

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN DIFUSIÓN CONMEMORACIÓN

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.

> (Violenta e injustificada destrucción del patrimonio aeronáutico durante la denominada Crisis Social.)

ovellum le me uzoz zetneut bivud

Misión Cubana de Buena Voluntad, el primer vuelo de reivindicación tras la tragedia de 1937

El pacto de Roerich y la protección de monumentos en Chile

Centenario de SCADTA, la pionera de la aviación comercial



Abriendo muevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



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





Editorial

"Nuestra Democracia se auto destruye porque ha abusado del derecho de igualdad y del derecho de libertad, porque ha enseñado al ciudadano a considerar la impertinencia como un derecho, el no respeto de las leyes como libertad, la imprudencia en las palabras como igualdad y la anarquía como felicidad"

Isócrates, 350 a.C.

Queramos o no, hemos sido testigos presenciales durante este mes de noviembre, de un clima que producto de algunas declaraciones, mezquindad, odiosidades y vulneraciones tanto partidistas como sociales que producto del derecho de igualdad y libertad indiscriminada y a veces mal entendida, se ha estructurado una nueva herida nacional, misma que se esgrime como real causa o disculpa para realizar toda clase de inseguridad producto de acciones dañinas e inconexas que atentan contra toda realidad, justicia, moral y orden nacional, todo muy alejado de la libertad, igualdad o deseada felicidad.

Lejanos aún a comprender la verdadera crisis o rebelión social, donde muchos se adjudican la calidad de ser analistas, representantes o líderes, de una demanda que se amalgama a diario en un crisol tanto político como social y con visos de desinformación multilateral, actuamos angustiados, a veces estupefactos y otras muchas, desorganizados en la búsqueda y construcción de un mejor país donde nuestra identidad es y forma parte esencial.

En esta senda, que, durante este extraño mes de noviembre, donde muchas de las actividades y compromisos de investigación, conmemoración y difusión que nuestra corporación participa activamente, se han visto impedidas de realizar y participar por algunas de las razones ya expuestas y otras muchas conocidas y antes consideradas. Aquí parece haberse 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; reprimendas; mezquinos acuerdos partidistas y otros muchos pingües esfuerzos que han pretendido aplacar o al menos detener lo que en realidad es un ataque concertado global, primero disfrazado de piel de oveja con tintes sociales y de solidaridad social e intergeneracional, que ahora sólo deja entrever, la clara falta de liderazgo que, en la búsqueda de consenso sin asumir la derivada responsabilidad, ha despertado la furia e inconciencia generalizada.

Lo que sea para algunos, esta rebelión que ya advertíamos el mes pasado se podría convertir en revolución, se presenta en concomitancia y avalada por muchos de los medios, que han sido por mucho, quienes han enseñado al ciudadano a considerar la impertinencia como un derecho, el no respeto de las leyes como libertad, la imprudencia en las palabras como igualdad y la anarquía como felicidad.

La real verdad se presenta hoy en Chile, es una programada e inspirada campaña de terror y anarquía que golpea nuestras bases buscando no sólo un cambio de constitución que logre acomodar a medida las demandas de la llamada *nueva sociedad*, sino que en ella se aseguran la libertad de los derechos sin deberes, ofreciendo una falacia de Nación, sin mayores bases de valor ni razón.

El Instituto de investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en una constante búsqueda de la verdad histórica fundada o rectificada, ha querido registrar, difundir e informar al mundo de la aviación como al resto de las personas, en lo que este mes denominamos una revista con contenidos de desagravio, nuestro absoluto rechazo ante el deterioro patrimonial indiscriminado, injustificado y muchas veces irreversible, que estamos viviendo. No podemos abstenernos de señalar este, pues su pérdida no afecta solo a unos pocos como lo han hecho creer, y no es menos importante que la vida, ya que estos símbolos -desde su concepción- se vuelven y forman parte intrínseca del alma que mueve, motiva y transmite la vida tanto en la ética y moral como en el camino hacia la felicidad, entendiendo con ello la máxima de que un pueblo sin historia, sin cultura y sin alma ...está destinado al fracaso.

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.





INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS eremonia en Homenaje a los Mártires de la aviación Militar	6 8	
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile	12	
Grato e interesante encuentro de Gestión Cultural y Patrimonio		
OBITUARIO LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	14 17 27	
		Efemérides del mes de Diciembre
		Galería de hombres y hechos destacados
En tierra de campeones, vandalismo amenaza y ofende la memoria de la comuna de Alto Hospicio		
Hace 100 años, David Fuentes y su travesía aérea bajo el viaducto del Malleco		
Ultraje a Godoy. ¿A dónde pretenden llegar?		
Misión cubana de buena voluntad. El primer vuelo de reivindicación tras la tragedia de 1937		
Centenario de SCADTA, la pionera de la aviación comercial		
AVIONES CON HISTORIA		
Aviones "Convair" en Chile	99	
SABÍA USTED ?	114	
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	116	
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	119	

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar

El jueves 1° de noviembre se realizó al interior del Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación, una solemne y reducida Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar. La actividad fue presidida por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Arturo Merino Núñez junto a parte del Alto Mando Institucional.

Invitados especiales fueron algunos de los familiares y amigos de aquellos aviadores militares que han perdido sus vidas y que durante esta jornada son recordados como símbolo del servicio a la Patria.

La conmemoración inició con la invocación espiritual que realizara, el Capellán Nacional Evangélico, Coronel de Aviación Aníbal Jiménez, que realizó en memoria de los mártires, recordando que sus muertes no han sido en vano, pues permiten comprender la plena entrega del aviador militar.

A continuación, una ceremonia eucarística oficiada por el Obispo Castrense Santiago Silva Retamales. En su homilía, el prelado destacó el hecho que recordar a los mártires cada año, es una muestra de que su legado de valentía y entrega, está siempre presente en la Fuerza Aérea. También hizo un llamado a la necesidad de buscar el orden y la paz, como un valor fundamental para estos tiempos.

Al término del oficio religioso, los presentes entonaron el Himno Camaradas para luego trasladarse al jardín exterior hasta donde se ubica el *Monumento a los Mártires*, ante el cual el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea junto al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil presentaron -por primera vez este año- una única ofrenda floral.

Cabe la ocasión de recordar, que el actual *Monumento a los Mártires*, fue inaugurado oficialmente el 15 de abril de 1917, como *Monumento a Los Aviadores*. La ceremonia contó incluso con la presencia del Presidente de la República de ese entonces, don Luis Sanfuentes Andonaegui. El símbolo en memoria de los mártires es una columna de concreto creada por el ingeniero Alberto Rojas Alvarado, y coronada por un cóndor de bronce realizado por el escultor italiano Rómulo Tonti y fundido con gran destreza en la otrora legendaria Escuela de Artes y Oficios de Santiago, base de la actual Universidad de Santiago de Chile. El ave nacional está representada con las alas enarcadas, en posición de inicio de vuelo hacia la Cordillera de Los Andes.

En la base de la estructura, la columna ostenta un libro de bronce que lleva inscrito el nombre de los primeros seis mártires caídos hasta ese entonces, mientras que en los cimientos del monumento, se



encuentran depositados los restos del aeroplano Blériot "Manuel Rodríguez", primer avión militar chileno que probara el Capitán Manuel Ávalos Prado en Francia y en el cual perdiera la vida el primer mártir de la aviación militar, el Teniente Francisco Mery Aguirre, caído trágicamente en enero de 1914 y en cuya querida memoria, se diera comienzo a la popular iniciativa de erigir este significativo *grupo escultórico de importancia nacional*.



Uno de nuestros apreciados y distinguidos directores, el CDA Aníbal Jiménez Lazón, Capellán Nacional Evangélico de la Fuerza Aérea, durante la invocación espiritual que realizara durante la ceremonia de homenaje y conmemoración



El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez junto al General de Aviación Víctor Villalobos Collao, Director de la DGAC, presentan la Ofrenda Floral que ofreció la Institución.

Corporaciones nacionales preocupadas por la destrucción de nuestro patrimonio

Tolerancia y Unidad, tiene como llamado la carta que publicara muy gentilmente, El Mercurio de Valparaíso, el diario más antiguo del mundo en lengua castellana, el día jueves 14 de noviembre pasado y que suscribieran en comunión algunas de las principales corporaciones histórico culturales nacionales, rechazando y repudiando categóricamente, los hechos de desorden que han permitido y ocultado como triste consecuencia, los nefastos y cobardes actos vandálicos de destrucción y robo -que afecta a nivel país- a una parte importante del patrimonio histórico nacional tanto de carácter cívico como militar.

Inconmensurable amargura e incontenible tristeza, las que por más de un mes, nos acompaña al apreciar y vivir esta ruptura integral de la Nación que a momentos supera simultáneamente a las labores y ánimos en el desarrollo del cotidiano vivir. Desde mediados de octubre y durante todo noviembre se han producido a lo largo del país, marchas, enfrentamientos y reclamos masivos, algunos autorizados y otros no, pero todos ellos multi convocados por fuerzas que oscura y ocultamente no se han responsabilizado de actos mezquinos e imprudentes que dan espacio a los organizados desórdenes sistemáticos, que en su gran mayoría han desembocado irresponsable e irremediablemente en un clima de inseguridad física y sicológica; de irrespeto a la vida y destrucción de una identidad común y tradicional como nación; de inestabilidad política, socio laboral y económica; de odiosidad anímica y finalmente, de inequidad y sustracción ante la dignidad y libertad que implican la libre manifestación dentro de un ambiente de orden y respeto, verdaderos garantes del progreso, entendimiento y unidad.

Símbolos de fe e imágenes histórico sociales por igual, han caído injustificadamente ante la estupefacción, ignorancia e ingenuidad de Chile y de un mundo que nos mira atónito.

Tolerancia y unidad

•Ante la coyuntura y los difíciles momentos que enfrentamos como patria, en nuestro rol de entidades de estudios históricos nacionales, reflexivas y conscientes de nuestro pasado y los procesos sociales, hacemos un llamado a la ciudadanía en general a mantener, restaurar y restablecer el orden público, tan básico y necesario para la integridad, desenvolvimiento y dignidad de todos quienes somos parte de la nación.

Repudiamos los actos delictuales, vandálicos y terroristas que han tenido como resultado algunos de los días más tristes y lamentables de los últimos años, con personas muertas y otras heridas, miles de otros afectados en lo laboral y familiar, además de lo que respecta a nuestro ámbito como lo es el daño patrimonial.

En el marco de nuestra misión de resguardar y difundir el patrimonio material e inmaterial, consideramos nos corresponde pronunciamos cuando este se ve afectado, observando que este es único y no siempre reemplazable.

Todos los chilenos, con nuestras diferencias y similitudes, poseedores de unas u otras demandas y/o necesidades, somos parte viva de la historia de este país, al cual amamos y respetamos, sociedad que se ha ido formando desde los inicios de la República. Somos consecuencia del trabajo de aquellos hombres y mujeres falibles que han permitido y posibilitado ser una nación señera, con valores transcendentes que hablan y velan por el respeto, fraternidad, espiritualidad y dignidad que nos debe mover para volver a los caminos de la tolerancia y sentido de unidad.

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera, Instituto O'Higginiano de Chile

❖ Asistencia a la solemne ceremonia de conmemoración del 100° aniversario de la Fuerza Aérea de Colombia

"Conocidas las experiencias de la Primera Guerra Mundial sobre el empleo de la aviación como arma de combate, una vez superados los problemas económicos, el Congreso colombiano, exhortado por el presidente Marco Fidel Suárez, demostró la necesidad de que las instituciones militares fortalecieran sus capacidades, introduciendo definitivamente en su organización las unidades aéreas."

Con estas consideraciones en la mente y en papel, se originó la aviación militar en Colombia, hecho que se sancionó públicamente a través de la Ley N°126 de diciembre de 1919, estableciendo con ello el punto de partida de la hoy, Fuerza Aérea Colombiana.

El miércoles 20 de noviembre recién pasado, en las dependencias del Club de Campo "Quinchamalí" de la Fuerza Aérea de Chile en Santiago, la Fuerza Aérea Colombiana a través de su Agregado Aéreo en Chile, Coronel Sr. Leonardo Davín Medina Pérez junto a su equipo de la Agregaduría a la Embajada de Colombia en Chile, conmemoró este centenario pergamino, que nos relata esa historia y que la convierte en quizás la institución militar más querida y respetada por los colombianos y que hoy en las justas palabras de su distinguido Embajador en Chile, Dr. Alberto Rendón Cuartas, está preparada para salvaguardar la vida, honra y bienes de todos sus nacionales, gracias al entrenamiento, formación moral y la experiencia con la que cuentan sus "Caballeros y Damas del aire".

Este nuevo y significativo aniversario de la Fuerza Aérea Colombiana, se realizó en una emotiva ceremonia que se inició cantando los Himnos nacionales de Chile y Colombia, a continuación, los presentes guardaron un minuto de silencio en honor a los Héroes caídos — representado por una simbólica silla que guardaba un casco de piloto y dos espadas en sotuer- a cuyo costado se ubicaban otros elementos aeronáuticos y una hermosa ofrenda floral con una banda cruzada que recordó, estos primeros 100 años de la aviación militar colombiana. Luego, se realizó la presentación de la ofrenda por el señor Embajador y el Agregado Aéreo de Colombia.



Concluida esta importante y emotiva actividad, el Coronel Sr. Leonardo Medina Pérez, hizo entrega de unas hermosas medallas conmemorativas del Centenario de la Fuerza Aérea Colombiana a cuatro de los asistentes: al señor Embajador de la República de Colombia en Chile, Dr. Alberto Rendón Cuartas; al representante del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, GBA (DA) Ronald Lüttecke Jürgens, Director de Mando y Control Estratégico del Estado Mayor Conjunto; al Agregado Militar de Colombia en Chile, Mayor General Jorge Arturo Salgado Restrepo y al Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub Gainsborg.







De izquierda a derecha: Coronel Leonardo Medina Pérez, Agregado Aéreo de Colombia en Chile; GBA (DA) Ronald Lüttecke Jürgens, Director de Mando y Control Estratégico del Estado Mayor Conjunto; S.E. el Embajador de Colombia en Chile, Dr. Alberto Rendón Cuartas; Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el Mayor General Jorge Arturo Salgado Restrepo, Agregado Militar de Colombia en Chile.

FUERZA AÉREA COLOMBIANA

Bogotá, 20 de junio de 2019

Señor

NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Santiago de Chile, Chile

Reciba usted un cordial saludo en nombre de los hombres y mujeres que integran la Fuerza Aérea Colombiana y nuestra Academia.

Hace un siglo, jóvenes aventureros vieron en la aviación la alternativa que necesitaba Colombia para garantizar la integridad del territorio y el crecimiento económico ante los retos que planteaba la particular geografía nacional. Marco Fidel Suárez, profesor, escritor y estadista, materializó ese anhelo con la promulgación de la Ley 126, que dio vida el 31 de diciembre de 1919 a la Fuerza Aérea Colombiana.

Este año, en que la Institución celebra su primer centenario de existencia, queremos compartir con ustedes nuestra moneda conmemorativa, que contiene el escudo de la Fuerza y el logo Centenario, diseñado por uno de nuestros funcionarios y que está compuesto por el número 100, cuyo primer cero muestra el frente de un motor radial y el segundo, el de una turbina, exponiendo la transición entre la aviación a pistón que dominó los cielos colombianos en las primeras décadas de historia de la Fuerza, hacia la aviación a reacción, permitiéndole a la Institución volar más rápido, más lejos y más alto.

Estamos seguros que este símbolo ocupará un lugar destacado dentro de sus instalaciones, ya que al compartirlo con ustedes, no solo queremos hacerlos partícipes de nuestra efeméride, sino exponer la contribución de la Fuerza Aérea en la defensa de nuestra patria.

Cordialmente.

Brigadier General Henry Quintero Barrios Presidente Academia Colombiana de Historia Aérea

Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile distingue a presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



Una importante y honrosa nominación recibió este mes, nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg, por parte del Círculo de Coroneles de Aviación (CCA).

La buena nueva fue comunicada por el Presidente de esa entidad, Coronel de Aviación señor Luis Filippi de Solminihac, quien el pasado jueves 28 de noviembre, notificó oficialmente a nuestra corporación, la decisión tomada por la Asamblea que en sesión ordinaria y por unanimidad, aprobara su ingreso como Miembro Honorario de esa distinguida Cofradía de Aviadores.

La distinción conferida por segunda vez a uno de los integrantes del Instituto -recordando su otorgación anterior a don Sergio Barriga Kreft- y que ahora recae en nuestro presidente, fue ampliamente valorada por nuestra corporación en toda su extensión. La otorgación de ella, se realiza como reconocimiento al permanente aporte de Norberto Traub a la investigación y a la difusión de los hechos históricos relacionados con la aviación, tanto de la Fuerza Aérea de Chile como de Latinoamérica, contribuyendo con ello a robustecer la Conciencia Aeronáutica en la ciudadanía, objetivos que están en directa relación con el quehacer de ese Círculo.

Debido a los acontecimientos de desorden público que sufre nuestro país, la decisión de la Asamblea será solo oficializada en la próxima Orden del Día, mientras que la ceremonia de su Promesa, se efectuará en la próxima Asamblea del CCA, fecha que se comunicará oportunamente.

Grato e interesante encuentro de Gestión Cultural y Patrimonio

El sábado 30 de noviembre, el Presidente del Instituto asistió a la invitación cursada por el equipo del Master en Historia y Gestión del Patrimonio de la Universidad de los Andes, a un interesante encuentro de Gestión Cultural y Patrimonio, titulado Museos y Públicos.

La actividad contó con una visita guiada a la Casa Museo Eduardo Frei Montalva y luego a una charla expuesta por Javier Ibacache, Jefe de Unidad de Programación Artística y Formación de Públicos en el Ministerio de las Culturas, las Artes y Patrimonio, y luego de una mesa de conversación compuesta por representantes de Casa Museo EFM, del Museo de Bomberos, Museo de Alhué y del Museo del Sonido.





Patricio Cabezas Gacitúa (Q.E.P.D.)

Patricio Cabezas Gacitúa

"La última diana"

Designado por el Ejército como instructor militar de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", el recuerdo de su permanencia durante los años 1959 -1960 en el plantel formador de los oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, se mantiene vivo en quienes fuimos sus cadetes y forjó en la dura vida militar.

Entusiasta aviador, integrante del Club Aéreo del Personal del Ejército, "El militar Cabezas", como cariñosamente era apodado, tras su paso por la escuela, mantuvo siempre contacto con sus camaradas de la Fuerza Aérea, encontrando siempre un lugar preferente en las reuniones de los que visten el azul aéreo.

Tras su retiro del Ejército, como alto ejecutivo de una entidad bancaria, en todo cuanto estuvo a su alcance, aquilató la importancia y apoyó las actividades de nuestro instituto.

En años ya un tanto lejanos, queriendo rendir homenaje a la memoria del Presidente Carlos Ibáñez del Campo, ilustre estadista que tanto hiciera por la aviación nacional, al cumplirse un nuevo aniversario de su fallecimiento, organizamos una ceremonia junto al mausoleo familiar donde reposan sus restos. Fue él quien nos puso en contacto con su familia, logrando que, con la presencia en ella de sus hijos y nietos, dicha ceremonia alcanzara un éxito que no imaginábamos. Acto que con su colaboración volvimos a repetir tiempo más tarde, mereciendo el reconocimiento de sus familiares, por ser la nuestra, "la única entidad que de él se acordara en una fecha tan significativa".

Cosas de la vida, no hace mucho, con ocasión de la muerte de un hijo del presidente Ibáñez, nuevamente lo llamamos y pese a su ya quebrantada salud, con el mismo afecto de siempre nos reiteró su voluntad de colaborar con nosotros, quedando de juntarnos en fecha próxima. Reencuentro que en ese instante no imaginábamos, que el destino tenía dispuesto no se concretara.

Como siempre, la mañana de su partida se levantó con el entusiasmo que le era característico y con seguridad, como sucede con todos los hombres de armas, al despertar, a su mente debe haber acudido el toque de diana, aquel que al romper el alba da comienzo a las actividades en todas las guarniciones militares. No obstante, su gastado corazón le señaló que ahora debía presentarse al cuartel de la eternidad, donde con seguridad habrá sido recibido por Santa Bárbara, Patrona de la Artillería (su arma) reencontrándose con tantos camaradas artilleros, que lo precedieron en el paso a dicha guarnición.

Noble y buen amigo, descansa en la paz del Señor.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

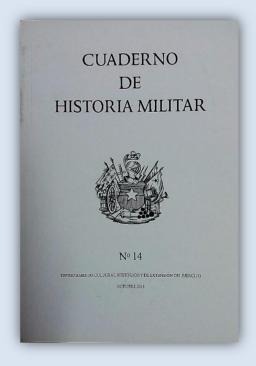


* En noviembre, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, agradecemos los entusiastas y excelentes comentarios recibidos en referencia a nuestros dos últimos números especiales, y a quienes han hecho posible su impresión.

Portadas de las valiosas publicaciones que recibiéramos de regalo por parte del Miembro Correspondiente en México Hugo Gutiérrez; el Miembro Correspondiente en Perú, Hernán Rivas; el Departamento Cultural, Histórico y de Extensión del Ejército; el Miembro Correspondiente en Uruguay Gustavo Necco C. y a nuestro siempre recordado amigo Coronel señor Óscar Zuluaga Castaño de Colombia y el señor Carlos Alberto Castagnet.

Muchas gracias a todos ellos.





Recordando al precursor rioplatense Ítalo Eduardo Perotti



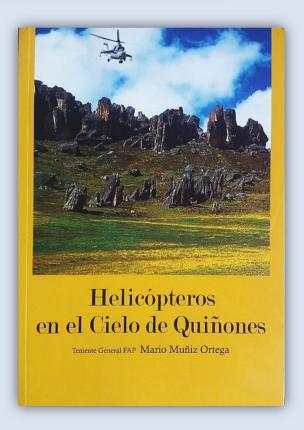




Gustavo V. Necco Carlomagno Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay AHAU

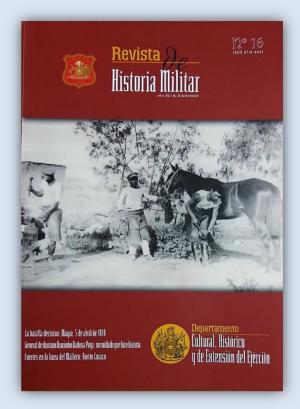
VIII Jornadas de Amistad Aeronáutica Rioplatense, Buenos Aires 25 de setiembre 2019





y y Eduardo Peroid







IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

Se recuerda que el 30 de abril de 2020, vence el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial



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.



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 5º 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.

Teniente General FAP PEDRO SEABRA PINEDO Comandante FAP
RAÚL MONTOYA BARANDIARAN

l Director Secxetar**i**



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

Entre los días 5 y 9 de octubre de 2020, se realizará en la ciudad de Lima, Perú, el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP) como integrante de la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

Comunicado de prensa de la Fuerza Aérea de Chile, en rechazo a la destrucción sistemática e indiscriminada que ha vulnerado parte relevante del patrimonio aeronáutico en el país.



FUERZA AÉREA DE CHILE DEPARTAMENTO COMUNICACIONAL



Base Aérea Cerrillos, Edificio Comodoro Arturo Merino Benítez.

Teléfonos móviles: +5698748977 / +5698748966

COMUNICADO DE PRENSA / 13 de noviembre de 2019

La Fuerza Aérea de Chile rechaza la acción violenta e injustificada de un grupo de manifestantes, quienes intentaron quemar una aeronave A-36 "Halcón" ubicada en la vía pública de la comuna de Alto Hospicio, la que fuera cedida como monumento por la Institución el año 2010 a dicha localidad, como testimonio de los inicios de las operaciones de la Fuerza Aérea en esa región del país.

Cabe señalar que junto con reunir todos los antecedentes para dar inicio a las acciones legales que corresponda contra quienes resulten responsables, la Fuerza Aérea de Chile expresa su total repudio a este tipo de hechos delictuales que no contribuyen en nada a la paz social que debe prevalecer en el país.

De igual forma, frente a la ocurrencia de ataques a instalaciones de la Fuerza Aérea en cualquier parte del país, estos serán respondidos adecuadamente en uso de la legítima defensa, con las capacidades puestas a disposición del personal que custodia estas instalaciones en resguardo de la infraestructura, equipamiento y bienes públicos entregados por el Estado para el cumplimiento de sus tareas constitucionales.

DEPARTAMENTO COMUNICACIONAL

❖ Impresión de algunos de los mensajes de agradecimiento institucionales en Redes Sociales, a la labor de resguardo desempeñada por Carabineros de Chile y a la valiosa y reconfortante labor desarrollada por la ciudadanía chillaneja en la recuperación y resquardo de su patrimonio.



Ejército de Chile @ @Ejercito_Chile · 3m Por su gran aporte al orden y seguridad de día y de noche, los soldados del #Ejercitodechile les decimos #GraciasCarabineros



Armada de Chile @ @Armada_Chile · 4m Porque su labor de resguardo y seguridad es indispensable para el país #GraciasCarabineros



Fuerza Aérea de Chile @FACh_C... · 30m Por la esencial tarea que cumplen día y noche de protección y seguridad, la #FACh les dice #GraciasCarabineros !!!



Una noble labor realizó el domingo 17 de noviembre, un grupo de orgullosos voluntarios de la ciudad de Chillán, quienes realizaron una destacada tarea de limpieza, aseo y pintura de las principales calles, edificios y monumentos de la capital de la Región de Ñuble. En este marco de recuperación ciudadana, los voluntarios participaron en la iniciativa de limpieza del busto del Comodoro Arturo Merino Benítez, precursor de las primeras políticas públicas de la aviación civil, militar, deportiva y comercial del país y fundador de la Fuerza Aérea de Chile, localizado en el frontis de la Intendencia Regional de Ñuble, que había sido víctima de rayados y grafitis vandálicos durante las últimas semanas.

Comunicado Oficial de nuestras Fuerzas Armadas que da cuenta de su irrestricta participación en la defensa y resguardo de la población, del orden nacional en el resguardo y defensa de su población como de la infraestructura crítica del país ante los graves delitos y actos vandálicos que se han venido presentando.







Santiago, 21 de noviembre de 2019

COMUNICADO OFICIAL

En relación con el informe de Amnistía Internacional conocido en el día de hoy, el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea de Chile, declaran:

- Rechazar categóricamente las afirmaciones del informe que señalan que habría existido "Una política de ataques generalizados contra manifestantes", ya que no existió, ni existe ninguna política de las FFAA para dirigir ataques generalizados o sistemáticos contra la población civil. Por ello, la extensa denuncia de Amnistía Internacional no contiene ninguna prueba directa o indirecta, de una orden, un acuerdo, o siquiera una insinuación de las FFAA en este sentido.
 - Por el contrario, su actuación fue requerida por S.E. el Presidente de la República, en el uso de sus facultades constitucionales y legales, para el mantenimiento del orden público y la defensa de las personas en el marco de la ley y las Reglas del Uso de la Fuerza, frente a los ataques generalizados cometidos por grupos no identificados y que están siendo investigados, contra los medios de transporte público y los establecimientos que permiten el abastecimiento vital de la población, mediante la comisión múltiple y simultanea de graves delitos de incendio, robos y saqueos.
- 2. Tampoco es cierto que durante el período que rigió el Estado de Excepción Constitucional, las FFAA hubieran actuado con la intención de lesionar a quienes se manifestaban para desincentivar la protesta social. Al contrario, su intención fue la de proteger a la población, los derechos de nuestros compatriotas y la infraestructura crítica de nuestro país, ante los graves delitos con altos grados de violencia que se estaban cometiendo.

