramente quienes lean la publicación se acordarán de otros y los recordarán con admiración y cariño.

Reciban un cordial saludo y les reitero mis felicitaciones.

Francisco Vargas A.
Abogado

Estimados amigos,

Acabo de recibir la última edición de Aerohistoria y, aunque solo la recorrí rápidamente me apresuro a felicitar a todos los que colaboraron en producir esta verdadera joya.

Es sorprendente la cantidad de pilotos chilenos, de origen británico, que participaron en la contienda con los colores de la RAF. Habíamos visto las publicaciones de Claudio Meunier rescatando los 500 voluntarios anglo-argentinos en las fuerzas británicas. Esto complementa magníficamente este tema algo olvidado. En el caso de los anglo-argentinos porque fueron ignorados en G.B., pero también en la Argentina de Perón, y realmente merecían un reconocimiento.

Muy interesante también haber revisitado la historia de Margot Duhalde. Veo varias fotos de ella junto a la anglo-argentina Maureen Dunlop. De las memorias de Margot surge que fueron muy compinches (a pesar de tener personalidades muy opuestas). Posiblemente porque eran dos sudamericanas en un entorno bastante difícil y culturalmente distinto.

Hubo unos pocos pilotos anglo-uruguayos, y viendo esta completísima edición, me parece que es hora de dedicar alguna atención a estos pilotos "charrúas" por parte de nuestra Academia.

Fantástica la revisión de pilotos chilenos en la Luftwaffe. No he visto publicaciones sobre pilotos de origen sudamericano en esta fuerza, por lo menos uruguayos. En cuanto a argentinos el único de este origen que se destaca no fue un piloto, sino nada menos que un ministro de Agricultura de Hitler: Ricardo (Walther) Darré. Teórico del nazismo y mentor de Himmler. Fue muy popular entre los agricultores alemanes, lo que le costó el puesto, por algunos celos del Führer. Le dieron siete años en Nürnberg.

Bueno, cierro reiterando mis sinceras felicitaciones por una obra muy sólida y completa que será una referencia obligada en estos temas.

Fuerte abrazo

Gustavo Necco Carlomagno
Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

Sr. Director:

Dicen que Chile parece haber tomado el camino hacia un cambio constitucional que supone la revisión o abandono de *viejas concepciones heredadas* del Gobierno militar. Dicen también que esto obedece a la decisión del descontento popular que habita y se produce ante la injusticia que la actual Carta Magna ampara y promueve.

En fin, por estos días de convulsionada *rebelión* nacional, hemos estado expuestos a interesadas declaraciones, conspiraciones y bajo actuar que hemos podido manejar como una sociedad que pensábamos era educada. Impávidamente o quizás con ingenuidad, *hemos presentado* una actitud indolente o justificadora ante muchos de los destructores actos con que la delincuencia común, ignorancia y mezquindad política, permiten que se manifieste ante nuestros ojos como un "*Chile despertó*", en desmedro de lo que realmente es: *la pérdida de la razón y de la identidad patria, orgullosa, educada y con valores*.

Soluciones parches, como se han llamado por algunos; cambios de gabinete y otros muchos pingües esfuerzos que pretenden aplacar o al menos detener lo que en realidad es un *ataque concertado* disfrazado de piel de oveja con tintes sociales y de solidaridad intergeneracional.

Lo que sea para algunos, esta rebelión que ya se convierte en revolución, se presenta en concomitancia y avalada por muchos de los medios, que hoy la presentan en muchos de los casos, como una actividad pacífica que representa la voluntad y expresión de un pueblo ante la injusticia en la que hemos estado expuestos desde la época de la llamada *infame Tiranía militar*. ¿O acaso no escuchamos a cada rato, como esa *tranquila manifestación* se vio violentada por la presencia militar o policial?

¿Qué es esta fabricada *herencia de violencia* que sigue afectando a un país, después de cuarenta y seis años, en que una buena parte de quienes integran esta nación tuvieron que reaccionar ante la destrucción de constitucionalidad vigente que garantizaba entonces el orden y la convivencia?

La real verdad que se presenta hoy en Chile, es una programada e inspirada campaña que sólo pretende el cambio de nuestra constitución, porque en ella se aseguran el orden y libertad, que una Nación de buenas personas debe poseer. En ella se consigna y respeta tanto el uso de la fuerza como de la razón, amparada siempre *por la razón o la fuerza* de una república soberana que muchos sin saber, pretenden olvidar o reemplazar por esta falacia que promueve el terrorismo y que hoy miramos aún incrédulos.

Norberto Traub Gainsborg

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Vicepresidente**
Alberto Fernández Donoso	**Director - Secretario**
Aníbal Jiménez Lazón	**Director - Tesorero**
José Guzmán Moreno	**Director**
Mario Magliocchetti Oleaga	**Director**
Sandrino Vergara Paredes	**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.

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Alberto Sánchez Varas
Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Manuel Mariño Reimann

FIDAE 2020

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

March 31 – April 5

Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile

www.fidae.cl

SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT

ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE

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

50 AÑOS

Grisolia
G&C
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchalí
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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