



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

**INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN**

Alejandro Bello Silva

Primer aviador militar desaparecido
en la historia aeronáutica nacional

▶ **Julio Fuente-Alba Bonniard,
primer mártir de la Aeropostal**

▶ **Jorge Alejandro Newbery**

▶ **La pérdida del teniente Bello**

▶ **Marcel Bouilloux-Lafont (1871-1944)**

Actividades de febrero de 2019 - N°2

101 años al servicio de nuestros asegurados



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

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

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

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

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

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

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

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



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Quienes defienden el uso de grafitis por doquier, argumentando que es una expresión de arte, están ...más perdidos que el teniente Bello”

Con impavidez enfrentamos el deterioro de nuestro patrimonio que desvergonzados y desafiantes grafitis, ofenden y otras veces destruyen. Quienes los realizan, lejos de usar solamente los llamados espacios públicos, invaden muchas de las veces sin consideración o respeto alguno, esos espacios privados que varios de nosotros nos esmeramos en cuidar y mantener como un testimonio cultural o simplemente como un legado para la posteridad.

Pareciera ser “esta moda”, una expresión de lo que se autodenomina opinión y decisión popular, muchas veces referido a un “arte del pueblo y para el pueblo”, el que no necesita permiso final para su libre ejecución.

Esta disculpa es simplemente una mentira, una falacia que atropella la inteligencia y menoscaba el verdadero patrimonio de un pueblo, puesto que finalmente destruye los cimientos argumentando una libertad de expresión, que *socialmente* exige los deberes y los derechos, sin el menor respeto a lo que otros entendemos como una herencia que debe ser cuidada y resguardada.



Placa conmemorativa de la Comuna de La Cisterna a la primera mujer piloto que cruzó la cordillera de los Andes (Hoy permanece prácticamente sepultado bajo la pintura)

Pues bien, el respeto del *patrimonio* es algo que debe llenarnos de orgullo, pues ello no es meramente una memoria, sino que se convierte en testimonio vivo y tangible de eso que forma parte de nuestras raíces e identidad.

En nuestra corporación, continuamente luchamos por valorizar a la gente, sus raíces y divulgar nuestra cultura aérea, de modo de utilizarla e incluirla como la mejor y más pura de los cimientos que a diario contribuyen a construir un futuro mejor.

Por último, son las comunidades política y científica, a quienes se encomienda la tarea de proteger y conservar el Patrimonio Cultural, dan muchas de las veces, muestra de una falta de comprensión a la *“definición del patrimonio como construcción social”* al comprobarse que no han sabido entender y conectar con las formas de expresión cultural e identitaria de los locales, que afirman no reconocerse en el pasado promocionado. Ante semejantes manifestaciones, cabe reflexionar y preguntarse sobre el Patrimonio Cultural, pero no desde la perspectiva de la reivindicación histórica o de la conservación, sino precisamente ahondando en la significación y el manejo que se hacen de los recursos patrimoniales.

La desprotección física o moral, de aquello que denominamos patrimonio, sea este tangible o intangible, bien merece nuestro tiempo y atención, pues si dejamos que ese ritmo acelerado muchas veces “autoimpuesto” e ignorante con que parecemos enfrentar las cosas, irrumpa en nuestros actos y decisiones trascendentes, terminaremos más temprano que tarde, con una nación sin identidad y *“...más perdidos que el Teniente Bello”*

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL.....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor, a un año de su fallecimiento</i>	6
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"</i>	10
OBITUARIO.....	11
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	13
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	15
EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.....	16
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	31
<i>Jorge Alejandro Newbery Malagarie</i>	31
<i>Julio Fuente-Alba Bonniard, primer mártir de la Aeropostal</i>	65
<i>La pérdida del teniente Bello</i>	70
<i>Marcel Bouilloux-Lafont (1870-1944)</i>	83
AVIONES CON HISTORIA.....	88
<i>Breve reseña del Cessna 337D, otro chileno en Red Bull</i>	88
SABÍA USTED ?.....	92
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	93
<i>Escuela Militar de Aviación</i>	93
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	98

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor, a un año de su fallecimiento*

Una fresca mañana recibía a los feligreses que prontamente acudían a la Iglesia de la Fuerza Aérea de Chile, ubicada en calle Lira, Santiago Centro, a rendir un sentido homenaje y recuerdo de quién en vida fuese una genuina representante de la Mujer Chilena y que, a sus 18 años de edad, viajara a Europa a defender la tierra de sus ancestros, nos referimos a Margot Duhalde Sotomayor.

Ese martes 5 de febrero de 2019 se cumplía un año desde que Margot emprendiese su último vuelo hacia el encuentro con el Supremo Creador. Varias personas y organizaciones se habían dado cita en el templo, invitadas por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

A las 10:45 hrs. recibíamos a los primeros amigos invitados, el señor Sebastián Martínez-Conde, nieto de Margot Duhalde junto a la presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile, señora Orietta Rodríguez acompañada por una de las directoras de dicha entidad, señora Mónica Krassa.



Algunas de las autoridades y amigos presentes en la misa de recuerdo.

Poco a poco fueron ingresando al templo, entre otros, el Sr. Embajador de Francia Roland Dubertrand; el Sr. Embajador de Gran Bretaña Jamie Bowden; el representante del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (I) Sr. Joaquín Urzua Rentería; el representante del Sr. Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, Coronel de Carabineros Sr. Humberto Limongi Sánchez; el señor Secretario General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Sr. Ricardo Gutiérrez Recabarren; los Directores del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas" Srs. Miguel Ángel Vetterlein Olgún y Fernando Torres Leiva, representantes del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio Sres. Eduardo Werner Cavada y Danilo Villaroel Canga; Agregado Aeronáutico y de Defensa de la República Dominicana, Coronel Francisco Martínez; Representante de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado; Directores y miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y amigos de Margot.



A las 11:00, el Capellán de la Fuerza Aérea de Chile Presbítero Sr. Elías Peña Pino dio inicio a la Eucaristía con una bella introducción donde hizo resaltar las cualidades humanas de Margot y su entrega a la causa que la hizo cruzar el Océano Pacífico para participar en actividades aéreas totalmente desconocidas en nuestra Patria como lo eran trasladar aviones de combate desde las

fábricas hasta las Bases Aéreas próximas a los frentes de batalla.



El Capellán de la Fuerza Aérea de Chile, Presbítero Elías Peña Pino

La solemne eucaristía fue acompañada por el Coro “Voces en Vuelo” de la Fuerza Aérea de Chile que, con sus interpretaciones corales y la participación de una impresionante solista, proporcionó un marco de espiritual belleza a la ceremonia.

Antes de finalizar la ceremonia, el presidente del Instituto Sr. Norberto Traub Gainsborg se dirigió a los presentes en un sentido discurso en el cual recordó a los presentes, la importancia de reconocer y recordar a las personas que ya no están, como también el conmemorar aquellos hitos que nos enorgullecen, identifican y ennoblecen. *“En la historia aeronáutica, que nos enamora y reconforta, esperamos siempre poder compartir y conmemorar todos estos acontecimientos importantes de*

recordar con quienes nos siguen y apoyan; no podemos quedar ajenos o exentos de valorarlas, al contrario, tratamos siempre de poner en valor las fechas, compartiendo conocimientos y divulgándolos ampliamente para el crecimiento moral, cultural y patrimonial de nuestra nación y deleite de todos, ya que como siempre hemos declarado, nuestro anhelo es y ha sido ser parte de una institución que sirva a resguardar la aviación chilena e iberoamericana, pues reconocemos en ella una parte integral de la historia común con la del mundo.” Finalmente, junto con agradecer a los presentes su presencia, al coro “Voces en Vuelo” por habernos regalado sus angelicales dones y al capellán Peña por su constante apoyo.

Terminada la misa el Capellán Sr. Elías Peña hizo un responso por el eterno descanso del alma de Margot.



Como cierre del homenaje a la ilustre Aviadora, el presidente del Instituto Sr. Norberto Traub Gainsborg procedió a hacer entrega, a los participantes en la homilía, de ejemplares de la Edición Especial N° 12, dedicado a Margot Duhalde Sotomayor, edición que contiene una detallada biografía y pasajes hasta ahora inéditos de su vida, su actuación allende los mares y de su prolífica vida como Piloto de Transporte y Controladora de Tránsito Aéreo.

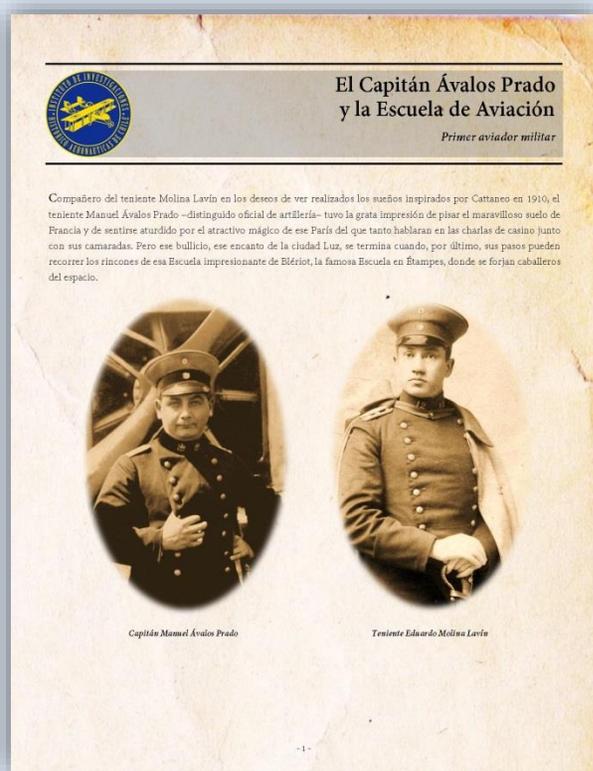


❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”*

El pasado lunes 11 de febrero, el H. Directorio y miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se encontraron representados en el saludo y felicitaciones, que nuestra corporación, hiciera llegar al Coronel de Aviación (A), señor Miguel Marguirot Fajardo, Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, recordando el centésimo sexto aniversario de su creación.

Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. N°112, pág. 1423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**, entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a Escuela de Aviación y que más tarde en 1944 tomara el nombre de “Escuela de Aviación Capitán Ávalos” para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**.

La creación de este visionario plantel, fue sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que pasaría a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo y que actualmente sigue vigente y activa, tras más un siglo.



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en hacerles llegar a nuestro lectores por esta vía, copia de un extenso e interesante artículo publicado por el distinguido investigador don Guillermo Marín Rodríguez en octubre de 1966 y que con ocasión del nuevo aniversario de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado, el pasado 11 de febrero, fuera reproducido por nuestra corporación dado el valor documental del mismo.

Para descargar el documento PDF, sólo basta hacer **click** sobre la imagen del lado izquierdo.

Para leer y revisar el Documento G.1.N°187 de organización de acuerdo a lo indicado en la Ley N°2.771 de febrero de 1913. Haga **click** sobre la pequeña imagen del lado derecho.



II. OBITUARIO

"En silencio se alejaron"

Acostumbrados como nos tiene la vida, a que en esta tierra todo tiene un principio y un fin, no debería extrañarnos que los viejos amigos también a su debido tiempo, vayan haciendo mutis por el foro, como diría un actor de teatro.

Sin embargo, los sólidos lazos forjados en tantas vivencias y sentimientos comunes compartidos, hacen que el espíritu se resista a aceptar la realidad inmanente.

Por estas sencillas líneas queremos expresar nuestros sentimientos de pesar profundo, por la partida de personas a las que nos unía una antigua amistad.

Sergio Barriga Kreft



Mario Hernán Aguilera Fiedler (Q.E.P.D.)

CDG (A). Sr. Mario Aguilera Fiedler

Hombre sencillo y afectuoso, su rostro irradiaba bondad, reflejo de su nobleza de alma.

Con su salud quebrantada, producto de una grave caída laboral sufrida el pasado mes de enero, el miércoles 13 de febrero falleció en el Hospital Institucional de Santiago, quien fuera un distinguido amigo y colaborador de nuestro instituto, el recordado el comandante (R) Sr. Mario Aguilera Fiedler.

Con una solemne, concurrida y muy sentida misa realizada el jueves 14 del presente en la Iglesia Institucional "San Miguel Arcángel" de Santiago, se dio el primer adiós al amigo y camarada, quien desde aquí fue trasladado a su ciudad natal de Carahue, donde se tuvo lugar su funeral.

Hacemos llegar nuestras Condolencias a su familia, esperando que la conformidad y resignación llegue a sus corazones, haciéndoles presente que nos hacemos parte del dolor que los aflige.



Fredrick Lyaudet Curd

"El amigo que nos dejó"



Sr. Fredrick Lyaudet Curd (Q.E.P.D.)

Ante su repentina como inesperada partida, porfiadamente acuden a la mente aquellas palabras escritas en la Sagrada Biblia: *"Velad porque no sabéis ni el día ni la hora"*

Amigo de ya larga data, sin ser miembro de nuestra corporación, su presencia en nuestra sede social o su participación en las actividades del instituto, era ya algo frecuente y por ello se le consideraba uno más de los nuestros.

De trato amable y sencillo, siempre estaba dispuesto a colaborar con nuestra misión y ello sin querer hacerse notar o destacarse. Por el contrario, buscaba para si los lugares más alejados, donde su presencia no se percibiera.

De trato amable y sencillo, siempre estaba dispuesto a colaborar con nuestra misión y ello sin querer hacerse notar o destacarse. Por el contrario, buscaba para si los lugares más alejados, donde su presencia no se percibiera.

Cuanto disfrutaba de aquellos momentos de camaradería en el casino de Águilas Blancas, recordando antiguas vivencias, donde afloraban los recuerdos de tantos camaradas que ya nos han dejado, sin sospechar que el calendario de su vida llegaba a sus hojas postreras.

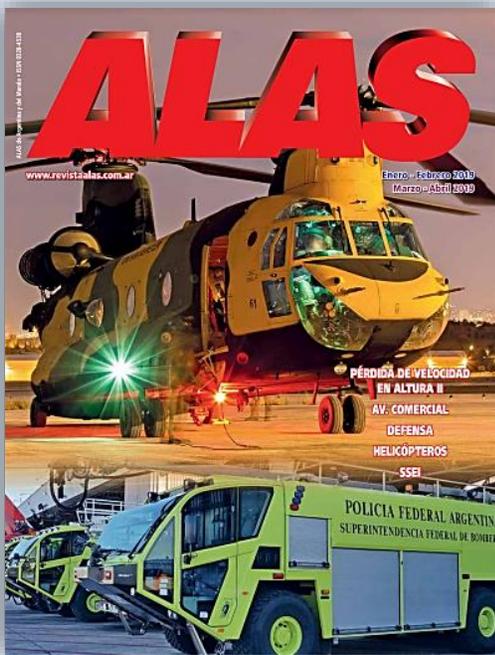
En plena época veraniega, cuando la vida casi detiene su andar presuroso y el convivir por fin se hace más humano, placentero y distendido, cuando los primeros rayos del sol comienzan a insinuarse sobre las altas cumbres aligeradas del albo manto, la noticia cruel laceró nuestros corazones: *"Fredrick nos había dejado, resultando estériles los esfuerzos de los médicos por mantenerlo en esta tierra..."*

Sin duda el Señor estimó cumplida su terrenal misión, llevándolo a su lado para asignarle otra, cuya magnitud no nos atrevemos a visualizar. Quizás, únicamente deseaba conversar con alguien que solo le contara cosas buenas de su paso por esta tierra.

Desde aquí, cumplido el ritual de la despedida de los caballeros del aire, solo nos resta desearle buen viaje hacia los horizontes infinitos, en la certeza que nosotros también, uno a uno nos iremos reencontrando con él en aquel reino eterno que no conoce principio ni fin.



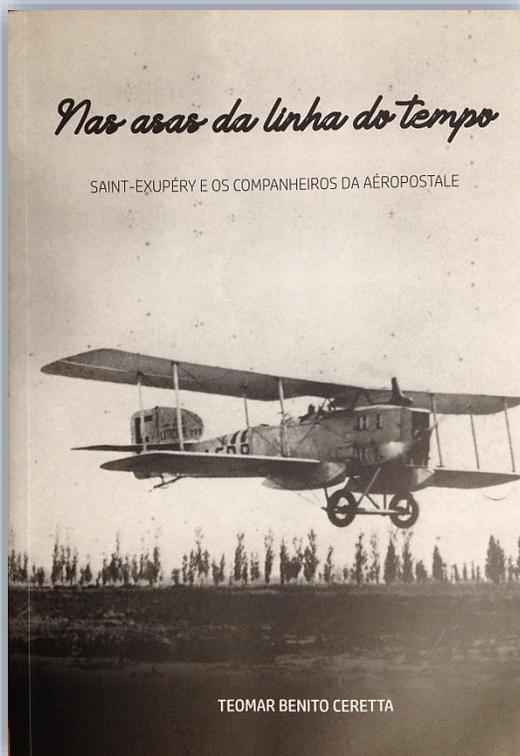
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



- ❖ *En este mes de febrero, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, añadimos algunas publicaciones que podrán descargar haciendo [click](#) sobre su portada.*

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de nuestros amigos Teomar Benito Ceretta, Carlos Castagnet, Oscar Muñoz Villegas y la gentileza del Archivo Histórico de la FACH.

Muchas gracias a todos ellos.





MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR, hizo de sus alas, una profesión.

ISBN: 978-956-09273-0-9

Este especial biográfico, realizado con el respaldo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, es el resultado de una exhaustiva investigación y revisión de documentos que su autor, Norberto Traub Gainsborg iniciara hace algún tiempo atrás en diferentes archivos nacionales y extranjeros. Para la presentación final, se mezclan objetos y memorias personales, conversaciones y otros recuerdos que permiten contextualizar una síntesis amena y continua, del legado que esta destacada aviadora chilena, dejara más allá de su conocida y valerosa participación en la segunda guerra mundial, relevando durante el relato su papel de mujer primero como valiente piloto militar, piloto comercial, controladora aérea e instructora de clubes aéreos por lo que el autor titula en justicia, *“hizo de sus alas,...una profesión”*.

III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Durante este mes de febrero, recibimos otro grato y afectuoso saludo de aquellos que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 36 años de vida, y el cual agradecemos reproduciendo dado el valor que le asignamos a la labor de apoyo que desarrolla todo el personal de esta Dirección como también de la notable conducción de su titular.



Norberto Traub Gainsborg,
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
Presidente.

Es un honor expresar a nombre de todos los integrantes de la Academia de Historia Aeronáutica de México, el gran orgullo y satisfacción que nos provoca el festejar con ustedes el 36 aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Resulta una ocasión ideal y privilegiada para reconocer los logros alcanzados por tan destacada corporación a través del probado compromiso de sus miembros, y posicionarse de cara al futuro bajo la premisa de Investigar, Conocer y Difundir aspectos relevantes de la apasionante historia aeronáutica de Chile, con la convicción de fraternizar en el interés común de rescatar nuestra historia aeronáutica, preservarla y difundirla, generando conocimiento entre las nuevas generaciones con vocación aeronáutica y que aporte un valor agregado a su formación profesional.

Como ya lo hemos expresado, quienes conocemos el medio aeronáutico, sabemos de la importancia y la dificultad de acudir al rescate y difusión de las experiencias y los valores creados, por todos aquellos personajes que han inspirado y han dejado una huella imborrable en el mundo de la aviación. Cumplir 36 años bajo estas circunstancias, es hablar de aquellos valores que han impulsado el desarrollo de la aviación por más de un siglo. Lealtad, pasión, persistencia, integridad y compromiso, son valores que reconocemos en cada uno de los integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Solo así se puede conservar una relación de 36 años con la frescura y las ilusiones del primer día, y mantener un destacado papel en el actual y complicado entorno de cambio, apertura y globalización en el que se hace necesario que la comunidad aeronáutica conozca los detalles de nuestro pasado, para definir los nuevos objetivos y retos que plantea actualmente el desarrollo de la industria aeroespacial en la región.