- 3. Son hechos públicos y notorios, que durante el Estado de Excepción Constitucional se autorizó la realización de diversas manifestaciones a lo largo del país; que en dichas manifestaciones personal del INDH, un organismo estatal e independiente, pudo observar directamente su realización; que se respetó absolutamente la libertad de información sobre estos hechos, y la neutralidad de las informaciones que circulaban por internet. De igual forma, es indiscutido el funcionamiento autónomo del Ministerio Público y de los Tribunales de Justicia, quienes han recibido y procesado las denuncias y querellas que las personas afectadas y diversas organizaciones han presentado, incluyendo el INDH.
- 4. La efectividad de los hechos denunciados, y la eventual responsabilidad de quienes intervinieron en ellos, corresponde por tanto, ser aclarada por estos Tribunales de Justicia independientes, con pleno respeto al debido proceso y a la presunción de inocencia, propios de un estado de derecho.
- 5. Finalmente, debemos afirmar que en ningún caso los mandos de las FFAA ordenaron o toleraron la comisión de delitos, ni han obstruido o impedido el actuar de los organismos de derechos humanos, ni de los Tribunales de Justicia.
 - Es deber de las FFAA enfatizar que su política de actuación y las de sus mandos durante el estado de excepción constitucional se ajustaron plenamente a las normas que regulan el uso de la fuerza, en tales casos, siguiendo los principios de necesidad, proporcionalidad y gradualidad correspondientes, al mantenimiento del orden público, y las regulaciones que establecen el ejercicio del derecho a la legítima defensa propia y de terceros, particularmente de la población civil, atacada en sus personas y propiedades.
- 6. Los Soldados, Marinos y Aviadores se sienten orgullosos de la confianza depositada por los chilenos a través de la historia, y están comprometidos con su seguridad y bienestar, en cumplimiento de nuestra misión de defenderlos y servir a la Patria de acuerdo a la constitución y a las leyes.

Departamentos y Dirección de Comunicaciones del Ejército, Armada y Fuerza Aérea de Chile

Comunicado Oficial de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, ante los actos vandálicos que han destruido bienes públicos y privados.



UN LLAMADO DESDE LA HISTORIA

Como Sociedad Chilena de Historia y Geografía hemos presenciado con verdadero estupor y amargura los actos vandálicos que en los últimos días han destruido diversos bienes públicos y privados. Dolor e indignación nos han provocado los ultrajes y la destrucción de innumerables monumentos nacionales, entre ellos los ocurridos contra la estatua ecuestre del general Manuel Baquedano y a la tumba del Soldado Desconocido.

Los primeros actos de barbarie atentan contra la ciudadania que se ha visto privada de importantes servicios públicos, pero los segundos agreden directamente al alma de Chile, a su sentido de nación y a las más significativas tradiciones de chilenidad, como lo son el culto a los héroes, que lucharon con valentía por el honor de la patria, el reconocimiento a los illustres personajes que contribuyeron a cimentar la nación chilena, y al propio pueblo de Chile, representado por aquel soldado anónimo

Creemos que el motivo fundamental de estos actos irracionales se encuentra en una perversión ideológica y en la ausencia de los valores nacionales que deberían ser entregados en el hogar, a la más temprana edad, y luego en la educación escolar y universitaria. Al examinar los textos y contenidos de educación, nos parece encontrar un marcado énfasis en los episodios históricos que alientan el resentimiento y la lucha de clases. Es cierto que en la evolución del Estado se han cometido errores y no siempre se ha protegido a los desvalidos, pero nos olvidamos del Chile que juntos logramos construir en un rincón del mundo y que ha sido modelo para muchos países de la región. Muy temprano, el propio Simón Bolivar reparó en el auspicioso porvenir de Chile (Carta de Jamaica). Conseguimos un "Estado en forma" mucho antes que varios de nuestros vecinos y lo supimos defender con coraje y decisión cuando lo vimos amenazado.

Como una tarea que todos debemos acometer, nos parece un imperativo buscar las formas de encontrar los caminos que nos vuelvan a conducir a una verdadera unidad nacional, con el respeto a nuestras legitimas diferencias, pero aspirando siempre a proyectarnos juntos hacia un mejor destino.

Lejos de disminuir horas y contenidos de la enseñanza de la historia, abogamos firmemente por la revisión de sus programas y el reforzamiento de la educación civica en la juventud chilena.

En lo inmediato, nuestra Sociedad, la más antigua entidad de estudios históricos en el país, estima indispensable que se realicen actos de desagravio a los ilustres personajes representados en esos monumentos mancillados. En ellos, nos parece que deberían participar las distintas organizaciones de la sociedad civil y aquellos organismos públicos que tienen particular competencia en el cultivo y la difusión de la historia y la cultura nacional.

Conscientes de la evolución que experimenta el devenir histórico de nuestra patria que contribuimos a preservar- estamos seguros y confiados en que esta crisis será superada y que de ella la nación entera saldrá fortalecida.

Sociedad Chilena de Historia y Geografía

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

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

01/12/1934: Se ordena rendir honores al monumento "Héroes de Iquique" a toda tropa de Ejército, Armada o Aviación, formada ya sea con armas o sin ella, que pase por frente al monumento ubicado en Valparaíso, donde existe una cripta que guarda las cenizas de esos mártires.



01/12/1946: Con la presencia del Presidente de Panamá, señor Enrique A. Jiménez, se recibe en la Escuela de Actividades Aéreas S.A., la primera mujer panameña Piloto, señorita Mary Quelquejeu de Galindo. Recibe sus alas por parte de quien fuera su Instructor y distinguido piloto panameño, don Marcos Antonio Gelabert D.





Fotografías de la señorita Mary Quelquejeu de Galindo, primera mujer piloto de Panamá. (1946)

01/12/1973: Lan Chile realiza el primer vuelo charter a Sydney, Australia. En un Boeing 707 tripulado por los comandantes Jorge Jarpa y Kurt Pfeffer, se trae al regreso del periplo, el primer Correo Aéreo entre Australia y Sudamérica. Se rinde homenaje al General de Brigada Aérea Roberto Parragué Singer, Navegante del vuelo, por su larga actuación en las rutas del Pacífico Sur, de evidente beneficio para Chile.

02/12/1915: El Capitán Juan E. O'Connor La Guevara realiza el primer vuelo táctico de cooperación con las Fuerzas del Ejército, en un avión Blériot por espacio de 45 minutos alcanzando unos 150 metros de altura. Tras cumplir su misión aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar de Chorrillos, donde es aclamado por la multitud y felicitado por el Presidente de la República del Perú,

don José Pardo. Debemos también recordar que el Capitán O'Connor junto a Ricardo Walter Stubbs, asistieron en marzo de 1916, como delegados del Aero Club del Perú a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación realizada en Chile. Con el grado de comandante, se convertirá en el primer director del Centro de Aviación Jorge Chávez, hoy actual Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, y posteriormente será el primer oficial en ascender al grado de Mayor General del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Falleció estando ya en retiro en 1956, su labor y su ejemplo fue simiente en el espíritu de los Aviadores Peruanos.



Parte de la concurrencia a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación celebrada en Chile en el mes de marzo de 1916.

Durante la recepción ofrecida por el Aero Club de Chile a los delegados del Aero Club del Perú, a su arribo a Santiago.

- 1.- Ricardo Walter Stubbs.
- 2.- Capitán Juan E. O'Connor La Guevara.

02/12/1984: Nace Gisella Ester Cortés Rojas en Villa Las Estrellas de la entonces denominada Base Aérea *"Teniente Rodolfo Marsh"* en Territorio Chileno Antártico, la primera niña chilena. El alumbramiento de la hermosa guagua de tres kilos y 49 centímetros, se produjo a las 01:20 horas. Sus padres fueron la señora Gisela Rojas y el Meteorólogo de la base, don Oscar Cortés.

La atención profesional del alumbramiento fue realizado por el equipo médico encabezado por el doctor gineco-obstetra, Miguel Serrano de la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile y asistido por un equipo médico que había arribado el 5 de noviembre pasado para asistir al primer nacimiento, que fue de un varón: Juan Pablo Camacho Martino (21 de noviembre de 1984).

03/12/1935: Con gran éxito finaliza el Raid de 2.000 kilómetros, la escuadrilla del Grupo de bombardeo utilizando trimotores Junkers al mando del comandante José Jara Concha de la F.A.N. de Chile, iniciado el pasado 25 de noviembre de ese año.

04/12/1967: Producto de una serie de erupciones volcánicas, queda destruida la Base Aérea Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda". (Chile)

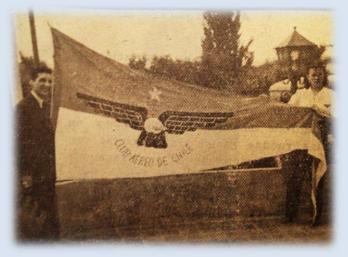


05/12/1920: El Inspector General del Ejército venezolano, en Oficio N°607, participa al Ministro de Guerra y Marina, que los alumnos Tte. Alfredo Sánchez Colón y los civiles Elías Vivas Moros y Julio E. Molina, no fueron aptos para el curso de pilotaje, siendo los primeros descartados del pilotaje en esa nación.

05/12/1923: Se efectúa en un avión De Havilland DH-9, la comprobación en vuelo del invento del dentista chileno, señor Alfredo Leigh Bañados, una serie de perfiles dispuestos en el borde de ataque del ala, que más tarde fueran conocidos como "Slots".



Avión De Havilland DH - 9



La aviadora Dora Koeppen (Mucki) junto al secretario del Club, René González, izan la bandera que flameó desde este día en cada ceremonia oficial realizada en Los Cerrillos.

06/12/1942: Ceremonia oficial de entrega del primer Gallardetón del Club Aéreo de Chile.

A medio día v amenizada por el Orfeón de la Fuerza Aérea de Chile se realizó la del emblema de entrega aquella institución el que consistió en un gran banderín de tela azul y blanco a la mitad y que ostentaba una estrella blanca y un cóndor al centro, sobre la leyenda: CLUB AEREO DE CHILE.

06/12/1959: El primer catapultaje de un avión argentino fue desde el Portaaviones "Independencia" de la Armada Argentina, con un avión Vought F4U-5 Corsario. Su Piloto fue el Capitán de Corbeta, señor Hugo Frontroth.

06/12/1948: Llega a la Línea Aérea Nacional de Chile, el Beechcraft AT-11 de instrucción (CLU N°0198), adquirido en USA, por un valor de US\$23.000. Posteriormente este avión será vendido por la empresa en el mes de mayo de 1950.

07/12/1941: Creación del Club Aéreo de La Serena, más tarde conocido como Club Aéreo de La Serena - Coquimbo. (Chile) El Club Aéreo de La Serena - Coquimbo fue fundado con un propósito claro, "darle alas a los entusiastas de la aviación". La Fuerza Aérea de Chile le donó su primera aeronave hace ya más de medio siglo; como toda institución el Club ha pasado por altos y bajos, épocas oscuras en que no había vuelos, sin embargo, la fidelidad de sus miembros le ha hecho perseverar. Hoy el Club Aéreo cuenta con tres aeronaves y más de veinticinco socios pilotos activos. Los que dan vida a una verdadera hermandad de alas.

07/12/1944: Representantes de 52 países firman en Chicago, el Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual actualiza la Convención de París de 1919 y crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

07/12/1950: Por decreto N°26.099 del Poder Ejecutivo Argentino, se crea Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado.

07/12/2009: Aerogal (Aerolíneas Galápagos de Ecuador), fundada en noviembre de 1985 con el objetivo inicial de ofrecer transporte aéreo de pasajeros y carga en Ecuador Continental y en el Archipiélago de Galápagos, inaugura con gran éxito la ruta a Nueva York, para lo cual la empresa incorpora un Boeing 767. En 2013, la empresa se convierte en la nueva línea aérea Avianca Ecuador, puesto que Aerogal fue adquirida por <u>Avianca Holdings</u>



08/12/1944: Creación del Club Aéreo de Talca. VII región (Chile), que por Decreto Supremo № 168 del 9 de abril de 1945 estableció su persona jurídica. Se dice que la idea de crear un Club Aéreo local habría surgido el 19 de octubre de 1939 en el Centro Español de Talca, día en que un grupo de jóvenes amantes del deporte aéreo se propone materializar la idea, alentados por el connotado piloto don Emilio Castro.

El aeródromo se construyó ese año en el mismo lugar en que actualmente aterrizan y despegan aviones y helicópteros de mediano tamaño. Ubicado en el sector de Panguilemo, a 5 kilómetros al norte de Talca, es el aeródromo más grande la región y lleva el nombre de uno de los socios históricos del Club, Emilio Castro.

El Club adquiere en septiembre de 1968 dos nuevos aviones adquiridos con ayuda de la Municipalidad de Talca a un costo de 170 mil escudos, y logra ampliar el casino gracias al esfuerzo de los socios, esperando albergar una mayor cantidad de visitantes externos, principalmente pilotos en situación de "escala". En 1968 y 1969, el Club Aéreo de Talca fue catalogado como uno de los mejores a nivel nacional.

En 1982, el aeródromo contaba dentro de sus instalaciones con una pista de aterrizaje de mil 200 metros de largo. Para este año, el Club tenía dos Cessna cuadriplazas utilizados como ambulancias aéreas en caso de alguna emergencia o accidente, un Cessna biplaza para dar instrucción a los alumnos y un Champion para la instrucción primaria.

Por suerte, al momento del terremoto de 2010, el aeródromo se encontraba en condiciones bastante favorables para los trabajos de monitoreo efectuados prioritariamente por la Fuerza Aérea de Chile, situación que la misma institución destacó en diario El Centro en abril de 2010, considerando, por

ejemplo, la iluminación de la pista que ha servido para agilizar el traslado de órganos y pacientes de extrema gravedad que deben ser llevados a Santiago y como centro de operaciones de las Fuerzas Armadas en caso de catástrofes.

Carabineros de Chile también tiene su hangar dentro del perímetro. En agosto de 2016 se inauguró un Hangar de Carabineros dentro del Aeródromo "Emilio Castro", que fue entregado con helicópteros, camiones, transportadores de petróleo y camionetas, todo para cumplir con más eficiencia las tareas de esa institución."

08/12/1944: Se realiza la ceremonia de cambio de denominación de la Escuela de Aviación por *Escuela de Aviación "Capitán Avalos"*, reconociendo con esto, el señero y fructífero trabajo realizado por quien fuera el primer director de este plantel formador de los aviadores militares de Chile.

09/12/1912: El ciudadano norteamericano de ascendencia germana, Georges Schmitt pone a prueba su avión biplano Baldwin, logrando despegar desde Santa Marta, Colombia, a las 7 de la mañana para sobrevolar la ciudad a 1.000 metros de altura, aterrizando minutos después, en medio de los aplausos del público. Fue este el primer vuelo de una nave en cielos colombianos.







9/12/1905: El futuro Capitán Emilio Carranza Rodríguez nace en Ramos Arizpe, Coahuila.

Fue un notable aviador mexicano y héroe nacional, conocido como el "Lindbergh de México". Murió en 1928, cuando regresaba de un vuelo histórico para promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.

09/12/1944: Con gran pompa, regocijo y participación, tiene lugar la inauguración de las nuevas instalaciones del entonces Club Aéreo de Chile, en Los Cerrillos. Durante el solemne acto, 55 nuevos pilotos recibieron su piocha de manos del comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, Manuel Tovarias.

09/12/1952: Creación del Club Aéreo de Calama (Chile). Una entidad sin fines de lucro, que fue creado con el objetivo de formar básicamente pilotos civiles y prestar servicios a la comunidad, ya sea de la ciudad o de zonas cercanas. Apoyando en rescates aeromédicos, fotografía aérea, rescates andinos, etc.

10/12/1920: A las 7.30 horas de este día, el Director de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, Coronel David López Henríquez en compañía de su Ayudante, Capitán Alejandro Fernández Ortiz, de los Instructores, Capitán Roberto Petit, Ludovic Pouget y Luis Rollin y en presencia de los alumnos pilotos y mecánicos, declaró solemnemente instalado este plantel, procediendo a firmar su Acta respectiva. Se establece así más tarde como fecha de fundación de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela, la que tiene por misión asegurar la soberanía del espacio aéreo del Territorio Nacional, así como contribuir con las demás Fuerzas Orgánicas de la Defensa Nacional.

10/12/1940: En la Fuerza Aérea de Chile, se dispone el establecer y homologar grados para el Servicio de Justicia. Es así que, para el Auditor General, don Edelberto Alcaino Quijada, corresponderá el grado de Comodoro del Aire; para el Auditor de 1ª. Clase, don Raúl Magallanes Barros, el grado de Comandante de Grupo; para el Auditor de 2ª. Clase, don Alfonso Santa Cruz Barceló, el grado de Comandante de Escuadrilla; para el Secretario de la Auditoría General, don Eduardo Hamilton Depassier, el grado de Capitán de Bandada. La fecha de entrada en vigor de la Ley N°6772, fue el 01. Enero de 1940.

11/12/1968: Último aterrizaje sobre el Portaaviones ARA "Independencia" de la Armada Argentina, realizado en un avión S2A Grumman Tracker. Su Piloto fue el Teniente de Navío, señor Juan Pedro Villemur.

12/12/1912: El Ministerio de Justicia del Brasil cede al Aeroclub de ese país, un terreno en "Campo dos Afonsos" para la construcción del primer aeródromo dentro del Distrito Federal, actual Municipio de Rio de Janeiro.

12/12/1918: A las 3 de la madrugada de este día se daba inicio a los preparativos para lo que sería el Primer Cruce de Los Andes en avión por su parte más alta. Este magno hito aeronáutico mundial, fue realizado por el entonces Teniente de Ejército, señor **Dagoberto Godoy Fuentealba**.

Dada la importancia y trascendencia de este triunfo sobre los macizos americanos, es que posteriormente en noviembre de 1956, se establece esta fecha como Día de la Aeronáutica Nacional en Chile.



12/12/1940: Cruce de la Cordillera de Los Andes para conmemorar la hazaña de Godoy en 1918, en un avión caza SPAD de la I Guerra Mundial por el entonces CDB(A), señor Enrique Flores Álvarez (Primer Presidente de nuestra corporación). El vuelo constituyó un alto riesgo por lo obsoleto del avión empleado a esa fecha.

12/12/1964: También en homenaje y conmemoración del cruce efectuado por el Teniente Godoy en 1918, el piloto chileno y socio de nuestra corporación, señor **Alejo Williamson Dávila** (Q.E.P.D.), realiza el Primer Cruce de la Cordillera de Los Andes en Planeador, volando desde Santiago a Mendoza tras 5 horas y 59 minutos, alcanzando alturas de más de 5.000 metros, en una nueva hazaña aeronáutica de resonancia mundial.





www.aguilasblancas.cl

12/12/1983: Creación del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas". Esta entidad nace como resultado de la unificación del Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas" con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Los Cóndores".

La unificación se produce a instancias del Comandante en Jefe de la época, General del Aire, don Fernando Matthei Aubel, quien teniendo en mente la idea de conformar una organización que cumpliese fines similares a los existentes en los Regimientos Simbólicos del Ejército, integra a ellos los Ex Cadetes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" con los Oficiales en retiro y de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

13/12/1927: Arriban a Santiago de Chile los aviadores franceses Dieudonné Costes y Joseph-Marie Le Brix, quienes venían dando la vuelta al mundo en un avión Breguet 19 GR (Gran Raid), con motor Hispano Suizo de 600 HP., con el que habían cruzado el Océano Atlántico en 18 horas de vuelo sin escalas desde Saint Louis, Senegal hasta Natal en Brasil. Desde allí habían proseguido hacia Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo y Asunción, regresando a Río para intentar el vuelo directo a Chile. Aunque trataron de hacerlo un 12 de diciembre, aniversario del cruce de los Andes por Godoy, el viento en contra los obligó a aterrizar en el Palomar, en Buenos Aires, desde donde salieron a las 01.20 horas del día 13, con plena oscuridad, sorprendiéndolos el amanecer con la visión de la Cordillera de los Andes que debían cruzar. Para ambos pilotos, según confesaron más tarde, este fue el más grande espectáculo que habían presenciado en sus vidas.

13/12/1935: El distinguido médico y aviador peruano, señor Armando Revoredo Iglesias, efectúa un vuelo sin escalas de Lima, Perú a Bogotá, Colombia.

13/12/1944: Se da término al primer curso de capacitación constructora de aeromodelos que dictara la sección aeromodelismo del Departamento IV de la entonces Dirección de Aeronáutica. Este curso inaugurado en el mes de agosto e impartido a 25 alumnos de forma totalmente gratuita, constituyó un excepcional esfuerzo por aumentar la conciencia aérea en la juventud. El proyecto liderado por el capitán Enrique Flores Álvarez, desarrolló en 41 clases, las siguientes asignaturas: *Aerodinámica*, *Legislación Aérea*, *Historia de la Aviación* y *Capacitación Constructora*.

Finalizada la actividad, se exhibió una película que se realizó con el desarrollo y logros alcanzados durante el curso, material que fue luego distribuido para recorrer los cines de Santiago y provincias.

15/12/1913: Fallece Miguel Lebrija Urtegui, uno de los precursores de la aviación en México. Realizó sus estudios en el Colegio Williams. Posteriormente fue secretario particular del gerente de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz. En 1909 construyó y voló un planeador, siendo impulsado por un automóvil en la hacienda de San Juan de Dios en Tlalpan.

Fue el primer mexicano que voló sobre la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México y el primero en alcanzar alturas superiores a 1.000 metros. El 4 de abril de 1913, en un avión de la misma marca y

en compañía del piloto Juan Guillermo Villasana, ejecuta un simulacro de bombardeo aéreo, en el Aeródromo de Balbuena, usando bombas Martín Hale.

El Gobierno Mexicano lo nombró Mayor jefe de la aviación y se le envió a Francia con objeto de adquirir varios aviones para el Ejército Mexicano; desempeñando este encargo tuvo que atenderse de urgencia una lesión en su pierna derecha. Muere a los 26 años de edad.

15/12/1987: Creación del Centro de Exposición de Aeronaves de la Aviación Naval, antecesor del actual Museo de la Aviación Naval Argentina.

15/12/2008: COPA AIRLINES inicia operaciones a Aruba y a Santa Cruz, Bolivia

16/12/1929: El Vickers Vedette N°3 procedente de La Chamiza en Puerto Montt amariza en Puerto Aysén, siendo el primer avión en llegar al entonces aislado Puerto Aysén. Los pilotos de esta valerosa travesía fueron el comandante Arturo Merino Benítez y el teniente Félix Schaerer Dabner.



Merino y Schaerer tras arribar a Puerto Aysén



16/12/1930: Creación Grupo de Aviación N°6. Creada inicialmente con el nombre de Escuadrilla de Anfibios N°2, asentada inicialmente los terrenos de Cabo Negro y posteriormente en 1935, con el nombre de Grupo de Reconocimiento Nº6 en la Base Aérea de Bahía Catalina de la ciudad de Punta Arenas.

Esta es una de las unidades más antiguas de la Fuerza Aérea, siendo su primer comandante el entonces Teniente 1° de Aviación, señor Santiago Leitao Moya.



Jacobo Atala B.

16/12/1966: Activación del Grupo de Aviación N°12. Al crearse en 1959, la antigua Ala Base Nº3 en Punta Arenas, contemplaba en su orgánica el Grupo de Aviación Nº12 de Combate.

Pese a ello, solo se activa esta unidad por Resolución de la Comandancia en Jefe N°E-01875, de fecha 16/12/1966, comenzando a operar en febrero de 1967 con aviones F-80 y T-33 provenientes del Grupo №7, siendo su primer comandante el entonces CDG (A), señor Jacobo Atala Barcudi.

17/12/1916: Se cumplen ciento tres años desde que el sacerdote y capellán militar, Presbítero Norberto Schroer Bohle, se convierta en el primer religioso que vuela en Chile.

El hecho se produce cuando el avezado piloto civil don David Manuel Fuentes Soza, el mismo que realizara días antes (10 y 11 de diciembre) el primer correo aéreo en Chile, lo invita a subir a 700 metros de altura en su avión Blériot, tras lo cual el sacerdote puertomontino exclamará:

¡Qué hermosa vista desde la altura, uno no quisiera volver a descender!



17/12/1930: El hidroavión modelo Junkers W-34 "Bremen", fue el primer avión venezolano que voló al extranjero.

Ese vuelo con ruta Maracay-Maracaibo-Santa Marta, trajo a la representación diplomática venezolana hasta Santa Marta, Colombia, para asistir a la conmemoración de los 100 años del fallecimiento del Libertador Simón Bolívar.



Hidroavión venezolano que estuvo en Santa Marta en diciembre del año de 1930.

17/12/1944: Se lleva a cabo en el Aeródromo de Los Cerrillos, el primer Concurso Nacional de Aeromodelos verificado en Chile, al cual concurrieron destacados aeromodelistas que enviaron los Clubes de provincias. En la competencia tomaron parte alrededor de cien concursantes de Santiago, Temuco, Valparaíso, Viña del Mar y se inscribieron 110 aeromodelos con los que se realizaron unos 300 vuelos entre planeadores, aviones a elástico y con motor a bencina. Se perdieron, en vuelo cuatro aeromodelos que en sus planeos se encontraron con térmicas que les impidieron volver a la cancha. Entre los aeromodelos perdidos se cuentan dos de Santiago, y dos de Valparaíso. Los constructores de dichos aviones, los señores Arellano y Rodríguez del Puerto y señores Alfaro y Santander de Santiago, fueron premiados con los más valiosos trofeos que se disputaron. El avión con motor "Capitán Flores" diseñado y construido por Guillermo Prado de Santiago, se incendió en un despegue, lo que le impidió completar sus vuelos.

17/12/1949: Se graduaron los primeros Instructores de Vuelo a Vela del Club de Planeadores de Santiago y del país. Se trató de los señores Hernán Maturana Solano y Dobri Dobrev. Ambos postulantes rindieron examen ante la Comisión designada para el efecto por la Dirección de Aeronáutica, la que estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla Ingeniero Sr. Marcos Loyola y el Teniente 2º don Humberto Tenorio Iturra, en los terrenos que el Club ocupaba para sus prácticas en la vecina localidad de Batuco, terrenos gentilmente cedidos por don Jorge Herrera, dueño del Fundo "Santa Carolina".

18/12/1910: El Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina, a la fecha alumno de la Escuela Superior de Guerra en París, eleva un primer informe requerido por el Gobierno de Chile sobre el estado de avance aeronáutico europeo, estableciendo lo que sería a la postrer la base para la materialización e implementación de la Aeronáutica militar en Chile.



18/12/1980: Llega a Santiago de Chile, el primer avión DC-10-30 serie 47815, matrícula G-BGXI arrendado para ser utilizado por la flota de Lan Chile.

19/12/1919: El Teniente de Fragata, señor Marcos A. Zar (piloto) y el Capitán de Fragata Gregores (pasajero) efectúan con un hidroavión Macchi (M-9) el vuelo Puerto Belgrano — San Fernando (Argentina) y baten el récord sudamericano en velocidad y distancia sobre mar con y sin pasajeros.

19/12/1926: El teniente boliviano Faustino Rico Toro, junto a su instructor de vuelo, el francés Henrry Lemaitre, quien le designó su copiloto, realizan con éxito el primer vuelo nocturno en Bolivia. Este episodio, fue objeto de elogiosos comentarios de la opinión pública que vio con asombro el destello de las luces del avión Breguet XIX que evolucionaba en el oscuro cielo paceño, haciendo rugir su motor propulsor, lo que fue todo un acontecimiento noticiero en aquella época.

19/12/1937: Por escasez de material de vuelo, la entonces Línea Aérea Nacional arrienda un Junkers Ju 52, a la empresa alemana Condor Syndikat. Por corto tiempo, este trimotor servirá en la ruta al Norte de Chile.

19/12/1985: Primer aterrizaje de un Boeing 737 de LAN en la pista de Puerto Williams, Chile (1.440 metros de longitud). Transportó 85 pasajeros los que se embarcaron en el barco turístico World Discover con rumbo a la Antártica.

20/12/1982: Fallece el General de División, Piloto Aviador señor Gustavo G. León González, quien realizó el primer vuelo de circunvalación a la República Mexicana.

20/12/1924: Primer aterrizaje en Medellín, de un avión de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos). El avión Fokker "Medellín" con los pilotos señores Ferruccio Guicciardi Romani y José Ignacio Forero F., aterriza en la finca "El Guayabal", primer campo de aviación en Medellín, Colombia.



20/12/1936: Se entrega en custodia al Museo del Transporte Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" de la ciudad de Luján en Argentina, el famoso hidroavión español Dornier Wal bautizado como "PLUS ULTRA".

20/12/2005: Se realiza un doble cruce de la Cordillera de Los Andes en planeador a cargo del piloto chileno, señor Carlos Pérez Oehninger y sus hijos Javier y Mauricio.

21/12/1881: Nace en La Vega, República Dominicana, el Ingeniero Zoilo Hermógenes García Peña, quien se destacara por ser el primer ingeniero dominicano graduado en Francia quien además diseñó y construyó un ingenioso avión, el cual fuera conocido como "Poliplano".



21/12/1927: Pilotos de la armada de EE.UU. en cinco aviones anfibios inician un vuelo panamericano, desde EE.UU. a Centroamérica, Sudamérica y de vuelta.

21/12/1952: La Fuerza Aérea Argentina, constituye la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA); realizándose durante este mes varios vuelos hasta la isla Decepción, con distintas tripulaciones al mando del Vicecomodoro, señor Gustavo Argentino Marambio.

22/12/1910: Se notifica como desaparecido en el Canal de la Mancha, el aviador chileno-británico, don Cecil Stanley Grace.

Primer mártir aeronáutico desaparecido en el mundo.

El aviador de padres británicos y nacido en el Cerro Alegre, Valparaíso, fue reportado perdido tras volver de su viaje de Inglaterra a Francia en un avión Short S.27. Cecil Grace fue declarado oficialmente muerto en marzo de 1911.



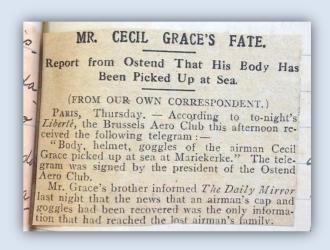
DESTINO DEL SEÑOR CECIL GRACE Informe desde Ostendee señala que su cuerpo ha sido recogido en el mar.

(De nuestro propio corresponsal)

París, Jueves. - Según el diario Liberté de esta noche, el Aero Club de Bruselas recibió esta tarde el siguiente telegrama:-

"Cuerpo, casco, antiparras del piloto Cecil Grace recogidos en el mar en Mariekerke". El telegrama fue firmado por el presidente del Ostendee Aero Club.

El hermano del Sr. Grace informó anoche a The Daily Mirror que la noticia de que se había recuperado la gorra y las gafas de un aviador era la única información que había llegado a la familia del aviador perdido.



Recorte del periódico británico Daily Mirror de 1911.

22/12/1956: Primer Sobrevuelo comercial de la Antártica, realizado por el DC-6B N°401 de Lan Chile. El avión a cargo del Vice Presidente de LAN, Adalberto Fernández Ferreira. La tripulación estaba compuesta por los Pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa, el Ingeniero de Vuelo Eric Campaña, el Radiooperador Januario Lazo, el Sobrecargo Héctor García y las Auxiliares de Vuelo Polígena Nerlich y Karen Hanke.



A bordo del avión viaja el presidente de la compañía, Adalberto Fernández Ferreira. El avión despega desde Chabunco en Punta Arenas a las 5.36 horas y regresa a las 13.20 horas. Este primer vuelo de una línea aerocomercial sobre el continente helado llevará 80 pasajeros, por lo que ese día recibirán el diploma "El gran pingüino", que llevará un especial sello "Primera sobre la Antártica".

22/12/1972: Se realiza en circunstancias muy difíciles, el heroico y riesgoso rescate de los jóvenes supervivientes uruguayos caídos en la Cordillera de los Andes, tras el accidente del 13 de octubre de 1972, cuando un avión Fairchild FH 227D de matrícula T-571 la Fuerza Aérea Uruguaya se estrelló a la altura de Curicó en Chile.



23/12/1907: El Ingeniero, señor Jorge A. Newbery, junto con su amigo Aarón de Anchorena, realizan su primera ascensión en un globo denominado "Pampero". Dos días más tarde, cruzarían el Río de La Plata desde Argentina hasta la vecina orilla del Uruguay, en la localidad de Conchillas. El hecho produjo tal entusiasmo, que con fecha 13 de enero de 1908, se creó el Aero Club Argentino, primera entidad aérea de este país.

23/12/1913: En sesión de la Cámara de Diputados del 23 de diciembre de 1913, la Comisión de Industria y Agricultura de esa corporación, presentó un proyecto correspondiente a la moción del Diputado por Santiago, don Héctor Arancibia Lazo, por el cual se establecía un premio de 20.000 pesos para el primer aviador que trasmontara la Cordillera de los Andes.

Así tras discusión, quedó acordado finalmente en la sesión del día 26 de diciembre, un premio de 50.000 pesos, para quien realizara un vuelo sobrevolando las más altas cumbres y comprendido entre los 31 y 35 grados, o sea entre La Serena y Linares.

GLORIA A DAGOBERTO GODOY!

El primero en atravesar en avión la Cordillera de los Andes por sus altas cumbres

(12 de diciembre de 1918)

23/12/1980: Llega a Santiago de Chile desde Seattle USA, el Boeing 737 200 serie 22602, matrícula CC-CHJ N°731 para ampliar la flota de Lan Chile. Sus pilotos fueron los comandantes de aeronave Roberto Parragué Opazo y Roberto Anguita.

23/12/1986: El Licenciado señor Humberto Chavarría junto a otros accionistas, forman la Compañía Istmeña de Aviación S.A., siendo ella la segunda empresa con el mismo nombre que se organizaba en Panamá.

25/12/1907: Jorge A. Newbery y Aarón Anchorena cruzan desde Buenos Aires el Río de la Plata por primera vez, en un globo bautizado "El Pampero" para luego aterrizar en Conchillas, Uruguay.

27/12/1909: El distinguido aeronauta argentino, señor Jorge Alejandro Newbery Malagarie, establece un récord sudamericano de distancia y duración en globo, al unir la localidad de Belgrano en Buenos Aires, Argentina; pasando sobre Uruguay y aterrizando en la ciudad de Bagé ubicada en Rio Grande do Sul en Brasil, a bordo de un aerostato de 800 m3, bautizado como *"Huracán"*. La travesía de 541 kilómetros realizada por el globo, fue cubierta en 13 horas de navegación.

27/12/1924: El piloto italiano Attilio Canzini realizó el primer vuelo directo entre las dos principales ciudades del Ecuador, Guayaquil y Quito, en un avión Ansaldo S.V.A. Partió del campo de aviación *El Cóndor*, ubicado en Durán, entonces parroquia de Guayaquil hasta el campo de Iñaquito. En el arriesgado viaje superó altitudes más allá de los 4.800 metros sobre el nivel del mar.

27/12/1937: De acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial Nº51 de esta fecha, se establece la denominación *"BASE AÉREA"* para la Unidad o conjunto de Unidades de la Fuerza Aérea de Chile, ubicadas en una misma localidad.

27/12/1990: Se protocoliza la Escritura Pública N° 520 de la Notaría 9ª del Circuito de Panamá, con la cual se da vida a la Sociedad CARGO THREE INC. (También conocida como Cargo Tres Sociedad Anónima). Su Presidente fue don Germinal Sarasqueta O.

28/12/1955: Se realiza el primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile, uniendo Punta Arenas con la Base Aérea Antártica "Presidente Aguirre Cerda".

El avión utilizado fue el OA-10 A Catalina N° 406, que fuera bautizado como "SKUA", perteneciente al Grupo de Aviación N°2. Tripulado por el Comandante de Escuadrilla (A) Humberto Tenorio Iturra (Piloto) y los Capitanes Rafael Vásquez y Sabino Poblete como Copilotos.



Sello postal nacional con la imagen del "SKUA" arribando a Territorio Chileno Antártico. (El original corresponde a una pintura al óleo del artista CDA. Enrique Flores Álvarez.)

28/12/1979: Se firma un Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República de Corea.

28/12/1984: Se envía a España el primer avión T-35C "Pillán" fabricado en Chile y que forma parte de una partida de cuarenta y un aviones del mismo tipo vendidos a ese país por la Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER), que serán conocidos como E-26"Tamiz".



29/12/1937: En lo que fue un trágico accidente y que enlutó a toda América, fallecen en Cali, Colombia, siete de los integrantes de la Escuadrilla Panamericana "Pro Faro Colón", que realizaban un vuelo de Buena Voluntad por los cielos de este continente.



29/12/1945: Creación del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile. Unidad especializada en las tareas de transporte pesado, este Grupo de Aviación tiene sus antecedentes en la antigua "Escuadrilla de la Comandancia en Jefe", creada el 31 de marzo de 1944 en "El Bosque" y el posterior Grupo de Transporte Nº1.

29/12/1917: El Aero Club de Brasil anuncia su intención de comprar material de aviación como también el de contratar instructores de vuelo en Italia. El diario de la comunidad italiana en Brasil, "La Fanfulla", abrió con esta fecha, una suscripción popular destinada a recolectar fondos para comprar un aeroplano de guerra Caproni, con el fin de regalarlo al Aero Club brasileño.

29/12/2008: Como parte del proceso de renovación del material de helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, a partir de esta fecha comienzan a llegar al país las aeronaves Bell 412, destinadas a las distintas brigadas de la Institución.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

EN TIERRA DE CAMPEONES

Vandalismo amenaza y ofende la memoria de la comuna de Alto Hospicio

Frustración, tristeza, rabia, estupefacción y pena eran las simultáneas sensaciones que experimentábamos los cultores y amantes de la Historia de la Aviación Nacional e Internacional, y no solamente nosotros sino que todo ciudadano bien nacido, al contemplar impotentes, como una turba de irracionales trataba y luego lograba encender una inmensa fogata para quemar un avión A 36 Halcón exhibido en la vía pública de la comuna de Alto Hospicio, Iquique, durante el crepúsculo y noche del 12 de noviembre del año en curso.

Así, en un insano acto que escapa a toda justificación, se atacaba y se trataba de destruir un símbolo que la Fuerza Aérea de Chile había donado a la ciudadanía el año 2010, como homenaje al lugar donde, hace ya más de 9 décadas, se estableció la Primera Base Aérea Militar en la Zona Norte, integrando con ello los beneficios de la aviación y marcando soberanía aérea en aquellos cielos de nuestro Chile querido.



Intento nocturno de quema de avión A36 Halcón

Al efecto bueno es recordar que el Grupo de Aviación N° 1 fuera fundado como Primer Grupo de Mixto de Aviación, el 3 de marzo del año 1926, según Decreto Supremo N° 120 del Ministerio de Guerra y Marina designándose como primer comandante de la unidad al Mayor de Ejército Sr. Armando Castro López constituyéndose, con el tiempo, en la depositaria de las más nobles tradiciones de la institución.

2) Nómbrase Comandante interino del I Grupo Mixto de Aviación, al Capitán don Armando Castro López, dejando de ser Director interino de la Escuela de Aviación Militar.

Recorte con el nombramiento del Capitán don Armando Castro López. (P.1. N°610.- Santiago, 3.III.926)

El Grupo Mixto de Aviación N°1 tuvo transitoriamente su primera guarnición en "El Bosque", Santiago. Al cabo de un par de meses, y también de forma provisoria, se trasladó al extremo norte del país, a una zona aledaña donde corría la línea de ferrocarril Arica a La Paz, mientras se construían las que serían las instalaciones en Alto Hospicio.

Las primeras e improvisadas instalaciones fueron los mismos cajones que habían guardado los aviones de Caza, Bombardeo y Observación (Vickers Wibault y Junkers JR-42), que formaron su primer material de vuelo.



Primer aeródromo del Grupo Mixto de Aviación N°1 en Arica. 1928

En 1929, el grupo pudo trasladarse a la que sería por muchos años la Base Aérea de Alto Hospicio que tempranamente sería denominada "Los Cóndores", en reconocimiento de la presencia y fiera actitud que presentaba esta grandiosa ave del emblema nacional en la zona.

La ciudad de Iquique, recibió con gran alegría a los aviadores, los que muy pronto demostraron su capacidad profesional, haciendo vibrar los cielos de Iquique, esta vez con el rugido de los motores de los modernos Curtiss Falcon y Hawk, con que había sido dotado este importante Grupo de Aviación.



Pabellón en construcción de los comedores de tropa en "Los Cóndores" 1928



Primeros hangares metálicos de "Los Cóndores" donde en 1929 llegaron los legendarios Gipsy Moth de la LAN. Esta Unidad acogió los primeros aviones de la Línea Aeropostal Militar (visionaria aspiración del entonces comandante Arturo Merino Benítez).

En 1938, el ya obsoleto material Curtiss fue reemplazado por los bombarderos alemanes, bimotores Junkers Ju-86, los que, durante los años de la Segunda Guerra Mundial, fueron retirados y reemplazados por aviones de Instrucción avanzada North American AT-6 "Texan". Así, a contar del año 1945, la Escuela de Tiro Bombardeo empezó a preparar a los futuros Pilotos de Guerra en material más avanzado y acorde a las nuevas técnicas de formación y combate. Más adelante, entre 1955 y 1962 la Unidad de Instrucción pasó a denominarse Escuela Táctica, trasladándose a su ubicación definitiva en Chucumata.



AT-6 "Texan" del Grupo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile

A esta última unidad pertenece el avión A36 Halcón que no logró ser totalmente destruido y más extraña aun este repudiable hecho ya que, tradicionalmente la ciudadanía iquiqueña ha mantenido estrechos lazos de amistad y simpatía hacia "Los Cóndores", viendo en sus integrantes personas siempre dispuestas a colaborar ante cualquier situación de emergencia ya sea carácter natural u otro evento que afectase su normal forma de vida.

Una de estas emergencias se produjo cuando, desempeñándome como Piloto de Turno en "Los Cóndores", recibimos un llamado de la Compañía de Agua Potable que abastecía Iquique, solicitando la posibilidad de hacer un vuelo de inspección de la matriz que alimentaba los estanques de acumulación de agua en la ciudad y cuyo tendido, constituido por tubos de cemento "Rocalit", cruzaba la Pampa del Tamarugal a cielo abierto, bajando desde el altiplano hacia el mar.

Algún desperfecto se había producido pues Iquique había amanecido sin agua potable en sus cañerías.

En aquellos años, 1955/1958, era común encontrar en la Pampa manadas de burros salvajes, descendientes de aquellos que un siglo atrás trabajaban en las Oficinas Salitreras y que, buscando agua en medio del árido desierto, la "olían" a través del cemento y con sus poderosos cascos, a patadas, rompían el ducto dejando a toda la ciudad sin el vital elemento.

Mientras el avión recorría la matriz, curioso fue ver de pronto en medio de la Pampa un surtidor de agua de aproximadamente un metro de altura, formando un pequeño lago, mientras una manada de burros saciaba su sed en esa improvisada piscina, ajenos a la emergencia que habían producido varios kilómetros más abajo.



Por radio di el aviso correspondiente, indicando el punto donde los burros prácticamente se estaban bañando y así la Empresa pudo enviar personal especializado para la reparación del ducto y brindar alivio a la sufrida población de Iquique.

No tardaron en llegar a "Los Cóndores" dos conceptuosas notas de agradecimiento por este generoso gesto de apoyo a la ciudad de Iquique, una de la Empresa de Agua Potable y la otra de una de las Junta de Vecinos de Iquique, dejando constancia de la oportuna reacción que había tenido la Base Aérea ante la emergencia producida.

Otro gesto que nos lleva a confirmar esta comunión permanente de los habitantes de esa *Tierra de Campeones* con "Los Cóndores" de la Fuerza Aérea de Chile, era la solidaridad demostrada por ellos cuando el infortunio hacía que uno de los nuestros, plegara sus alas para siempre, víctima de un accidente aéreo.

Era tradicional que a la llegada de los Oficiales Alumnos a Iquique, cumpliendo la primera destinación que su carrera les imponía, se hiciesen bromas de bienvenida e integración a la comunidad. Una de ellas, entre otras y recién bajados del avión que los había transportado a Iquique, era pasearlos por la ciudad arriba de un camión de artillería, abierto, encaramados sobre las maletas, colchones y enseres con que alhajarían sus habitaciones durante se permanencia en la unidad, paseo que había sido previamente avisado a la comunidad joven de la ciudad.

Ello, que ya constituía una tradición en esos tiempos, era sin duda, una buena forma de integrarlos y hacerlos sentir prácticamente en familia.

Al respecto, recuerdo aun nítidamente que, como familia reaccionó la ciudadanía iquiqueña, lamentando y sufriendo ante el accidente del Subteniente Sr. Milton Miranda Tognola (Q.E.P.D.) quien se precipitase a tierra mientras cumplía una etapa de vuelo de bombardeo en picada.

Su deceso conmovió a la ciudadanía, pesar manifestado en múltiples llamados telefónicos expresando su pena por la pérdida de este novel aguilucho y en su funeral se constató que pocas veces se había

visto la Catedral de Iquique colmada de personas que, muchos de los cuales, sin siquiera haberlo conocido, concurrían a rendirle un postrer homenaje a este mártir de la aviación militar.

Del mismo modo, tradicional también era la participación de "Los Cóndores", que casi religiosamente, cada 21 de mayo con motivo de la conmemoración del épico Combate Naval de Iquique.

En dicha fecha tan significativa para Iquique y para este país, una formación de aviones del Grupo N°1 rendía un especial homenaje al héroe máximo de la Armada de Chile, Capitán de Corbeta don Arturo Prat Chacón y su heroica tripulación, acto que consistía en lanzar desde los aviones en vuelo, una corona de flores sobre la boya que indica el lugar donde descansan los restos de la Vieja Mancarrona, cariñoso nombre con que los marinos se refieren a la Esmeralda.

La idea era hacerlo justo cuando un marino a bordo de la embarcación que transportaba a las autoridades, tañía la campana de póstumos honores, a las 12:10 horas.

En más de una oportunidad dicha formación estuvo liderada por quien más tarde llegase a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en ese entonces el Comandante de Escuadrilla Sr. Fernando Matthei Aubel y uno de sus números, el autor de este artículo.

Todas estas manifestaciones de estrecha unión entre la ciudadanía de Iquique y la Fuerza Aérea de Chile nos llevan a pensar, sin temor a equivocarnos, que esta acción incomprensible y violenta tiene su origen en personas completamente ajenas al medio, ignorantes de los lazos que han unido por largo tiempo a Iquiqueños y Aviadores, ignorantes de los valores históricos de nuestra Patria y que con su accionar solo contribuyen aumentar la situación de caos y desconcierto que hemos vivido últimamente, no contribuyendo en absoluto a calmar los ánimos para tratar volver a la armonía que acostumbramos mantener.

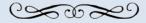
El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se une a los sentimientos de malestar y repudio que ha expresado la Fuerza Aérea de Chile y hace votos para que los causantes de este y otros deleznables episodios sean debidamente sancionados.

Oscar Avendaño Godoy

Vicepresidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía.

- Historia de la Fuerza Aérea de Chile Comandante de Grupo Sr. Rodolfo Martínez Ugarte Tomo I
- Historia de la Fuerza Aérea de Chile Comandancia en Jefe Tomo I El amanecer de "Los Cóndores"
- Biblioteca y archivo fotográfico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Biblioteca, Apuntes y Vivencias del autor.

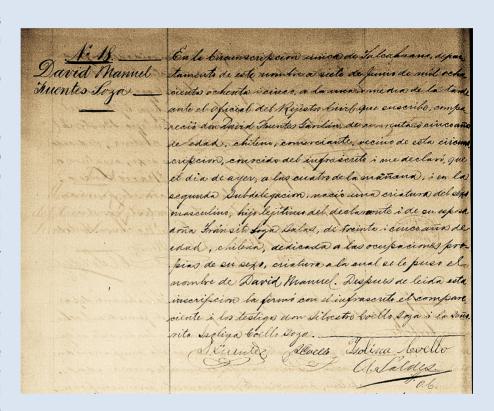


HACE 100 AÑOS, DAVID FUENTES Y SU TRAVESIA AÉREA BAJO EL VIADUCTO DEL MALLECO

Finalizaba la década de los años diez del siglo pasado. La llamada Frontera de esos tiempos estaba compuesta de pueblos pequeños, donde el trabajo todavía tenía mucho de fuerza de brazos. Los adelantos vinculados a la mecánica se reflejaban en los primeros autos llegados a esta región y de los que Collipulli se jactaba de contar con tres.

Claro que los automovilistas de esos años no podían desplazarse muy lejos, porque simplemente no había caminos.

Pero fines del siglo anterior, este mismo poblado había sido tocado por la varita mágica del desplazamiento del riel, obra que para hacer efectivo el paso de la vía férrea al sur había tenido que vencer el cañón del Malleco, con la instalación del coloso de acero de mayor envergadura en el sur del país, el que todavía se vergue majestuoso, deleitando el paso de turistas que se desplazan por la ruta Cinco Sur.



Copia del acta de inscripción de nacimiento de David Manuel Fuentes Soza (Registro Civil de Talcahuano)

Entre los pilotos civiles que dieron vida a la aeronáutica nacional en la segunda década del siglo XX, destacó por su gran capacidad el aviador David Manuel Fuentes Soza, nacido en Talcahuano el 6 de junio de 1885. Hijo de una familia acaudalada de esa ciudad, realizó allí sus primeros estudios. En 1910 fue enviado por su familia a estudiar Asuntos Industriales a Francia.

Pero la vida trae sorpresas y para Fuentes lo fue el encontrarse con el teniente Manuel Ávalos Prado en París. Ambos se conocían de años, ya que el padre de Ávalos trabajaba como funcionario de Aduanas en Talcahuano. Naturalmente la primera conversación entre ambos versó sobre aviación, el tema de esos años pioneros y naturalmente el joven oficial influyó a su amigo para que estudiara aviación en forma particular en alguna de las escuelas parisinas.

Poco tiempo más tarde Fuentes ingresaba a la Escuela de Vuelo del afamado Louis Blériot, en donde el 22 de octubre de 1912, obtenía el flamante "Brevet de Aviación" N° 1.078, que lo elevaba a la categoría de "piloto-aviador" de la Federación Aérea Internacional (FAI).

A su regreso a Chile, realizó muchas "volaciones" gratuitas en diferentes ciudades del país. Para tal efecto trajo desde Francia un monoplano Blériot de dos asientos, de 80 HP, al que, en una sencilla ceremonia, en abril de 1914 bautizó con el nombre de "Talcahuano". Nombre que identificó a su avión por todos los cielos de Chile, luciéndolo gallardamente en el timón de cola.

Realizó una serie de hitos de nuestra aviación pionera que lo tuvo entre los principales aviadores civiles, a la altura de Clodomiro Figueroa, que era quien más logros acumulaba. Realizó vuelos de altura, nocturnos, cruzó por primera vez en avión el Estrecho de Magallanes, efectuó el primer correo aéreo entre Ancud y Puerto Montt, voló llevando al pionero de la aviación mundial Alberto Santos Dumont entre Santiago y Viña del Mar.



David Fuentes frente a su avión "Talcahuano"

A pesar de aquellos logros que lo distinguían en su especialidad, siempre buscaba realizar nuevas actividades y emulando a aviadores franceses que habían efectuado vuelos a baja altura en varias estructuras parisinas, quiso tener el privilegio de volar bajo el Viaducto del Malleco.

Vuelo bajo el Viaducto del Malleco

Durante el mes de octubre de 1919, había volado en Mulchén y Los Ángeles, invitado por amigos y admiradores. Fue en esa oportunidad que participó a sus más cercanos la idea que tenía de pasar en un vuelo rasante bajo el ostentoso Viaducto. Estaba consciente de la turbulencia, la gran cantidad de cables telefónicos y telegráficos, que en completo desorden cruzaban a lo largo del puente además del hecho de encontrarse en una curva que impedía ver rápidamente el horizonte, situaciones que no fueron obstáculo para que luego de estudiar el terreno se decidiera a efectuar la proeza el día jueves

4 de diciembre. En esta oportunidad el aviador realizaba demostraciones aéreas en compañía del aviador Emilio Castro, quien le pidió que lo llevara como pasajero, decidiendo el aviador que el cruce lo realizarían ambos.

El día anterior, con la cooperación de las autoridades, se marcó un sector de las pilastras con señuelos blancos para que el aviador pudiera tener una clara referencia una vez que enfilara hacia el puente. Muy de madrugada una serie de curiosos llegaba al lugar habilitado como pista de aterrizaje en la zona de Collipulli, en tanto otros tomaban colocación cerca del Viaducto para tener una mejor visión del vuelo del temerario aviador.

A las seis de la mañana estaba todo listo. El Talcahuano decolaba y comenzaba a tomar altura para dirigirse luego a las cercanías del puente, preparándose para realizar el cruce de oriente a poniente. Signos de emoción aparecieron en los rostros de los presentes cuando vieron enfilar el avión hacia los dos arcos principales. Un suspiro de agrado salió de las gargantas, cuando el "Talcahuano", luego de cruzar altivamente su objetivo apareció al otro lado del Viaducto con sus dos pasajeros saludando con sus brazos en alto.

De inmediato el avión se dirigió hasta la improvisada pista de aterrizaje en las cercanías del pueblo, donde ambos aviadores recibieron las felicitaciones entusiastas de la ciudadanía. Desde allí fueron llevados hasta el Club Social, donde recibieron el aprecio de autoridades y vecinos caracterizados.



Las Últimas Noticias del día 5 de diciembre de 1919 reseñaba la grata noticia para la aviación civil.

Con su natural modestia Fuentes expresó a la concurrencia "que el vuelo no había ofrecido mayores peligros, pero su mayor satisfacción era el haber aportado con un nuevo triunfo a la aviación nacional".

En ese momento el aviador Castro, a la vez que le daba un fuerte abrazo, le agradecía por haberle permitido participar de este especial logro aeronáutico nacional.