Nos enseñaron que el cielo era el límite, pero organizaciones como la suya nos han demostrado que deberíamos pensar más allá. ¡Felicidades por 36 años de exitoso y apasionante trabajo!

Víctor Hugo Gutiérrez González

Academia de Historia Aeronáutica de México

Ciudad de México, 30 de enero 2019-

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.

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

01/03/1914. Fallece trágicamente el aviador, deportista y aeronauta, señor Jorge Alejandro Newbery, al estrellarse en avión cerca de Mendoza tras efectuar más vuelos de ensayo en su afán de vencer los macizos de la cordillera de los Andes.

Piloto en 1909 después de fundar el Aero Club Argentino en compañía de Aarón de Anchorena y otros entusiastas caballeros. En mayo de 1912, lanzó la idea de regalar una escuadrilla de aeroplanos al ejército y consiguió los recursos con que se instaló la “Escuela Militar de Volación” de El Palomar en Argentina.



Tras conocerse la muerte de Newbery en Chile, el Aero Club se reunió extraordinariamente con el objeto de honrar su memoria. El acta oficial del lunes 2 de marzo de 1914 señala: ***“Se abrió la sesión a las nueve y media, bajo la presidencia de don Jorge Matte Gormaz y con asistencia de los directores, señores Lisandro Santelices, Erasmo S. Vasquez, Joaquín Jelves, Domingo Izquierdo, Juan A. Maluenda, Augusto Perrey, Benjamín Urzúa, Armando Fernández, Alejandro Weber y Armando Venegas, secretario. El presidente expuso que en conformidad con la citación, esta sesión tenía por objeto tomar conocimiento de la trágica muerte del aviador Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino, cuya pérdida afectaba no sólo al país vecino sino a toda la América, ya que el aviador Newbery era uno de los más prestigiosos impulsores de la aeronáutica, a la vez recordman de varias pruebas y un amigo sincero y desinteresado de nuestro país.”***

02/03/1785. Marineros franceses pertenecientes a la famosa expedición al mando de Jean François Galaup, Conde de la Pérouse, elevan en la ciudad chilena de Concepción, un globo de aire caliente del tipo Montgolfier, como parte de los festejos con que los reciben los ciudadanos de esta ciudad.

02/03/1932. Se inician las operaciones de la Empresa Nacional de transporte Aéreo (E.N.T.A) mediante un contrato realizado con el Gobierno de Costa Rica para el Transporte de carga y personas a un nivel local.

2/03/1952: En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos de planeadores que reciben su característico distintivo recientemente aprobado este año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Humberto Limongi Sánchez, distinguido socio de nuestra corporación.

2/03/1955: Fallece en París, Francia el destacado piloto y constructor de aviones chileno, José Luis Sánchez Besa. Con su muerte desaparecía uno de los últimos representantes de la primera generación de aviadores que dieron los primeros pasos en la ruta del cielo. Sanchez Besa había participado junto a Emilio Edwards Bello en el primer Gran Meeting Internacional de Aviación celebrado en agosto de 1909 en la zona de la Champagne y desde ahí su nombre estuvo presente en muchas de las más destacadas actuaciones y concursos de aviación europeos, haciendo conocido el nombre de su Patria.



03/03/1921. Eran las 11:30 horas en el aeródromo chileno “El Bosque”, un biplano iniciaba su despegue, recién salía de los límites de la pista cuando al iniciar un pronunciado viraje a la derecha, se le vio descender violentamente hasta desaparecer detrás de unos árboles; una columna de humo, precedida de una detonación, indicó la tragedia.

El piloto del avión era el Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, quien tras salir ileso, vuelve a la nave en llamas a tratar de rescatar al Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo quien por no haberse colocado las amarras que debían mantenerlo sujeto al avión, sufrió un rudo golpe que le produjo la pérdida del conocimiento y posterior muerte.

Zañartu, totalmente quemado es socorrido por sus compañeros, y llevado a la posta de San Francisco, ingresando a ella caminando y rehusando toda ayuda.

Exclamaba a cada momento, “*hay que ser hombre hasta el último*”. Y tal como dijo, lo hizo. Rodeado por su familia y amigos, sin expresar una sola queja, Zañartu muere a las 16.45 horas, después de cinco horas de terrible agonía, convirtiéndose en uno de los primeros mártires de la Aviación Naval.



Sus restos mortales descansan en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile, en el Cementerio General de Santiago.

03/03/1937. Fallece el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Cosme Renella Barbatto, producto de una grave dolencia.

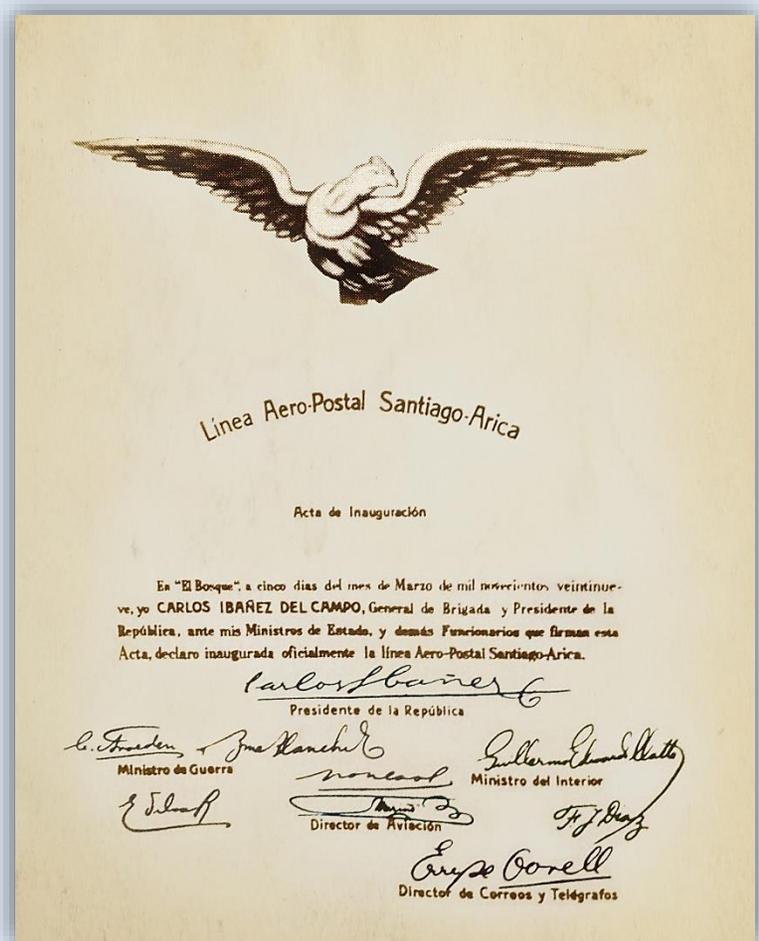
03/03/1988. Fallece en la ciudad argentina de Córdoba, el ingeniero aeronáutico señor Ambrosio L. V. Tarabella. Nacido en Saladillo (Buenos Aires) el 19 de abril de 1893, fue pionero y artífice de la industria aeronáutica argentina.

04/03/1950. Mediante el Decreto legislativo Nº 121 es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Honduras, entidad destinada a la vigilancia, organización y fomento de la aviación civil nacional.

05/03/1929. Bajo la presidencia de S.E. don Carlos Ibáñez del Campo y por iniciativa de don Arturo Merino Benítez, se crea la Línea Aero-Postal Santiago - Arica, antecesora de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Este servicio aéreo de transporte de pasajeros y correspondencia llegará a las zonas norte del país, se pone en marcha mediante aviones DH-60 Gipsy Moth y pilotos de la Aeronáutica Militar.

La capacidad era para un pasajero y 20 kilogramos de carga. Posteriormente se incorporaron aviones Ford Fairchild que podían transportar 12 pasajeros.

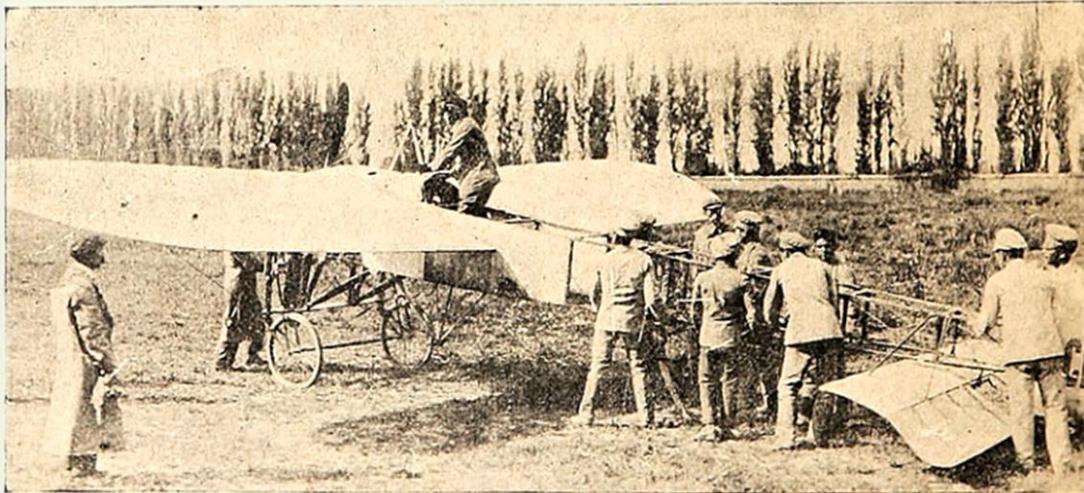


05/03/1964. Fallece el General de División P.A., señor Gustavo Salinas Camiña; pionero de la aviación militar mexicana y Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

06/03/1981. En instalaciones de la Piper Aircraft, en Lakeland Florida y a los mandos del piloto norteamericano, Hugh Smith volaría el primer prototipo del avión de entrenamiento conocido como T-35 "Pillán". Su matrícula civil fue N300XBT. El jefe del proyecto fue el entonces Capitán de Bandada (I), Jorge Traub Gainsborg de la Fuerza Aérea de Chile.

06/03/1967. El avión cuatrimotor Douglas DC-6 B N°986 del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile efectúa el aterrizaje inaugural de la pista pavimentada del aeropuerto Mataverí, en Isla de Pascua. El vuelo desde Los Cerrillos que duró 11 horas, marca el inicio de los servicios regulares hacia la Isla. Casi un mes después arriba el primer vuelo comercial de Lan Chile.

07/03/1913. Se realiza el primer vuelo militar en Chile, luego de inaugurada la Escuela de Aeronáutica Militar en el mes de febrero de este mismo año.



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

07/03/1934. El autogiro C.30 "La Cierva", tripulado por su inventor español, señor Juan de la Cierva, realiza pruebas satisfactorias de descenso y despegue en la cubierta del portaaviones "Dédalo", en aguas de Valencia.



Histórica fotografía del autogiro La Cierva C.30 despegando del portaaviones "Dédalo"

08/03/1912. Eduardo Pacheco Chaves, se convierte en el primer piloto brasileño en volar en los cielos de Brasil. Conocido como *Edu Chaves*, era hijo de Elías Antônio Pacheco y Chaves y de Anésia da Silva Prado. Fascinado por la aviación, viaja a Francia con el propósito de convertirse en piloto. El 28 de julio de 1911 adquiere su brevet de piloto de la Fédération Aéronautique Internationale y a bordo de un aparato modelo Blériot de 25 HP.



Los precursores aeronáuticos mexicanos, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, 1915.



En el momento que el aeroplano de Rapini va a despegar desde Viña del Mar.

08/03/1919. El capitán argentino, señor Antonio Parodi, con el Nieuport 28 de 165 hp, bate el record sudamericano de altura sobre El Palomar al llegar hasta los 6.480 metros. Parodi, realizará al año siguiente, la recordada doble travesía por la cordillera de los Andes, desde Mendoza, Santiago, Mendoza.

09/03/1909. Primer vuelo con un planeador asistido por un auto en México realizado por los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro.

09/03/1913. Primer raid aéreo entre Viña del Mar y Santiago. Considerada extremadamente peligrosa por las características de los aviones de la época, fue realizada por Napoleón Rapini en el Blériot de 50 HP "Caroline", bautizado con este nombre en recuerdo de su novia.

Rapini despegó desde el Sporting Club de Viña del Mar a las 8:15 horas, y luego de cruzar la cadena de cerros ubicada en la ruta a Santiago, a 2.000 mt de altura, aterrizó en el Club Hípico de la capital a las 9:40 horas. Luego de almorzar en Santiago, el aviador italiano alzó el vuelo a las 16:00 horas, cubriendo sin novedad la distancia hasta Viña del Mar en 1,30 minutos, conquistando con este memorable doble raid todos los records de aviación que existían en el país.

09/03/1914. El Teniente 1º del Ejército de Chile, don Alejandro Bello Silva, se extravía mientras efectuaba una prueba necesaria para obtener el título de piloto militar. A pesar de la incesante búsqueda, a más de cien años de ocurrido este triste incidente, nunca se han encontrado rastros del teniente Bello ni del avión que piloteaba hasta el día de hoy.

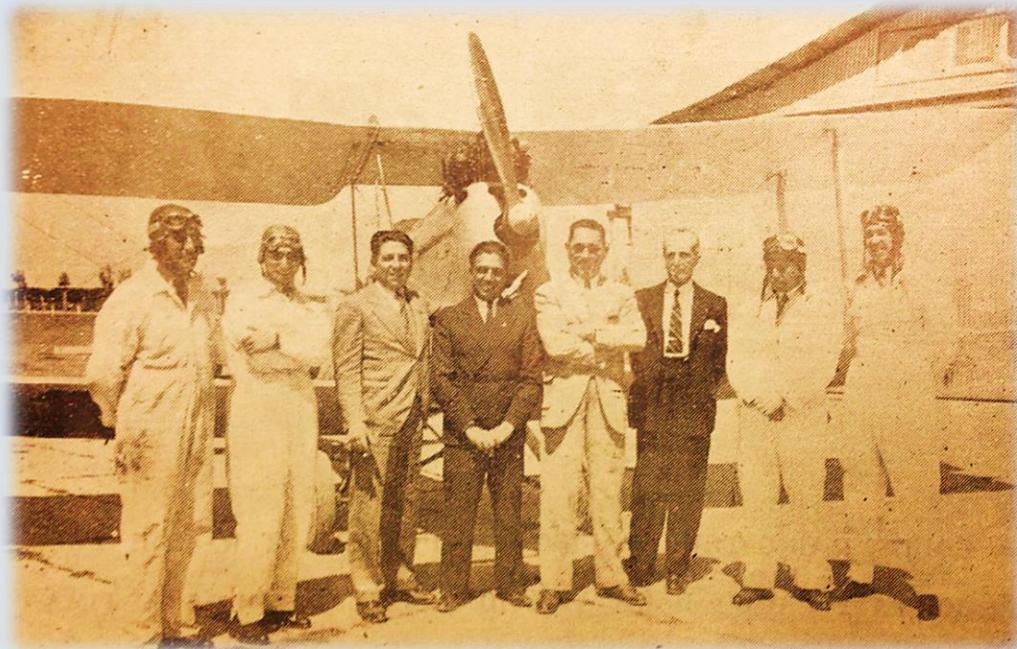


***Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana
Concurso en el Club Hípico de Santiago, 1916***

09/03/1916. Organizado por el Aero Club de Chile, se da inicio a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. Realizada en la Universidad de Chile, de la ciudad de Santiago, en ella se congregan representantes de 9 naciones de la región. Aquí se aprobarán los estatutos para crear la Federación Aeronáutica Panamericana, organismo antecesor a la OACI.

Al cumplirse el pasado 2016, el primer centenario de esta relevante actividad, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile organizó entre el 23 y 29 de marzo el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, en donde los temas a expuestos giraron en torno a este magno evento.

9/03/1935. Ante el Club Aéreo de Chile, rinden sus pruebas para optar al brevet de piloto de Turismo, los señores Julio Suárez, Carlos Márquez, Jorge Arteaga y Francisco García. Los señores Suárez y Márquez, quienes llegaron del Perú para hacer su curso de aviación, efectuaron en forma irreprochable las diferentes pruebas, recibiendo al aterrizar las felicitaciones de los asistentes, entre los que se encontraba el Excmo. señor Embajador del Perú, Consejeros y numerosos representantes diplomáticos americanos. A continuación estos primeros alumnos del Perú ofrecieron una copa de champaña a sus maestros de vuelo, los capitanes Arturo Meneses, José Riveros y el teniente Washington Silva, quienes pusieron en sus manos el ansiado brevet.



Los alumnos titulados acompañados de la comisión examinadora y uno de los Instructores.

9/03/1938. Se funda el Club Aéreo de Curicó. Su primer directorio estuvo compuesto por José Olea Salinas, Presidente; Raúl Orellana Maturana, Vicepresidente; Javier Rosas Errázuriz, Secretario; Camilo Vergara Errázuriz, Tesorero; Enrique Rosseau, Director; Eduardo Bozzolo, Director; y Fernando Guzmán, Director.

10/03/1968. Fallece Miguel García Granados, pionero aeronáutico guatemalteco, quien realizó un atrevido raid entre Ciudad de Guatemala y San Salvador, el 26 de enero de 1926.

11/03/1950. Se publica el Reglamento Nº 6417 sobre Facilitación al Transporte Aéreo Internacional en la República Dominicana.

12/03/1891. Nace Pedro Zanni, pionero de la aviación argentina quien el 18 de julio de 1915, batió el triple récord sudamericano de aviación en la prueba de distancia y velocidad al unir El Palomar y Villa Mercedes, prosiguiendo el vuelo desde General Villegas a Pehuajó, (al noroeste de Buenos Aires).

12/03/1952. Se inaugura la primera Base Antártica chilena de la Fuerza Aérea de este país. En ella se cumplen labores de investigación científica y de soberanía. Su primer comandante fue el entonces Teniente 1º, Roberto Araos Tapia, distinguido ex presidente y socio de nuestra corporación, ya fallecido.



Al centro: El Coronel de Aviación (R), señor Roberto Araos Tapia, en la Ceremonia del 56º Aniversario de la creación de la Base Antártica "Presidente Gabriel González Videla". (2007)

13/03/1929. Alrededor de las 10:00 a.m. aterriza en Albrook, al mando de un avión del Ejército norteamericano, procedente de France Field, Ramón Ricardo Arias. Primer Piloto aviador panameño licenciado.

13/03/1988. Primer cruce del límite en la Cordillera de los Andes por su parte más alta, realizada entre Chile y Argentina en un Ala Delta. La hazaña aérea fue cumplida tras una hora y veinticinco minutos por el destacado Aladeltista nacionalizado chileno y distinguido socio de nuestra corporación, don Basilio Impellizzeri Nícito.

15/03/1920. Se reglamenta en Colombia, el servicio aéreo dentro del territorio nacional por medio del Decreto Nº599, en desarrollo de la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, sentando las bases sobre las que se desarrollaría la Aeronáutica Civil de esa nación.

16/03/1923. Por Decreto Supremo Nº196, se crea la Aviación Naval de Chile. Sus orígenes se remontan a abril de 1916, cuando algunos miembros de esta institución, reciben su instrucción en la Escuela de Aeronáutica Militar en Santiago. Su primer comandante fue el Capitán de Fragata, señor Abel Campos Carvajal.

16/03/1984. Se crea la Empresa Nacional de Aeronáutica. Constituida bajo el período de mando del General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, y sobre la base industrial que proporcionaba la antigua Ala de Mantenimiento de la Fuerza Aérea, ENAER cumple roles de reparación, mantenimiento, armado y construcción de aeronaves, tanto institucionales como de otras ramas de la Defensa Nacional y particulares, contribuyendo a la seguridad y autonomía tecnológica del país.

Durante estos años, ENAER ha participado en forma relevante con las empresas CASA-España (fabricación de la pieza de ensamble del empenaje al fuselaje del CASA 235), también con Dassault - Francia (en la fabricación de partes de las compuertas del tren del avión Falcon), y con Embraer-Brasil (fabricación de empenajes para los Embraer 135 y 145).



Prototipo XBT, primer avión construido y armado en Lakeland, U.S.A.
Al frente, el Jefe del Proyecto Capitán de Bandada (I), señor Jorge Traub Gainsborg

Su producto más conocido es el Pillán T-35, avión de Instrucción primaria del que ya se han producido algo más de 136 unidades, siendo algunos de éstos, exportados a las Fuerzas Aéreas de Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay y República Dominicana. Junto a estos ha desarrollado el proyecto del monoplano de ala baja, conocido como Ñancú (denominado Eaglet) y las variantes del T-35, el T-35T (con la turbina Allison 250) y la versión monoplaza del T-35.

17/03/1913. Mediante la Orden General N° 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar del Uruguay, en un potrero de la Estancia Santo Domingo, hoy Campo Militar N°1 del Ejército, cercano a Los Cerrillos, Departamento de Canelones, Uruguay.

17/03/1954. Se inaugura el servicio aéreo regular entre Santiago y La Paz, de acuerdo con el convenio suscrito por la Línea Aérea Nacional (LAN) y el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB). Se anunciaba que los

aviones saldrían los miércoles desde Los Cerrillos para regresar los jueves, mientras que los vuelos LAB se harían los sábados y regresarían los lunes.

17/03/1980. Se inaugura en Santiago de Chile, la Primera Feria Internacional del Aire (FIDA) antecesora de la actual FIDAE, la feria aeronáutica internacional más prestigiosa en esta región.

17/03/1980. Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico N°19, con el que se efectúa tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

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

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

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

Decreto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18/03/1975. Fallece Camilo Daza, pionero de la aviación colombiana quien fundara la Sociedad Nortesantandereana de Aviación y alcanzara récord de altura en vuelo de planeador sobre Bogotá.

19/03/1828. Parece ser que el primer aeronauta de Cuba fue el francés Eugenio Roberston, quien este día se elevó en un globo aerostático desde la Plaza de Armas de La Habana. Roberston repetiría la proeza en 1835, en México.

19/03/1966. Fallece Eduardo Olivero, pionero aeronáutico argentino, hijo de inmigrantes italianos avocados en Tandil. Tras regresar en 1918 de combatir por Italia en la Primera Guerra mundial, siguió volando y batió un récord mundial de altura.

19/03/1980. A partir de esta fecha se denomina “Aeropuerto Arturo Merino Benítez” al aeropuerto chileno antes conocido como “de Pudahuel”, en recuerdo del insigne creador de la Fuerza Aérea Nacional, Club Aéreo de Santiago, Dirección General de Aeronáutica Civil y la prestigiosa Línea Aérea Nacional. Cabe recordar que este nombre fue propuesto en abril de 1971 por el entonces Presidente de la República, Salvador Allende Gossens como testimonio imperecedero al hombre que forjó la institucionalidad aérea del país.

19/03/2008. Mediante el Decreto Supremo Nº 29482, son aprobados los estatutos de Boliviana de Aviación "BoA" que fuera creada mediante el Decreto Supremo Nº 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia.

20/03/1923. El Presidente de la República del Salvador, doctor Alfonso Quiñónez Molina, consciente de la importancia que tendría en el desarrollo del país, decretó la creación de la “Flotilla Aérea Salvadoreña (FAS)” que, posteriormente sería llamada “Fuerza Aérea Salvadoreña (FAS)”. Su primer comandante fue el señor Humberto Aberle P.

20/03/1925. El Decreto Ley N°440 de la República de Chile, incluye entre el personal de empleados civiles del Ejército y de la Armada, a los mecánicos y Pilotos aviadores fundadores de la Aviación Militar, a los señores Miguel A. Cabezas S., Pedro L. Donoso A. y Abraham Villalobos S. Pocos años más tarde, la ley de gracia N°4611, de fecha 18 de julio de 1929, incluirá al piloto aviador, don Clodomiro Figueroa Ponce como fundador de la aviación civil.

20/03/2006. Se crea en Brasil, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), organismo responsable de promover la seguridad y la excelencia en el sistema de aviación civil, con el fin de contribuir al desarrollo del país y el bienestar de la sociedad brasileña.

21/03/1930. Mediante el Decreto Supremo N°1167, firmado por el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, se crea la entonces Fuerza Aérea Nacional, producto de la fusión de los servicios aéreos navales y militares del país.

El viernes 21 de marzo de 1930, la prensa santiaguina dio a conocer la noticia de haber quedado totalmente tramitado el decreto de creación de la Subsecretaría de Aviación, refundiendo en una Fuerza Aérea las formaciones de Aviación del Ejército y de la Marina.

Por razones especiales, el gobierno tuvo que actuar en esta forma sorpresiva, sin que mediaran otros estudios y recomendaciones que los proporcionados por el comandante Arturo Merino al Presidente Carlos Ibáñez, en carácter confidencial y directo.

Fue una noticia "bomba" en el ambiente castrense. Años antes, en 1919, y por recomendaciones del Mayor inglés Víctor H. Huston la Superioridad del Servicio Aéreo de la época había intentado crear la Fuerza Aérea independiente, sin lograr éxito por la tenaz oposición de los altos mandos, para quienes la aviación parecía constituir sólo un medio auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero.

21/03/1930. Se crea el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Este cumple las vitales funciones de proporcionar asesoría y planificación directa al Comando en Jefe Institucional en diversas áreas como Operaciones, Inteligencia, Personal, Logística, etc. Su primer Jefe de Estado Mayor fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Francke Mariotti.

21/03/1930. Nómbrase a contar de la fecha del presente Decreto Supremo N°1167, con una renta de 40 mil pesos anuales, Subsecretario de Aviación al comandante Arturo Merino Benítez.

21/03/1944. Se cambia el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación por “Compañía Cubana de Aviación”.

22/03/1913. El aviador chileno, señor Luis Alberto Acevedo, bate el récord de altura y velocidad en América alcanzando una altura de 3.180 metros y una velocidad de 170 Km./ hora, en la localidad de San Pedro en Concepción.

22/03/1919. Es nombrado como Director de la recién creada *Fuerza Aérea Nacional*, el Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina.

22/03/1932. La compañía aérea Pan American Airways adquiere la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. fundada en 1929. Tras esta adquisición desaparece la palabra "Curtiss" de su nombre oficial hasta esa fecha.

22/03/1980. Es inaugurada la Pista de Aterrizaje "Teniente Rodolfo Marsh", en el Territorio Antártico Chileno. La pista, adyacente al Centro Meteorológico y que en conjunto forman la "Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva", permite a la Fuerza Aérea de Chile mayor continuidad y profundidad en sus actividades aéreas de exploración y soberanía en el Territorio Chileno Antártico.

23/03/2016. Con la asistencia del Ministro de Defensa Nacional, altas autoridades de la Aviación Nacional, distinguidos expositores de doce países e invitados especiales, se inaugura exitosamente en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio. La importante jornada que reuniera a destacados historiadores e investigadores aeronáuticos, se desarrolló entre los días 23 y 29 de marzo en las ciudades de Santiago y Viña del Mar.



24/03/1920. El Papa Benedicto XV emite un decreto con el que declara a la Santísima Virgen en la advocación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona mundial de los Aeronavegantes.

Durante el XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial celebrado en el año de 2015 en la ciudad de México D.F., en lo que fue una hermosa y solemne ceremonia se le adopta y declara por unanimidad de las Academias e Institutos miembros integrantes, como Patrona de las entidades miembros de FIDEHAE.

25/03/1913. El aviador chileno, señor Clodomiro Figueroa Ponce, conquista todos los récords de distancia establecidos en Chile y Sudamérica, uniendo en su avión Blériot XI "Caupolicán" la distancia Batico - Valparaíso - Santiago, en 3 horas 15 minutos, ocasión en la que lanza sobre la ciudad de Valparaíso, cartas para los hermanos Rafael y Napoleón Rapini.

25/03/1984. Se realiza el Primer salto en Paracaídas sobre la Isla de Pascua. Los paracaidistas civiles chilenos, señores Patricio Cavada Artigues y María Teresa Novoa Gómez, se lanzan desde un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile. El primero de ellos, es un distinguido socio honorario de nuestra corporación.

26/03/1884. Se crea la Dirección Meteorológica de Chile. Dependiente en la actualidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile es la fuente oficial de información meteorológica para todo el país, tanto para la actividad aeronáutica como para cualquier otro rubro de la actividad nacional. Al momento de su creación, era dependiente del Observatorio Astronómico Nacional.

26/03/1917. Nómbrase alumno del 5to. Curso de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, al subteniente del Ejército ecuatoriano señor Alberto Suarez Dávila.

26/03/1929. El avión español Breguet XIX TR "Jesús del Gran Poder", tras pasar por la ciudad de Natal aterrizan en el campo de Aviación de Cassamary en Bahía (Brasil), al realizar un vuelo directo desde Sevilla atravesando el océano Atlántico. A pesar de no haber conseguido superar el record de la distancia a la fecha, si tuvieron la segunda marca absoluta de duración de un vuelo, y la primera de duración de un vuelo de un avión terrestre sobre el mar.



Bautizado como "Jesús del Gran Poder" por S.M. la Reina Victoria Eugenia el 30 de abril de 1928.

Versión especial del Breguet 19 "Bidón" de denominación "TR" (Trasatlantique) con capacidad de 4.035 litros de combustible para realizar grandes vuelos construida en la factoría C.A.S.A. de Getafe (Madrid), bajo la dirección técnica del capitán Francisco Iglesias Brage, quien junto al capitán Ignacio Jiménez Martín lo pilotó en marzo de 1929.

El día 28 iniciaban un maravilloso raid de 15.000 km. por Sudamérica, haciendo sus primeras escalas en Rio de Janeiro; Montevideo, Uruguay y Buenos Aires, Argentina.

El día 4 de abril de 1929 realizan el cruce de los Andes hacia Chile, merced de valiosos datos y cartas geográficas suministradas por el aviador francés Jean Mermoz. Luego de esta primera travesía de un avión español sobre el Cristo Redentor arribaron a Santiago, donde el entusiasta Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez los recibió con grandes festejos designando a los valientes aviadores españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, como portadores del documento jurídico que zanjaba el diferendo limítrofe de Tacna y Arica, a fin de que sirvieran como Embajadores Aéreos.

Tras dejar con éxito la costa peruana remontaron la costa del Pacífico en etapas de larga duración hasta alcanzar el Istmo de Panamá, dejando atrás Ecuador y Colombia por haberse encontrado los aeródromos de Guayaquil y Bogotá enfangados a causa de persistentes lluvias tropicales. Este gran raid continuaría días más tarde por Nicaragua, Guatemala y Cuba.

27/03/1927. Es el mecánico entelador, y destacado jugador de Baseball, señor Enrique Tabernie Palacios, quien se convertirá en el primer paracaidista peruano, al lanzarse exitosamente desde un avión Avro sobre el campo de la Escuela Militar de Aviación, en Las Palmas, LIMA.

27/03/1948. Es creado en Chile el Club Aéreo de Cañete, en la provincia de Arauco. El acta de la institución del Club, en su artículo 1º indica lo siguiente:

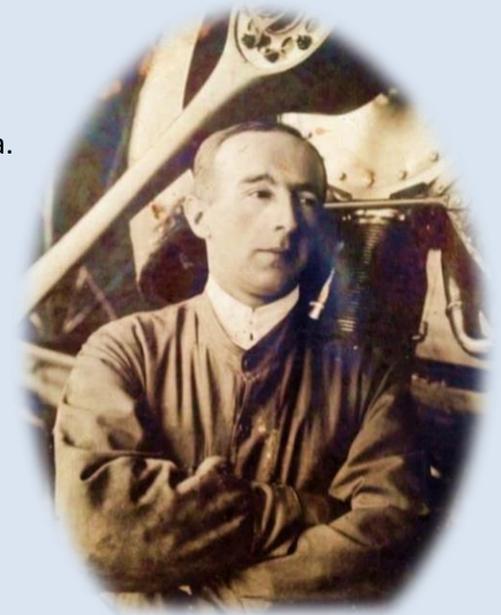
“Fúndase una corporación denominada, “Club Aéreo de Cañete”, que tendrá como objeto fomentar la locomoción aérea en el país, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello todos los medios que estén a su alcance, proporcionando además, al estado las reservas necesarias de Pilotos”, Artículo segundo: “El Club Aéreo de Cañete reconoce como autoridad Máxima a la Dirección de Aeronáutica”, señalándose más adelante entre otros puntos la cantidad de socios, sus respectivas categorías y otros aspectos de importancia para la agrupación”.

El 15 de septiembre del año siguiente, quedaba terminado su hangar, obra que fue dirigida por su presidente don Manuel Gajardo y el pro secretario, don Alejandro Pouchucq y que fuera construido al costado de la pista “Las Misiones”.

27/03/1973. Se forma la 1ª Brigada de Aviación del Ejército Peruano por medio del Decreto Supremo Nº DS 009 - 73/GU, donde se refiere a la creación en el Ejército del Grupo de Aviación Ligera como unidad dependiente del Ejército. Sus antecedentes datan de 1971, cuando el Comando del Ejército de este país, determina como una necesidad el que el Ejército cuente con su propia aviación. Para obtener personal preparado, se crea en 1972, el primer concurso de selección para la especialidad aeronáutica. Al finalizar ese año, serán 19 oficiales y 30 técnicos, los designados para especializarse en cursos de Pilotaje, Ingeniería Aeronáutica, Electrónica y Mantenimiento en las Escuelas de Calificación del Servicio Aeronaval.

28/03/1930. Se crea la Dirección General de Aeronáutica. Mediante el D.S. N°1313, se estructura con esta fecha la Subsecretaría de Aviación y la cual incluye en la Orgánica la Dirección General de Aeronáutica. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla, señor Federico Baraona Walton.

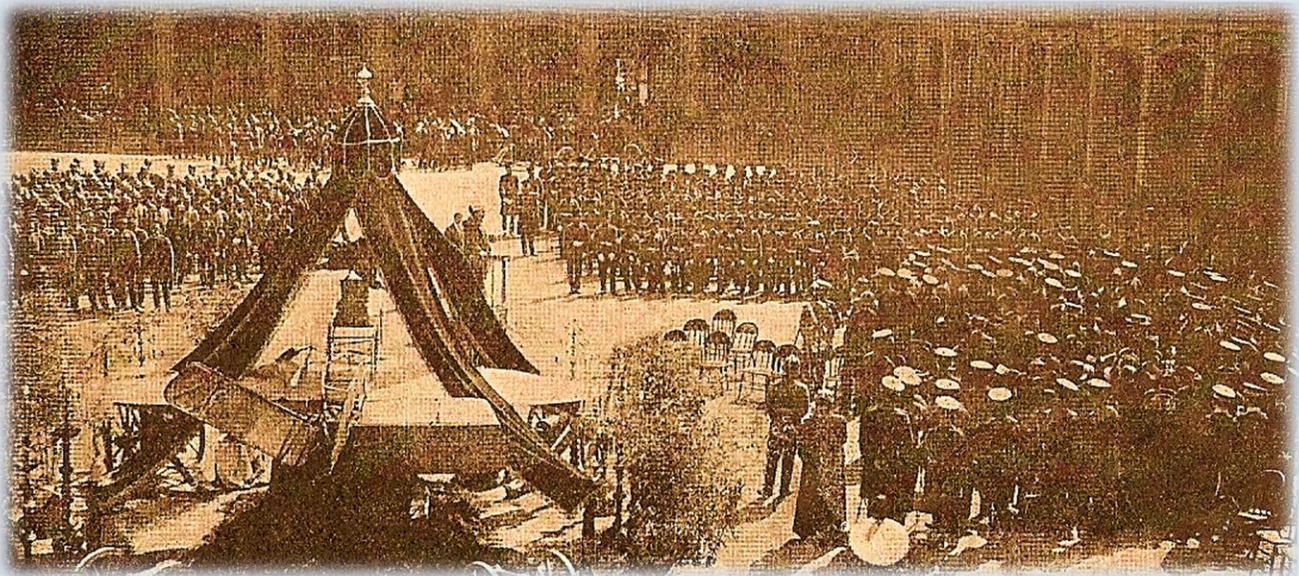
Federico Baraona Walton
(Fotografía de 1921)



28/03/1946. Es creado en Chile, el Club Aéreo de Quellón, ubicado al sur en la isla grande de Chiloé. En los sismos del año de 1960 este aeródromo, fue vital para los diferentes puentes aéreos que se establecieron en esa oportunidad. Con posterioridad se procedió a la construcción de un nuevo aeródromo que prosperó por la generosidad de los vecinos, quienes donaron parte de sus tierras para poder materializar esta obra.

29/03/1914. Se realiza la primera ceremonia fúnebre por los primeros mártires de la Aviación Militar, como recuerdo y homenaje a los tenientes Francisco Mery Aguirre quien había sufrido una caída que le causó la muerte instantánea y lo convirtió, con sólo veinte años, en la primera víctima de la aviación militar y Alejandro Bello Silva, quien el lunes 9 de marzo de 1914, día en que se rendían las pruebas finales para recibir el título de aviador, se perdió en el firmamento y no fue nunca encontrado.

La imponente manifestación celebrada en el patio de la entonces Escuela Militar contó con una masiva concurrencia del mundo civil y militar, donde el Vicario Castrense junto al capellán del plantel celebraron una misa, tras lo cual pronunció una sentida oración patriótica que impresionó a los asistentes, pues es la primera vez que se planteaba el riesgo de vida existente, en la entonces nueva especialidad de Aviación. El entusiasmo y la dedicación de nuestros pioneros de la aviación militar iniciada desde 1912 en Chile, se vieron muchas veces, opacadas por fallas mecánicas y humanas que ahora terminaban en accidentes fatales.



Aspecto del patio de la Escuela Militar, durante la ceremonia fúnebre

29/03/1965. El entonces IPD - Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (Instituto de Investigación y Desarrollo), actual IAE (Instituto Aeronáutico y Espacial de Brasil) y fundado dentro del CTA el 1 de enero de 1954, recibe el encargo de diseñar un avión turbohélice, el que con el tiempo se convertiría en el famoso EMB-110 Bandeirante, cuya denominación inicial fue de "IPD-6504". Posteriormente para producir esta nave, se requerirá crear el actual Embraer, el 29 de julio de 1969.

31/03/1913. El piloto aviador cubano, señor Domingo Rosillo del Toro, vuela sobre La Habana, Cuba.