Poco después de las ocho de la mañana un socio del Club Social comunicó la noticia al Aero Club en Santiago y a El Mercurio, entidades que fijaron la información en pizarras, como se estilaba en esa época, para conocimiento del público.



Fotografía que registra el cruce del puente que va sobre el lecho del río Malleco¹

En círculos aeronáuticos la noticia tuvo buenos comentarios, en el sentido que había sido realizada por uno de nuestros pioneros en un viejo Blériot, constituyendo un verdadero acto de arrojo del piloto, ya que aviadores como Mahom, que pasó bajo el Arco del Triunfo, en París y Vedrinés, que aterrizó en la terraza de la Galería Lafayette, habían contado para sus vuelos con máquinas modernas, perfeccionadas para realizar este tipo de vuelos.

Fue esta una de las últimas actividades que recogió la historia sobre el aviador David Fuentes. Aunque en ese año también participó como jurado del Aero Club, para certificar el regreso vía aérea del aviador chileno Armando Cortínez Mujica desde Argentina, se le vio nuevamente junto al célebre Alberto Santos Dumont, durante su última visita a



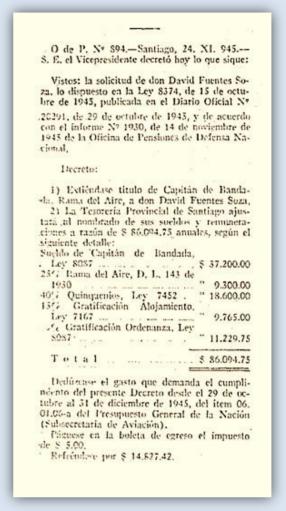
Chile en 1922 y participando en numerosas ceremonias oficiales relativas a la aviación, por su calidad de pionero de la aviación civil chilena.

El 17 de agosto de 1945 el Senado de la República autorizó la creación de tres plazas de Capitán de Bandada en la Fuerza Aérea de Chile. Con ello se pretendía premiar la trayectoria aérea desarrollada por los pioneros Clodomiro Figueroa Ponce, David Fuentes Soza y Luis Page Rivera. Los tres tenían

¹ Se inició la construcción del puente Malleco en 1884 y registra una altura de 102 metros. Declarado una de los más bellas obras de ingeniería en América del Sur.

méritos suficientes para recibir este galardón y el país los recompensaba por su espíritu tenaz y persistente en pro de la aviación nacional.





Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Recuerdos de casi un siglo, Armando Venegas de la Guarda, 1976
- Historia Aeronáutica de Chile, Enrique Flores Álvarez, 1950
- Alberto Santos Dumont dos visitas a Chile 1916-1922, (En Congreso Historia Aeronáutica, Brasil 1998) Héctor Alarcón Carrasco.
- El Mercurio, 4 de marzo 1916
- El Mercurio, 5 diciembre 1919
- Las Últimas Noticias, 5 diciembre 1919
- El Mercurio, 10 al 20 noviembre 1922
- La Aviación en Magallanes, Alberto Fernández Donoso. 1994
- Chile Aéreo, septiembre 1951
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

ULTRAJE A GODOY ¿A dónde pretenden llegar?



La cordillera de los Andes, esa enorme mole que se formara al final de la era mesozoica, desde tiempos inmemoriales ha sido la barrera natural que separa a lo que hoy son Chile y Argentina.

Abundan en las páginas de la historia, relatos de las penurias que sufrieron aquellos aventureros que se atrevieron a desafiarla.

El cruce del Ejército Libertador con San Martín y O'Higgins a la cabeza, desde Mendoza está suficientemente documentado, recordando las pérdidas que sufrieran tanto en cabalgaduras como en material de campaña, que terminaran al fondo de quebradas difíciles de trasponer.

Recién, en 1910 con la inauguración del Ferrocarril Transandino, los viajeros dispusieron de un medio cómodo y seguro, aunque lento, para realizar el cruce cordillerano.

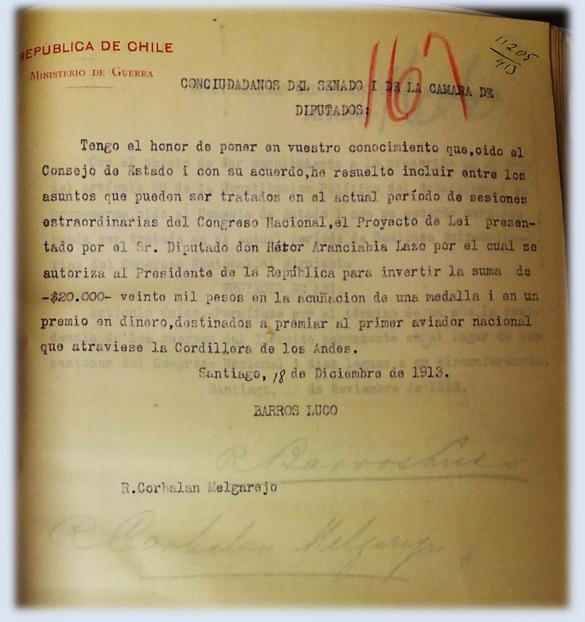
Con el advenimiento de la aviación a comienzos del siglo pasado, fueron muchas las miradas que se elevaron hacia lo alto, viendo en el avión un elemento que a futuro también permitiría cruzarla con seguridad y sobre todo rapidez.

Jorge Newbery, precursor de la aviación argentina fue el primero en concebir la idea de efectuar el cruce por el aire en globo, pero tras los estudios de rigor, comprendió que con los medios entonces disponibles ello no era factible.

Clodomiro Figueroa, intrépido aviador civil chileno, en 1913 en su frágil Blériot realizó los primeros intentos. No obstante, la escasa potencia del motor de su avión no fue capaz de vencer los vientos huracanados que encontró a medida que se internaba en la cordillera.

Serían los aeronautas argentinos Eduardo Bradley y Ángel María Zuloaga, quienes el 24 de junio de 1916, pasarían sobre las cumbres nevadas en globo, al unir Santiago con Uspallata ya en territorio argentino.

La historia de la aeronáutica los tiene ubicados en el sitial a que con justicia se hicieron merecedores.



Detalle del documento que presenta la temprana propuesta de ley que establecerá un premio para el primer aviador nacional que cruzase la Cordillera de los Andes por avión. (1913)

Sin embargo, tanto en Chile como en el país hermano había conciencia, que el avión sería el medio que a futuro abriría con seguridad y regularidad las rutas aéreas entre ambas naciones.

Tras ese logro, el 13 de abril de 1918, el teniente de la aviación militar argentina Luis Cenobio Candelaria, enlazó por aire en un Morane Parasol, la localidad argentina de Zapala con el pueblito chileno de Cunco.

Travesía que no obstante haberse realizado por una de las partes más bajas de la cordillera, no estuvo exenta de grandes peligros, que pusieron a dura prueba la pericia y el valor del joven oficial.

Honor y gloria mereció tanto en Chile como en Argentina el bravo Candelaria y hoy en día, un monumento erigido en la plaza de Cunco es mudo testigo de su hombría.

Aquel vuelo hizo renacer a ambos lados de la cordillera, el anhelo de vencer "La cordillera real", como llamaban los argentinos al tramo cordillerano ubicado en el sector donde se hallan las más altas cumbres.

Cuando el mundo recién venía recuperándose de los horrores de la Primera Guerra Mundial, la noticia dio la vuelta al mundo; "El teniente Dagoberto Godoy Fuentealba de la aviación militar chilena, en un Bristol M-1C había unido Santiago con Mendoza".



Detalle de la portada del diario La Nación del viernes 13 de diciembre de 1918

Finalmente se había concretado la derrota del macizo andino. Noticia que muchos diarios catalogaron como la más importante del año para nuestra patria.

Godoy, de carácter reservado y costumbres modestas, con su hazaña, de improviso se vio envuelto en una popularidad y fama que no había buscado ni menos imaginado.

Los homenajes se sucedían uno tras otro y prácticamente su vida perdió toda privacidad.

Temuco, su ciudad natal no estuvo ajena a ello, y entre otras manifestaciones de aprecio, en enero de 1919 le obsequió un sable de acero toledano, mientras los presos de la cárcel local hacían llegar a su madre, doña Clotilde Fuentealba, un hermoso ramo de flores con una gran cinta, que en letras doradas llevaba inscrito un emotivo saludo.



Detalle de la hoja del sable de Dagoberto Godoy

Objetos ambos que hoy se guardan con unción en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Pero a juicio de los habitantes de la ciudad que lo había visto nacer, faltaba algo en ella que perpetuara su memoria.

Fue con ocasión de la muerte de Godoy en 1960, que en Temuco se creara el "Comité pro monumento Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba", el que presidido por aquel ilustre ciudadano que fuera don Vicente Vergara Montero, en su juventud compañero de Godoy en el Instituto San José, se dio de Ileno a la tarea de concretar tan loable iniciativa.

Entidad que luego de grandes sacrificios y cuando para muchos el recuerdo del aviador ya se esfumaba en las brumas del pasado, el 12 de diciembre de 1974, para el "Día de la Aeronáutica Nacional", efeméride instituida en 1956 por la Fuerza Aérea de Chile en homenaje a la hazaña de Godoy, dio cima a aquellos anhelos largamente acariciados.

La mañana de aquel día, en presencia de las más altas autoridades regionales y comunales y de las fuerzas vivas de la ciudad, se procedió a inaugurar en la plaza que ostenta su nombre aquel testimonio recordatorio, el que en su parte más alta llevaba un busto con su figura.

"¡Temuco ha saldado una deuda histórica con el precursor de la aeronáutica nacional!", se dijo en aquella oportunidad.

Por ello, no ha dejado de causar dolor, impotencia e indignación, el atentado que, en fecha reciente bajo el pretexto de reivindicaciones sociales, una turba enajenada y embrutecida, en un gesto que no merece otro calificativo que ultrajante, destruyera aquel monumento. ¿Acaso pretendían ofender la memoria de Godoy y lo que él representa para la patria?



Manifestantes decapitan busto de Dagoberto Godoy y cuelgan su cabeza en las manos de estatua de Caupolicán
Fotografía central: @araucaniaonline

Pero si en su estrechez de criterio, sin duda dichos vándalos ignoraban que él ya se encuentra elevado a los altares de la aviación mundial. Aquellos donde las más bajas pasiones nunca podrán llegar.

Ofensa que estamos ciertos, la mayoría de los habitantes de la ciudad del Cautín, donde se amalgama la heroica raza araucana con la pujanza de sus primeros colones, deploran y condenan, considerando aquello un baldón que será difícil de borrar.

Desafortunados han sido también algunos comentarios periodísticos que han cohonestado aquel y otros actos similares, señalando que tal vez habría llegado la hora de revisar los criterios con que se ha honrado a personajes relevantes de la historia patria, dado que hoy en día ellos serían otros.

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

EL PACTO DE ROERICH Y LA PROTECCIÓN DE MONUMENTOS EN CHILE

El filósofo, abogado, académico y artista ruso Nicolai Roerich a principios del siglo XX impulsó una gran lucha por la defensa y protección de los bienes culturales y patrimonio de la humanidad frente a los conflictos armados. Su cruzada personal la inició en su país posterior a la guerra ruso japonesa, conflicto en el cual fueron destruidos monumentos, iglesias, palacios y edificios patrimoniales de muchas ciudades rusas. El principio "Donde hay paz hay cultura, y donde hay cultura hay paz" propuesto por Roerich, se tradujo en el elemento inspirador que derivó en la firma del acuerdo internacional que reguló a nivel global la protección del patrimonio cultural existente en los cinco continentes. Chile, como país suscriptor del Pacto de Roerich, cuenta con leyes que norman a nivel nacional la protección del patrimonio existente en nuestro territorio. Las protestas que afectaron recientemente a varias ciudades de nuestra nación derivaron en graves destrozos al patrimonio público, lo que invita a reflexionar la efectividad de la legislación nacional en relación a la protección de nuestros bienes culturales.

Durante el transcurso de los primeros años del siglo XX, en los diversos conflictos armados que afectaron a diferentes regiones del mundo fueron destruidos muchos monumentos, estatuas, iglesias y parte importante del patrimonio y de los bienes culturales de los países involucrados, tanto en guerras externas como en revoluciones internas o derivado de enfrentamientos étnicos y religiosos.

En esas circunstancias emergió Nicolai Roerich, quien dio forma y cuerpo al movimiento para la defensa de los bienes culturales, con su idea de "La paz de las civilizaciones".

Básicamente, Roerich planteó, en la década de los años treinta del siglo pasado, que aquellos lugares en los que los Estados atesoraban su patrimonio cultural y allí donde se educaban los ciudadanos de esos países debían quedar fuera de los conflictos bélicos y ser considerados territorios neutrales, tal cual se consideraba a los hospitales y centros asistenciales.

Además del reconocimiento como uno de los más grandes pintores rusos, el logro más notable de Roerich durante su vida fue el Pacto de Roerich, firmado el 15 de abril de 1935 por los representantes de los Estados Americanos en el Despacho Oval de la Casa Blanca en Washington DC, la capital de los Estados Unidos (EE.UU).

Por lo mismo y con el ánimo de respetar, proteger y preservar el patrimonio cultural y educativo de la humanidad, en ese entonces se acordó enarbolar la bandera de la paz propuesta por Roerich, como un símbolo de protección de ese patrimonio tanto en tiempos de paz y frente a los conflictos bélicos en todos aquellos lugares en los que los Estados firmantes de este tratado, albergaran su patrimonio cultural y educativo.

Roerich nació el 9 de octubre de 1874, en San Petersburgo. Sus padres lo animaron a estudiar Derecho, pero al ver la inclinación de su hijo por la pintura le permitieron estudiar ambas carreras, lo cual hizo con mucho éxito además de estudiar filosofía. En el año 1900, tras finalizar su tesis en la

facultad de derecho, viajó durante un año por Europa con el fin de visitar sus museos, sus salas y exposiciones tomando contacto en París con Fernand Cormon, tutor bien conocido de Van Gogh, dando inicio así, en la capital francesa, al movimiento moderno para la defensa de los bienes culturales.

En el año 1917, Roerich se trasladó a vivir cerca de un lago en Finlandia, después de que la frontera entre Rusia y Finlandia fuese cerrada en el año 1918 debido a la revolución bolchevique, la familia viajó a través de varios países escandinavos hasta Gran Bretaña para, finalmente, marchar hacia EE.UU. en el año 1920. Allí Roerich fundó dos instituciones culturales: *Ardens Cor* (Hermandad de artistas de varios países) y *The Master Institute of United Arts* (una organización para la educación, la ciencia y la filosofía).

En el año 1923, el museo Roerich fue fundado en Nueva York. En el año 1929, se trasladó a un nuevo edificio en el icónico barrio de Manhattan, estando emplazado en esas instalaciones hasta la actualidad.

Este sentimiento que produce el contacto con la belleza fue expresado por Albert Einstein en una carta a Roerich, en 1931, en la que le escribió: "Admiro sinceramente su arte y en forma tal que no exagero al decir que los paisajes nunca me han impresionado tan profundamente como los de sus pinturas."



Nicolai Roerich (1874 – 1947)

Este sentimiento que produce el contacto con la belleza fue expresado por Albert Einstein en una carta a Roerich, en 1931, en la que le escribió: "Admiro sinceramente su arte y en forma tal que no exagero al decir que los paisajes nunca me han impresionado tan profundamente como los de sus pinturas."

Después de salir de Norteamérica, Roerich se asentó en el valle de Kulu en la parte inferior de la región del Himalaya, falleciendo el año 1947.

Inspiración de su obra

El primer atisbo de Roerich sobre la protección de los monumentos culturales fue formulado en el año de 1899. Iniciativa impulsada con ocasión de unas excavaciones en la provincia de San Petersburgo, el pintor y artista comenzó a apuntar la necesidad de la protección de monumentos culturales, que reproducen una visión en el mundo de los pueblos antiguos, para los habitantes contemporáneos del presente. En el año 1903 Roerich, junto con su esposa Helena Ivanovna, viajaron a través de 40 antiguas ciudades rusas. Durante este viaje, Roerich realizó una serie de estudios de arquitectura, creando cerca de 90 pinturas de los sitios visitados. Más tarde, muchas iglesias rusas fueron destruidas y las pinturas siguen siendo las únicas imágenes que las documentan. Al año siguiente, Roerich presentó un informe a la Sociedad Arqueológica Rusa, patrocinada por el Zar de la época,

sobre el triste estado de los monumentos históricos y la necesidad de tomar medidas inmediatas para protegerlos.

Durante la guerra entre Rusia y Japón (1904-1905), Roerich expresó la primera idea concreta sobre la necesidad de un tratado especial para la protección de las instituciones y los monumentos culturales, escribiendo durante el transcurso de varios años manuscritos relacionados con el estado de los monumentos antiguos junto a la mala situación de las iglesias y templos en el territorio ruso.

En el año 1914, Roerich esta vez hizo un llamado a los altos mandos del ejército ruso, así como a los gobiernos de los EE.UU. y Francia, con la presentación de una propuesta vinculada a la celebración de un acuerdo internacional destinado a la protección de los valores culturales durante los conflictos armados. Él creó el cartel titulado *Enemy of Mankind* (Enemigo de la humanidad), denunciando la destrucción masiva de monumentos culturales, expresando una protesta contra la Primera Guerra Mundial.

En el año 1929, Roerich nuevamente insistió en la concreción de un proyecto de pacto por la protección de los valores culturales. Al mismo tiempo, el filósofo ruso propuso un signo distintivo para identificar los objetos que se encontraban en necesidad de protección. Tal diseño hacía centro de gravedad en la bandera de la Paz, representada por un paño blanco con un anillo rojo y tres círculos rojos inscritos en él.

En el año 1930 el texto del borrador del proyecto, con el acompañamiento de una apelación de Roerich a las naciones y pueblos de muchos los países, fue publicado en la prensa internacional y distribuido entre los distintos gobiernos, instituciones científicas, artísticas y educativas de todo el mundo. Su proyección se perfilaba a ser un análogo cultural de la neutralidad médica de la Cruz Roja.

Como resultado de la presentación del proyecto sobre el pacto, éste fue aprobado por el Comité de Asuntos del Museo de la Sociedad de las Naciones y también por el Comité de la Unión Panamericana, siendo también instaurado a contar de esa fecha en muchos países.

La perseverancia de Roerich junto a su experiencia de vida, se convirtió en la hoja de ruta que trazó la navegación de hitos cardinales que concluyeron con la adhesión de muchas naciones para sumarse a la causa de vocación mundial por la defensa del patrimonio cultural de la humanidad.

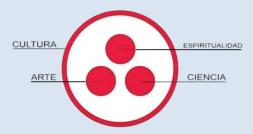
Origen del símbolo de protección

De acuerdo con el Museo Roerich en los EE. UU., el símbolo de la bandera de la paz tiene orígenes en lo que su autor describió el círculo como representación de la totalidad de la cultura, con los tres puntos representando al Arte, la Ciencia y la Religión, tres de las más envolventes actividades culturales humanas.

También describió el círculo como representación de la eternidad del tiempo, que abarca el pasado, presente y futuro. Los orígenes sagrados de los símbolos, como una ilustración de las trinidades fundamentales de todas las religiones, siguen siendo fundamentales en el significado del Pacto y la de su bandera cultural en el día de hoy.

BANDERA DE LA PAZ Creador: Nicholás Roerich (1874-1947)

Su iniciador fue el ilustre artista Nicolás Roerich, quien escogió este antiquísimo símbolo de Unidad y Paz, por su significación y aceptación universales, ya que aparece en casi todas las culturas y religiones, y es respetado por todas ellas.





Símbolo oficial azul – blanco establecido en la Convención de La Haya en 1954, vigente hasta nuestros días

El signo del *Pacto Roerich* fue sustituido por la marca distintiva de los bienes culturales, tal como quedó establecido en la Convención de La Haya del año 1954. Sin embargo, el emblema del *Pacto de Roerich* es todavía un signo a través del cual se reconoce la protección en las relaciones entre los Estados que están obligados por el tratado de Washington del año 1935.

El impacto de guerras y conflictos contemporáneos en la protección de la cultura a nivel mundial

Apenas cuatro años después de la firma del Pacto Roerich, el mundo se vio envuelto en el máximo conflicto bélico del siglo XX, la Segunda Guerra Mundial. Más allá de las consecuencias de ese conflicto, el comportamiento de los participantes mostró que, en medio de una guerra de proporciones monumentales, el respeto por los valores culturales de los Estados involucrados era no solo inexistente, sino en muchos casos ese patrimonio se convirtió en un botín de guerra.

Finalizado este conflicto, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se hizo parte del problema e hizo suyo el espíritu que en su momento inspiró a Nicolai Roerich, existiendo hoy variadas resoluciones de ese organismo internacional destinadas a la protección del patrimonio cultural de los pueblos. La forma de vida y las expresiones de una sociedad se traducen en sus tradiciones, costumbres, códigos, manifestaciones artísticas, científicas, espirituales, y su ancestralidad entre otros, a lo que llamamos cultura, lo cual conforma el patrimonio de los ciudadanos que comparten ese territorio.

Pocos años después de la Segunda Guerra Mundial, el Pacto Roerich jugó un papel importante en la formación de las normas del derecho internacional y de la actividad pública en el ámbito de la protección del patrimonio cultural. En el año 1949, en la cuarta sesión de la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), fue aceptada la decisión para comenzar el trabajo para la regulación del derecho internacional en el campo de la protección del patrimonio cultural en caso de un conflicto armado.

Otro hito importante, lo constituyó la convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, adoptada en La Haya (Países Bajos) en 1954 como consecuencia de la destrucción masiva del patrimonio cultural durante la Segunda Guerra Mundial y también del conflicto en Corea, es el primer tratado internacional con disposición global dedicado a la protección del patrimonio cultural.

El pacto de Roerich no sólo es un texto relativamente breve del tratado internacional, se trata de un conglomerado de ideas jurídicas acerca de un nuevo orden estatal, en la que el Estado y la cultura no son diferentes, sino que penetran muy de cerca uno del otro.

Anualmente los Estado invierten muchos recursos presupuestarios en la cultura, el arte y la educación, por lo anterior, el reconocimiento legal del hecho que la defensa de los bienes culturales es más importante que la defensa de cualquier otra instalación en su sentido tradicional, ya que la protección de la cultura y de la educación siempre tiene prioridad sobre cualquier necesidad militar, de violencia política o vandalismo social.

Lo alentador del Pacto de Roerich, es que posterior a los conflictos devastadores que afectaron en forma integral a millones de habitantes del planeta, su semilla comenzó a diseminar sus frutos en orden a la implementación de un marco internacional y más que eso en la conciencia mundial sobre la trascendencia del resguardo de cualquier objeto cultural en el territorio de uno o varios Estados, dirigido a la necesaria preservación de la civilización moderna.

Por último, indicar que la destrucción de bienes culturales con motivo de los conflictos que tuvieron lugar durante los años 80 y principios de los años 90 del siglo pasado, impuso la necesidad de introducir un cierto número de mejoras para asegurar el buen resultado a la hora de llevar a la práctica la Convención de La Haya de 1954. En 1991 se inició un proceso de análisis de la Convención, lo que se materializó en un Segundo Protocolo a la Convención de La Haya en 1999.

La situación de la Defensa del patrimonio cultural en Chile

En nuestro país, por medio del Decreto Supremo (DESUP) Ministerio de Relaciones Exteriores (MINREL), Nº 240 del 03 octubre del año 2008, fue aprobada la Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado; instrumento internacional, que posteriormente fue publicado en el Diario Oficial de Chile con fecha 05 enero del año 2009.

A su vez, con fecha 11 de septiembre de 2008, las autoridades nacionales depositaron ante el director general de la UNESCO el instrumento de adhesión de la Convención para la Protección de los Bienes Culturales en Caso de Conflicto Armado, del reglamento para la aplicación de la convención, su protocolo y del segundo protocolo a la misma y, en consecuencia, dichos instrumentos internacionales entraron en vigor para Chile a contar del 11 de diciembre de ese mismo año.

Por su parte, el Pacto de Roerich, en su artículo II señala que: "Los Gobiernos respectivos se comprometen a dictar las medidas de legislación interna necesarias para asegurar dicha protección y respeto."

A raíz de lo expuesto, en nuestro país, los monumentos constituyen bienes patrimoniales que como sociedad hemos decidido declarar y proteger, por lo que la ley N° 20.021, (ex ley 17.288/2005) de Monumentos Nacionales, tipifica como un delito el daño y apropiación de monumentos nacionales con multas y sanciones asociadas.



Monumento a los héroes del morro de Arica decapitado por vándalos

En este sentido, destacar que todo monumento es parte del patrimonio cultural y es un aporte clave al contexto urbano y a la identidad de Chile, es un bien común que pertenece a toda la población y su destrucción, por lo tanto, afecta a la sociedad en su conjunto, a su memoria y proyección.

Esta ley otorga al Consejo de Monumentos Nacionales llevar el registro de museos, autorizar préstamos de colecciones que son monumentos nacionales, autorizar la salida al extranjero de monumentos nacionales y de colecciones de museos del Estado, y colaborar en el combate del tráfico ilícito de los bienes culturales.

En este sentido es destacable mencionar su artículo 38, que señala lo siguiente: "El que causare daño en un monumento nacional, o afectare de cualquier modo su integridad, será sancionado con pena de presidio menor en sus grados medio a máximo y multa de cincuenta a doscientas unidades tributarias mensuales."

Con la promulgación de las leyes descritas, junto a la adhesión de los Acuerdos internacionales sobre la protección del patrimonio cultural, nuestro país, hace tan solo un decenio, ha asumido un rol más activo en la defensa de los bienes culturales de la nación.

Otro aporte nacional a la revalorización de la cultura a lo largo del país fue la instauración del Día del Patrimonio Cultural de Chile en el año 1999, a través del Decreto Supremo Nº 252 del 2 de mayo del 2000. Ese año, se estableció la realización de una jornada festiva y reflexiva en torno al patrimonio nacional el último domingo de cada mes de mayo.

Leyes, que sin duda, con los recientes hechos vandálicos que han afectado a Santiago y otras ciudades del país, con ocasión del estallido social del 18/10 del presente año, deben ser revisadas en orden a verificar si estas son verdaderamente efectivas para la protección de los bienes culturales que son parte de la esencia de nuestro pueblo y de su raza.

Luego de una marcha realizada el viernes 1° de noviembre en Santiago, un grupo de manifestantes derribó mediante el uso de un cable la estatua del soldado que acompaña al general Manuel Baquedano, en el monumento de la plaza con el mismo nombre.

Posteriormente, los vándalos celebraron la caída de la estatua de bronce, mientras golpearon en el suelo a la escultura del soldado.

La estatua en su base contaba con una placa que señalaba: "Aquí descansa uno de los soldados con que el General Baquedano forjó los triunfos del heroísmo chileno".



Monumento al Soldado desconocido de la Plaza Baquedano.

Este emblemático monumento que resalta la valentía del soldado chileno, fue inaugurado el 18 de septiembre de 1928 y fue elaborado por el escultor Virginio Arias y representa al guardián del General, que posa sobre su caballo, y también es la representación de los restos del soldado anónimo

que se encuentran enterrados bajo el monumento, además de todas aquellas tropas y soldados anónimos que lucharon en la Guerra del Pacífico.

Asimismo, en la ciudad fronteriza norte del país, los graves daños efectuados a estatuas históricas causaron conmoción entre sus habitantes. Es difícil comprender el agravio cometido contra el legado de estos héroes del pasado, que con sus vidas permitieron que en el morro del histórico puerto de Arica flamee en la actualidad nuestro pabellón nacional.