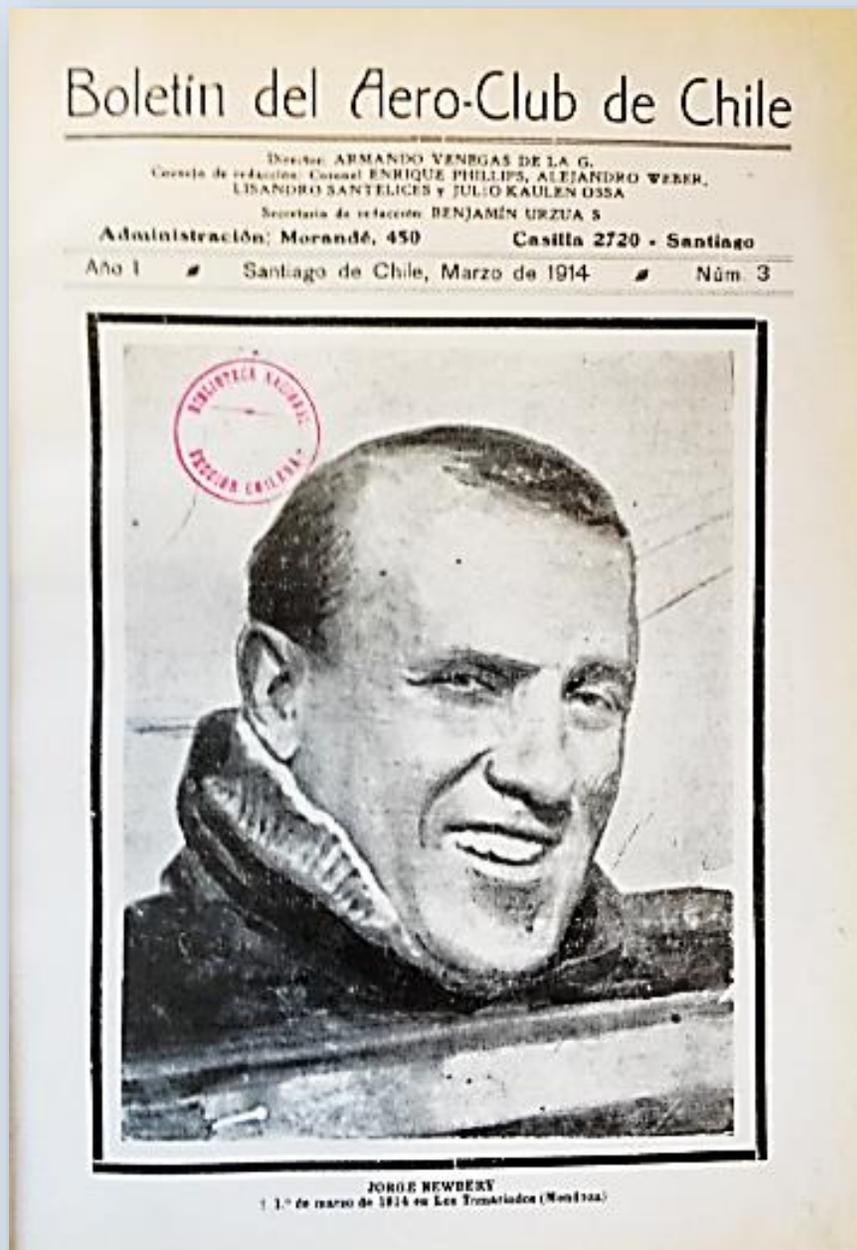
31/03/1990. Por Decreto-Ley N° 25 se crea en Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) por fusión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Administración Nacional de Aeropuertos Civiles (ANAC) y la Dirección Nacional de Meteorología.

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

JORGE ALEJANDRO NEWBERY MALAGARIE

A 105 años del trágico fallecimiento de Jorge Newbery, retomo y amplío una reseña que escribiera hace algún tiempo atrás, como el justo homenaje de uno de los más grandes aviadores argentinos de modo de ir conociendo algo más sobre la rica historia aeronáutica iberoamericana.

Perpetuar su nombre en la historia, en el recuerdo de uno de los primeros y más prolíficos aviadores de este continente, es revivir el ejemplo que nos lega, el entusiasta pionero de la aviación aeronáutica argentina, quien con su destreza innata, su hombría, patriotismo y la audacia de sus alas, encarnó los valores fundamentales de muchos de los grandes de la aviación americana.



Boletín del Aero-Club de Chile, editado desde noviembre de 1913. Este ejemplar de marzo de 1914, dedica su portada al recientemente fallecido insigne precursor de la Aeronáutica argentina.

“Ha caído un gran hombre. Un alma buena se ha elevado para siempre a lo infinito. Un corazón bondadoso se ha partido desangrando sobre el mismo sitio señalado para levantar un pedestal de gloria...”

La muerte tan prematura de Jorge Newbery, de ese luchador incansable en las lides deportivas y en las conquistas del espacio, nos apena hondamente, pues no sólo lloramos al amigo, al cicerón de nuestra institución, quien le debe importantes servicios, sino también al conquistador universal de quien tanto esperaban los que se han entregado al estudio de esta ciencia.”

Armando Venegas de la Guarda
Aero-Club de Chile
Secretario



Ingeniero, deportista, funcionario público, hombre de ciencia y aviador, don Jorge Alejandro Newbery junto al avión Morane-Saulnier motor Le Rhone de 80 HP, que según sus estudios sería el más adecuado para realizar el cruce de la cordillera de los Andes.

(Estampilla conmemorativa de la XXIV Semana Aeronáutica y Espacial Argentina, 1970) (Col. autor)

Así rezaban algunos de los párrafos más relevantes escritos al inicio de uno de los tantos artículos y crónicas escritas en recuerdo a la figura de Newbery, publicaran al interior del Boletín del Aero-Club de Chile N°3, en el mes de marzo de 1914, en el que se lloraba con justicia por la irremediable pérdida de uno de los más grandes de la aviación americana.

Jorge Newbery, el hombre, profesional, deportista y aviador

Jorge Alejandro Newbery Malagarie nació en el entonces municipio de Belgrano, actual barrio del mismo nombre, que está en plena ciudad de Buenos Aires, el 27 de mayo de 1875.

Sus padres fueron el dentista norteamericano Ralph¹ Lamartine Newbery y la ilustre dama argentina María Dolores Celina Malagarie Ramos.

¹ Ralph será conocido como “Rodolfo” en la Argentina.



María de los Dolores Celina Malagarie Ramos



Ralph Lamartine Newbery

Su infancia la vivió en la casa quinta que adquirieran sus padres ubicada en la calle Libertad, (entre Charcas y Santa Fe) muchas veces referida como la casa en la cual nació², cursando sus primeros estudios muy cerca de este hogar en el colegio escocés Saint Andrew en Olivos y posteriormente en el Colegio Superior de Belgrano. Hacia 1881, a la edad de seis años viajó por poco tiempo a conocer a sus abuelos que vivían en los Estados Unidos.

Esta relación familiar con el país del norte, tendría su influencia en él, pues una vez recibido de Bachiller, volverá a los EE.UU para continuar su instrucción en la **Universidad de Cornell** (Cornell University College of Engineering), luego en el **Instituto Drexell** (Drexel Institute of Art, Science and Industry, actual Universidad de Drexell en Philadelphia) y finalmente en el **Colegio Politécnico de Pennsylvania en Philadelphia** (Polytechnic College of Pennsylvania), desde donde egresó como Ingeniero Electricista.



² Calle Florida N°125, Buenos Aires, según registro parroquial. Muchas veces confundida con la casa donde nació su hermano Eduardo.

Esta exhaustiva capacitación profesional, le permitió ser designado inmediatamente como Jefe de la Compañía de Luz y Tracción del Río de la Plata, donde estuvo por breve tiempo, ya que fuera incorporado a la Armada Argentina como Oficial Electricista de Primera Clase, equivalente al grado de Capitán de Fragata. En esta institución armada prestó destacados servicios, algunos de ellos lo fueron el participar de una comisión técnica que se trasladara a Europa con el fin de adquirir equipos eléctricos modernos para los buques e instalaciones terrestres de la Defensa de Costa.

Más tarde, debido a su amor por los deportes, ofrecerá su asistencia como instructor de natación y gimnasia en la Escuela Naval Militar. En mayo de 1900 es designado Director General del Alumbrado de la ciudad de Buenos Aires, por lo que solicita su baja a la Marina nacional.

Es esta nueva actividad municipal, la que ejerciera con gran fecundidad, prolijidad y progresismo, la actividad principal que acompañará a todas las otras labores y responsabilidades como ser profesor de Electrónica de la Especialidad Mecánica, producir destacados trabajos de investigación científica, deportista destacado y luego en 1908 como miembro y posterior desde 1911 como Presidente del Aero Club Argentino.

El Precursor y Benemérito de la aviación

Nada explica mejor el concepto de Precursor y Benemérito con los cuales hombres como Newbery fueron distinguidos, que un capítulo del gran libro titulado “La Victoria de las Alas” que escribiera otro de los grandes de la aeronáutica, me refiero al Brigadier General, señor Ángel María Zuloaga, padre de nuestra recordada amiga y miembro correspondiente, señora Esther Zuloaga, quien escribe:

“El título de Precursor de la Aeronáutica Argentina corresponde a los militares y civiles que recibieron su brevet de Piloto Aviador o Piloto de Globo Libre en el período 1907-1919 inclusive, el que podríamos llamar período heroico de nuestra aviación. Las misiones aeronáuticas extranjeras que vinieron al país en 1919 dejaron, además de las enseñanzas derivadas de la primera guerra mundial, materiales y elementos que cambiaron notablemente las condiciones en que se desarrollaba la actividad aérea, determinando avances decisivos en este campo.

Los precursores debieron luchar no solamente contra la precariedad de los elementos en uso, sino también contra la incomprensión de las gentes, consecuencia lógica de la falta de una conciencia aeronáutica suficientemente generalizada, no obstante, lo cual concretaron su magno esfuerzo en dos sillares básicos de la aviación: el Aeroclub Argentino en 1908 y la primera Escuela de Aviación Militar de Sudamérica, en 1912.”

A continuación señala más adelante que se debe considerar como “Benemérito”, a aquellos integrantes de la “Comisión central recolectora de fondos pro flotilla aeromilitar argentina”; al cuerpo de profesores civiles del primer curso de la Escuela de Aviación Militar; a los periodistas que fomentaron en diversos medios la conciencia aeronáutica y a los técnicos y mecánicos civiles o militares que integraron los primeros años el mundo aeronáutico, todos los cuales generaron deuda de gratitud con las generaciones modernas que disfrutaron de todos sus esfuerzos y dedicación.

A este grupo perteneció Newbery. Primero fue uno de los pioneros en el campo de la aerostática, pues desde el 25 de diciembre de 1907, participará activamente de esta disciplina al realizar la primera ascensión en globo de carácter “científica y deportiva”, y que estuviera a cargo del distinguido señor Aaron de Anchorena, quienes al ascender y volar con el globo denominado “Pampero”, unieron en vuelo Buenos Aires con la localidad de Conchillas, distrito de Colonia do Sacramento en el Uruguay.

Nombre y apellido	Nº de brevet y fecha de obtención	
	Piloto de avión	Piloto globo libre
AARON de ANCHORENA	— —	1 25-XII-1907
WALDINO CORREA	— —	3 9-VII-1908
EDUARDO NEWBERY	— —	4 21-VIII-1908
HORACIO ANASAGASTI	— —	5 25-V-1908
LISANDRO BILLINGHURST	— —	6 4-IX-1909
ALEJANDRO R. AMORETTI	— —	10 30-I-1910
EMILIO AUBRUN	1 20-VI-1910	— —
FLORENCIO PARRAVICINI	2 20-VI-1910	— —
JUAN ALBERTO ROTH	3 20-VI-1910	— —
ALFREDO VALLETON	4 20-VI-1910	— —
CARLOS GOFFRE	5 20-VI-1910	— —
HERMAN HENTSCH	6 20-VI-1910	— —
LEOPOLDO DOLPHIN	7 20-VI-1910	— —
JORGE NEWBERY	8 20-VI-1910	2 7-II-1908
RICARDO PONZELLI	9 20-VI-1910	— —
HENRI BREGI	10 20-VI-1910	— —
PABLO TEODORO FELS	11 23-V-1912	— —
PABLO CASTAIBERT	12 20-VI-1912	— —
ITALO EDUARDO PEROTTI	— —	11 21-IX-1912
ALBERTO ROQUE MASCIAS	14 6-X-1912	9 24-XI-1909
MELCHOR ZACARIAS ESCOLA	15 23-X-1912	19 28-III-1913
RAUL EUGENIO GOUBAT	16 23-X-1912	14 20-III-1913
AUGUSTO BANA	— —	13 23-X-1912

Algunos de los primeros Precursores de la Aeronáutica Argentina. ”³

Los éxitos, aclamaciones e interés que despierta esta actividad deportiva, será el detonante para que junto a su compañero de vuelo, Anchorena y otros connotados entusiastas como Arturo M. Lugones, Alberto de Bary, Antonio de Marchi, Waldino Correa, Sebastián Lézica, Roberto Zimmermann e Isaac de Oliveira, funden con fecha 13 de enero de 1908, el Aero Club Argentino, entidad primera en su clase en América, que será la vanguardia de la aeronáutica civil y seno fecundo que dará vida a la Aviación Militar en agosto de 1912.



Aarón Felix de Anchorena, primer Presidente del Aero Club Argentino.

³ Fuente: Libro “La Victoria de las Alas” del General, señor Ángel María Zuloaga



En la barquilla del Pampero se ve al Ing. Alejandro Newbery y al Mayor Correa. Villa Ombúes, 7 de febrero de 1908.

Pocos días después, el 7 de febrero de 1908, tras una serie de vuelos y ascensiones en globo, recibirá por parte del recientemente constituido Aero Club, el brevet de aeronauta “Nº2”.

Dos años duraría la actividad con los aerostatos, entre alguno de sus nuevos logros en este período, está el viaje solitario realizado a bordo del Globo “El Huracán”, con fecha 27 de diciembre de 1909, en el que batió el record sudamericano de duración y distancia, uniendo Buenos Aires con la localidad de Bagé, en el Brasil luego de 13 horas. Por esta proeza, el Aero Club Argentino, lo honró con una medalla y un diploma.

Para 1910, ya las noticias de los aviones y sus logros en Europa comienzan a opacar a los globos aerostáticos a un segundo plano, al igual que la celebración de las fiestas centenarias en este mismo año, abre una puerta para la organización de la semana de la aviación, en donde participarán pilotos extranjeros (Ricardo Ponzelli, italiano y Enrique Bréji, francés) con los consiguientes primeros aviones desde Europa.

Es en este contexto, que Newbery realiza el 13 de febrero de 1910, un nuevo y uno de sus últimos vuelos en el globo bautizado como “Eduardo Newbery”, en honor a su hermano desaparecido en octubre de 1908, tras realizar estas prácticas deportivas.

El ascenso del aeróstato con el nombre de su hermano, fue tripulado por Jorge Newbery, Ricardo Joost Llambí, Mariano de la Riestra y Florencio Parravicini, y alcanzaron ese día tan especial, el record argentino de altura llegando a los 3.500 metros. Este sería el último de los logros con los Globos, pues a raíz del lamentable accidente sufrido por su hermano, parece haberse perdido el inicial interés de Newbery por los globos aerostáticos, por lo que serán los “nuevos y raros aeroplanos” los que atraerán su atención y pasión por la aeronáutica.

Es así que, a principios de marzo, Newbery tendrá su bautismo de vuelo, como pasajero a bordo de un avión francés Farman, pilotado por Alfredo Valletón. Ya con esta experiencia a cuestas, no tardará en tomar clases de pilotaje y a pocos meses obtendrá el brevet de piloto aviador “Nº8” del Aeroclub argentino, dando por esta vía inicio a una nueva y fecunda actividad que lo llevará en el futuro muy próximo a escribir páginas de oro en la aviación americana.

Serán numerosos los logros y avances que la personalidad creativa, audaz, entusiasta y perseverante de Newbery le permitirá obtener nuevamente en el mundo de los aviones, es aquí que su antiguo y hasta ahora poco difundido deseo de cruzar en globo la cordillera de los Andes, se revelará transformándose en un anhelo y más aún, en un objetivo que vencer, utilizando para ello ahora un aeroplano.

Para 1912, otro de sus sueños se hacía realidad, era este la creación de la Escuela de Aviación Militar con asiento en El Palomar, establecimiento dependiente del Ministerio de Guerra y cimiento de la entonces Aviación Militar, actual Fuerza Aérea Argentina. Serán dos distinguidos aviadores los que sean designados como Directores Técnicos de la recién creada Escuela, Newbery y Alberto Mascías.

Ante la falta de presupuesto para la implementación de la referida Escuela, será el Aero Club argentino, quienes pondrán a disposición del Ministerio de Guerra, todo el material disponible el que incluyó siete globos y los servicios temporales del aviador e instructor francés, señor Marcel Paillette, quedando pendiente el crear una Comisión Central Recolectora de Fondos "Pro Flotilla Aero Militar Argentina", la que finalmente estaría presidida por Newbery y el Barón Antonio De Marchi.

Fue toda esta organización y ayuda, la fuente impulsora para la ciudadanía, el comercio y otras instituciones facilitarían los medios para la adquisición del equipo necesario en los inicios de la aviación militar argentina.



Medalla "Pro Flotilla Aero Militar Argentina" otorgada a los donantes que contribuyeron.

Estas medallas fueron destinadas a la venta, así como también distribuidas entre los donantes de sumas preestablecidas, adquirentes de determinadas cantidades de postales y estampillas, y entre aquellas personas que habían comprometido el agradecimiento de la Comisión Central. (Col. autor)

Así fue que, para el 25 de mayo de 1913, las autoridades y el pueblo argentino, pudieron ver "desfilan por los cielos patrios", una escuadrilla de cuatro aviones liderada por Jorge Newbery. Toda esta brillante labor desarrollada en la nueva Escuela Militar de Aviación por Newbery y Mascías, fue premiada oficialmente con los dos primeros "Brevets de Aviador Militar".



Cuerpo docente de la Escuela Militar de Aviación



Brevet de Aviador Militar



Rara fotografía de 1913 que muestra a Jorge Alejandro Newbery en su casa de Buenos Aires.

Nótese a su espalda se encuentra una copia facsimilar reducida del monumento a Santos Dumont, que fuera inaugurado en la Avenida de Longchamp, in Saint-Cloud, Francia ese mismo año. (Fuente: Archivo General de la Nación)

Los Andes, un desafío sólo a la altura de los grandes

Antes de adentrarnos en algo más sobre la vida y logros del gran aviador Newbery, les entregaré dos antecedentes que en algo permitirán entender la génesis de lo que el cruce de los Andes significaba en especial para los incipientes aviadores de Chile y Argentina.

El primero de ellos, es la fiel reproducción de un artículo que escribiera el coronel Enrique Phillips, en el Boletín N°1 del Aero-Club de Chile, publicado en el mes de noviembre de 1913, titulado “**La travesía de los Andes**”; y el segundo, serán las sabias impresiones que el gran piloto peruano Bielovucic, declarara a través de El Mercurio, en enero de 1914 tras el cruce efectuado por los Alpes, atravesando de Suiza a Italia a principios de 1913.

LA TRAVESIA DE LOS ANDES

“Sin duda una de las empresas más audaces que se pueden concebir y llevar a cabo es la travesía de los Andes en aeroplano.

Nuestra institución, el Aero-Club de Chile, acaba de acordar un premio internacional de una medalla de acero con brillantes al aviador nacional o extranjero que realice primero tan atrevida empresa.

Sin duda esta actividad del Aero-Club es digna del mayor encomio, pues es deber de todos contribuir a premiar el valor temerario que se necesita para realizarla.

Lo que admira en este sentido es la indiferencia musulmana de nuestras autoridades y de nuestras instituciones, que hasta la fecha no han acordado un premio que sirva de estímulo y de aliciente a los aviadores que intenten realizarla; pero al lado de esa indiferencia admira también el patriotismo de nuestros compatriotas, entre los cuales figura en primer lugar nuestro bravo piloto, Clodomiro Figueroa, que a pesar de palpar esta indiferencia, está resuelto a llevarla a cabo, ya que como patriota desea ardientemente conquistar para Chile este señalado honor.

Es preciso dejar a un lado nuestra habitual indiferencia, preocuparnos un poco menos de política, que és lo que está arruinando lentamente a nuestro país, y estimular obras como ésta, que si llega a realizarla un chileno, servirá para dar a conocer a nuestro país en el mundo entero, ya que esta sería la hazaña más audaz y de mayor importancia y arrojo, llevada a cabo, hasta hoy, en la aeronavegación.

Es preciso, pues, que nuestro Gobierno, que debe estar más interesado que nadie en este asunto, acuerde un premio al primero que la realice; así como deben también acordar premios instituciones ricas como lo son el Club de la Unión, el Club Hípico, teatros y otras que existen en nuestro país. Lo admirable y lo que prueba el valor y patriotismo de nuestra raza, es que sin estímulo de ningún género hayan aviadores como Figueroa, que están resueltos a llevarla a cabo, sin esperar otra recompensa que hacer algo grande para la Patria. Eso nos debe llenar de legítimo orgullo y de satisfacción.