También las principales ciudades del centro sur y de la zona austral del país fueron afectadas por actos vandálicos a sus respectivos patrimonios culturales, que en muchos casos son parte de la entidad de sus propias comunidades y corresponden al rostro visible de muchas postales de exportación, en las cuales se invita a visitar esas regiones tanto a turistas nacionales como especialmente extranjeros.

En el puerto de Valparaíso, la situación es dramática, gran parte de los bienes culturales y patrimonio histórico han sido rayados y dañados en forma importante; grafitis en el arco británico, los monumentos a Carlos Condell y Manuel Blanco Encalada y en prácticamente casi todo el casco histórico del plan de la ciudad. Deterioro que puede poner en riesgo su condición de patrimonio de la humanidad declarado por la UNESCO.²

La ola de atentados, por parte de delincuentes organizados en contra de más de 100 monumentos en todo Chile³, junto a la profanación de iglesias, a la destrucción total de sus figuras y emblemas sagrados, a la quema de edificios patrimoniales, como la Universidad Pedro de Valdivia en Santiago (Palacio Schneider), han afectado bienes culturales públicos e históricos y han impactado fuertemente a la opinión pública nacional y al resto de los países de la región.



Monumento al héroe naval nacional, Capitán de Fragata Arturo Prat, vandalizado en la plaza de Temuco

Diario El Mercurio, 09/11/19, página A-7.

Idem.

Conclusiones y Reflexiones Finales

La cruzada personal de Nicolai Roerich a comienzos del siglo XX, sellada con la mítica suscripción del Pacto de Roerich por muchos países de la comunidad internacional, incluido Chile, se ha erigido como un referente jurídico en relación al cuidado y la promoción de la cultura universal y al resguardo de los bienes culturales de cada una de las naciones adherentes a esta noble causa.

Su obra, dirigida principalmente al crecimiento espiritual de la juventud mundial, ha permitido, a través del tiempo, que las generaciones futuras de las distintas regiones del mundo reconozcan y protejan a ultranza el origen étnico de sus antepasados y de esa manera valoren y le den una mayor significación al sentido de su existencia y al futuro de sus vidas.

Los daños ocasionados a los bienes culturales pertenecientes a cualquier pueblo constituyen un menoscabo al patrimonio cultural de toda la humanidad, puesto que cada pueblo aporta su contribución a la cultura mundial.

El mayor conflicto armado desatado a nivel mundial, (Segunda Guerra Mundial) ocurrió después de la firma del Pacto de Roerich, lo cual no impidió que, una vez desatada la barbarie, muchos bombardeos efectuados contra ciudades completas también se llevaron consigo el valioso patrimonio cultural que estas sustentaban desde cientos y en algunos casos miles de años.





La crisis social que está afectando al país ha mermado, de manera importante, el inventario de museos, monumentos, bustos de héroes nacionales, casas de estudios y el patrimonio histórico de la nación, los cuales han sufrido un gran deterioro tras las violentas manifestaciones que se han desarrollado en las diferentes ciudades de Chile.



A raíz de los hechos mencionados precedentemente, el Estado, ante los compromisos internacionales asumidos, sumado al cuidado que debe advertir sobre los bienes culturales que pertenecen al patrimonio histórico de nuestro pueblo, debe fortalecer la adopción de medidas jurídicas, técnicas, administrativas y financieras, para proteger, conservar y rehabilitar los bienes e inmuebles que

revisten una gran importancia para la idiosincrasia y las costumbres ancestrales del Chile del ayer, del presente, junto al patrimonio que pertenecerá en el futuro a los chilenos del mañana.

En síntesis, el símbolo internacional azul y blanco definido en la Convención de la Haya de 1954 como bien cultural protegido, debe encontrarse emplazado frente a cada monumento, museo, iglesia y entidad cultural del país, de manera de sensibilizar a la población de la nación sobre lo perjudicial que significa su destrucción para el espíritu y la amalgama nacional.

Gustavo Aimone Arredondo

Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Artículo también publicado en sección Actualidad de la Revista de Marina



Busto del Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez

Tras sufrir ataques vandálicos, los vecinos de la ciudad de Chillán, de forma espontánea y voluntaria, honran la memoria del ilustre chillanejo y "prócer de la aviación nacional", limpiando su monumento.

MISIÓN CUBANA DE BUENA VOLUNTAD El primer vuelo de reivindicación tras la tragedia de 1937



Los integrantes de la Misión Aérea Cubana de Buena Voluntad que visitara Chile en 1940

De izquierda a derecha: Teniente Juan Ríos Montenegro, piloto; Capitán de Fragata Oscar Rivery Ortiz, copiloto y navegante y el sargento Francisco Medina Pérez, mecánico de la aeronave.

La época de los *grandes vuelos* vinculados con nuestra América Latina había quedado resentida después de la tragedia ocurrida en 1937, que se produjera con el emblemático vuelo *Pro Faro Colón*. Nuestro continente se vio impactado emocionalmente y durante algún tiempo no se había emprendido otra empresa de esa gran magnitud.

El vuelo de 1937, iniciado en República Dominicana, había sido un popular proyecto aéreo en honor del Gran Almirante Cristóbal Colón, el que se llevaría a cabo, con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América.

En esta ocasión, y de acuerdo al papel histórico que les cabía, Cuba y República Dominicana se hicieron receptivas y parte activa del plan. La idea fue apoyada por el Presidente de Cuba don

Federico Laredo Bru, el presidente de República Dominicana General Rafael Trujillo Molina, el Jefe del Estado Mayor del Ejército de Cuba Fulgencio Batista Zaldívar, y el jefe de la Marina de Guerra de Cuba Coronel Ángel A. González, formándose una escuadrilla que debía realizar este vuelo de buena voluntad, para así hacer un llamado fraternal a los pueblos latinoamericanos a que participaran en el proyecto de construir el *Gran Faro Colón*, obra arquitectónica y escultórica, que hoy permanece como fiel testimonio de la historia de los pueblos iberoamericanos.



Los cuatro protagonistas del primer vuelo panamericano en 1937

El Vuelo Panamericano "Pro Faro de Colón" y su paso por Chile (1937)

El vuelo debía obviamente iniciarse en el mes de octubre y recorrer los cielos del hemisferio occidental según lo acordado en la Quinta Conferencia Internacional Americana, donde se aprobó unánimemente una resolución que exhortaba a erigir este Monumental Compromiso en el mismo lugar donde había sido inaugurada "Villa Isabela", posteriormente conocida como Santo Domingo.

Más tarde, el Consejo directivo de la Unión Panamericana en la sesión del día 5 de mayo de 1937, los representantes de Chile declaraban: "El Gobierno y el pueblo de Chile se asocian cordialmente a los altos ideales que este monumento representará, al mismo tiempo que satisface la sagrada deuda de honrar en granito la memoria de Colón".

Curioso resulta señalar para quienes nos encanta la historia aeronáutica, que la Comisión chilena encargada, estaba presidida nada menos que por el señor Jorge Matte Gormaz, ex Ministro de Relaciones Exteriores, Ministro de Guerra y Marina —principal artífice de la creación de nuestra Escuela de Aeronáutica Militar en 1913— Presidente del Primer Congreso Aeronáutico Panamericano de 1916 y Presidente Honorario del Club Aéreo de Chile.

Quizás la primera y más distante información pública en cuanto a la realización de esta verdadera hazaña y su relevancia, haya sido el Mensaje del Presidente de la Nación, don Arturo Alessandri Palma, quien se refirió al evento en estos términos: "Las naciones panamericanas conmemoran este día el aniversario del magno suceso que conmovió el viejo mundo hace ya 445 años, acontecimiento histórico que desean también perpetuar en forma imperecedera por medio de un grandioso monumento que se proyecta erigir en Santo Domingo a la memoria de Colón, de acuerdo con la resolución aprobada por la Quinta Conferencia Panamericana de Santiago de Chile y reiterada en las posteriores que cristalizó la idea de rendir un homenaje continental al inmortal descubridor del nuevo mundo.

El Gobierno y el pueblo de Chile se asocian cordialmente a los altos ideales que este monumento representará, al mismo tiempo que satisface la sagrada deuda de honrar en granito la memoria de Colón. El Faro de Santo Domingo será, de este modo, no sólo un santuario y el recuerdo de la culminación de la gran epopeya marítima, sino el símbolo de cuanto América representa como fuente de paz y de concordia humanas, fundadas en la convivencia de una comunidad armoniosa de naciones.

El mes próximo una escuadrilla de aviadores dominicanos y cubanos, recorrerá la América en la noble misión de avivar el entusiasmo de sus pueblos para la construcción del monumento de Santo Domingo. Pueden estar seguros de ser acogidos en Chile con la simpatía que despierta su alta misión de hermandad americana, cuya trascendencia saben apreciar los chilenos de todas clases y condiciones."

Uno de los principales medios escritos de Santiago, El Mercurio del martes 7 de diciembre de 1937, anunciaba en nuestro país la cercanía de los aviones: "A medida que se acercan por el cielo las alas mecánicas que llevan los nombres de Colón y de sus barcos, "Santa María", "Pinta" y "Niña", se diseñan más claramente los bellos contornos americanistas que encierra la idea de edificar en la isla dominicana un faro que simbolice la hazaña del inmortal navegante. Un faro para guiar a los que surcan las aguas y el cielo, un faro que perennemente eche luz a lo alto, es la mejor ofrenda que puede hacerse al soñador e iluso almirante que partió un día de Palos, rumbo a lo desconocido y que creyendo encontrar las costas de un Asia fabulosa, dio con las islas de un nuevo continente." Más adelante terminaba agregando: "Tal es el generoso propósito que mantiene el Gobierno de la República Dominicana".

Este compromiso queda de manifiesto revelando el perfil de aquellos hombres en quienes los gobiernos de Cuba y República Dominicana habían delegado la crucial misión de llevar su saludo a las más distantes naciones americanas, haciendo saber a todos los pueblos del continente que había una tierra que admiraba la hazaña cumplida en 1492 y querían compartir ésta con los demás pueblos hermanos.

Era claro para todos que perpetuar la memoria del Almirante era importante, pero había que estimular a las naciones para juntar los recursos necesarios para concretarla. Había que iniciar una colecta americana, a la cual los gobiernos agregaran las erogaciones oficiales. Sin duda que el vuelo de una Escuadrilla de Buena Voluntad era una forma de estimular y llevar a cabo el objetivo planteado, misma que a la vez tuviera el mérito de simbolizar en aquella obra de ingentes proporciones

materiales, de unión y armonía, de fe en la paz, porque solo bajo una bandera común americana, llegarían al logro de sus aspiraciones supremas.

Si bien en Chile los medios escritos y radiales no acompañaban desde su partida el entusiasmo que se vivía en Cuba y República Dominicana por el envío de los entonces "mensajeros de Buena Voluntad", "los mensajeros del amor", la "Escuadrilla Colombina" o "los embajadores aéreos de la fraternidad" como eran mencionados en los medios centroamericanos, no tardó mucho para que estos valientes animados sólo por el deseo de dar un impulso decisivo al proyecto del Faro a Colón, aparecieran en los medios de Chile. "Bienvenidos los aviadores que nos traen el saludo de la República Dominicana, por la misión de paz y de unión continental que les ha echado a volar sobre las tierras de América. Son los apóstoles de una causa justa y santa y como tales les recibirán con los brazos abiertos cuando sientan en sus pechos la misma fe que a ellos les guía: la fe en los inmortales destinos de la gran patria americana, nacida a la luz de un nuevo día gracias al empuje iluminado de Colón."⁴



Segundo cuerpo, El Mercurio, jueves 9 de diciembre de 1937.

Los primeros festejos chilenos de 1937

Temprano por la mañana del jueves 9, se había reunido en la Escuela de Aviación de El Bosque, numerosos jefes y oficiales de la Fuerza Aérea, como asimismo miembros del Cuerpo Diplomático y Consular junto a sus familiares, con el objeto de dar la bienvenida a los pilotos extranjeros. Entre ellos se encontraba el Embajador de Cuba, señor Freire Cisternas, el Encargado de Negocios Dominicano, señor Víctor Álvarez y varias otras personas de sus correspondientes legaciones.

-

⁴ El Mercurio, Santiago de Chile, martes 7 de diciembre de 1937



Los cuatro pilotos que forman la Escuadrilla junto a algunas de las personas que los esperaron en El Bosque

El viernes 10, la edición del diario El Mercurio de Antofagasta daba cuenta que desde el día 9, eran huéspedes de Santiago los aviadores del raid Pro Faro Colón. La nota agregaba que el primer avión en aterrizar a las 9.46 A.M. en El Bosque había sido el Curtiss Wright "Colón" y que luego del arribo de las restantes aeronaves casi una hora después, se les festejó en el Casino con una copa de Champagne.

Finalmente, la nota anunciaba que los aviadores serían recibidos por S.E. el Presidente Alessandri al día siguiente.



Después de las presentaciones y saludos de estilo, se intercambiaron conceptuosos brindis entre el comandante Darío Mujica, quien les dio la bienvenida a nombre de la aviación chilena y el Jefe de la Misión de Paz, el comandante Frank Félix, quien agradeció el pisar tierra chilena.

Una nota curiosa del viaje, la marca el arribo del señor Ruy de Lugo Viña⁵, un distinguido periodista y miembro de la Sociedad Colombina Panamericana quien había arribado a nuestro país a bordo del avión "Santa María" y venía como cronista oficial del raid Panamericano.

⁵ Ruy de Lugo Viña. Notable periodista cubano. Miembro de la Cámara Municipal de Cuba en el año 1920 y Delegado de Cuba a la Liga de las Naciones.

Por la tarde, se alojaron en el Hotel Ritz de la capital, donde recibieron el saludo de numerosos connacionales y miembros de nuestras Fuerzas Armadas.

Otro aspecto interesante fue el "fino agradecimiento" que hicieron los aviadores desde Chile por las atenciones recibidas en Argentina, refiriéndose luego al paso de los Andes, donde habían alcanzado algo más de 19 .000 pies. Si bien el comandante Frank Felix, el primer piloto de este raid en aterrizar en nuestro país, comentaba que él había tenido un gran vuelo y más hermosa vista, quienes aterrizaron más tarde recordaron los fuertes vientos contrarios con los que habían tenido que luchar en su travesía.

Luego, el comandante Felix, manifestaba que "Cumplía con especial agrado el ser portador de un cordial saludo de la aviación de su patria para sus camaradas chilenos, a los cuales se aprecia debidamente, y que para él será personalmente grato alternar con los jefes y oficiales de la Fuerza Aérea en esta oportunidad de visitar Chile"



Edición del viernes 10 del diario El Mercurio de Antofagasta

Dentro de las actividades especiales programadas para la mañana del día 10, se incluía la anunciada audiencia especial con S.E. el Presidente de la República y luego una reunión con el Ministro de Defensa Nacional y el Ministro de Relaciones Exteriores.

Por la tarde un almuerzo de camaradería en el Club de la Unión tuvo lugar una sesión solemne en la Municipalidad de Santiago, en la cual los miembros de esta Misión Aérea hicieron entrega al Edil de la ciudad de un busto de José Martí.⁶

El sábado 11⁷, la edición del diario El Mercurio de Antofagasta anunciaba para medio día, el arribo a esta ciudad, de los cuatro aviones que venían dirigidos por el Comandante Jefe del Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional Dominicano, señor Frank Andrés Felix Miranda, quien comandaba el avión "Colón", a quien acompañaba el Raso Mecánico (Soldado Especializado) del Cuerpo de Aviación, señor Ernesto Tejeda y Matos.

_

⁶ Ruy de Lugo Viña, señala durante el discurso de entrega del busto, que este simbolizaba el anhelo de armonía y unión de todos los habitantes de este continente.

Ver anexo 1

El avión "Santa María" de la Sociedad Colombista Panamericana, tripulado por el Primer Teniente del Cuerpo de Aviación de la Marina de Guerra Constitucional de Cuba, señor Antonio Menéndez Peláez, a quien acompañaba el Cabo mecánico Manuel Naranjo Ramos.

La tercera aeronave, denominada "Pinta", del Ejército Constitucional de la República de Cuba, era tripulada por el Primer Teniente del Cuerpo de Aviación del Ejército, señor Alfredo Jiménez Alum, acompañado por el sargento mecánico, don Pedro Castillo. El cuarto aparato, apodado "La Niña", perteneciente al Cuerpo de Aviación de la Marina de Guerra Constitucional de Cuba, era comandado por el Primer Teniente, señor Feliciano Risech Amat, era acompañado por el marinero de segunda de la Armada, señor Roberto Medina Pérez.



El Mercurio de Antofagasta, domingo 12 de diciembre de 1937

El arribo a Antofagasta, se producía en el Aeródromo Portezuelo, donde antes de aterrizar, los aviones efectuaron evoluciones a baja altura para conocer las características de la pista, las que a los visitantes que esperaban la llegada le parecieron atractivos saludos por parte de los aviadores.

El entonces Jefe del aeródromo de Antofagasta, teniente Manuel Sotomayor Eberhardt, atendió a los pilotos en el Casino de la Posta Aérea en compañía del Subgerente de la West India Oil Co., don Rafael Thackeray.

Los aviadores inicialmente tenían la intención de permanecer en Antofagasta, pero tras cargar combustible, decidieron continuar su viaje a Arica, donde dejarían sus máquinas para trasladarse a través del Ferrocarril Arica-La Paz, a la capital altiplánica.

El despegue desde Antofagasta, lo hicieron a las 13.30 horas, su paso por Tocopilla a las 14,30 horas también se recuerda en un medio local.

El día 14 de diciembre viajan en tren hacia La Paz para entregar a las autoridades bolivianas el mensaje de paz, donde en horas de la noche arribaron. Fueron recibidos por el entonces Director de la Fuerza Aérea de Bolivia, Coronel José P. Coello acompañado por varios oficiales del Ejército y autoridades de esa nación. Al día siguiente, regresaron por esta misma vía a Arica para proseguir su vuelo por América.

El día 15 de diciembre, despegaron desde la nortina Arica a las 6.27 horas con destino a Lima, Perú, donde no pudieron llegar por el mal tiempo reinante y resolvieron volver nuevamente a Chile, aterrizando finalmente en un poblado cercano a El Callao. Esta accidentada instancia, fue reportada por la agencia noticiosa United Press a la prensa nacional desde Arica el día 16, agregando en la nota el extravío del avión "Niña".



El Mercurio de Antofagasta, viernes 17 de diciembre de 1937

Horas de expectación algo morbosa eran las que ahora se iniciaban con esta noticia, el público daba por hecho un accidente, al indicar que el avión "no debe haber caído" en territorio chileno.

Tras treinta y cinco horas de búsqueda y desinformación, el avión "Niña" apareció a salvo tras haber aterrizado en la zona de Nazca.

Mientras tanto en Chile, la prensa también se encargaba de dar a conocer los agradecimientos que los aviadores manifestaran tras su corta y grata estadía en este país, la que había sido difundida a través del Encargado de Negocios de la República Dominicana, don Víctor Álvarez.

El viaje continúa

Tras la estadía en el Perú, el día 22 salieron hacia Ecuador, aterrizando en la ciudad de Riobamba en donde descansaron hasta que el día 26 se dirigieron a Bogotá, Colombia.



El Mercurio de Antofagasta, domingo 19 de diciembre de 1937



Durante el homenaje rendido por los pilotos de la Escuadrilla Pro Faro de Colón, a Jorge Chávez, en el monumento conmemorativo levantado a este prócer de la aviación peruana. (Revista Zig-Zag, 17.XII.1937)

El día 29 de diciembre, tras haber realizado las revisiones de las aeronaves y carguío de combustible, continuaban su gran raid de buena voluntad rumbo a Panamá. La ruta elegida contemplaba pasar por Cali, donde el destino les deparaba un fatal y extraño final.

A pocos minutos después de elevarse la *Escuadrilla Panamericana* desde el aeródromo de Cali, Colombia sufrió el espantoso accidente cuando los tres aviones cubanos cayeron a tierra, muriendo en el avión "Santa María", el teniente Antonio Menéndez Peláez junto a sus dos acompañantes y los otros cuatro cubanos, que iban en los dos aviones que le formaban.

En Chile, los diarios del día 30 señalaron el fatídico final para tres de los cuatro aviones de la cruzada *Pro Faro de Colón*. El destino había seleccionado a siete tripulantes cubanos para caer en tierras colombianas, quizás haciendo eco del nombre que ellos habían querido perpetuar.



El Mercurio de Antofagasta, jueves 30 de diciembre de 1937



El Mercurio de Santiago, domingo 2 de enero de 1938

Misión aérea cubana de Buena Voluntad

Casi a fines de 1940, los ojos de pueblos iberoamericanos y entre ellos, los de los chilenos volvían nuevamente a mirar al cielo con entusiasmo, cuando procedentes de Mendoza, arribara un monoplano de ala alta, trayendo a tres aviadores de la Aviación de la Marina cubana. Portadores de un mensaje de paz y buena voluntad - señalado por algunos medios como el segundo raid "Pro Faro de Colón"- que ahora el presidente de Cuba, enviaba a los pueblos de la América de Sur y a cada uno de los mandatarios de aquellos días.

Antecedentes previos

Los antecedentes preliminares de esta verdadera Embajada de buena voluntad, que a la postre sería un exitoso y mediático raid de largo alcance, cubriendo unos 36 000 km sin incidente alguno al atravesar los cielos de 22 países de América Latina, guardaba una gran historia que había tomado fuerza para convertirse en un *vuelo de reivindicación* del malogrado vuelo Pro-Faro de Colón.

Todo había iniciado con un proyecto del subteniente Montenegro, quien para 1939 tenía la idea de volar a Europa Central -Praga como ciudad de destino- y para ello, entusiasmó a su amigo y maestro Oscar Rivery Ortiz para que le acompañara como navegante.

Debido a los problemas que presentaba un proyecto de tal magnitud y los obstáculos inherentes del conflicto de guerra iniciado en Europa, cambian el ansiado vuelo por un nuevo plan que incluiría un

recorrido por el continente americano homenajeando así a sus compañeros de la Aviación Naval y Militar fallecidos tres años antes en el desastre aéreo sobre Colombia.

Para cumplir exitosamente con ello, debían corregir los posibles errores cometidos en el vuelo Pro Faro Colon y volar sobre lugares del cono sur, los cuales no habían antes sobrevolado.

Para la travesía se empleó avión Howard DGA-8 N°54 de la aviación naval cubana, el cual fue bautizado como "Teniente Menéndez" en recuerdo imperecedero del piloto comandante de la delegación cubana caídos en el otrora raid de 1937. Su tripulación entonces la conformarían el Jefe de la Misión y Navegante Aéreo, comandante naval Oscar Rivery Ortiz, el Subteniente de la Reserva Naval, Juan de Dios del Río Montenegro, piloto principal y gestor del vuelo, y junto a ellos, el Sargento de Tercera Mecánico, Francisco Medina Pérez⁸ como mecánico de vuelo.

El líder de la empresa aérea sería el Alférez de Navío Oscar Rivery Ortiz, "quien gozaba de un gran prestigio como profesor de la Escuela de Aviación Militar de Cuba, autor de libros sobre navegación aérea y subdirector del Observatorio Nacional, tenía en proceso de preparación un vuelo a lo largo de todas las naciones americanas con objetivos de carácter científico".

El raid panamericano de Buena Voluntad

Más de un año estuvieron trabajando para llegar a conclusiones definitivas sobre las condiciones de la ruta y estados meteorológicos que encontrarían en el fin de la primavera y el inicio del verano del hemisferio Sur. El itinerario del viaje, tomaría un total de casi cuatro meses, donde en 60 etapas, se visitarían todos los países del continente siendo recibidos por los presidentes y por los gobernadores de posesiones en los casos de Guyana y Puerto Rico.

Todo el proyecto iniciaría a las cinco de la mañana desde el aeropuerto de Rancho Boyeros, en La Habana, Cuba, el 12 de octubre de 1940, en el mismísimo *Día de las Américas*.

Por razones de mal tiempo, tendrán que hacer una escala en el aeropuerto de Camagüey. Tras mejorar las condiciones, sobrevolarán la Isla Guanaba (Haití) hasta llegar a Port au Prince (Puerto Príncipe), capital de Haití, durante la tarde.

A las 9 de la mañana del 13 de octubre arribarán al Aeropuerto Miraflores en Santo Domingo, capital de República Dominicana. Al día siguiente, saldrán de Santo Domingo para llegaren horas de la tarde a San Juan de Puerto Rico.

El 15 de octubre y como estaba previsto, saldrán temprano de Puerto Rico para arribar a las 10 de la mañana al aeropuerto "Simón Bolívar" de Maiquetía, La Guaira, (Venezuela). Luego continuaron a Caracas, en donde tras haber asistido a una serie de algunos actos públicos y ser agasajados en diversas manifestaciones en su honor, el día 18, continuarán su travesía.

⁸ Francisco era hermano de Roberto Medina Pérez, fallecido en la tragedia aérea del *Pro Faro Colón*.

Moreno Pérez, Jorge Osmani. El Vuelo de la confraternidad americana. Artículo del Club de Aviación de Cuba. Noviembre de 2018.



En Caracas, Venezuela ante el monumento a José Martí

De Maiquetía hacen escala en Caripito, Venezuela, en ruta a Port Spain, capital de Trinidad y Tobago, donde hubo dificultades diplomáticas para realizar el cruce. Aterrizan en Paramaribo, Surinam (Ex Guayana Holandesa), donde luego de ser agasajados por las autoridades serán declarados, huéspedes de honor.



Ruta seguida por la zona del Caribe

El 20 de octubre salen de Paramaribo, para continuar la ruta trazada hasta Brasil, aterrizando en la base aérea militar de Belém do Pará. El día 23 despegaron para arribar al aeródromo en Sao Luis do Marañao, desde donde al día siguiente continuarán por Fortaleza (Ceará), luego Natal y hasta Bahía.

De Bahía salen y llegan a Victoria (capital del Estado de Espírito Santo, Brasil). El 26 de octubre volarán temprano en la mañana desde Victoria para llegar a Río de Janeiro —en aquellos días, capital de Brasildonde los esperaban las autoridades de gobierno.

El 30 de octubre volarán a Sao Paulo, a Campo grande, Belém de Pará, Playa de Jericoacoara, Rio de Janeiro.

Tras despegar de Brasil, el viernes 1° de noviembre por la tarde arribaban a Asunción, capital de Paraguay, volando sobre el Chaco. La prensa de la época señalaba que era la primera vez que un avión de bandera cubana llegaba hasta ese país.



Diario La Tribuna, sábado 2 de noviembre de 1940

El 3 de noviembre decidieron continuar el vuelo desde Asunción a Montevideo en Uruguay, pero las adversas condiciones meteorológicas con que se toparon, los hicieron retroceder hasta Allegretto. Al día siguiente, intentaron hacer el vuelo nuevamente, pero la niebla existente sobre tierra uruguaya, en la zona de las sierras de Haedo, hicieron que cambiaran de ruta y realizaran posteriormente, un aterrizaje forzoso en el histórico campo de batallas de Massoller, ubicado en el norte de Uruguay, en el Departamento de Rivera.

Tras la mejora de las condiciones, los aviadores revisaron la nave y limpiaron la improvisada pista. Esto les permitió despegar rumbo a Montevideo el día 5 de noviembre.

Estos inconvenientes vividos a lo largo del viaje, fueron para el comandante Rivery, tema de estudio para ir confeccionando una serie de mapas sinópticos de la zona. La misión de confraternidad realizada, se acompañaba de una gran labor científica, matemáticamente precisa al describir, fotografiar y filmar la mayor cantidad posible de datos para estudios posteriores.

Tras participar de la tradicional hospitalidad uruguaya, emprendían el 8 de noviembre, su vuelo desde Montevideo hacia la Argentina, llegando al aeródromo de El Palomar, en Buenos Aires. Desde esta hermosa capital, seguiría rumbo a Córdova, San Luis y luego a Los Tamarindos, en Mendoza. En esta hospitalaria ciudad, realizarían un concienzudo plan de vuelo para poder sortear con éxito, los inminentes e inciertos peligros que presentaba el cruce de la Cordillera de los Andes.

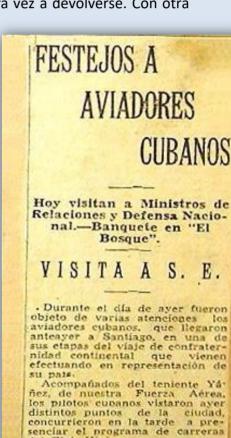
Entre estos obstáculos sorteados, puedo citar el relato de varios intentos anteriores para llegar a Chile. La primera vez que partieron hacia nuestro país, tuvieron que regresar a Mendoza tras una falla del magneto derecho del motor. Luego, en otro intento, volvieron a regresar por el exceso de peso para realizar el cruce. En otro, ya en Paramillos de Uspallata, el paso del Inca al Cristo Redentor se encontraron con un cielo totalmente cerrado lo que los llevó por tercera vez a devolverse. Con otra nueva tentativa, volverían a desistir por los vientos.

Esperando otra oportunidad, es que el día 22 de noviembre finalmente trasmontaban los imponentes Andes a la altura del Cristo Redentor, enfrentaron el rumbo hacia Santiago. Al encontrar un cielo cerrado sobre la zona de la Capital, optaron por seguridad continuar hacia Valparaíso, en la costa del Océano Pacífico.

Tras pernoctar esa noche, emprendieron el viaje a Santiago, aterrizando con toda fortuna, esta vez en el aeródromo de El Bosque, en Santiago de Chile. Con ello se cumplía un paso más del histórico Vuelo de la Solidaridad, iniciado hace 43 días atrás en La Habana.

Aquí en la capital chilena, harían entrega de la misiva oficial que había enviado el presidente Batista al Presidente de Chile, señor Pedro Aguirre Cerda. Tras asistir a un sinnúmero de actividades y agasajos que les brindaron los aviadores chilenos y las autoridades del país, el 30 de noviembre despegaron desde Santiago de Chile rumbo al norte, haciendo escalas en las nortinas localidades de Vallenar, Copiapó hasta llegar a Antofagasta, bordeando todo el tiempo la costa del Pacífico.

El 2 de diciembre continúan viaje desde Antofagasta hasta Arica, para desde acá llegar hasta la ciudad de La Paz, en Bolivia. El 7 de este mes, volverían a Arica, esta vez para preparar su vuelo hacia el Perú, donde llegaría el 10 de diciembre, saliendo desde Arica y debido al mal tiempo, se verán en la necesidad de realizar un aterrizaje forzoso en Mollendo, Perú. El 11 de diciembre continúa la



del Club Hipico.

VISITAS OFICIALES

En la mañana de hoy los avia-dores cubanos visitarán a los Mi-nistros de Relaciones y Defensa Nacional, y al Comando en Jafe de la Fuerza Aerea. A mediodía la Jefatura de Aviación les ofre-cerá un banquete en "El Bosque", al cual asistirán altos jetes de la Aviación y de otras instituciones armadas.

armadas. Mañana, posiblemente.

ruta hacia el aeropuerto de Limatambo, en Lima, donde un numeroso público se había agolpado para recibirlos y darles la bienvenida.







Tras un inesperado atraso, el 16 diciembre despegan hacia Chiclayo, y luego hacen un alto en la Base Aérea de Talara. Desde acá, seguirán rumbo hacia Guayaquil al aeródromo "Simón Bolívar" (actual aeropuerto "José Joaquin de Olmedo", desde el 27 de julio de 2006) arribando el 17 diciembre -Día de la aviación militar ecuatoriana- por lo que fueron muy gratamente recibidos en el Casino de Oficiales del aeropuerto por una numerosa delegación de oficiales y clases del Servicio de la Aviación Militar del Ejército del Ecuador, como de las organizaciones Panagra y Scadta, cuyos miembros les presentaron un cordial saludo de bienvenida.

Cuando se preparaban para seguir hacia Quito, el motor del avión presentó una pérdida de aceite por lo que tuvieron que retrasar su partida hasta el 23 de diciembre.

Tras haber partido desde Guayaquil rumbo a Colombia, descenderán por mal tiempo en Popayán, en el Valle del Cauca y de allí arribarán a Cali, aterrizando en la base aérea Ernesto Samper.

El 24 de diciembre, se trasladaron a Felidia, y desde allí al lugar exacto donde cayeron sus compañeros del vuelo Pro Faro Colon, para rendirles un sentido homenaje.



Durante la presentación de ofrendas florales en el lugar de la caída de los siete mártires fallecidos en 1937

Cumplido el primero y principal de los objetivos de este menesteroso viaje, el 26 diciembre de 1940 despegaron una vez más, desde tierras colombianas con rumbo al aeropuerto Nacional de Paitilla, en Panamá, ciudad donde permanecerían hasta el 6 de enero 1941, esta vez con dirección a Costa Rica, aterrizando en el aeropuerto de La Sabana.

Al día siguiente, se trasladan a Managua, capital de Nicaragua. Luego vuelan hacia Tegucigalpa, en Honduras, donde por mal tiempo se desvían y por falta de combustible, se verán obligados a planear sobre el campo de aviación de la Paz haciendo un aterrizaje forzoso.

El 10 de enero salieron hacia El Salvador, donde aterrizaron en el Aeropuerto de Ilopango, al oriente de la capital Salvadoreña. Al día siguiente, parten hacia Ciudad de Guatemala, en Guatemala, donde permanecerán por tres días y continuar vuelo sin escalas a Veracruz en México. El 14 de enero, partirán hacia Ciudad de México.

Tras casi una semana en la capital azteca, continuarán vuelo hacia Tampico. El 23 de enero por la mañana, iniciarán su travesía hacia Brownsville en el estado de Texas, en los Estados Unidos de Norteamérica. Cerca del mediodía, aterrizan con éxito en el aeropuerto municipal y visitan la Estación de entrenamiento naval y aéreo de Corpus Cristi.

Tres días más tarde, siguen a la base aérea de Nueva Orleans en Louisiana, haciendo escala en la ciudad de Galveston el domingo 26 de enero. Luego, al día siguiente, hacen escala en el condado de Mobile en Mississippi y continúan a Atlanta en Georgia.

El 30 de enero se desplazarán hacia Carolina del Norte, aterrizando en el aeropuerto de Greensboro. El 1° de febrero, en hora avanzada de la tarde, partirán a Washington D.C, aterrizando en el aeródromo de Rolling, permaneciendo en la capital norteamericana hasta el día 4 de febrero, ocasión en que seguirán hasta New York, aterrizarán en el aeródromo municipal de Floyd Bennett en Brooklyn.

Una semana más tarde, continuarán su viaje hacia Miami, haciendo escala en Charleston, Carolina del Sur, aterrizando en la estación aérea de la Marina norteamericana (NAS Miami), actualmente Opa-locka Airport. (NAS Miami).

El 15 febrero inician el vuelo de retorno a la Patria, donde arribarán a La Habana a las 12 del día como estaba anunciado. De regreso a Cuba serán escoltados por aviones de la marina y del ejército, y aterrizan en el aeropuerto "Teniente Bihuelas", en Columbia, Mariano.

Los objetivos del vuelo habían sido cumplidos con creces. El Vuelo de la Solidaridad había logrado cubrir con éxito un largo recorrido, que comprendía la casi totalidad de la repúblicas Y territorios americanos: Cuba, Haití, República Dominicana, Puerto Rico, Venezuela, Surinam, Trinidad y Tobago, Brasil, Paraguay, Uruguay, Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala, México y Estados Unidos. En todas estas naciones, los tripulantes recibieron un cálido recibimiento de sus



habitantes, Instituciones y representantes oficiales, incluyendo adicionalmente el leal reconocimiento del mundo de la aviación, quienes comprendían la hazaña en su real dimensión.

Capitán de Fragata Oscar Augusto Rivery Ortiz, Gloria de la Aviación Naval Cubana.

La Marina de Guerra y el Cuerpo de la Aviación Naval de la República de Cuba han protagonizado a lo largo de su historia, acontecimientos que han marcado definitivamente su trayectoria; muchos de los hombres que sirvieron en sus filas han dejado una profunda huella, que ha sellado definitivamente su identidad y ha trascendido a las generaciones de marinos y aviadores de ese país caribeño. Uno de esos miembros honorables lo fue el Alférez de Navío Oscar Augusto Rivery Ortiz, ejemplo de valor, honradez, dedicación y entrega absoluta.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Anexo 1.

Reconstrucción del vuelo Panamericano Pro Faro a Colón, en lo que respecta al avión "Colón" (Millas terrestres).

. Santo Domingo, R. D. San Juan, PR.	12	Nov	. 193	7 90	grados	218	Millas
2. San Juan-Maiquetía, Venezuela,	15	"	1937	188	44	545	"
3. Maiquetfa-Pto. Spain, Trinidad,	17	"	1937	89	"	370	"
4. Pto. Spain-Paramaribo, Guayana Holandesa,	18		1937	127	"	600	"
Paramaribo-Belén do Pará, Brasil.	20	44	1937	137	"	680	"
6 Belén-San Luís, Brasil,	22	**	1937	107	"	320	"
7. San Luis-Fortaleza, Brasil,	22	"	1937	101	"	390	"
8 Fortaleza-Recife, Brasil,	23	"	1937	140	"	427	"
9 Recife-Bahía, Brasil,	24	"	1937	215	"	417	"
0 Bahía Vitoria, Brasil,	26	"	1937	188	"	527	"
11 Vitoria-Río de Janeiro, Brasil,	26	"	1937	227	"	264	"
12 Río de Janeiro-Pto. Alegre, Brasil,	29	"	1937	228	"	743	"
13 Pto. Alegre-Montevideo, Uruguay,	30	**	1937	221	"	450	"
14 Montevideo-Buenos Aires, Argentina,	3	Dic.	1937	.277	"	141	"
15. Buenos Aires-Rosario, Argentina,	8	"	1937	322	"	174	"
16 Rosario-Mendoza, Argentina,	8	"	1937	270	"	474	. 46
17 Mendoza-Santiago, Chile.	9	"	1937		"	120	"
18 Santiago-Antofagasta, Chile,	10	"	1937		"	675	"
19. Antofagasta-Arica, Chile,	11	"	1937		**	351	***
Arica-La Paz, Bolivia,	13	"		(Tren)			
La Paz-Arica, Chile,	14	"		(Tren)			
20. Arica-Pisco, Perú,	16		1937		grados	510	Millas
21. Pisco-Lima, Perú,	17	"	1937	333 152	"	128	. ,
22. Lima-Pisco, Perú,	18	**	1937	333	"	128	"
23. Pisco-Lima, Perú,	22	"	1937	346	"	128	
24. Lima-Riobamba, Ecuador,	26	"	1937	024	"	760 393	.6
25 Riobamba-Cali, Colombia,	26	**			Comercial)	393	
Cali-Bogotá-Colombia, Bogotá-Cali-Colombia,	28	"	1937	"	")		
26, Cali-Accidente-Panama	29	"-	1937	268	grados	620	Millas

Autor: General de Brigada F.A.D. Sr. Renato R. Malagón Montesano.

Bibliografía

- Álvarez Flores, Enrique. Historia Aeronáutica de Chile. 1950
- Meregalli, Jaime. Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya. 1974
- Ortega Vergés, Carlos M. Poder Aéreo en la República Dominicana. Historia de la aviación militar. Editorial Santuario, Santo Domingo, 2012
- Tejera R., Ramón A. **El Vuelo Panamericano Pro Faro a Colón.** Segunda Edición Corregida y Aumentada. Santo Domingo, D.N. 1976
- Traub Gainsborg, Norberto. La República Dominicana y su primer "Vuelo de buena voluntad" visto por la prensa chilena. República Dominicana, 2018
- Venegas de la Guarda, Armando. Recuerdos de casi un siglo. Editorial del Pacífico, 1976
- Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile. 1930 1959. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Colección Historia Aeronáutica de Chile. 1ra. Edición de mayo de 2000.
- ❖ **Diario El Dominicano.** "El día que nació Antonio del Monte y Tejada". 29 de septiembre de 2014. http://diariodominicano.com/cultura/2014/09/29/180633/el-dia-que-nacio-antonio-del-monte-y-tejada
- Urribarres, Rubén. La Fuerza Aérea de Cuba en la Segunda Guerra Mundial. http://www.urrib2000.narod.ru/Mil1-4.html
- Carreras Rivery, Raquel. https://www.slideshare.net/raquelcrivery/vuelo-panamericano2003
- Diario El Mercurio. Antofagasta, Chile. Ediciones varias de 1937 y 1938.
- Diario El Mercurio. Santiago de Chile. Ediciones varias de 1937
- Diario El Mercurio. Santiago de Chile. Ediciones varias de noviembre de 1940
- Diario El Mercurio. Valparaíso, Chile. Ediciones varias de 1937 y 1938.
- Diario El Mercurio. Valparaíso, Chile. Viernes 21 de septiembre de 1928.
- Diario La Nación, Santiago de Chile, Domingo 24 de noviembre de 1940
- Diario La Nación, Santiago de Chile, Lunes 25 de noviembre de 1940
- Diario El Telégrafo, ediciones varias de diciembre de 1940
- Diario El Universo de Guayaquil, ediciones varias de diciembre de 1940
- Revista Chile Aéreo. N°128, noviembre diciembre de 1940.
- Diario La Tribuna, sábado 2 de noviembre de 1940
- Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I. Comandancia en Jefe. Santiago, 1999
- Revista Zig-Zag. Ediciones varias de 1937 1938 1940.

Agradecimientos al **Ing. Alberto Sánchez Varas** del Ecuador, por su enorme gentileza de búsqueda, selección y recorte de prensa local.



CENTENARIO DE SCADTA, LA PIONERA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL Un relato desde Ecuador sobre los primeros pasos de esta empresa aérea que inició los vuelos comerciales entre países sudamericanos



Cierre oficial de correspondencia postal usado desde los inicios de la compañía aérea.

El 5 de diciembre de 1919, por iniciativa particular de ciudadanos alemanes residentes en la costa atlántica de Colombia y empresarios colombianos, se formó la Sociedad Colombo Alemana De Transportes Aéreos (SCADTA), la primera empresa privada de aviación en América. Desde 1940 SCADTA se transformó en Avianca, que es por lo tanto, la más antigua línea aérea comercial que opera en el Continente.

La fundación

Terminada la Primera Guerra Mundial muchos pilotos europeos vieron en América del Sur una importante plaza para desarrollar la aviación; la devastación producida por el conflicto bélico dejó empobrecidos a la mayoría de los países contendores, tanto vencedores como vencidos, de allí que la perspectiva que ofrecía trabajar en los países sudamericanos era muy interesante.

El multifacético empresario colombiano oriundo de Barranquilla, Ernesto Cortissoz Álvarez-Correa, lideró el grupo de accionistas para la formación de SCADTA. La empresa contó con un capital inicial de 100 mil pesos, habiéndoselo nombrado presidente de la misma, y al alemán Albert Tietjen como director administrativo. El propósito era a través de una línea aérea-comercial unir entre sí a las ciudades del norte de Colombia, después extender el tráfico aéreo a otros lugares del país y finalmente al exterior. Un plan visionario y ambicioso sin antecedentes.

No obstante, un grupo francés tenía una idea similar, pero al parecer no contaban con un capital que les permita tener aviones lo suficientemente fuertes como para poder operar en el exuberante pero riesgoso ambiente tropical del territorio del Caribe colombiano. Mientras los franceses planeaban traer aviones de madera y lona, en SCADTA se pensó desde el primer momento importar aviones Junkers alemanes, de estructura metálica, más fuertes y resistentes. Menos de 1 año de su creación, la empresa empezó a operar con dos aviones y pronto alcanzó gran éxito en la región.

Estando en pleno crecimiento, la SCADTA sufrió un duro golpe cuando en Barranquilla se estrelló uno de sus aviones el 8 de junio de 1924 en el cual fallecieron el presidente de la compañía, el piloto Hellmuth von Krohn, el mecánico Wilhelm Fischer y tres funcionarios alemanes.

Sin embargo, la empresa logró superar el impacto y con la participación de empresarios barranquilleros, funcionarios alemanes como Hermann Kühl y el piloto Herbert Boy (héroe de la Primera Guerra Mundial), lograron rehabilitar la compañía y seguir operando.





Hermann Kühl

Herbert Boy

Pronto se dieron cuenta que si deseaban desarrollar la empresa necesitaban operar internacionalmente, así lo hicieron viajando en 1926 a Colón, Panamá; después a Cuba, México y Estados Unidos. Sin embargo, encontraron tropiezo para operar en Panamá y Estado Unidos, en cuanto el origen alemán de la empresa despertó celos en los norteamericanos. Esto los obligaría a pensar también en el sur del continente.

Convenios sobre el tráfico aéreo comercial

Promediando la década de los 20 era un hecho que el desarrollo de la aviación comercial tenía un gran futuro. Ya estaba pasando el tiempo en que la aeronavegación se circunscribía a exhibiciones de audaces y temerarios pilotos o, al ambiente militar donde por primera vez se dio utilidad práctica a las "máquinas voladoras". Se avizoraba un gran futuro para el transporte de pasajeros con fines comerciales o turísticos, así como de carga, que empezó con valijas postales. Pero surgieron las primeras dificultades por falta de legislación adecuada, lo cual establecía como una prioridad que se definan internacionalmente los lineamientos para la operación de vuelos comerciales.

Representantes de varios países del Continente, entre ellos Ecuador, consientes de aquello, en el marco de la Sexta Conferencia Internacional Americana firmaron en La Habana un acuerdo para reglamentar el servicio aéreo privado.

En sus párrafos fundamentales este acuerdo señalaba lo siguiente:

"Artículo I. Las Altas Partes contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales.

Artículo II. La presente Convención se refiere exclusivamente a las aeronaves privadas.

Artículo III. Serán consideradas como aeronaves de Estado:

- a) Las aeronaves militares y navales.
- b) Las aeronaves exclusivamente afectas a un servido del Estado, como el correo, las aduanas y la policía.

Las demás serán consideradas aeronaves privadas.

Todas las aeronaves de Estado, excepto las aeronaves militares y navales, de aduana o de policía, serán tratadas como aeronaves privadas, y, como tales, sometidas a todas las disposiciones del presente Convenio.

Artículo IV. Cada uno de los Estados contratantes se obliga a conceder en tiempo de paz libertad de paso inofensivo por su espacio aéreo a las aeronaves privadas de los otros Estados contratantes, siempre que se observen las condiciones establecidas en la presente Convención. Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión sobre su territorio de las aeronaves que proceden de los demás Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad.

Artículo V. Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones que estime convenientes para el interés público, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio a las aeronaves de los demás Estados contratantes y a las aeronaves nacionales privadas utilizadas en el servicio internacional de aviación comercial, con la reserva de que no se hará ninguna distinción a estos respectos entre sus aeronaves privadas ocupadas en el comercio internacional y las de los demás Estados contratantes también ocupadas en dicho tráfico. Cada Estado contratante podrá además prescribir la ruta que deben seguir las aeronaves de los demás Estados, excepto en casos de fuerza mayor que se regirán de acuerdo con las estipulaciones del artículo XVIII de esta Convención. Cada Estado publicará con anticipación y notificará a los otros Estados contratantes sobre la fijación de las rutas autorizadas y la situación y extensión de las zonas prohibidas.

Artículo VI. Toda aeronave que vuele sobre una zona prohibida estará obligada, al apercibirse de ello o al ser notificada por las señales convenidas, a aterrizar o acuatizar lo más pronto que sea posible, fuera de dicha zona en el aeródromo más cercano a la zona prohibida, sobre la que volaba indebidamente y que esté considerado como puerto aéreo internacional y por el Estado subyacente."(...)

Suscribieron el documento los representantes de: Perú, Nicaragua, Uruguay, Bolivia, Panamá, Venezuela, Ecuador, Colombia, México, Honduras, El salvador, Costa Rica, Guatemala, Chile, Brasil, Estados Unidos, Argentina, Cuba, Paraguay, Haití, República Dominicana.

Firmaron en representación de Ecuador, Gonzalo Zaldumbide, Víctor Zevallos y Colón Eloy Alfaro; y, el 8 de junio de 1928 con la firma del presidente Dr. Isidro Ayora se oficializó la adhesión del gobierno ecuatoriano, entrando automáticamente en vigencia.

SCADTA en Ecuador

El acuerdo de La Habana dio seguridad a los empresarios de SCADTA poder desarrollar sus planes de operar internacionalmente, con la certeza de que establecidas las condiciones legales podrían operar con normalidad y no pasar con la incertidumbre que ocurrió cuando iniciaron sus operaciones hacia el norte del Continente.

A los pocos días de la vigencia del acuerdo, llegó a Guayaquil el primer vuelo de una aerolínea comercial para establecer una ruta internacional de pasajeros en nuestro país. El vuelo correspondió al avión "Atlántico", un hidroplano Junkers de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos), procedente de Buenaventura, Colombia, que arribó a las 4 de la tarde del 12 de junio de 1928. Aunque este vuelo recién fue anunciado pocas horas antes, la ciudad que en esa época no llegaba a los 100 mil habitantes se conmocionó y una multitud se agolpó en el malecón para observar su acuatizaje en el río Guayas.



La "máquina volante" realizó su maniobra sobre el río con absoluta normalidad, pero al intentar acoderar en el muelle fiscal, ubicado al pie de la Gobernación, encontró tropiezos por la marea y debió deslizarse a la orilla opuesta estacionándose en un muelle privado de la isla Santay, desde allí en una embarcación fluvial cruzaron a la urbe donde fueron recibidos en medio de aplausos y vítores.



La prensa de Ecuador y Colombia saludó con entusiasmo este primer vuelo que anunciaba así la apertura del tráfico aéreo comercial entre los dos países y ofrecía interesantes perspectivas.

De El Telégrafo de Guayaquil transcribimos la nota sobre el arribo del avión, que era conducido por el piloto alemán Herbert Boy. El extracto de dicha crónica es el siguiente:

"EL AVIÓN ATLÁNTICO DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTES COLOMBO — ALEMANA HACE EL VUELO DE BUENAVENTURA A GUAYAQUIL TRAYENDO A SU REPRESENTANTE ING. KUHL.

Realiza el viaje en ocho horas y cuarto, con breves escalas en Tumaco y Bahía para cargar sus tanques de combustible; y hace en nuestra rada un aguarizaje feliz, aunque le sobrevienen repetidas dificultades para su amarre a la boya.

-

En las primeras horas de la mañana de ayer, el aparato de Buenaventura, el señor Cónsul de Colombia, doctor Navas Prada, recibió un parte cablegráfico, en el que se le comunicaba que a las 9 de la mañana había salido de ese hogar el "Atlántico 29", con destino a este puerto, habiéndose hecho los preparativos del caso.

La agencia Roland Linie también recibió al medio día de ayer, otro parte cablegráfico por el que se le comunicaba que el aparato debería estar en esta ciudad de 3 a 4 de la tarde más o menos, aviso del cual se tomó nota para el recibimiento.

También el señor Gustavo Chanange, recibió diferentes cablegráficos, comunicándole la hora de salida, y probablemente el tiempo que debería emplear en su viaje hacia Guayaquil.

SOBRE EL CIELO DE GUAYAQUIL

Diez minutos antes de las 4 de la tarde el avión de la compañía Colombo Alemana de Transportes Aéreos "C.29" hacia su aparición sobre el cielo de Guayaquil por el lado suroeste y enfilando directamente hacia la ciudad vino a pasar sobre el edificio de EL TELÉGRAFO y después sobre el de la Municipalidad, dibujando su elegante silueta en el cielo claro de la tarde tropical, desde allí siguió en grácil curva y silencioso giro hasta sobre las riberas de Durán a una altura aproximada de 100 metros, tornado de nuevo a volar sobre la ciudad, describiendo una curva sobre el edificio de la Gobernación, buscando la recta que habría de marcarlo al final la hoya que se le había preparado para su amarre.

EL AMARIZAJE DEL "ATLÁNTICO"

Mientras el hidro "Atlántico" después de modificar su línea de vuelo de modo que la marea y el viento lo favorecieran, tomó la dirección de Norte a Sur y amarizó en una maniobra limpia y sin titubeos a las cuatro en punta de la tarde, casi frente al Palacio Gubernamental.

RECIBIMIENTO FLUVIAL

La lancha de Sanidad del Puerto con el médico de bahía, señor Doctor Antonio Ampuero, se encontraba ya en viaje a la boya de amarre. Le seguía la "Nueva Esperanza", del Resguardo de Aduana, con el comandante don Ricardo Noboa. Sin embargo, la primera en lanzarse a la persecución de la nave aérea fue la rápida deslizadora "Florita" de don Gustavo Chanange, quien llevaba a bordo como pasajeros al Encargado del Consulado Alemán, don Walter Spatz, y al señor Cónsul de Colombia doctor Luis E. Navas Prada.

LAS PERIPECIAS DEL AMARRE

A las cuatro y siete el avión, al remolque se aproximó hasta la baliza para efectuar su amarre, pero el cabo de remolque no resistió la tensión en razón de la fuerte correntada y se rompió, quedando el avión al garaje. Prestamente se dio andar al motor y la "Florita" moviéndose para colocarse junto a la boya y señalar el lugar al aparato que, por las señales hechas por el piloto, deseaba ir allá en sus propias expensas.

La "Nueva Esperanza" pretende prestarle ayuda y al tezar el chicote la cuerda cede otra vez. Entonces la lancha de la Dirección de la Armada entra en funciones y da remolque, pero la jarcia no puede resistir la tensión y torna a romperse.

EL "HÉRCULES" EN FUNCIONES

Eran las cuatro y treinticinco, cuando al remolcador "Hércules" se acerca a prestar servicios ya que ni el pequeño anclote que proporcionara la "Florita" hubo servido para fijar al hidroavión. El "Hércules" amarra uno de sus gruesos cabos de pulgada y medía y lleva al avión suavemente hasta la boya, pero esta vez es la boya la que cede a las cuatro y cuarenticinco de la tarde.

El "Hércules" no tiene ya que hacer y parte a las cuatro y cincuenta y mientras se retiran las lanchas y la hélice del hidro se pone en movimiento dan las cinco. El "Atlántico" toma rumbo a la playa de la orilla opuesta y por fin se amarra en el barranco de la hacienda "Santay" de la familia Rolando, precisamente junto a la bocana del estero que hiende la isla con dirección de oriente a occidente"...