Sólo entre nosotros se ven estos hechos; pues, todos sabemos que en Europa, para cada uno de estos concursos, se ofrecen grandes premios en dinero, y por raids muchos ménos importantes que el paso de los Andes.

Ojalá esta atrevida empresa sea realizada con felicidad por algún sud-americano, y ojalá Newbery y Figueroa, que están actualmente empeñados en ella, puedan tener el placer de ejecutarla con éxito, inmortalizando así el nombre de la Patria y su propio nombre.

No es posible que hazañas de esta magnitud queden sin recompensa, y es de esperar que tanto nuestro Gobierno, como las instituciones a que nos hemos referido y en general todas las personas patriotas, hagan lo que puedan por estimular esta grandiosa empresa, que repercutirá en el mundo entero colocando el nombre del país a gran altura, y al que la realice, en el lugar que tienen señalados los héroes en las páginas de la historia universal.

Esperamos confiados en el que la ejecute recibirá la recompensa que merece, sea chileno o extranjero, y que su nombre pasará a ocupar el sitio que les corresponde a los que por cualquier razón intenten inmortalizar a su Patria.

Las acciones nobles, en que se ofrece la vida, merecen premios y honores. Es preciso pues acordarlos. Todos a una debemos trabajar en este sentido.

No debemos tampoco olvidar que si algún chileno logra ejecutar la travesía de los Andes, ello constituirá la mejor réclame que se puede hacer a nuestro país, ya que sin duda el cable, el telégrafo y a prensa del mundo entero se ocuparían, talvez durante algunos meses, en relatar con todos sus emocionantes detalles las peripecias de tan temeraria empresa.

Chile, si Figueroa triunfa, será conocido en el universo, lo que desgraciadamente no sucede hoy día, como todos lo sabemos.

Estamos seguros que nuestro pueblo, siempre patriota y siempre generoso, será el primero en acudir a premiar tan grande esfuerzo.

Lo que es nosotros, que desde luego nos descubrimos respetuosos ante los que intenten realizarlo, pues, el sólo hecho de intentarlo es un heroísmo que está probando el valor y el empuje de esos corazones que desean cubrir de gloria a la Patria que los vió nacer.

Que no quede, pues un patriota que no contribuya a premiar tan sublime esfuerzo. Esos son los deseos del Aero-Club de Chile y esos son, también sin duda, los deseos del noble pueblo chileno.

La palanca más poderosa para formar la opinión es, sin duda, la prensa. Ella, pues, es la llamada a ejecutar esta propaganda patriótica. Manos a la obra.

Enrique Phillips.

EL PASO DE LOS ALPES Y EL PROBLEMA DE LOS ANDES

La travesía sobre Uspallata

Así reza el título de un reportaje publicado por el diario El Mercurio, cuando se refiere al anunciado acontecimiento sobre el eventual cruce de la cordillera de los Andes. El periódico recuerda la hazaña cumplida por el aviador Bielovucic de Suiza a Italia. La publicación de una relación detallada conserva fresca la impresión de ese gran vuelo, digno antecedente del proyecto que en 1914 preocupaba principalmente a aviadores chilenos y argentinos.

“Anoche mejoró el tiempo en la región de la ciudad suiza de Briga, situada al pie de los Alpes, y gracias a esto, el aviador peruano Juan Bielovucic, que había desistido de atravesar la cordillera en su aeroplano, desesperado de aguardar varios días sin que el tiempo le fuese favorable, cambió de parecer y volvió a persistir en su primitivo propósito de repetir la atrevida hazaña que le costó la vida a su célebre compatriota el aviador Jorge Chávez.”

Tras el exitoso vuelo de 33 kilómetros en su aeroplano Hanriot, Bielovucic fue aclamado con ovaciones, champagne y flores de la victoria. El aviador como homenaje al valiente joven accidentado el 23 de septiembre de 1910, tomó las flores y las depositó sobre el modesto monumento que perpetua la hazaña de Chávez, ***“que si no guarda sus restos, es la tumba de su gloria”***, y descubriéndose pronunció en español un ¡Gloria a Chávez!, recordando así el vuelo de su compatriota, considerado a la fecha algo menos que imposible.

Es este aviador, quien con clara conciencia y argumentación, comentará el problema de los Andes en algunas de sus posteriores declaraciones ***“Las montañas tan bellas en el horizonte, aparecen terribles miradas de arriba”, he aquí una gran verdad corroborada por la experiencia de un aviador. Los impacientes que murmuran la tardanza con que preparan el atravesar los Andes los problemas por los que pasaron los dos aviadores que triunfaron sobre los Alpes, quienes necesitaron más de un mes de ensayos. Por otra parte, dos cifras bastan para establecer las diferencias: la travesía de los Alpes significaba un esfuerzo sostenido por espacio de 33 kilómetros a una altura de dos mil doscientos metros, mientras que el paso sobre los Andes exigirá una elevación sobre cuatro mil metros sostenidos en la mayor parte de un recorrido de ciento sesenta y seis kilómetros.”***

Luego agrega por sobre el paso del Juncal, el cual posee alturas de cinco a seis mil metros:

“los vertiginosos farellones de estas serranías en que ni siquiera la nieve se sostiene, presentan un aspecto tan rudo y audaz, que la mirada se desvanece por instantes si resbalan por sus cortes de millares de metros de profundidad. El aviador que pase sobre ellos sin temblar, sin que su mano falle en el manejo del timón y su espíritu se mantenga sereno, será más que un héroe”.

Estos dos testimonios darán al lector, una idea más clara de la importancia y el grado desafío vital que presentaba el cruce de nuestra amada cordillera, en aquellos años y que aún hoy con lo avanzado de la tecnología, no perdona descuidos.

El Aero-Club de Chile

Esta entidad se funda el 2 de abril⁴, inmediatamente tras la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar chilena, creada el 11 de febrero de 1913. Esta entidad, será el representante criollo asociado más adelante a la Federación Aérea Internacional establecida en octubre de 1905.

Ante esta nueva organización nacional, es la que los pilotos militares y civiles deberán rendir sus exámenes de vuelo para adquirir las primeras licencias de piloto o “brevets” de vuelo como eran llamados entonces.

La creación de esta organización, estuvo vinculada fuertemente al deporte, incluyendo adicionalmente al automovilismo y ciclismo. Sus objetivos principales fueron el organizar y reglamentar las manifestaciones aeronáuticas junto a comprobar y autentificar los registros de altura y distancia alcanzados. Su primer presidente fue el destacado Coronel en retiro, perteneciente a una distinguida familia chilena de gran espíritu público, me refiero a don Enrique Phillips Huneus.



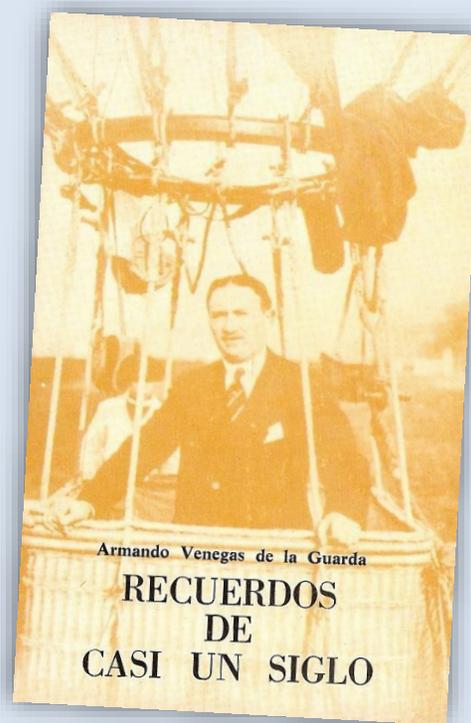
Coronel Enrique Phillips H.
Primer Presidente del Aero Club de Chile

El Aero Club de Chile y la desinteresada ayuda de Newbery

Hace muchísimos años atrás, mi amigo Mario Jahn Barrera, entonces Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, me regaló un libro titulado **Recuerdos de casi un siglo**, cuyo autor resultó ser un destacado aeronauta chileno, llamado *Armando Venegas de la Guarda*.

Gran acierto fue el obsequio, de este legajo de recuerdos y narraciones escritas por este destacado y para entonces algo desconocido autor que relataba con gran sencillez sobre su vital participación en los inicios de la aviación chilena y de otros relevantes de su vida.

Es la pluma de un destacado escritor y ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quien al prologar el referido libro, señalara en uno de sus párrafos lo siguiente sobre su autor:



⁴ Con esta fecha se realizó la primera reunión formal para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La escritura pública de constitución de sociedad es de fecha 3 de junio de 1913, mientras que su publicación en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, es del 4 de julio de 1913.

“Al releer el calendario de los hechos pretéritos, nos encontramos que en el verano de 1916 nuestra capital fue la sede de una Conferencia Aeronáutica Panamericana. Cuanto de relevante y granado, en el sentido aéreo, tenía nuestra América del Sur se dio cita en Santiago. Figuras de medallón concurrieron al evento; el célebre brasileño Santos Dumont, los argentinos Zuloaga y Bradley, el boliviano Bilbao, el uruguayo Sáez, el ecuatoriano Traversari y los chilenos Gálvez Rivas, Armando Band, Lisandro Santelices, Carlos Borcosque y varios más. Por descontado estaba don Armando, que podía jactarse de veterano en lides de aerostación, pues conocía el pilotaje aerostático desde el año del Centenario, cuando inició su aprendizaje en uno de los globos Montgolfière que poseían los argentinos”.

Este es sólo un trozo del retrato que hiciera don Diego Barros Ortiz en 1976, para describir en algo al hombre que pondré como primer testigo de la participación de Newbery en la historia aeronáutica de Chile.

Su relato directo y sincero, marca el reconocimiento escrito a la labor de Newbery en pro de nuestra aviación civil y a su eventual intento de cruce del macizo andino ***“Cuando fundamos en 1913 el Aero Club de Chile, Jorge prácticamente nos sirvió de aval para que la Federación Aeronáutica Internacional le diera la filiación que le correspondía a éste nuestro Aero Club. Pasaron algunos años y cambiábamos algunas cartas, y yo, que trabajaba en El Mercurio, había logrado formar una carpeta con muchos recortes y leyendas que se referían a su persona, para cuando atravesara la Cordillera fuera “El Mercurio” y no otro diario el que diera la mejor información al respecto, pero me pasó un hecho trágico: como no había ningún anuncio del intento de Newbery no estaba preocupado de esta información y me quedé más tiempo que el necesario en el centro con algunos amigos, llegué a mi casa después de las 12 de la noche y entré al dormitorio sin meter ruido para que no despertara mi señora, pero ésta estaba despierta y me dijo: ¿de dónde vienes?; “de El Mercurio, como de costumbre”; yo afirmé lo que había dicho y ella me dijo: ¿y cómo han venido dos o tres empleados de ese diario a buscarte a la casa? Y me interrogó: ¿ha ocurrido algo grave? Yo le contesté “no, nada en particular, está todo normal” y ella agregó: mira, hace muy poco rato que vino en persona el propio Director de El Mercurio, que era Clemente Díaz León quien me dijo que había llegado un cable de Mendoza diciendo que en un intento que había hecho Jorge Newbery para cruzar la cordillera el avión se había descompuesto cayendo a tierra donde él encontró una horrible muerte”.***

Jorge Newbery era el amigo de Venegas, a quien en su calidad de destacado deportista había conocido para las fiestas y actividades de celebración del Centenario de la Independencia, el 25 de mayo de 1910. Es durante la realización de una de estas actividades de festejo, la Olimpiada Atlética en la cual participarán todos los “países del nuevo continente”. Chile que era en ese entonces un gran protagonista deportivo, en especial del atletismo, envió a la Argentina una delegación de unos 20 destacados jóvenes atletas, con Armando Venegas como jefe de este grupo, oportunidad que tuvo para compartir con personajes como el renombrado Barón Antonio de Marchi y conocer además a los hermanos Ernesto y Jorge Newbery.

El segundo de estos testimonios, que reafirma lo dicho anteriormente por Venegas, da a conocer al pueblo de Chile sobre la actuación de Newbery en forma clara y pública, está consignada en el diario El Mercurio, cuando en una publicación del día lunes 5 de enero de 1914, la fraternal ayuda prestada

por este insigne aviador hacia el desarrollo de la aviación civil chilena, a través del reconocimiento del entonces Aero-Club nacional y de su filiación oficial a la Federación Internacional Aeronáutica, queda de manifiesto.

Son dos columnas de un destacado aviso encabezado por el atractivo título de **AVIACION**, las que reproduzco a continuación, ya que ellas hablan por sí solas, informando de una rara situación, en la que la desinformación aparente del oficial militar agregado a la Embajada de Chile en Francia, le jugaría en contra al Aero Club chileno en sus inicios:

REUNION DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE AERONAUTICA

**Acuerda dejar para la asamblea de junio
la solicitud de afiliación del Aero-Club.-
Antecedentes que motivaron este acuerdo.**

Oportunamente dimos a conocer a nuestros lectores las gestiones que practicaba el directorio del Aero Club de Chile para obtener la afiliación de la institución a la Federación Internacional de Aeronáutica, la institución que controla el movimiento de la aviación mundial.

En la reunión que la Federación celebró el 15 de diciembre último, se acordó pasar todos los antecedentes al Congreso Aeronáutico que se reunirá en San Petersburgo, en noviembre próximo, a fin de que resuelva en definitiva.

En la Secretaría del Aero Club de Chile se nos proporcionó ayer la siguiente carta recibida del presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery, y en la que se dan algunos datos relacionados con la postergación que ha sufrido la solicitud en referencia.

Dice así:

“París, diciembre 6 de 1913.- Señor secretario del Aero Club de Chile. – De acuerdo con su carta solicitando que hiciera las gestiones necesarias para que el Aero Club de Chile fuese incorporado a la Federación Internacional de Aeronáutica, me entrevisté con el Príncipe Rolando Bonaparte, presidente de esa Federación, y con el secretario general, M. Paul Tissandier, y me fue posible arreglar que su pedido fuese tratado en el Congreso que debe tener lugar el 15 de este mes.

Dado el empeño con que me ocupé del Aero Club de Chile, quedó todo arreglado para que fuera aceptado en la reunión del 15, pero a última hora se han levantado serias dificultades; se me informa por parte del agregado militar de la Legación de Chile, que el verdadero Aero Club de Chile es el que preside

el general don Arístides Pinto Concha, que el club que ustedes representan tiene fines comerciales. Todo esto ya se ha discutido con nuestro representante a la Federación, el teniente coronel Enrique Mosconi, y el resultado será seguramente que la solicitud que yo presenté por ustedes será aplazada hasta tener la Federación Internacional de Aeronáutica mayores informes.

Personalmente deploro este incidente, pues deseo que lo más pronto posible Chile tenga una asociación igual, y en las mismas condiciones que la nuestra.

*Mis mejores respetos al coronel Phillips.
Lo saluda muy atentamente- (Firmado)-*

Jorge Newbery.”



Parte del recorte publicado en el diario El Mercurio (lunes 5 de enero de 1914) y cuyo texto se reproduce íntegro al costado izquierdo de la imagen.

Jorge Newbery hacia la conquista del macizo andino

Ya habiendo leído y conocido varios aspectos de la vida y obra de este grande, llamado Jorge Newbery, notable deportista y hombre público, que tras volar a bordo del aerostato “Pampero” en diciembre de 1907, fue a pocos días más tarde, el co-fundador del naciente Aero Club argentino. Creo que muchas de las líneas escritas reflejan algo más, donde queda al descubierto el hombre en su espíritu, y del como éste vibra permanentemente en un noble afán de superación, es así que esta constante junto al desafío están presentes en cada oportunidad.

Ya cuando tuvo la seguridad y dominio de los globos aerostatos, y tras repetidos éxitos, alimentó la idea de cruzar el macizo andino, obviamente siempre pensado por su parte más alta, es decir que a la altura de la ciudad de Mendoza. En diciembre de 1908, con el propósito de participar en el cuarto Congreso Científico Panamericano⁵, que se realizaría en Chile, viaja a nuestro país realizando en el trayecto algunas de las observaciones, estudios y cálculos que le servirán más tarde para sortear este nuevo desafío.

⁵ Cuarto Congreso Científico. (Será a la postre, el primer congreso científico panamericano de 1908; que se realizará en Santiago de Chile, del 25 de diciembre de 1908 hasta el 5 de enero de 1909). Aquí se presentó una vista general de los eventos científicos y tecnológicos de América Latina durante este período, y que sucedieron a nivel internacional en la transición del siglo XIX al siglo XX.

Tiempo más tarde, tras una serie de circunstancias, decidirá que esta travesía se realizaría más convenientemente en un avión.



*Fotografía de 1909 mostrando a Jorge Newbery y su familia durante su visita a Chile.
(Su distinguida señora, es la del centro).*

Tal como ya lo he relatado, los intentos del cruce de la cordillera estaban siendo ensayados por aviadores de ambos países. Uno de estos connotados pretendientes, era nada más ni menos que el valiente y popular aviador chileno, don Clodomiro Figueroa Ponce, que por estos años (1912-1913), venía realizando una serie de vuelos de altura y de distancia.

Ante una serie de reveses sufridos aparentemente por el escaso poder del motor del Blériot criollo apodado “Caupolicán” y su motor Gnome de 50 HP., el entusiasta aviador continuó realizando ensayos de permanencia, a través de las giras aeronáuticas que realizara por Chile y el Perú con gran éxito.

En una de las giras decide enviar su avión por ferrocarril, en donde le sucedió un lamentable accidente: un raro incendio en uno de los carros del ferrocarril marcó el final de su avión. Tal como describe el investigador Héctor Alarcón en su obra “El Aviador Inmortal”, esta contingencia no desanimó a Figueroa, ya que al mismo tiempo de enterarse de su pérdida habría recibido la noticia de que la ciudad de Valparaíso le regalaba, un avión Blériot producto de una exitosa colecta popular con la cual se había adquirido la aeronave. Este gran regalo traía un motor más poderoso de 80 HP., con el que podría continuar con su ineludible esfuerzo.

El avión fue bautizado como "Valparaíso", y un día domingo 28 de septiembre de 1913, se realizó en el Sporting Club de Viña del Mar la ceremonia de entrega oficial para este flamante avión.

Una bandera de seda bordada por la señora Eduviges Sepúlveda con hilos de oro cubría parte del avión, con el virtual compromiso que el emblema lo acompañara en su cruce de la cordillera.



No obstante, el haberse familiarizado con su nuevo avión el aviador intuyó que era necesario explorar por tierra la ruta a seguir, por lo que cruzó la cordillera buscando el mejor camino a seguir hasta llegar a Mendoza. Realizada la inspección visual de la ruta, se comenzó a trabajar en el cruce por avión hasta llegar al día jueves 11 de diciembre de 1913 cuando al parecer iniciaría la aventura que por razones climatológicas tuvo que abortar. Tras su loable intento, comunicó al público asistente al Aero Club de Batuco, que el siguiente domingo realizaría un viaje a los Andes y esperar mejores condiciones para realizar el ansiado cruce.

Entretanto, los presidentes de los Aero Club de Chile y Argentina se ponían de acuerdo para realizar un control del vuelo. En Mendoza sería el coronel Ramón Reboyras quien sería el encargado de verificar las condiciones del barógrafo que llevaría el "Valparaíso" constatando los sellos puestos por el Aero-Club de Chile. Ya el día 13 de diciembre, las comisiones de control partían para hacerse cargo de los puestos de observación. Nada aparentemente se dejaba al azar.

Eran las 7.30 de la mañana cuando la hélice del "Valparaíso" comenzaba a girar enfilando al avión hacia los cielos del norte por los pasos de Huechuraba. Enrique Phillips junto a algunos otros miembros del Aero-Club habían partido a los Andes, en donde luego de un par de horas recibieron al aviador con vítores. Ese día domingo el aviador pernoctó en esta ciudad para continuar su ansiado vuelo al día siguiente. Revisado el aparato por el mecánico Goudou y los hermanos Copetta, el aviador decide reanudar el viaje a las 3.00 horas de la mañana del día martes 16 de diciembre.

Instantes antes de su vuelo, emitió las siguientes declaraciones a un reportero: ***"Desde que llegué de Europa tenía prometido hacer este raid, y me preparé con tal objeto. Mis vuelos anteriores han sido meros entrenamientos. Estoy resuelto a intentar el paso de los Andes y no abandonaré mis***

designios mientras no me convenza de que es un imposible. Espero que mi propósito, si llega a realizarse, ha de ser un lazo más, que una a dos pueblos hermanos”.⁶



Tras estas declaraciones, emprendió rumbo a la cordillera buscando paso por entre sus macizos, cuando se hallaba a unos 3.100 metros de altura, su aparato comenzó a experimentar una serie de peligrosos saltos de caída de más de cincuenta metros los que el piloto trataba de evitar. El piloto comprendiendo lo arriesgado de continuar en esas condiciones inició el triste regreso a los Andes. La versión entregada por el piloto fue de la mano con lo observado desde tierra por algunos observadores del Aero Club.

Los días próximos estarían con fuerte complicaciones climatológicas y cuando el tiempo lo permitía se hicieron nuevos intentos siempre desalentando los nuevos ensayos. Tras esta serie de intentos fallidos, Figueroa decide abandonar la empresa, pero antes de partir se dirige a quienes aún lo acompañan manifestando: ***“Me voy, no derrotado, sino con el firme propósito de procurar los elementos que me permitan realizar mi anhelo de cruzar la cordillera de los Andes”.***

⁶ Extracto de declaraciones publicadas en el libro Clodomiro Figueroa “El aviador inmortal” de Héctor Alarcón Carrasco.(páginas 72-73)

Figueroa y la travesía de los Andes.



El popular aviador chileno Clodomiro Figueroa que, probablemente, el martes próximo intentará la travesía de los Andes. En el próximo número daremos una información detallada del recorrido que Figueroa deberá hacer al llevar a cabo esta gran hazaña.

Tras estos fallidos intentos, los ojos de la prensa y la gente, volvían nuevamente a Newbery, quien con una máquina más poderosa, podría cumplir eventualmente con esta ya tan esquivada hazaña.

El intento de Newbery

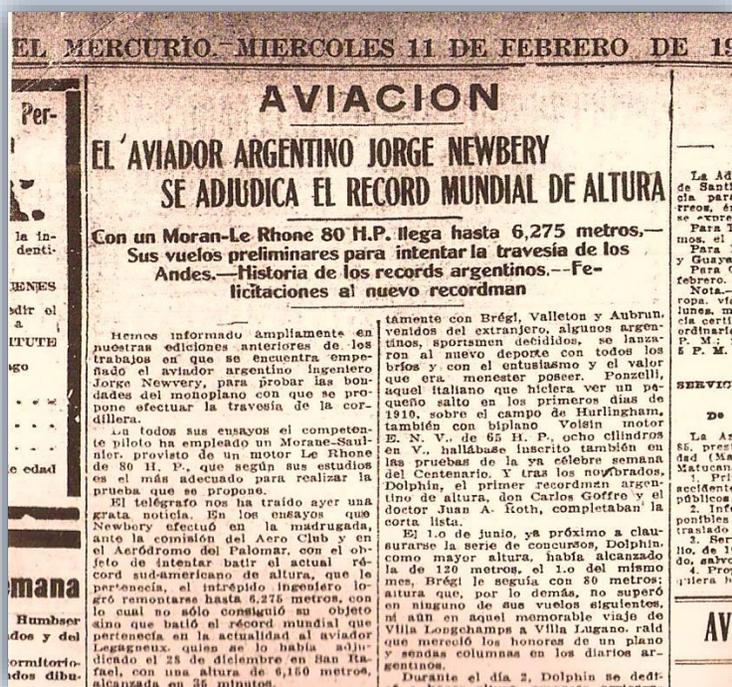
Durante el segundo semestre de 1913, Newbery había aprovechado su estadía en Europa para imponerse de los últimos adelantos aeronáuticos y realizar algunos estudios sobre la travesía de la cordillera de los Andes, proyecto que el valeroso piloto abrigaba ya desde algunos años. En su viaje por el viejo continente, realizó un importante vuelo de 150 kilómetros de distancia entre Reims y París, en compañía del constructor León Morane y el piloto Georges Legagneux, que por esos días, ostentaba un record de altura⁷ gracias a los aportes técnicos del propio Newbery. En París, a pedido del ingeniero Gustave Eiffel dio una conferencia sobre aerodinámica en el Instituto Eiffel. En dicha presentación, expuso además, sobre la carburación de los motores en los vuelos de altura.

Como representante de Argentina de la Asamblea Internacional de Electrónica, con sede en Johannisthal en Berlín, tuvo ocasión de volar muchos aeroplanos distintos. Continuando su periplo por Inglaterra, fue especialmente invitado a volar en Hendon, muchos de los nuevos aeroplanos que algunos constructores británicos le ofrecieron.

Por su paso por París, la Comisión Militar de España en esa ciudad, le había encomendado la tarea de recepcionar tres aviones Morane Saulnier destinados a la Escuela Militar de Tetuán. Newbery personalmente probó exhaustivamente cada uno de los aparatos y luego los entregó a dicha comisión, tarea que fue reconocida por el gobierno español con la Cruz del Mérito Militar.

Junto a este reconocimiento, el ingeniero Newbery fue designado por el gobierno francés como Oficial de la Legión de Honor, en mérito a las conferencias, aportes técnicos aplicados a la mejora del rendimiento en motores de aviación y los trabajos efectuados en favor de la aviación militar y civil de la Argentina.

En compañía de E. Ferdet (*inventor del motor Le Rhône*), estudió la mejor forma de dar mayor aspiración a los motores en altura mejorando el rendimiento de motores y otros puntos que pondría en práctica cuando mandó a confeccionar dos motores especiales para traer a la Argentina y satisfacer el sueño de cruzar las blancas cumbres.



Trozo de una publicación aparecida en febrero de 1914, donde se ilustra la adjudicación de un record mundial de altura obtenido con su monoplano Morane Saulnier con motor Le Rhône modificado de 80 HP.

⁷ 28 de diciembre de 1913: Georges Legagneux (brevet N°55 de piloto del Aéro-Club de France) mejora el registro de altitud en avión a bordo de un Morane Saulnier C (modificado pero sin ayuda respiratoria) 6120 metros, por encima de Saint-Raphaël. (www.lavionnaire.fr/HistoirePremVols.php)

Ya de regreso de su viaje, en enero de 1914, mandó a instalar uno de los nuevos motores de 80 HP. reformados que podrán darle un rendimiento adicional de 10 HP gracias a su carburación y la hélice especial que trajo para su avión Morane Saulnier, elementos que a poco andar, le darán la razón en cuanto a cálculos de altura se refiere. El 10 de febrero de ese año, logrará en El Palomar la increíble marca mundial de altura con 6.275 metros.

**Aviador Jorge Newbery, Buenos Aires.
Felicitamos calurosamente el nuevo recordman de altura,
gloria de la aviación sud-americana. - Aero Chile.**

Con motivo de este nuevo logro del aviador Newbery, el Directorio del Aero Club de Chile, envió en la tarde del 10 de febrero este telegrama de felicitación.

El trágico desenlace del 1 de marzo de 1914.

Una serie de raros eventos se desencadenaron aparentemente unos días antes del eventual cruce, siendo el más importante de estos, una solicitud de demostración de vuelo realizado a la persona de Newbery por una joven trasandina que asistió a un almuerzo realizado por el Gobernador de Mendoza, señor Rufino Ortega Ozamis en honor al aviador. Newbery quien aún no traía su avión especial desde Buenos Aires, aparentemente se dejó avasallar por la presión reinante hacia las obvias aptitudes y destrezas tantas veces demostradas, que más allá de sus planes, se vio enfrentado a la solicitud de la bella joven junto al galante ofrecimiento de un avión de propiedad de su amigo, el aviador Teodoro Fels.

Antes de dirigirse al autódromo en Los Tamarindos, Jorge le ofrece a uno de sus amigos, el teniente Benjamín (Tito) Giménez Lastra, si quiere volar con él, quien acepta entusiasmado la grata invitación. Algunos testimonios al respecto, revelan que Fels le avisó a Newbery, *“que la máquina estaba tirando del ala izquierda”*, quien despreocupadamente insiste en que se encargará de probarlo. Por otro lado, una nueva situación parece presentarse cuando el aviador revisa sus pertenencias y al parecer no trae un relicario con el recuerdo de su madre, el cual utiliza en cada vuelo, a modo de amuleto. Al comentar a sus cercanos esta situación, una de las jovencitas presentes le habría acercado una medalla de la Virgen de Lourdes *“para la suerte”*.

El avión emprendió el vuelo y pareció perderse en las alturas. Al inicio de la jornada le había prometido a su amigo Tito Giménez Lastra, demostrarle unas pruebas que había aprendido en Francia, para lo cual comenzó a hacer un looping, en las que el aeroplano da una vuelta de 360°, pero al intentar estabilizar la máquina, Newbery se da cuenta de que no podrá controlar el avión. La máquina continúa inclinándose sobre su ala izquierda. *“Caía con mayor rapidez de la que avanzaba”*, describían. *“Se cae, se cae”*, se escuchó desde una finca cercana.

Esta reseña de los últimos minutos de Newbery, encuentran eco en las declaraciones del Brigadier mayor en retiro, señor Ricardo Olmedo, un hombre de 97 años, que sólo contaba ocho cuando vio en Mendoza estrellarse el avión del renombrado, Jorge Newbery, y que fueron publicadas en el diario Clarín, en el año 2003.

Ese 1° de marzo, cuenta Olmedo en la entrevista, que la familia festejaba el cumpleaños de su madre, doña María Teresa Marchetto, en la finca que tenían en Guaymallén, a cinco kilómetros de la capital mendocina.

"En esa época los coches eran tirados a caballos. Por eso, cuando escuchamos el ruido de un motor nos llamó mucho la atención a todos. Mi padre gritó: '¡El aeroplano!'. Él sabía que Newbery estaba en Mendoza, y estaba seguro de que ese avión sería el de él", recuerda Olmedo con absoluta lucidez.

"Todos salimos a ver el vuelo", continúa. Pero lo que siguió fue la tragedia: "El aeroplano se inclinaba mucho sobre su lado izquierdo y caía a gran velocidad. Mi padre, que era oficial del Ejército y entendía de aeroplanos, fue el que nos anticipó el desastre: 'Se cae, se cae', gritó", cuenta en diálogo con Clarín.⁸

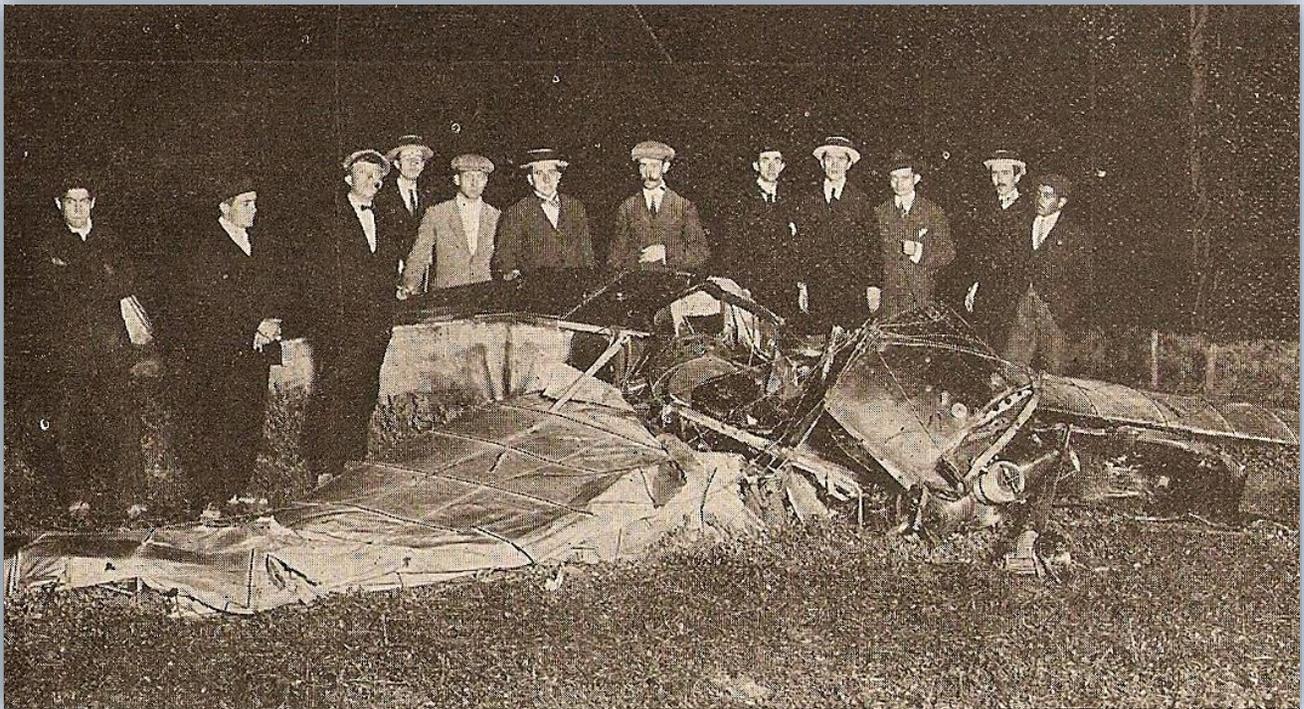


Imagen tomada tras el trágico accidente sufrido por los aviadores Newbery y su pasajero, el Teniente Giménez Lastra y que le costara la vida al primero de ellos.

⁸ Declaraciones publicadas en el diario Clarin.com, versión digital. 1 de marzo del 2003.

<http://edant.clarin.com/diario/2003/03/01/s-03801.htm>



Curioso recorte del diario francés Le Rappel de marzo de 1914, en el que refieren a que el teniente Benjamín Giménez Lastra ("Rastra"), no está muerto como se había informado, sino que los doctores esperan se reponga de las heridas sufridas

20	P. del Inca	a	Cumbre	\$ 800	0 50
15	Cumbre	a	Juncal	\$ 600	500
26	Juncal	a	Río Blanco	\$ 800	0 50
28	Río Blanco	a	Los Andes	\$ 1150	0 00
25	Los Andes	a	El Chila	\$ 700	0 50
42	El Chila	a	Putuco	N. S.	N. S.
	Putuco	a	Santiago		

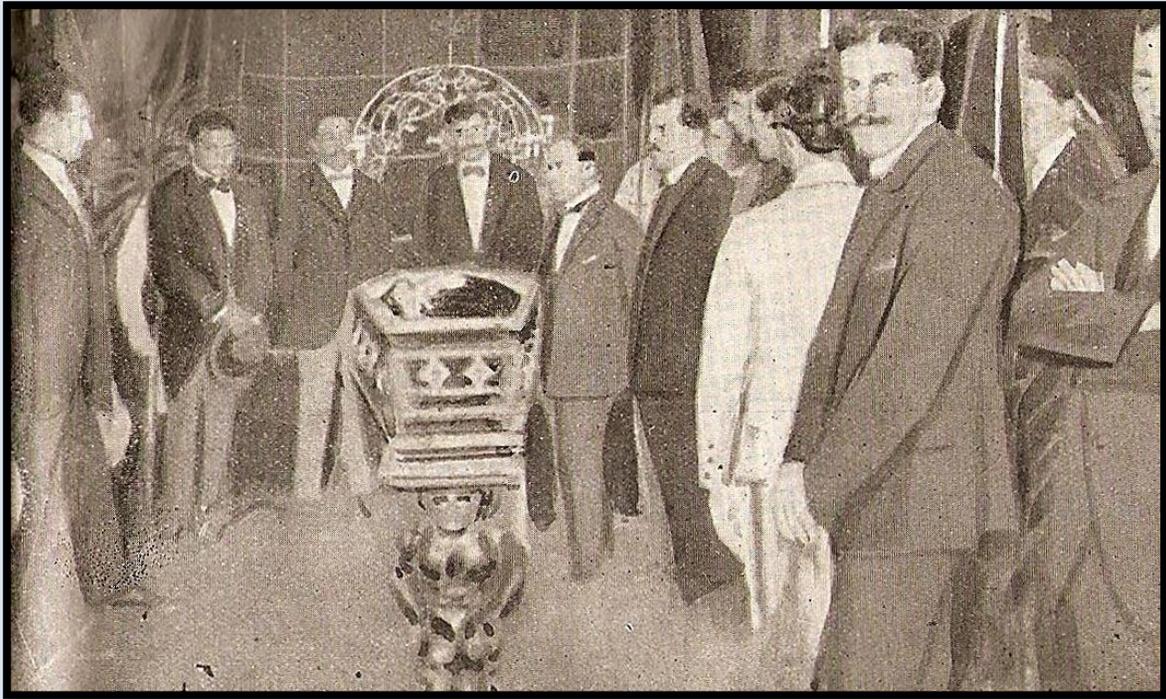
20	
15	
26	
28	
25	
42	
30	
186	

Anotaciones encontradas en los bolsillos del intortunado piloto, con estudios para el paso de la Cordillera.

Barómetro Fortin

23.5	553.5	441	Feb 24. por la mañana a las 5.20 se me briso el viento a las 10.00 soplando con intensidad a las 4.41 calma el viento luego cumulus blancos a las 4.000 metros y ceras bastante muy altas
18	505.1	6.25	Feb 25 6.25 p.m. el cielo bastante cubierto, mas altas

Apuntes de Jorge Newbery para la travesía de los Andes, encontradas en los bolsillos del valiente piloto (Fuente: Boletín del Aero Club de Chile N°3 de marzo de 1914)

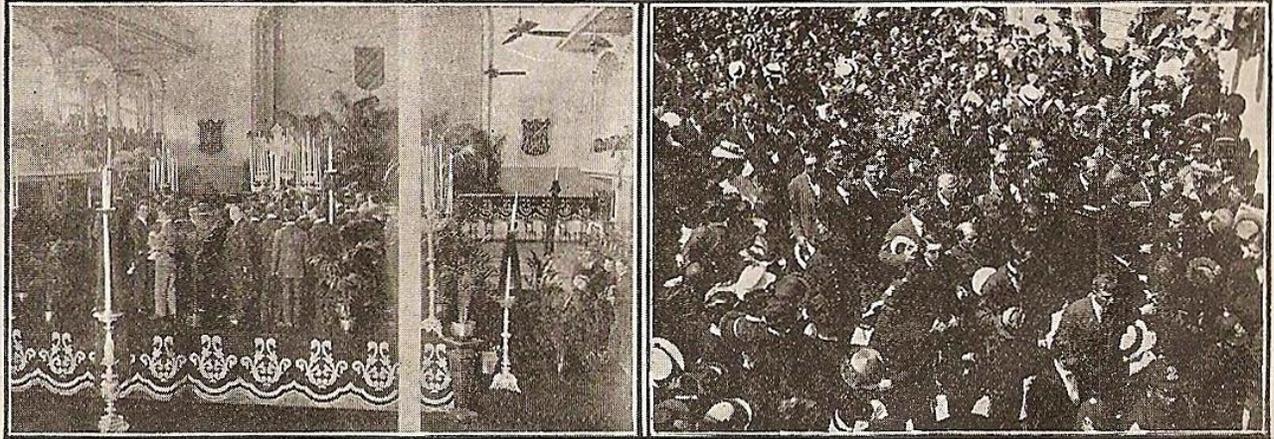


La capilla ardiente montada en el Jockey Club de Mendoza



Los funerales de Newbery en Mendoza.

Sus restos son conducidos al tren que los trasladará a Buenos Aires.



1. La capilla ardiente del aviador Newbery en el local de la Sociedad Sportiva Argentina.—2. Al paso del féretro todo el mundo se descubre.