Boy regresó a Colombia tres días después, pero en cambio el

representante Hermann Kuehl viajó a Quito a entrevistarse con las autoridades del gobierno ecuatoriano, para iniciar las negociaciones de un acuerdo que permita que SCADTA opere en el Ecuador.

Transcribimos la crónica de El Tiempo de Bogotá correspondiente al día 14 de junio de 1928.

"Vuelo Buenaventura - Guayaquil

Por un cablegrama que recibió ayer tarde la oficina de la SCADTA en esta ciudad, hemos tenido conocimiento de que el vuelo de buena voluntad al Ecuador que PRIMER CORREO AEREO
INTERNACIONAL
COLOMBIA-ECUADOR





desde hace algún tiempo quería efectuar dicha compañía, fue llevado a feliz término durante el día martes. 12 de junio, con un raid aéreo internacional costanero de Buenaventura a Guayaquil.

El hidroavión Atlántico C.29 usado para esta travesía, es una máquina del tipo Junkers F.13W., dotado de un motor marca B.M: W.5A, de 350 HP y que desarrolla una velocidad media de 170 kilómetros por hora, fue piloteado por el ya conocido y experimentado piloto aviador señor Herbert Boy, quien ya en otras ocasiones se ha distinguido por su pericia en vuelos de exploración a regiones desconocidas y que fue el primero en efectuar el vuelo de Barranquilla a Buenaventura, con lo que se estableció el servicio regular aéreo entre los dos océanos, asesorado por el experto mecánico señor Wahl pudo efectuar el mencionado vuelo sin contratiempo alguno, llevando a bordo al representante apoderado de la SCADTA, señor Dipl. Ing. Hermann Kuehl.

Ayer a las nueve de la mañana zarpó la aeronave mencionada del puerto de Buenaventura, realizando la travesía de cercad de mil kilómetros hasta Guayaquil, en 7 horas y 15 minutos.

A la llegada del hidroavión a Guayaquil, la cual había sido anunciada previamente por el ministerio de relaciones exteriores, las altas autoridades de aquel país y el cónsul colombiano que se hallaban congregados en ese puerto, dieron a la intrépida tripulación de la aeronave colombiana una calurosa y cordial recepción.

Es esta la primera vez que una aeronave colombiana realiza un raid de amistad hacia la república hermana del sur, y el éxito completo con que fue coronada esta empresa, es augurio del creciente desarrollo de la aviación comercial colombiana"...

Firma de acuerdo y operaciones regulares

Poco después, el 26 de julio se firmó en Quito, el convenio entre las autoridades ecuatorianas y la empresa colombo-alemana. El día 28 se anunciaba en la prensa la llegada a Guayaquil del primer

vuelo regular de carga y pasajeros de SCADTA, proveniente

de Barranquilla, Colombia.

En la ruta se hacía escala en Buenaventura y las ciudades ecuatorianas de Esmeraldas, Bahía y Manta. Es oportuno las cartas que dirigió Kléber Viteri, administrador de Correos del Ecuador, al director del diario El Telégrafo para indicar cómo operaría el servicio de valija postal; dicho servicio a las pocas semanas se amplió no solo a los puntos de destino de la ruta de pasajeros, sino que se extendió a Estados Unidos y Europa, a donde llegaba la correspondencia por un complicado pero efectivo sistema operativo.

"No. 332.- Guayaquil, julio 28 de 1928.- Señor Director de El Telégrafo.- Ciudad

Guayaquil, julio 28 de 1928. Sr. Director de EL TELF. GRAFO. - Ciudad .- Muy señor nuestro: Según cable que hemos recibido de Barranquilla, el hi-"BOYACA" dro-avión nuestros representados SCADTA, llegará mañana do mingo 29 de los corrientes, v regresará para Barranquilla e intermedios, el día lunes 30 del presente. Sin más por el momento,

nos repetimos muy

G. L. Chanange.

S. S.

istórico Aeronáuticas de Chile - Noviembre 2019

Es de suma IMPORTANCIA para usted y el público saber que según el contrato celebrado con el GOBIERNO por la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos S.C.A.D.T.A., sus agentes en Guayaquil y más lugares de la costa ecuatoriana son los encargados de recoger y manipular las valijas aéreas para Colombia.

En consecuencia, la persona que desee hacer un envío a Colombia por medio de ese servicio aéreo, debe colocar en la pieza estampillas fiscales de las corrientes por el valor fijado en las actuales tarifas postales para el interior o para el exterior, que en el caso de Colombia son las mismas, y, luego de esto, acudir a la oficina del señor Gustavo L. Chanange, quienes son los agentes en Guayaquil, a pagar la tarifa especial, de la Compañía, y a dejar en dicha oficina la pieza que desea remitir.

En otros términos, la oficina de correos de Guayaquil no intervendrá para nada en la expedición de esas valijas y se limitará a distribuir las que lleguen de Colombia y le sean entregadas por dichos agentes.

Le quedaré muy agradecido por la publicación de estas instrucciones.

Muy atento y S.S.

Kléber Viteri

No. 333.- Guayaquil, julio 28 de 1928.- Señor Director de El Telégrafo.- Ciudad

Por encargo de los señores G. L. CHANANGE, agentes en Guayaquil de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, pongo en su conocimiento y del público que el día LUNES 30 saldrá el Hidro-avión BOYACA llevando valija general para los puertos de la costa: MANTA, BAHÍA y ESMERALDAS, así como también para las ciudades de COLOMBIA, ESTADOS UNIDOS y EUROPA.

Insisto en avisar que la oficina de correos de Guayaquil no hará el despacho de tales valijas sino la oficina de G. L. Chanange, donde deben depositarse las cartas a las que se colocará estampillas fiscales según la TARIFA OFICIAL VIGENTE y se agregará la estampilla especial o porte especial fijado por la Compañía y que es la siguiente:

Tarifa para los puertos ecuatorianos

- A) Cartas... por cada 20 gramos. \$1,00
- B) Impresos, papeles de negocios o muestras sin valor... pagarán... por cada 20 gramos. \$0,50 Tarifa para los puertos extranjeros
- A) Cartas... por cada 20 gramos. \$1,50
- B) Impresos, papeles de negocios o muestras sin valor... pagarán... por cada 20 gramos. \$0,75 Estas mismas piezas recomendadas pagarán además \$1,00 de recargo.

Muy atento y S.S.

Kléber Viteri"...



Así, con la llegada del hidroavión "Boyacá" el 29 de julio en vuelo Barranquilla – Guayaquil se inició formalmente las operaciones de SCADTA en Ecuador.

Alberto Sánchez Varas

Miembro de la Academia Nacional de Historia del Ecuador

Bibliografía:

- Sánchez Varas, Alberto. "Historia de la aviación y los aeropuertos de Guayaquil" 2008.
- Hemeroteca de los diarios El Telégrafo y El Universo de Guayaquil, El Comercio de Quito y El Tiempo de Bogotá.
- Folleto "Pioneros de la aviación", Guayaquil, 2019. http://actualidadfilatelica.blogspot.com/
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Archivo personal del autor





VII. AVIONES CON HISTORIA



Magnífica ilustración de nuestro socio Samuel Matamala Fuentes, del que fuera el segundo avión Convair CV-340 que operó Lan Chile.

Aviones Convair en Chile

En 1945, las principales aerolíneas comerciales de Estados Unidos, estaban en la búsqueda de un avión de pasajeros que fuese capaz de reemplazar al fiel Douglas DC-3. Sin duda una tarea difícil.

La empresa Consolidated-Vultee Aircraft Corporation, recogió el guante, diseñando y construyendo un prototipo, denominado *Convair Modelo 110*, bimotor con motores radiales Pratt & Whitney R-2800 y una capacidad de transportar 30 pasajeros. Su primer vuelo fue el 8 de julio del año 1946.

American Airlines, determinó que esta aeronave era insuficiente en capacidad de pasajeros y requirió de la ahora fábrica Convair, un modelo de mayor capacidad.

La nueva versión mejorada fue 1,12 metros más de largo, lo que le permitió acomodar a 40 pasajeros. Se mantuvo la misma planta motriz, y se denominó *Convair Modelo 240*, realizando su primera entrega a American Airlines el 28 de febrero del año 1948, y su primer vuelo comercial, el 1° de junio del mismo año.



Convair CV-440 de Transportes Aéreos América de Bolivia. Esta compañía operaba con este único avión desde la ciudad de La Paz, Bolivia (Fotografía: Michael Magnusson)

En 1951, comenzó el desarrollo de una versión mejorada, utilizando los mismos motores R-2800 pero de versiones posteriores, conocidas como CB-16 y CB-17. Nació así el Convair Modelo 340. El fuselaje fue nuevamente alargado, esta vez en 1.37 metros, su capacidad aumentó a 44 pasajeros y la superficie alar también fue aumentada. El vuelo inicial fue el 5 de octubre de 1951.

Cuatro años más tarde, el 6 de octubre de 1955, tomando como base un avión modelo 340, se construyó una nueva versión, el Convair Modelo 440, al cual se le realizaron mejoras aerodinámicas y mayor comodidad a los ahora 52 pasajeros.

En el plano militar, tanto la USAF como la Armada de Estados Unidos, necesitaban un avión para la instrucción de navegantes y operadores de radar. La primera puso una orden por dos prototipos basados en el modelo 240, denominados XAT-29.

Su vuelo inaugural fue realizado el 22 de septiembre de 1948. Una vez concluidas las pruebas de evaluación, se determinó comprar una partida de este avión, que difería del modelo comercial, el no tener cabina presurizada. Se denominó idénticamente para ambas ramas como "T-29A".

Otros países como Alemania, Australia, Italia en Europa, Sri Lanka en Asia y Bolivia, Paraguay y Colombia en Latinoamérica, tuvieron aviones Convair modelos 440 y 580 en sus flotas militares.

La Convair produjo considerando todas las versiones, CV- 240/CV-340/CV-440 y CV-580, un total de 1.181 aeronaves, entre los años 1947 y 1956, las que sirvieron en numerosas aerolíneas comerciales de todo el mundo.



Este Convair CV-580, voló para Lan Chile como CC-CBJ. Operando con matrícula C-GTAO para Time Air desde septiembre de 1985 hasta octubre de 1988. Fue dado de baja el 2002. (Fotografía: Richard Vandervord)

Línea Aérea Nacional " Lan Chile"



Lan Chile CC-CLCA posado en losa del Aeropuerto de Los Cerrillos, Santiago. (Fotografía: Rino Poletti Barrios)

Con el fin de reemplazar a los aviones de pasajeros, Glenn Martin 202, y retirar definitivamente sus longevos Douglas DC-3, en septiembre del año 1960, la Línea Aérea Nacional, Lan Chile compra en Estados Unidos a la empresa Allegheny Airlines Inc., tres aeronaves de segunda mano, Convair modelo 340, con capacidad para 44 pasajeros. El valor de la adquisición fue del orden de US\$ 1.430.000.

En noviembre del mismo año, el primero de los tres Convair, hace su arribo al Aeropuerto de Los Cerrillos, siendo destinado a cubrir las rutas Santiago- Concepción por el sur y Santiago- La Serena y Antofagasta por el norte, con cuatro frecuencias a la semana.

Al año siguiente, en enero de 1961, Lan Chile, compro a la misma empresa Allegheny Airlines Inc., un avión Convair del mismo modelo 340 completando cuatro aeronaves de ese tipo en la flota. Al igual que los anteriores este avión era usado.

El historial de cada uno de estos "modernos" aviones en Lan Chile, es el siguiente:

Modelo CV-340-54, matrícula CC-CLCA c/n 136 N°flota 301 posterior CC-CBG. Entregado a Pan American World Airways el 18 de diciembre de 1953 con matrícula N11136, luego pasó a Mexicana donde estuvo almacenado, para luego prestar servicio con National Airlines el 21 de septiembre de 1954. Adquirido por Lockheed Aircraft Corporation el 3 de febrero de 1960, quien lo vende a la empresa Allegheny Airlines Inc., el 18 del mismo mes, para ser comprado por Lan Chile el 21 de octubre de 1961.

Este avión tuvo una corta vida operacional, sufriendo el dia7 de mayo del año 1962, un accidente cerca de la ciudad de Vallenar.



Vista lateral del Lan Chile 301 accidentado al norte de Vallenar (Fotografía DGAC/MNAE)

El avión cubría la ruta Los Cerrillos, Arica, con escalas en las ciudades de La Serena, Vallenar, Copiapó, Chañaral, Calama e Iquique, el vuelo asignado era el 920 de Lan Chile. Al iniciar la carrera de despegue, el Capitán de la aeronave, observa una anomalía y decide abortar el vuelo, regresando al terminal de Vallenar. Una vez solucionado el percance, despegan rumbo a Copiapó. Tan solo cuatro minutos y quince segundos después, el avión realiza un aterrizaje de emergencia por falla en uno de sus motores, el que se realiza en forma dramática.



Estado del fuselaje, partido a la altura de la octava ventanilla del avión. (Fotografía: DGAC/MNAE)

Los pasajeros fueron evacuados por la puerta trasera del avión, resultando heridos de mediana gravedad dos de ellos, y los 27 restantes, incluida la tripulación, solo con heridas leves. El avión quedo bastante dañado, su ala izquierda separada del fuselaje. A su vez este se partió a la altura de la octava ventanilla. El motor y la hélice Izquierda con el impacto se desprendieron. El avión fue declarado pérdida total.

Modelo CV -340-54, matrícula CC-CLCB, c/n 137, numero de flota 302, posterior CC-CBH. Al igual que el anterior, CC-CLCA, sus operadores anteriores, fueron los mismos, solo difieren en la fecha de adquisición por parte de Lan Chile, 4 de enero de 1961



Magnifica fotografía en color del Lan 302, en la plataforma del Aeropuerto de Los Cerrillos. (Fotografía: Carlos Medina Álamos)

Durante su operación en Lan Chile, esta aeronave tuvo un incidente menor. El 11 de septiembre de 1963, durante un vuelo de prueba en Los Cerrillos, se le entró el tren de aterrizaje de nariz, resultando con daños menores.

Posterior a su servicio en Lan Chile, este avión fue convertido en dos ocasiones, primero a modelo CV -440 y luego a CV -580 en noviembre de 1968.

Modelo CV- 340-36, matrícula CC-CLBC c/n 58, número de flota 303, posterior CC-CBI. Entregado a Hawaian Airlines el 18 de marzo de 1953, matrícula N5508K. Vendido a Allegheny Airlines Inc., el 28 de diciembre de 1960. Adquirido por Lan Chile el 23 de enero de 1961. Su vida operacional post Lan Chile, señala que fue convertido a modelo CV640 en julio de 1966.

Modelo CV -340-47, matrícula CC-CLCD c/n 116, número de flota 304, posterior CC-CBJ. Entregado a la empresa National Airlines el 30 de septiembre de 1953, con matrícula N8414H. Adquirido por Lockheed Aircraft Corporation el 17 de febrero de 1960. Vendido a Allegheny Airlines Inc. al día siguiente. Lan Chile lo compra el 12 de abril de 1961.

Este avión sufre un incidente en el Aeródromo Las Marías, Valdivia, el 2 de febrero de 1963. Durante la fase de aterrizaje, rompe su tren delantero al pasar por una zanja y un desnivel fuera de la pista de aterrizaje.

Posterior a su desempeño en Lan Chile, fue convertido a versión CV- 440 y CV- 580.

El fin de las operaciones de los Convair CV-340 en la Línea Aérea Nacional, llega el 25 de junio del año 1965. Lan Chile, procedió a vender sus tres aeronaves Convair a la empresa norteamericana, North Central Airlines Inc., en la suma de US\$ 1.126.500.



Tomada al atardecer esta fotografía muestra a uno de los cuatro Convair de la flota de Lan Chile. (Fotografía: Wikipedia Convair)

Aeroandina:

La Línea Aérea Andina Limitada, "Aeroandina", fue creada en enero del año 1980. Comenzó sus operaciones con un avión Convair CV-600 arrendado a la empresa norteamericana, International Aircraft Sales Services, mediante contrato del 27 de diciembre del año 1979.



Estacionado en Los Cerrillos, se puede observar colorido perfil del CC-CIK de Aeroandina. (Fotografía: colección Claudio Cáceres Godoy)

El avión fue entregado por la fábrica Convair el 30 de octubre de 1950 a American Airlines, recibiendo el nombre de "Flagship San Antonio" y la matrícula N94275 (c/n 164). Este avión Convair originalmente fue modelo CV- 240-26 Posteriormente se convirtió a modelo CV-340-57.

Con fecha 22 de noviembre de 1961 pasa a Central Airlines manteniendo su registro. El 28 de marzo de 1966, sus plantas motrices originales Pratt & Whitney R-2800 fueron reemplazadas, por nuevas turbinas Rolls Royce Dart, recibiendo denominación Convair CV-600.

El 1 de octubre de 1967 es transferido a Frontier Airlines siempre con su registro N94275, hasta el 3 de mayo de 1972 en que se transfiere a Golden Pacific Airlines con registro N600GP.

El 3 de septiembre de 1976, es nuevamente transferido a Wright Air Lines con el mismo registro N600GP que es cambiado a N74853.

El 18 de noviembre de 1978 se accidenta en el aeropuerto Industrial de Wilmington, Wilmington, OHIO. El vuelo salía de Wilmington, OH, con destino a Chicago, Illinois. Según consta en el informe de accidente CHI79DA016, explotó un motor en tierra mientras rodaban por la pista auxiliar. No se produjeron lesionados.



Parte de la compañía Aeroandina, posa frente al avión en su base. (Fotografía: Iván Véliz)

El avión recibió en Chile, matrícula CC-CIK. Disponía de una capacidad de 48 asientos y realizo cuatro frecuencias a la semana, en las rutas a Temuco y Concepción, desde su base en el Aeropuerto de Los Cerrillos, Santiago. Posteriormente se agregaron las ciudades de Osorno en el sur y La Serena por el norte.

Al finalizar las operaciones de Aeroandina, el avión pasó por tres operadores distintos e igual número de matrículas en Venezuela. El 14 de abril de 1983, fue inscrito por Caribean Purchasing Inc., de Fort Lauderdale, Florida, USA, con matrícula N9061Y.

En mayo de 1985, Stage Line, lo opera con su anterior registro N74853. El 24 de octubre de 1991 es transferido a Aircraft Leasing Inc., DFW International Airport, TX con la misma matrícula N74853 y arrendado a Kitty Hawk Airlines.

En noviembre de 1996 es desguazado y su matrícula cancelada el 17 de noviembre de 1997.



Estacionado frente a la bomba de combustible de la compañía, el letrero indica Aeroandina. (Fotografía: Francisco "Paco" Andreau).

Pullman Express

Este Convair que opero en Chile durante el año 1998, corresponde a el modelo CV-580 (c/n 114) que en origen es un modelo CV-340-348 con motor a pistones que luego fue convertido en modelos CV-440 y CV-580.

Las matrículas anteriores son varias de acuerdo a su versión, cuando es puesto en servicio como CV-340, fue matriculado PH-TGT en septiembre de 1953 y entregado a KLM Royal Dutch Airlines.

Posteriormente en febrero de 1954 fue registrado PH-CGF. Con esta matricula es sometido a una modernización, convirtiéndolo en modelo CV-440.



Estacionado frente a las instalaciones de la empresa, el Convair CV-600 de Pullman Express en Los Cerrillos. (Fotografía: Claudio Cáceres Godoy)



KLM Royal Dutch Airlines, fue el primer operador de este Convair CV-340 (Fotografía; Colección Erwin Cubillos Salazar)

Es arrendado a una compañía de exploración petrolera iraní, manteniendo su matrícula, y más tarde vendido a la Compañía de Arrendamiento de Transporte Aéreo en septiembre de 1963. El siguiente dueño fue William C. Wold Associates en febrero de 64 como N157W. Vendido a Mohawk Airlines al mes siguiente, registrándolo como N4406 en abril de 1964.

Se vendió a Lake Central Airlines en marzo de 1967, y sufrió una nueva modernización en junio de 1967, esta vez, al estándar Convair CV-580, equipado con turbopropulsores Allison. Al finalizar la conversión en agosto de 1967, se volvió a registrar N73179. Lake Central se fusionó con Allegheny Airlines en julio de 1968.

El avión fue arrendado a Mountainwest Aviation, en marzo de 1976, y luego comprado en febrero de 1978. La empresa Mountainwest se fusionó con Sierra Pacific Airlines en noviembre de 1978. En noviembre de 1980 es adquirido por Nor-Fly A/S recibiendo matrícula LN-BWN.



Convair CV-580 LN-BWN, luciendo la librea de Partnair. (Fotografía: Colección Erwin Cubillos Salazar).

Su siguiente operador en diciembre de 1984, fue PartnAir (Noruega). En junio de 1991, el avión se vendió a Kelowna Flightcraft Air Charter con registro de Canadá, C-GKFJ. Fue arrendado a Trans Provincial Airlines en septiembre de 1991, regresando a Kelowna Flightcraft un año después en septiembre de 1992.

Arrendado en forma sucesiva a ACE All Canadá Express entre marzo y septiembre de 1994. A su regreso fue arrendado a Agro AR (Portugal) con prefijo CS-TMG. Al retorno a Kelowna Flightcraft en diciembre de 1996, recuperó su registro C-GKFJ.

Nuevamente fue arrendado, esta vez a Pullman Express entre enero y octubre 1998. Esta empresa chilena de transporte de pasajeros y carga, realizó operaciones nocturnas con este avión, trasladando periódicos y carga desde Santiago a Antofagasta. Al término del contrato, regreso a su dueño en Canadá.

El avión fue vendido en junio de 2003 a Air Freight New Zealand con sede en Christchurch, Nueva Zelanda. Recibió la matrícula ZK-KFJ. Fue retirado del servicio tras 63 años de operaciones aéreas, en septiembre de 2016, desmantelado en Auckland en octubre de 2017.



Al servicio de Air Freight New Zealand, se observa la llamativa imagen de un Albatros de ceja negra pintado sobre su fuselaje. (Fotografía: Colección Erwin Cubillos Salazar).

Empresa Aérea San Francisco Limitada



Convair aterrizado en Salar 14 de febrero. A su lado puede verse el Cessna 206 de la Fuerza Aérea de Bolivia. (Fotografía: DGAC/MNAE)

Si bien es cierto, este avión no corresponde a compañías aéreas de Chile, se adjunta a este artículo, en razón de haber terminado sus días en nuestro país.

El 20 de agosto de 1973, la compañía aérea "San Francisco Limitada" de Bolivia, realizó un vuelo con carga regular en el avión Convair CV-440-86 (c/n 437), matrícula CP-1008, planificado desde Cochabamba a San Pedro de Salvatierra, para finalizar en la localidad de Cerdas, República de Bolivia.

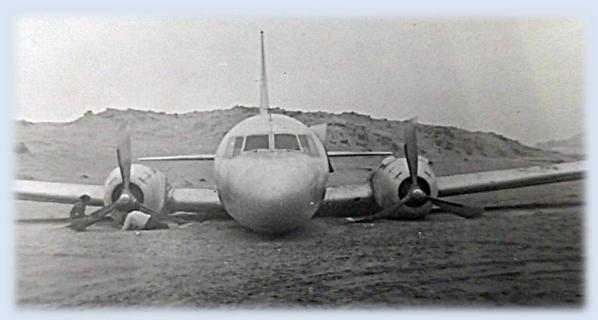
El despegue fue a las 11.30 GMT en condición de vuelo VFR. Debido al mal tiempo reinante, el piloto, se desvió hacia territorio chileno, y por agotamiento de combustible, debió realizar un aterrizaje forzoso. Este se efectuó en la zona denominada Salar 14 de febrero, cercano a Calama. El aterrizaje fue controlado sin lesiones de tripulantes ni daños a la aeronave.

Avisadas las autoridades aeronáuticas de Chile, se envían dos Hawker Hunter y un avión civil en su búsqueda, lo que da resultados negativos. Al día siguiente, se repite la operación y se encuentra al avión y su tripulación, llegando Carabineros de Chile y verifican la salud de los ocupantes. Ese mismo día, en horas de la tarde, aterriza en el mismo lugar, el avión FAB 222, Cessna 206, de la Fuerza Aérea de Bolivia, que procede a trasladar en dos viajes a la tripulación hasta Calama.



En esta imagen, se puede observar las huellas que dejó en el salar, el tren de aterrizaje del Convair de San Francisco Ltda. (Fotografía: DGAC/MNAE).

Dos días después, el 23, la aeronave despega con su tripulación, en un vuelo ferry, desde el lugar del aterrizaje, hasta el aeropuerto de Cerro Moreno, en Antofagasta, destino al cual, nunca llegó.



Vista frontal del Convair 440 posado sobre su fuselaje en la arena. (Fotografía: DGAC/MNAE).

El piloto del Convair, realizó el despegue en condición VFR a las 10.30 GMT, luego de 25 minutos de vuelo, se extravió y debido nuevamente a la falta de combustible, debió realizar un aterrizaje de emergencia, con el motor derecho en bandera y el tren de aterrizaje replegado.

El lugar escogido para el descenso, no planificado fue cercano a Rada Blanco Encalada, a 111 kilómetros al norte de Antofagasta. La tripulación salvó ilesa, en tanto el avión quedo con daños considerables del orden del 57%.



Estado en que quedo el motor izquierdo y las hélices del avión siniestrado (Fotografía: DGAC/MNAE)

Nuevamente Carabineros de Chile, llegó al sitio del incidente, y procedió a trasladar a la tripulación hasta Cerro Moreno.

El informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, concluyó que el avión tenía su mantenimiento y sus revisiones al día, por parte de la empresa propietaria y de la DGAC de Bolivia, y que en ambos aterrizajes forzosos, no hubo falla mecánica como causa o factor contribuyentes de los accidentes, remitiendo su investigación a las autoridades aeronáuticas de Bolivia.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Historia de Lan Chile, Primera parte 1929-1964. Sergio Barriga Kreft, 1983. Historia de Lan Chile, Segunda parte 1964-1984. Sergio Barriga Kreft, 1984. http://www.pilotosretiradoslan.cl/2009/03/15/un-mal-dia-en-vallenar/

https://es.wikipedia.org/wiki/Convair CV-240

Libro 9 Accidentes Aeronáuticos Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Libro 37 Accidentes Aeronáuticos Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Airliners.net

AviationCorner.net.

Latin Glory, Airlines of Latin America, Motorbooks International, 1995

Colaboración:

- Sr. Rino Poletti Barrios.
- Sr. Samuel Matamala Fuentes.
- Sr. Carlos Medina Álamos.
- Sr. Sergio Barriga Kreft
- Sr. Anselmo Aguilar Urra
- Sr. Luis Massa A.
- Sr. Richard Vandervord
- Sr. Francisco "Paco" Andreau
- Sr. Michael Magnusson
- Sr. Erwin Cubillos Salazar

VIII. SABÍA USTED?

...que el domingo 6 de diciembre de 1942, en la entrada del aeropuerto Los Cerrillos fue inaugurado un sencillo monolito de piedra en homenaje a don César Copetta Brosio, el primer hombre que voló en un avión en Chile?

El monolito fue construido en el mismo sitio en que cayó su avión, el 27 de noviembre de 1940. La personalidad de este malogrado pionero de la aviación nacional, el gran cariño que supo inspirar entre quienes le conocieron y la abnegación con que sirvió a la noble causa de la aviación civil, dio ocasión a que el acto de inauguración se convirtiera en una ceremonia emocionante y profunda, de gran significación moral para todos los pilotos del país.