1. El Morane Saulnier en que el ingeniero Newbery debía atravesar los Andes, listo para seguir al cortejo fúnebre, durante los funerales en Buenos Aires.—2. Los aeroplanos de la Escuela de Aviación Militar Argentina, custodiados por destacamento aeronáutico, esperan el paso del cortejo.

Algunas de las impresionantes imágenes de los funerales de Newbery en Buenos Aires.

Quien desee conocer más de él, contará con diversas fuentes e investigaciones realizadas donde se describen las proezas y habilidades de este gran patriota, amigo de Chile y de su aeronáutica. En recuerdo de esta brillante figura de la aviación, la nación argentina y muchos otros países han realizado infinidad de homenajes póstumos.

El homenaje de Chile al insigne aviador

Una larga delegación chilena de autoridades militares y civiles resolvió asistir a los actos funerales realizados en la ciudad de Buenos Aires.

Mientras tanto, el Gobierno de Chile, a través del Ministro de Guerra, quien encomendó realizar un trabajo artístico al destacado escultor italiano radicado en nuestro país, señor Roberto Negri, quien en

un plazo de cinco días modeló, fundió y cinceló un magistral cóndor de un metro treinta centímetros – en actitud de vuelo – para atravesar los Andes y llevar al pueblo hermano el obsequio de Chile, en el momento de la inauguración del monumento del “Paso de los Andes”.⁹



Otra significativa demostración chilena, nació por parte de un sector de juventud chilena, quienes también quisieron expresar su sentir ante la trágica muerte del aviador Newbery, enviando a los funerales realizados en Buenos Aires, una hermosa placa escultórica de bronce.

En tanto en nuestro país, tuvo lugar otra serie de homenajes realizados tras la trágica muerte del querido aviador argentino. De entre lo más destacado, fue el realizado por el Aero-Club de Chile que en su Acta oficial de la sesión extraordinaria celebrada por su directorio el lunes 2 de marzo de 1914, se señala: *“Se abrió la sesión a las 9 y media, bajo la presidencia de don Jorge Matte Gormaz y con asistencia de los directores, señores Lisandro Santelices, Erasmo S. Vásquez, Joaquín Jelves, Domingo Izquierdo, Juan A. Maluenda, Augusto Perrey, Benjamín Urzúa, Armando Fernández, Alejandro Weber*

⁹ El Gobierno de Chile, quedó tan complacido con este trabajo, que declaró la obra escultórica, emblema oficial a ser utilizado en las condecoraciones nacionales.

y Armando Venegas, secretario. Acta.- Se leyó y fue aprobado la de la sesión anterior. Cuenta.- El presidente expuso que en conformidad con la citación, ésta sesión tenía por objeto tomar conocimiento de la trágica muerte del aviador Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino, cuya pérdida afectaba no sólo al país vecino sino a toda la América, ya que el aviador era uno de los más prestigiosos impulsores de la aeronáutica y a la vez recordman de varias pruebas y un amigo sincero y desinteresado de nuestro país. El señor presidente terminó invitando a dejar constancia en el acta del profundo pesar con que el Aero Club de Chile ha visto la desaparición de este valiente piloto. Acuerdos.- Por unanimidad se tomaron después los siguientes acuerdos:

Dejar constancia en el acta del pesar que ha causado la prematura muerte del aviador Jorge Newbery;

Izar durante tres días la bandera a media asta en la oficina de la institución; Comisionar al Cónsul de Chile en Mendoza para que represente al Aero Club en los actos que se celebren en esa ciudad, para honrar la memoria de este aviador;

Comisionar igualmente, al Secretario de la Legación de Chile en Buenos Aires, don Emilio Rodríguez Mendoza, para que asista a los funerales del señor Newbery en representación de la institución y para que deposite una corona sobre su tumba, en igual nombre;

Llevar a cabo una velada fúnebre en la Universidad; Dar el nombre de Jorge Newbery a uno de los hangares del Aeródromo de Batuco;

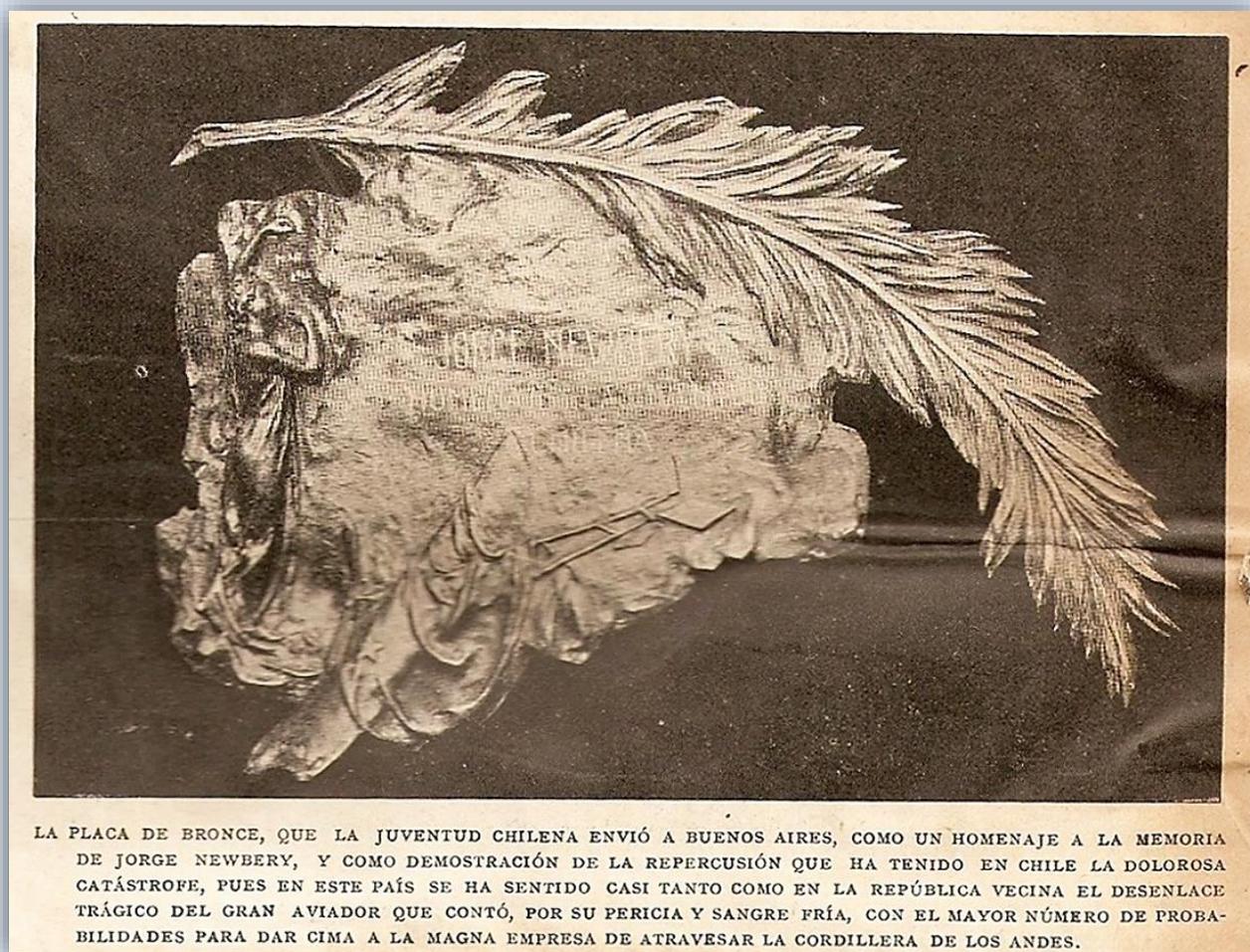
Colocar su retrato en la sala de sesiones; enviar una nota de condolencia a su familia y telegramas al Aero Club Argentino y Ministro de la Guerra de ese país y una nota en igual sentido al Ministro de la Guerra de ese país y finalmente, levantar la sesión en señal de duelo.”



Delegados chilenos en la Recoleta, rindiendo un homenaje ante los restos del aviador

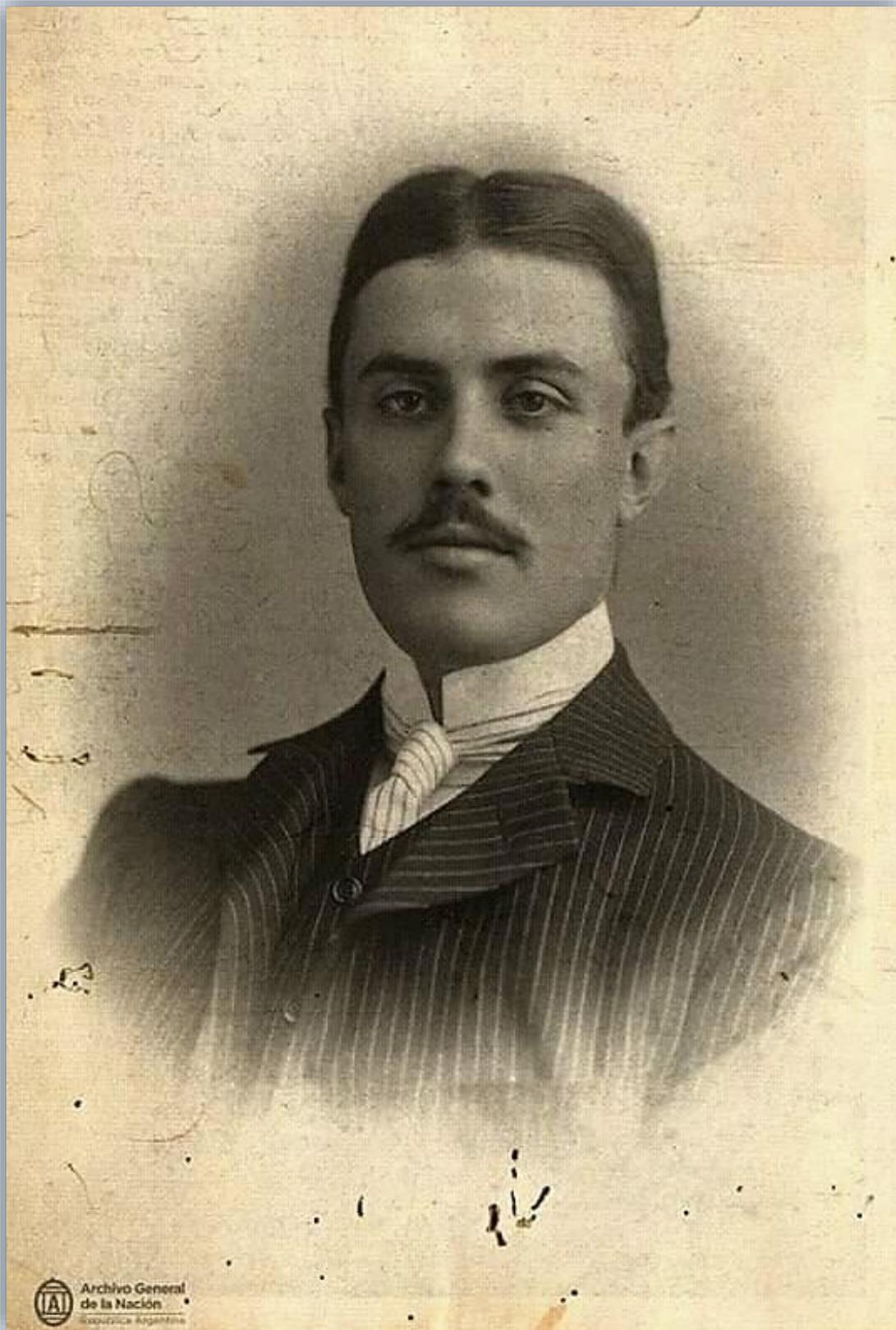
Conforme a los acuerdos anteriores, el Secretario de nuestra Embajada en Buenos Aires, don Emilio Rodríguez Mendoza, pronunciaba un sentido discurso en los actos de entierro, en el que hacía

patente el gran pesar y desconcierto que reinaba en nuestro país por la inesperada pérdida. Iniciaba sus palabras: *“He recibido del presidente del Aero Club de Chile, el ex Ministro de Guerra, don Jorge Matte, el honroso encargo de dar el adiós, venido de más allá de las cumbres andinas, a los restos del que sólo ayer surcaba el espacio como una potente encarnación de la fuerza y la audacia.”* Más adelante agregaba respecto al aviador *“Newbery era ya una hermosa encarnación del sportman moderno; pero este amor por los ejercicios físicos, que el clasicismo helénico esculpió en los frisos de su Partenón, le abrió un campo nuevo e inexplorado el día en que empezó la conquista científica del espacio.”*



Detalle de la placa en homenaje al aviador trasandino por la Juventud Chilena que hoy su ubica adosado en el mausoleo de La Chacarita en Buenos Aires.

Un mes más tarde, en la noche del 4 de abril de 1914 se llevó a cabo la velada fúnebre en el Salón de Honor de la Universidad de Chile *“como una exteriorización de los sentimientos de todos los chilenos”*, actividad que contó con gran concurrencia de autoridades y amigos de la aviación civil y militar. Ella era sin duda, la revelación más indiscutible de esos sentimientos, del sincero dolor de la sociedad chilena ante el fallecimiento de un hombre que *“admiraba el saber y la pujanza, a la vez que correspondía el cariño y la amistad que siempre le manifestara esa alma grande”*.



El ingeniero señor Jorge Alejandro Newbery

Los diarios y semanarios ilustrados prepararon sendos artículos, fotografías y poemas como homenaje a su memoria, entregando así franco testimonio de amistad, hacia al aviador argentino.

A NEWBERY

(POEMA)

Solo el recuerdo vive!... Tras el hombre,
solo queda un destello, un solo rastro...
a veces queda un nombre...
y alguna vez se ve, de tarde en tarde...
¡existencias tan bellas!
que van a desplomarse como un astro,
con todo el resplandor de las estrellas!

Así fué tu partida!... Oh! Grande New-
bery!]
la luminosa huella de tu planta
no vaciló en la tierra!...
Al Infinito mira!... Y se agiganta
el sonrosado ideal que su alma encierra,
y con su ala potente se levanta,
como el rey de la cumbre y de la sierra.

La Visión del Ideal fué su ansia loca.
¿Quién detiene sus alas raudas, suaves
si con besos de amor besó su boca,
si le invitó a volar,
por el cielo, ante el mar, sobre la roca,
donde trina el concierto de las aves?

Ayer fueron sus sueños de poeta,
en ronca tempestad batir el vuelo;
hoy conmueve la faz de este planeta,
más que el rico poema de las cumbres,
de la lira y del ritmo,
esa nave de luz y blanco velo,
que interroga a las sordas muchedumbres,
cuando rueda orgullosa por el cielo.

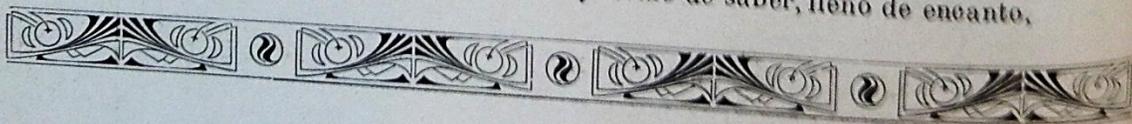
¿Quién guía ese bajel? Las almas grandes,
que buscan nueva luz, nuevo horizonte.

Esas nieves eternas de los Andes
que corren hasta el valle desde el monte,
¡cómo entreabren sus sábanas de raso,
cuando pasa alguna Aguila salvaje,
un Cóndor altanero!..
¡Ya presiente el titánico aletazo,
del hijo del valor y del coraje,
que se acerca en su barca prisionero!

Oh! visión del Ideal, prisma de luces!
Con tu imagen de blanca desposada,
con tus tibias caricias le conduces
allá junto al altar...
donde brilla la nieve y la alborada;
con tus dedos de nácar le despiertas,
donde guardan las rosas, sus verjeles
allí... donde la Gloria abre sus puertas
y recibe con lluvia de laureles.

Allí... fué el despertar de tu heroísmo,
oh! Newbery inmortal! oh! gran figura!
El buho aterrador del fatalismo
te acechaba al pasar...
y tendía una red en las alturas
coronadas de cóndores errantes,
que al irradiar tus vuelos soberanos,
maldecían tu audacia de gigante
y rozaban sus garras con tus manos.

Allí... fué el despertar de tu pujanza,
idólatra del bien y del progreso!
Tu pupila de fuego, en lontananza,
escruta el porvenir...
e interroga la ciencia, en su embeleso,
y ávido de saber, lleno de encanto,



tan solo con la fe de anhelos grandes,
entonastes el himno sacro-santo
de la gran travesía de los Andes!

Grito de rebelión lanzó el espacio,
ante la majestad de tus hazañas;
y el Sol, con su linterna de topacio,
asomó en las montañas,
para verte pasar... junto a la bruma,
que al desatar su negra cabellera,
te quiso oscurecer la gloria suma
de verte atravesar la Cordillera.

Rasgaste aquella bruma densa y fría,
y batiste el «record de las alturas»
en aquel memorable y fausto día
de agregia apoteosis
ese día de triunfo en que inauguras;
esa página de oro en que has escrito,
sobre el mismo dintel de los arcanos,
la conquista de luz del infinito,
en pleno continente Americano!

Y se inclina a tu paso el orbe entero,
y pasan ante ti las multitudes,
y absortas en tu frente de guerrero,
impávida, genial...
con las almas te piden que saludes,
cuando el blanco y azul de tu bandera
con el cielo confunda sus colores
mientras tanto la tierra que te espera,
amontona a tus pies todas sus flores.

La humanidad te aclama enloquecida,
ensordecen los aires las palmadas,
y ante el carro soberbio de tu vida,
la trompa universal
repercuta sus dobles campanadas,
convocando al concierto a las naciones!...

te levantan en hombros del cariño,
la América te debe sus pendones...

.....

Y hoy la América llora como un niño...
tu caída tan cruel! Negro destino!
¿Quién pudiera dar luz a tus pupilas?
¿Quién pudiera mover en tu camino
la rueda del bajel?...

Ya no alientas, ni luchas... ni vigilas...
Sólo el recuerdo vive! Y en la tierra
has vertido el reguero de tu fama,
...¡No siempre en toda tumba que se cierra
la lágrima del alma se derrama!

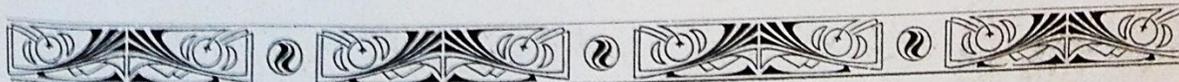
.....

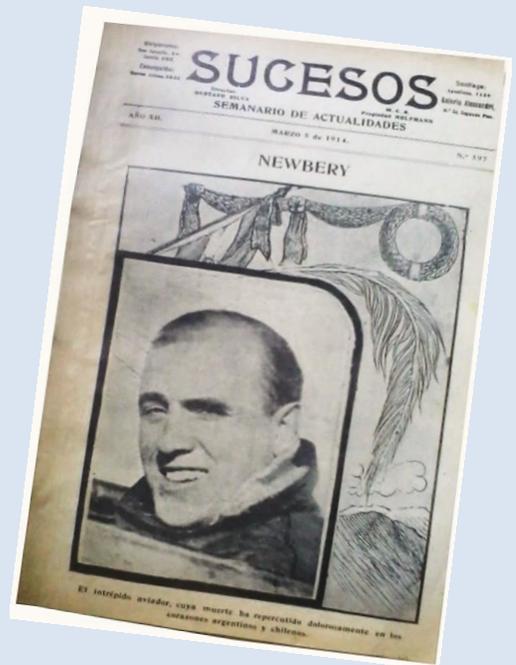
Tu tumba es un altar! un holocausto!
donde irá a comulgar toda una raza,
y hasta Europa, en su lujo y en su fausto,
se acercará también,
y verá el monumento que se traza,
para rendir tributo y homenaje,
al Cóndor de la América Latina,
¡hijo de San Martín y su linaje!
¡héroe del saber! gloria Argentina!