En los jardines del aeropuerto, poco antes de la hora indicada, se reunió una numerosa y selecta concurrencia, formada por familiares, amigos y compatriotas del aviador Copetta, socios del Club Aéreo, miembros de la Embajada de Francia, representantes de la Fuerza Aérea de Chile y otras instituciones.

Se hizo presente también el Cuerpo de Ex Combatientes franceses de la Primera Guerra Mundial, quienes portaban un estandarte, con su guardia de honor y al que perteneció en aviador Copetta, en calidad de ex combatiente en la aviación militar de Francia. Todos los asistentes tomaron colocación ante el monolito, que se encontraba cubierto por guirnaldas y banderas de Chile y Francia. Al fondo se ubicó una banda de la Fuerza Aérea y a un costado se ubicó un pequeño altar, donde el capellán de la Institución Aérea, Pbro. Romelio Carreño Atenas, ofició una misa de campaña, tras la cual dijo sentidas y elocuentes palabras sobre el significado de este homenaje.



Mientras la banda interpreta el himno francés "la Marsellesa", los miembros de la Liga de Combatientes rinden un homenaje al aviador Copetta.

Continuando la ceremonia, el Teniente de Aviación Arturo Christie Merlini, prosecretario del Club Aéreo de Chile, también con emocionadas palabras procedió a inaugurar el monolito, que estaba cubierto de dos banderas sostenidas tanto por el Agregado Militar de Francia, Coronel Morizon como por el teniente René González.

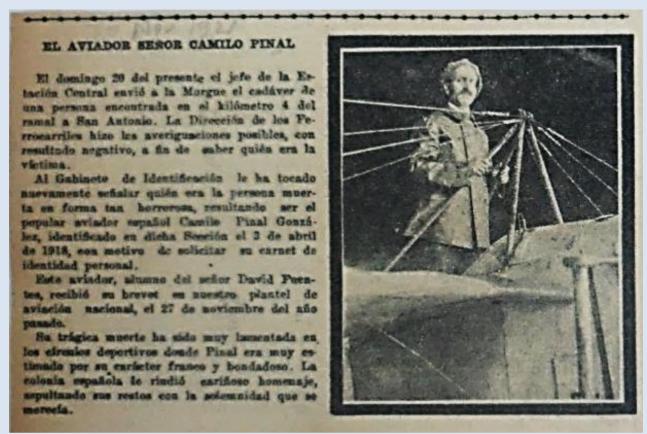
Las crónicas de la época, señalan que, en ese mismo instante pasó a baja altura, un avión tripulado por la joven piloto Dora Koeppen y su amigo Rolando Ahumada, quien arrojó un ramo de flores el que cayó sobre el sitio del homenaje. Terminadas las palabras del teniente Christie, un integrante del Cuerpo de Ex combatientes, Mr. Remy Vuillemin, agradeció en calidad de compatriota y compañero de armas de Copetta, el homenaje que los aviadores de Chile rendían en la persona de quien fuera el primer aviador de este país.



Sobrio y sencillo aparece el monolito que otrora recordara a César Copetta Brosio, en el mismo lugar donde cayera su avión en 1940

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Noviembre de 1921

El primer aviador civil formado por un instructor civil en Chile, fue el ciudadano español Camilo Pinal

El renombrado historiador aeronáutico chileno, CDA Enrique Flores Álvarez, señala textualmente en su obra Historia Aeronáutica de Chile, lo siguiente: "David Fuentes se anotó un nuevo triunfo al formar el primer piloto civil en el país en la persona del ciudadano español Camilo Pinal".

Basta sólo esta cita para asignar mayor importancia a un recorte de una época en que el volar, era una de los desafíos que involucraba no sólo gran tenacidad, sino que también *riesgos inminentes*. La importancia de este recorte, radica en recordar al entusiasta y valiente Camilo Pinal, quien el 12 de octubre de 1920, realizó su primer vuelo solo, con escasas 8 horas en un avión de instrucción de doble comando.

Poco tiempo más tarde, el 25 de noviembre de 1920, el nuevo piloto rindió las pruebas para obtener su brevet, de acuerdo a las exigencias de la Federación Aérea Internacional y continuó practicando hasta que sufrió una caída durante una exhibición en honor al Príncipe de Baviera que se encontraba visitando nuestra capital. El avión siniestrado era el Blériot "Talcahuano", de propiedad de David Fuentes Soza.

AERO CLUB DE CHILE BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º59	
Nombre Camilo Final Sungaling Nacionalidad espacial Nacido en Mes O elidu 22 Año 1885 Profesion Fecha del Brevet 25 - 11 - 1920 Aeròdromo El Brance Hora 6 am. Aparato Blinish- aeste comando - Motor Gurine Potencia 8 ott Instructor david Puentes Sona - Comisarios Ivan a. malundo - Backo Brangue. I lerrey Aprobado en sesion de Directorio de BECRETARIO PRESIDENTE	
DETALLES DEL BREVET: 1 a Serie de ochos	
COMISARIO COMISARIO PERFOMANCES:	
TENIOTANCES.	

Suscríbete gratis a la Comunidad de la Aeronáutica Mundial



FlyLinkers

"La red social de la Aviación"

WWW.FLYLINKERS.COM

Contáctanos en info@flylinkers.com

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Sr. Director

Gracias por el envío de Aerohistoria. Me encantaron las notas referidas a la actualidad, sobre todo el análisis, de la frase de Gabriela Mistral, atingente a lo que está sucediendo en nuestro país. Apoyo de todas maneras las notas de repudio, a lo que está pasando con los monumentos de nuestros héroes en el país, especialmente con los de Arturo Merino Benítez, Dagoberto Godoy, entre otras, lo que es de un barbarismo impresionante.

Como antes mencioné, me gustó mucho la relación que realizaron entre los artículos históricos y los de contingencia nacional.

Saluda atentamente a usted.

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
Dirección General de Aeronáutica Civil

Sr. Director

Aerohistoria recibida-- Gracias.

Muy triste por el vandalismo en Temuco.

En Mendoza también lo hubo en la plaza Chile.

Quién puede justificar vandalismo a una plaza que lleva el nombre de un país hermano y honra la memoria de dos grandes americanos.

Muy interesante el artículo sobre los Super Constellation- Lockheed. Te adjunto foto mía del que se conserva en JFK, la terminal 5 ex- TWA. Afortunadamente se logró salvar el edificio hecho por Eero Saarinen.

Gustavo Tracchia

The North American Vexillological Association

Al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Estimados señores:

Les hago llegar mis más entusiastas felicitaciones por la excelente revista Aerohistoria, que cada mes nos sorprende con su excelente calidad, variedad, gran amenidad y rigor histórico.

En esta ocasión, deseo compartir algunas fotografías e información que complemente el artículo sobre el avión Fleet Finch, incluido en el número de septiembre de 2019 de Aerohistoria.

- 1. Foto Fleet CC-318. Muestra a nuestro avión con su primera matrícula chilena, poco tiempo después de haber arribado a nuestro país. Se denota su origen canadiense por la cabina acristalada tan típica de los entrenadores producidos o empleados en ese país del norte de rigurosas condiciones climáticas, la que le fue removida al poco andar debido a las benignas condiciones de nuestro clima.
- 2. Foto Fleet CC-PLS. Ya con su segunda matrícula, sirviendo como telón de fondo para la foto de rigor con sus orgullosos y felices operadores.
- 3. Foto Fleet CC-KWA Tobalaba. Representando al Club de Planeadores de Santiago en una gran concentración de la aviación civil en Tobalaba. Años 60.
- 4. Foto Fleet CC-KFD. Con su última matricula chilena, aparece retratado en un ejemplar del diario La Tercera de la Hora de 1981, medio que le dedicó un reportaje mencionando que se aprestaba a una postrera campaña de trabajo como remolcador de lienzos de propaganda en el sur del país, antes de ser exportado a USA.

Esperando que lo enviado sea de su interés y de sus fieles y ávidos lectores, saluda atentamente

Anselmo Aguilar Urra.

Descargar material desde: http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/Fotos_aviones_Fleet/

Estimados señores,

Junto con acusar recibo de la revista correspondiente a octubre 2019, deseo felicitarles una vez más por divulgar todos estos interesantes hechos históricos de la aviación.

Un abrazo

Patricio Eberhard B.

Secretario General Sociedad Chilena de Historia y Geografía

Estimado Norberto,

Muchas gracias por tan interesante información, la cual por supuesto desconocía totalmente. Los felicito por la acuciosidad y dedicación que el Instituto siempre demuestra y, en particular, por atender mi modesta inquietud con tanta amabilidad.

Como seguramente sabes, hace algunas semanas se ha designado oficialmente al nuevo Secretario General de la JAC, nombramiento que recayó en don Martín Mackenna, ex jefe de gabinete de la Subsecretaría de Transportes. Con ello se pone fin a mi período de subrogancia, que se extendió por casi once meses, y regreso a mis funciones como Fiscal de la misma JAC.

Transmitiré entonces esta información a mi nuevo jefe para que la considere en futuras definiciones institucionales, si así lo estima.

Un abrazo y nuevamente mis agradecimientos al Instituto.

David Dueñas S.

Jefe Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones | Gobierno de Chile

Chile en la "zona cero"

"Como ciudadano de izquierda, no acepto que se destruya todo, incluido el Estado, para derrotar a este sistema"

La imagen de una patrulla de carabineros que se dirigía, en la comuna de Recoleta, a un procedimiento no relacionado con las manifestaciones, atacada por una turba desaforada y extremadamente violenta, y que aprovechó el hecho de que el vehículo policial estaba detenido por un "taco" para destruirlo, y herir o derechamente intentar matar a quienes iban adentro, me impactó profundamente. Esos jóvenes parecían poseídos por una especie de éxtasis destructivo, como drogados de violencia (y seguramente también de droga y alcohol). Si los carabineros no hubieran hecho disparos al aire, en legítima defensa, la montonera habría terminado por asesinar a quienes iban en ese vehículo.

Hay una furia nihilista que hemos visto desatada contra el espacio público, la propiedad privada y también contra cuarteles policiales o del Ejército o de la FACh. Eso no tiene que ver con las legítimas demandas de cambio que la ciudadanía ha hecho sentir en estos días. Que estas hordas (de lumpen, o barras bravas, o anarquistas, o todos a la vez) sientan que se puede asesinar carabineros en plena calle, refleja que estamos ante sujetos que no perciben un límite a toda la destrucción que son capaces de hacer. Ellos representan el rostro más violento de un individualismo de este mismo sistema que todos queremos cambiar o mejorar, por supuesto no matando carabineros en la calle. "Yo hago lo que quiero"; "la calle es mía"; "es mi derecho"; "solo tengo derechos, no deberes" (no voto, no pago el pasaje del metro, no estudio, no reconozco en mis profesores una autoridad); puedo destruir la educación pública (Instituto Nacional); puedo quemar y vandalizar una iglesia patrimonial; puedo derribar las estatuas de héroes patrios (aunque no tenga idea de quiénes son y qué hicieron estos en la historia). "Si vo quiero, puedo": soy el superhombre anarquista o vandálico y hago ostentación de mi violencia. Ostentación: el mismo pecado de los empresarios que se coludieron o refregaron el lujo en la cara de nuestra clase media empobrecida. De la ostentación económica pasamos a la ostentación de la violencia: esa desmesura ocurre cuando se pierde la armonía en una sociedad. Del laissez faire de un liberalismo salvaje en lo económico al laissez faire de la violencia en la calle. No hay límites delante: ni Estado, ni orden público, ni espacio público que valga (ayer privatizado, hoy vandalizado).

Me rebelo contra eso. Y como ciudadano de izquierda no acepto que se destruya todo, incluido el

Estado, para derrotar a este sistema. Este sistema ya debilitó suficientemente al Estado como para que estas hordas tanáticas quieran destruirlo ahora, hacerlo cenizas y que estas se mezclen con las de las barricadas. Si alguien cree que de ese Estado en ruinas, de esas fuerzas policiales humilladas, va a poder levantarse un país mejor, más justo, está profundamente equivocado. Solo falta que esas hordas se armen y se habrá consumado una tragedia por la que todos seremos juzgados, especialmente una izquierda que ha mostrado una cierta anomia moral ante este aquelarre de destrucción.

Federico Engels (padre del marxismo) decía que los obreros que se manifestaban en las calles de un París revolucionario, ante los saqueos de los vándalos, escribían en los muros: "mortaux voleurs!" (¡muerte a los ladrones!). No es necesario ser tan brutales como Engels: bastaría que, al menos, se los contuviera y frenara.

En Chile hubo y espero que todavía haya una izquierda sin doble estándar moral, una izquierda racional que cree en el orden público, una izquierda que no piensa que el fin justifica los medios y que sufrió demasiado la violencia como para querer alimentarla o avalarla, o hacer vista gorda ante ella, venga de donde venga. Si esa izquierda no saca la voz (y firme) ante este espectáculo de ostentosa destrucción, todo Chile se convertirá en una "zona cero", incluida la izquierda.

Cristián Warnken 21/11/19

Sr. Director

Un hombre no viola, viola un violador. Un hombre no mata, mata un asesino. Un hombre no maltrata, maltrata un maltratador. Un hombre no humilla, humilla un cobarde. Un hombre es un ser humano al igual que una mujer, si queremos igualdad, empecemos por el respeto. El acervo cultural de esta premisa, me ha sido enviado desde Zúrich, Suiza, por mi hija Carolina, e intrínsecamente, estimo que cuadra perfectamente con la crisis social que invade a nuestro querido Chile y que nos tiene en ascuas desde el 18 de octubre, desde Arica a Magallanes.

La llamada crisis social actual, también bautizada como explosión social o estallido social, corroe la vida y bienestar ciudadano.

Es el tema del momento y creo firmemente que la historia recordará a las futuras generaciones, las proporciones de este estallido social, sus consecuencias y sus conclusiones.

Personalmente, confieso que es la más grave de las crisis vividas en este Chile, tan castigado. Mis ocho décadas me respaldan con la experiencia y sabiduría de los años y opinar de lo acontece hoy en el país, es el testimonio de muchos, o de todos.

¿Qué nos deparará en el futuro cercano? Un plebiscito para marzo del 2020 y posteriormente, otro plebiscito para octubre 2020 y la aparición de una nueva Constitución Política del Estado. - ¿Y en el intertanto?.....continuarán las marchas pacíficas de protestas? O los vándalos continuarán con sus saqueos y destrozos? Hoy se aboga por un pacto social en busca de las soluciones ante las demandas urgentes que requiere Chile y la agenda social del gobierno encamina sus pasos hacia allá...todos pregonan por una mejor salud, mejores centros de salud, un atajo a los alzados precios de algunos medicamentos, mejores pensiones, y mejores subsidios a las PYMES, al parecer los días

están contados para las criticadas AFP, el abuso de las Isapres, la mejor educación que tanto se añora, pero, observando cómo ha quedado el METRO en Santiago, con sus antes magníficas estaciones ahora destruidas e incendiadas, el saqueo en los supermercados, farmacias, bancos, las barricadas, las huelgas, etc, etc, es como estar predicando en el desierto.

Ha pasado ya un mes desde el llamado estallido social y caminando recién por las calles de Puerto Montt y constatar cómo ha quedado el centro, la plaza, la banca estatal y privada, la Iglesia Catedral, tapada con latas de zinc intentando proteger sus centenarias maderas, la gobernación provincial, las aguas danzantes en la recién construida pileta en la costanera, nuestro patrimonio cultural, y social, lesionado, nos asalta la interrogante......; hacia dónde vamos...?

Finalizo esta nota, felicitando a la revista Aerohistoria, a los historiadores e investigadores que permanentemente publican interesantes investigaciones, por la labor comunicacional y de protección patrimonial y cultural desplegada en esta crisis social que nos afecta.

En las páginas de este ya tradicional medio histórico aeronáutico, quedarán como testimonio gráfico y escrito, algunos de los bemoles que han desatado esta hecatombe y será la historia, la que juzgará más adelante.

ALFREDO MELLADO YAÑEZ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

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

Sr. Presidente:

A partir del 18 de octubre de 2019 comenzó en Chile un movimiento insurreccional que tuvo como epicentro a nivel nacional la Plaza Baquedano ubicada en la ciudad de Santiago, una suerte de "Zona Cero" de destrucción de la urbe por la vía del vandalismo, saqueo e incendio tanto de locales comerciales como de monumentos de características patrimoniales, especialmente por Lumpen, narcos, anárquicos y revolucionarios de Izquierda local y foránea; contexto en el cual la estatua del General Baquedano montado en su caballo Diamante es de lo que ha sido más dañado junto a las estatuas accesorias de su pedestal y base, como lo son la del Soldado Desconocido y la de la Libertad.

Ahora bien, estos ultrajes denotan no sólo un desconocimiento profundo en la mayoría de los asistentes a las marchas en dicho lugar acerca de quién fue el General Manuel Baquedano, ex Comandante en Jefe del Ejército y descollante vencedor de Miraflores y Chorrillos; sino que también es un intencionado y simbólico ataque por parte de unos pocos que sí conocen la trayectoria de tan insigne militar, motivo por el cual con mayor razón han querido mancillar el honor militar de todas nuestras Fuerzas Armadas y de Orden.

En este contexto, salta a la vista lo insuficiente de nuestra Institucionalidad y legislación vigente respecto de la destrucción de nuestros bienes patrimoniales, públicos y privados; en efecto, es urgente

evaluar daños a edificios patrimoniales, zonas típicas y monumentos, accionando para resguardarlos y repararlos.

En un muy corto plazo se requerirá catastrar los bienes patrimoniales dañados y comenzar con su reconstrucción y/o reparación; y es que como país, al dejar hacer a los atentadores del Orden Público, hemos renegado de nuestra historia y cultura.

A seis semanas ya de esta revolución, el pillaje, los saqueos, los incendios suman casi los dos millares, resaltando esquinas sin semáforos, suciedad por doquier, daños a mobiliario urbano, centenares de monumentos dañados, centenares de atentados incendiarios, además de paros y tomas al por mayor, por lo mismo ha habido más de 5.000 personas detenidas por todo esto.

Hitos de estos daños y perjuicios son el Palacio Schneider, el edificio Enel, decenas de estaciones de Metro, El Mercurio de Valparaíso, edificios consistoriales, gobernaciones, oficinas de bancos, AFPs, farmacias supermercados y un variopinto número de locales comerciales de PYMEs. Pero, además, en cada ciudad de Chile hay más y más patrimonio literalmente en el suelo.

Pues bien, dado todo lo expuesto, considero un deber que nuestro Instituto y todos sus pares exijamos al Ministerio de Educación que se reinstale la asignatura de Educación Cívica en todos los colegios de Chile a fin que a nuestros alumnos de Enseñanza Media, antes que alcancen la edad propia de la responsabilidad penal juvenil, esto es los 16 años de edad, se les eduque tanto en el gusto y cuidado de las ciudades y de su patrimonio, como se les informe acerca de lo ilícito que es dañar el patrimonio cultural público y privado; lo anterior, por cuanto pareciera que muchos de los llamados jóvenes idealistas que causan destrozos son inconscientes de cuál es realmente la dimensión legal de sus actos voluntarios que causan daño, o sea de los delitos que cometen y que, claramente, no sólo tienen un alto impacto social sino que están sancionados perfectamente en el Código Penal de la república.

Hoy más que nunca debemos mantener la identidad de Chile si queremos seriamente hacer de Chile una Gran Nación, una que sea desarrollada no sólo en lo económico sino especialmente en lo educacional y lo cultural; y que también sea respetada y respetable en el concertó de naciones.

Así las cosas, como Estado y particulares pongámonos rápido a reeducar si queremos tener una ciudadanía culta.

Saludos fraternales.

Raúl Jesús Romero Goenaga

Abogado; Doctorando en Derecho, Máster en Economía y Gestión.

Señor Director:

Hemos escuchado muchas voces acerca de las pérdidas de nuestro patrimonio este último tiempo; sin embargo, una, que es la del Consejo de Monumentos, ha estado ausente.

En efecto, desde casi un mes el Consejo de Monumentos se encuentra en un paro ilegal "reflexionando" acerca de la nueva ley de patrimonio en actual trámite legislativo.

A diferencia de lo que nos sucedió para el terremoto del 27-F de 2010, en que el Consejo se volcó al territorio para levantar información ese mismo día y contener la demolición indiscriminada, hoy ellos han incurrido en un notable abandono de sus deberes dejando que las cosas sucedan a su alrededor sin hacer nada, impertérritos.

No se trata de que se pongan al frente de un monumento para evitar su destrucción por una turba exaltada, pero al menos trabajar desde sus puestos en aportar a registrar, identificar y pensar qué se puede hacer en el futuro sería algo mínimamente razonable.

Hechos como estos reafirman la necesidad de que la añosa ley de monumentos -que tanto confort da a algunos- sea modificada y que esta crisis no nos nuble la urgente necesidad de regionalizar este organismo, que tal como ha ocurrido con muchos bienes del patrimonio, ¡se está cayendo a pedazos!

Oscar Acuña Poblete

Abogado 25/11/19

Señores Aerohistoria,

El 4 de noviembre, del presente año, el diario El Austral de Temuco publicó, en su sección Cartas al Director, una breve carta expresando mi pesar por el inexplicable destrozo del busto de Dagoberto Godoy Fuentealba, mi padre, erigido en la plaza que lleva su nombre en la ciudad de Temuco, donde nació el 22 de julio de 1893, y que ustedes han tenido la gentileza de difundir en la Revista anterior.

Mi primera intención era escribirles y referirme sobre ese amargo sentimiento que tuve por el vejamen a su memoria, motivado por mi herencia consanguínea. Renuncié a esta idea y opté por transcribir el discurso que pronunció mi padre el 5 de enero de 1919 - 100 años a la fecha - en la Casa Consistorial de Temuco ante altas autoridades civiles y militares de la provincia de Cautín, pocos días después de haber cruzado la Cordillera de los Andes.



Deteriorado segmento que se pudo recuperar del busto que recordaba al aviador Dagoberto Godoy Fuentealba

Quizás algunas personas de preguntarán: ¿Por qué este cambio de parecer sobre no referirme al tema original?; y aún más: ¿por qué retrotraer la historia por un hecho ocurrido hace 101 años?.

Creo que las respuestas se hayan en el discurso, que, a pesar del tiempo transcurrido, no ha perdido vigencia; no oculto mi deseo que sea leído, de preferencia por las actuales generaciones, en especial por la juventud, y deje en ella un indeleble sentimiento de amor a la Patria, que es la herencia sublime de todo chileno.

A continuación, el discurso:

"Mi pueblo:

Al pisar este suelo, del cual un día partí con el alma pletórica de esa vaga inquietud con que uno mira el porvenir, renacen las escenas vividas al calor del hogar, y siento que mi corazón se expande de gozo al poder venir a daros cuenta de mi conducta, cuando para mi aprendizaje fue necesaria la separación.

Hoy llego después de haber logrado realizar mi anhelo que constituyó el sueño dorado en mi carrera de soldado y aviador, y que siento tan agradecido al contemplar esta cariñosa manifestación, que dudo que mi palabra pueda reflejar, ni pálidamente, lo que hay en el fondo de mi alma.

Si bien es cierto que todos mis compatriotas al unísono han tenido palabras de aliento y francos aplausos para el miembro del ejército que al cumplir con su deber logró el buen éxito, nada me es más grato que sentirme entre los míos; os considero más cerca de mí porque habéis visto la misma luz, habéis respirado las brisas de este jirón de tierra de Arauco legendario, que me arrulló con el himno de sus ríos y de sus bosques y me embelesó al contemplar sus paisajes inimitables que me enseñaron a amar a mi Patria y me dio los conocimientos previos para acercarme al banquete de la ciencia, que nutre la mente.

Como hijo amante de esta provincia, me congratulo al ver el progreso que ha alcanzado y sólo tengo palabras de entusiasta admiración para los hombres que han prestado su concurso a esta obra hecha por amor a Chile en una de sus provincias de tradiciones que se remontan a los nobles pobladores primitivos, que juntando su sangre a la de los esforzados conquistadores formaron esta mezcla feliz, esta raza viril a que nos honramos pertenecer.

Bien comprenderéis que me siento confundido ante vuestra gentil actitud, pero no por ello y a pesar de su magnitud, veo claramente que estoy obligado para con vosotros y quiero manifestar solo en la promesa que osa hago de ser siempre digno de llamarme temucano y de ser depositario de vuestro aprecio.

Gracias, pues os doy y sean mis agradecimientos para las autoridades que al frente del pueblo de esta ciudad quiso mostrar su adhesión en mi persona, al ejército y servicio de aviación chilenos."

Dagoberto Godoy F.

Dagoberto Godoy LisboaInstituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Datos técnicos sobre la escultura

Autor de la escultura: Marta Lillo González

Ubicación: Plaza Dagoberto Godoy (frente Manuel Montt) **Altura:** Figura 1,20 más. Monolito de Cemento 2,10 metros **Material:** Yeso revestido con metal fundido en Santiago

Instalación: El 12 de diciembre de 1974, bajo la administración del Alcalde German Becker. Instalado sobre una estructura de cemento bañada de material pétreo que le entrega una característica especial de color y textura. El monumento hace algunos años fue complementado con un total de 10 columnas en orden ascendentes, que hacen resaltar la figura del valiente Aviador.





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).



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

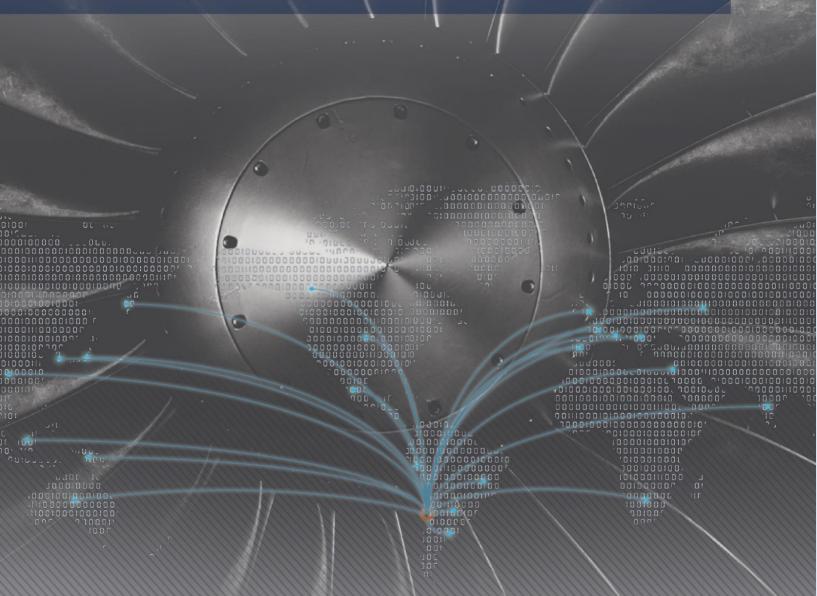
Alberto Fernández Donoso Alfredo Mellado Yáñez Oscar Avendaño Godoy Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Alberto Sánchez Varas Claudio Cáceres Godoy **Gustavo Aimone Arredondo** Héctor Alarcón Carrasco Oscar Avendaño Godoy Sergio Barriga Kreft



INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR



March 31 — April 5 Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile www.fidae.cl







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

















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



Teléfonos:

+56 2 2734 6003

+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797