Su tumba es un fanal! Es un poema!
que concierta la unión, la paz bendita,
del consorcio mundial, vívido emblema.
No dejes de brillar!..
y en las horas de lucha, resucita,
para decirle al mundo Americano:
*los que juntos lloraron mi partida,
¡no fueron adversarios sino hermanos
que juntos marcharán toda su vida!*

En Santiago de Chile, a 4 de abril de 1914.

EMILIA JOFRE de LABRA.





Portadas y artículos varios publicados por la prensa chilena tras el fallecimiento del aviador

JORGE NEWBERY

Un estremecimiento de dolor ha conmovido la América Latina, especialmente a la Argentina y Chile, comparable sólo en el orden físico con los que a veces provocan, en estos mismos países, las fuerzas incontrastables que duermen en su suelo. Nadie ha podido sustraerse a sus efectos. Newbery, el esforzado, el talentoso, el enamorado de la gloria, el gran Newbery, ha muerto trágicamente. Cuando todos los hombres que sienten y que piensan se aprestaban llenos del más sincero y santo entusiasmo a aclamarlo vencedor de los Andes, cae tristemente por obra de la fatalidad. El hombre que acometió mil empresas peligrosas, venciendo con una sonrisa, muere cuando no debió morir.

Su vida es el más acabado modelo de perseverancia, de esfuerzo, de entusiasmo, de amor hacia lo grande; su nombre, un monumento semejante sólo al coloso que se proponía atacar seguro de la victoria.

Newbery realizaba en sí un raro y extraño consorcio: la frialdad y rigidez del cálculo matemático, con el ferviente entusiasmo de la gloria, y de ahí, sin duda, el secreto de su grandeza.

Yo lo veo, moderno gladiador del circo del progreso humano, en los últimos aprestos de la lucha, erguir su imponente figura, doblar su espada bajo la presión de su poderoso puño, para examinar su temple, y luego dar sereno y satisfecho una mirada al adversario...

Y cayó sin combatir! No parece sino que el dios de la aviación, celoso de la gloria que le aguardaba, no tuvo otro medio de arrebatársela...

Cuando otro piloto, sin duda americano, posiblemente su compañero o amigo acometa la empresa, verá desde la altura, entre la niebla matinal que cubre las hondonadas andinas, la noble figura de Newbery tratar de incorporarse y de romper las ligaduras que lo atan a la tierra; seguir anhelante con los ojos su vuelo por las cumbres y dirigirle una mirada de aplauso y reconocimiento, para en seguida, vengado, dormirse tranquilo para siempre.

El Aero Club de Chile, profundo admirador de este hombre excepcional, gloria de su patria y de la América, a quien se honró en contar como su más noble y caballeroso amigo, guardará con veneración su memoria y las amables comunicaciones de él recibidas a propósito de los últimos aprestos de su proyectada hazaña, entre las cuales figura una escrita—¡teruel ironía del destino!—momentos antes de su inesperado fin.

El Aero Club de Chile y Chile entero hacen suya la tremenda desgracia que hoy aflige al pueblo hermano, de la cual experimentan toda la indecible amargura.

Que ello sea un lazo más de unión entre chilenos y argentinos.

BENJAMÍN URZÚA S.

JORGE NEWBERY

Ha desaparecido del escenario de la vida contemporánea, una figura eminente: Jorge Newbery.

La República Argentina ha perdido al gran maestro de la cultura física, al esforzado campeón de los stadiums y al vencedor de los espacios, grandes como su alma, azules como la sangre de que regaba sus robustos músculos de atleta.

Un sollozo de angustia brotó del pecho de su pueblo al conocer la trágica muerte del paladín que paseó los colores de su bandera patria por las páginas de los periódicos de todo el mundo.

Contrasentido inexplicable del destino: ayer no más remontaba las alturas para llegar a donde humano corazón alado pudo jamás latir, y hoy descendiendo al abismo de una tumba, de donde no se regresa ni ante el ruego doliente que elevan al Altísimo rai-llores de seres que piden el milagro de Lázaro.

Misterios del misterio de la vida; ante nuestra impotencia doblegamos la frente y dejamos rodar las lágrimas de dolor y de ira.

Cuántas esperanzas de legítimo orgullo germinaban en los pechos argentinos y chilenos, ante la magna empresa de cruzar los majestuosos Andes, cuyas inmaculadas sienas el ave humana no ha contemplado aun desde los cielos.

¡Ingrata suerte!

Cuando sentía ya sobre su frente, el noble luchador, la hoja azul de los laureles de la altura, tu mano trágica le detiene para siempre, rompiendo contra la tierra que le dió la vida, esa existencia preciosa que se llamó Jorge Newbery.

Cante la mano fría de los vientos en las aceradas cuerdas de la lira del aeroplano que cruce los Andes, el homenaje póstumo del primero que concibió la idea de disputar a los cóndores, la inmensa gloria de cernirse

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Revista Ilustrada Zig-Zag. Santiago de Chile, edición del 11 de marzo de 1914

Revista Ilustrada Zig-Zag. Santiago de Chile, edición del 29 de marzo de 1913

Recuerdos de casi un siglo. Armando Venegas de la Guarda, Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976

La victoria de las alas. Historia de la aviación argentina y su base filosófica, Ángel María Zuloaga, Centro de Producción Industrias Gráficas Aeronáuticas. Edición 1958. Buenos Aires, Argentina. 1959

Boletines del Aero-Club de Chile, Nº1 al Nº8. (Años 1913-1914)

L'Aerophile, Revue Technique & Practique des Locomotions Aériennes, 1913

Clodomiro Figueroa Ponce, "el Aviador Inmortal". Héctor Alarcón Carrasco, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. 2003

Mas Liviano Que El Aire. Nelson Montes-Bradley.2007

Los últimos tripulantes del Pampero - Eduardo Federico Newbery. Eloy Martín. 2015

Ingeniero Jorge A. Newbery, Padre de la Patria Aeroespacial, Santos A. Domínguez Koch, 1999

Diario El Mercurio de Santiago de Chile. Selección de los años 1910- 1911- 1914

Diario francés LE RAPPEL. Jueves 12 de febrero de 1914.

<http://gallica.bnf.fr>

Diario francés LE RAPPEL. Jueves 05 de marzo de 1914.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k75524282/f3.zoom.r=jorge%20newbery.langES>

Jorge Newbery

<http://www.revisionistas.com.ar/?p=8101>

Jorge Newbery

http://www.eam.iaa.edu.ar/his_IX.asp

Aero Club de Chile, Norberto Traub Gainsborg, 2013

<http://www.historiaaeronauticadechile.cl/#!articulo-nuevo/c1ows>

Los globos aerostáticos de Jorge Newbery

http://www.huellasdelahistoria.com/ampliar_contenido.php?id_noti=980

Jorge Newbery

<http://earlyaviators.com>

Hace un siglo murió Jorge Newbery

<https://www.lagaceta.com.ar/nota/592862/sociedad/hace-siglo-murio-jorge-newbery.html>

Apuntes y cuaderno de recortes varios del autor.

Especiales agradecimientos al Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile, quienes me procuraron algunos archivos fotográficos, y en especial al señor Alberto Fernández Donoso por sus oportunos e invaluable aportes gráficos facilitados para este trabajo.



JULIO FUENTE-ALBA BONNIARD, PRIMER MARTIR DE LA AEROPOSTAL



Teniente Julio Fuente-Alba Bonniard

En Colico, provincia de Arauco, el 29 de diciembre de 1904 nació Julio Fuente Alba Bonniard, segundo hijo del matrimonio formado por Aníbal Fuente-Alba Quezada y Margarita Bonniard Guzmán. Aprendió sus primeras letras en la Escuela Normal de Chillán, realizando sus humanidades en el Liceo de Hombres de esa ciudad.

Dotado de un especial sentido artístico recibió lecciones de piano y violín, instrumentos que llegó a dominar a la perfección. Fue su profesora, la señora Julia Guzmán de Bonniard, compañera de la madre de Claudia Arrau, quien hacía clases de piano en las monjas del Sagrado Corazón de Chillán.

Con asombro, ella comprobaba que su nieto en corto tiempo estaba en condiciones de dar las lecciones de memoria y en forma casi perfecta, sin necesidad de mirar las partituras. En aquel entonces, quienes observaban este prodigio llegaron a pensar que había nacido un nuevo talento musical chileno.

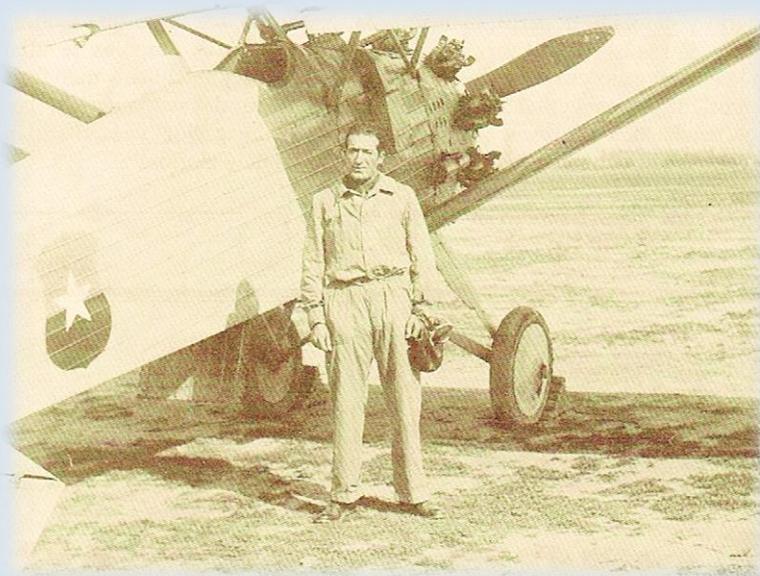
Sin embargo, las inquietudes de Fuente-Alba ya tenían otro norte. Acostumbraba a realizar prolongadas caminatas junto a su padre por los campos de Chillán, ocasiones en que permanecía absorto largo rato contemplando el lento desplazamiento de las aves por los cielos, tratando de desentrañar los misterios del vuelo.

Inquietud que llegó a tal extremo, que cierto día en la cervecería que su progenitor poseía en Chillán, juntó fardos de paja y subiéndose al techo de un galpón se lanzó al vacío para sentir la sensación del vuelo.

Con 15 años de edad recién cumplidos ingresó a la Escuela Militar, donde destacó por sus dotes de estudiante y deportista, sobresaliendo como esgrimista.

En 1923, en posesión del grado de Subteniente egresó como Oficial de Infantería. Prestó servicios en los Regimientos de Infantería N°6 "Chacabuco" y N°10 "Lautaro", ascendiendo a Teniente 1° en mayo de 1925.

Largas conversaciones en horas de casino con el Capitán Alfredo Fuentes Martínez reafirmaron su vocación aeronáutica y en 1927, junto a su compañero y amigo Carlos Fox ingresó a la Escuela de Aviación. Los tres ofrendarían sus vidas en el altar de la patria.



El teniente Fuente Alba frente un Vickers Wibault

Tuvo Fuente-Alba siendo muy niño la desgracia de perder a su madre y luego a un hermano menor, lo cual le causó honda pena acentuando su carácter romántico y sentimental.

Ello se tradujo en hermosos y sentidos poemas que firmaba con el seudónimo de "Perdón".

Llama la atención lo que en cierta oportunidad escribiera, como si presintiera cuál sería su fin: *"¡Qué triste es el partir!; qué soledad invade el corazón y el alma mía, pensar en que tal vez no he de llegar..."*.

Terminado su curso en la Escuela de Aviación con poco más de 100 horas de vuelo y el título de Piloto Aviador de Guerra, en 1928 por sus condiciones profesionales el comandante Arturo Merino Benítez

lo seleccionó junto a otros compañeros para integrar la dotación de la naciente Línea Aeropostal Santiago- Arica.

El espíritu visionario y la rectitud moral del ilustre precursor pronto se ganaron la lealtad y el cariño de los jóvenes pilotos, quienes se entregaron por entero a la conquista de la ruta del correo aéreo al norte.

Fijada la partida para el 21 de enero de 1929, se ordenó distribuir los pilotos y sus aviones en las diferentes postas que cubriría el correo aéreo, siendo él destinado a la de Antofagasta para atender el tramo entre dicha ciudad y Copiapó.

La noche antes de la partida permaneció en pie hasta altas horas de la madrugada estudiando la ruta para hacer frente en la mejor forma posible a este enorme desafío.

Podemos imaginar en qué condiciones se volaba en esos años, cuando no existía red de aeródromos y por tanto no se conocían ni el Servicio de Meteorología, ni el de Comunicaciones, no obstante, el arrojo y el valor de los pilotos suplía con creces la carencia de medios.

El día 21 todo era actividad y ajetreo en “El Bosque” y el ruido de los motores de los Cirrus Moth ponía una nota de emoción a la partida. Entrevistado por un periodista, expresó el cariño que sentía por la aviación, afirmando que *“nadie lo sacaría de los aviones”*. *“Sólo la muerte compañero”*, le dijo al reportero.

No imaginaba que poco después el destino le cobraría la palabra.

Antes de la inauguración oficial del correo fijada el 5 de marzo de 1929, los pilotos realizaron varios vuelos preparatorios, en uno de los cuales él tuvo un serio accidente del que providencialmente escapó ileso. Su hora aún no llegaba, pero la gloria venía ya a su encuentro.

En una de sus estadías en Copiapó, en un campamento minero conoció a una bella muchacha con la cual trabó amistad, teniendo por costumbre que en cada uno de sus vuelos hacia Antofagasta, lanzaba una flor en la puerta de su casa.

Para cumplir aquel gesto caballeresco, el teniente Meneses adquiría una flor en alguna florería de la calle Ahumada en Santiago, transportándola hasta Ovalle, donde ya fuese el teniente Lisboa o el teniente Sepúlveda, la llevaban a Copiapó, entregándosela a Fuente-Alba.

Ella atenta al ruido del motor del avión, salía presurosa a la pasada rasante del Cirrus y recogía la flor, agitando sus manos en respuesta al saludo que con las alas le hacía el piloto.

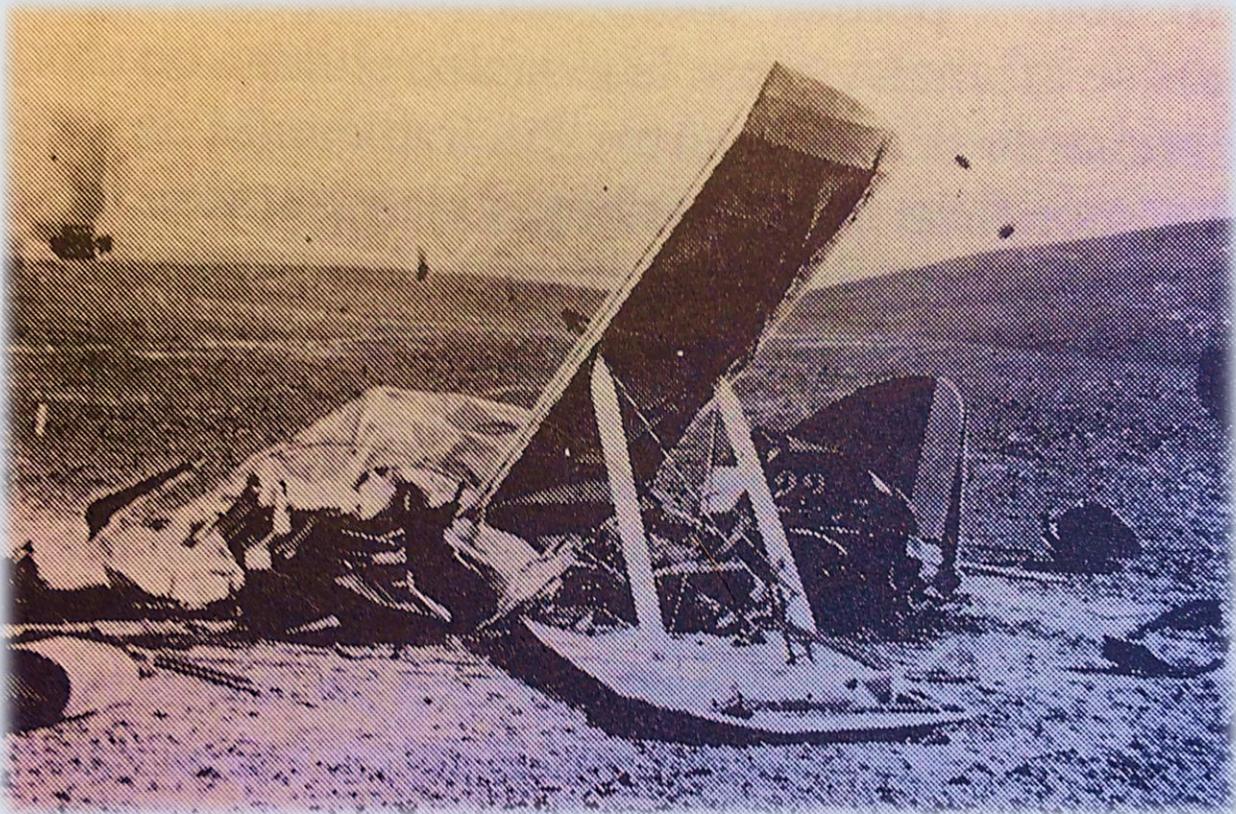
El domingo 17 de marzo, doce días después de la inauguración del correo, correspondió a Fuente-Alba efectuar un vuelo entre Antofagasta y Copiapó.

Acompañado del mecánico Cabo Luis Alberto Rebolledo, despegó de la cancha de Portezuelo y desde ese momento se perdió todo contacto con el Moth N° 22. Días más tarde, cuando existía natural

preocupación por la suerte que habían corrido ambos aviadores, el guardahilos de la Estación Varillas, al sur de Antofagasta, notó una interrupción del servicio de comunicaciones, partiendo a recorrer la línea férrea en busca del desperfecto.

A 40 kms. con sorpresa encontró un poste derribado y junto a él, en estado agónico al Cabo Rebolledo, ya medio enloquecido por la sed.

Brindados los primeros auxilios aquel relató la magnitud de la tragedia, indicando que mientras volaban cerca de Varillas a unos doscientos metros de altura, una fuerte corriente de aire había invertido al pequeño aeroplano, precipitándolo a tierra, a consecuencias de lo cual Fuente -Alba había fallecido instantáneamente.



El Gipsy Moth N°22 pilotado por el teniente Julio Fuente Alba, accidentado frente a la Estación Varillas el 17 de marzo de 1929

Rebolledo con las dos piernas fracturadas, una cadera dislocada y el ojo derecho casi perdido, se arrastró durante dos días por la pampa hasta llegar a la vía férrea que contemplaba a la distancia.

Bebiendo sus propias orinas mezcladas con el líquido de la brújula, pudo sobrevivir y con una pequeña herramienta, a pesar de los atroces dolores que sufría, logró derribar un poste para llamar la atención de los encargados de las comunicaciones.

Los funerales de Fuente-Alba dieron lugar a una impresionante demostración de pesar y ante sus restos el comandante Merino expresó: *"Mañana, cuando sean realidad cotidiana los viajes aéreos a lo largo de la República, los que recorran seguros en aviones confortables, mirando desde lo alto, el agrio y desolado desierto, la intrincada maraña de sus cerros, tal vez, no recordarán cómo se ganó eso, a costa de qué esfuerzos, de qué abnegados sacrificios de unos muchachos valerosos que quisieron vencer las dificultades, los peligros y la muerte"*.



El comandante Arturo Merino en los funerales del teniente Fuente Alba

Palabras que muchos han citado en sus discursos, pero que pese a los noventa años transcurridos desde aquella tragedia, aún no han sido cinceladas ni en el mármol ni en el bronce.

Mientras tanto, en Copiapó una muchacha esperaba tristemente aquella flor que desde lo alto nunca más llegó.

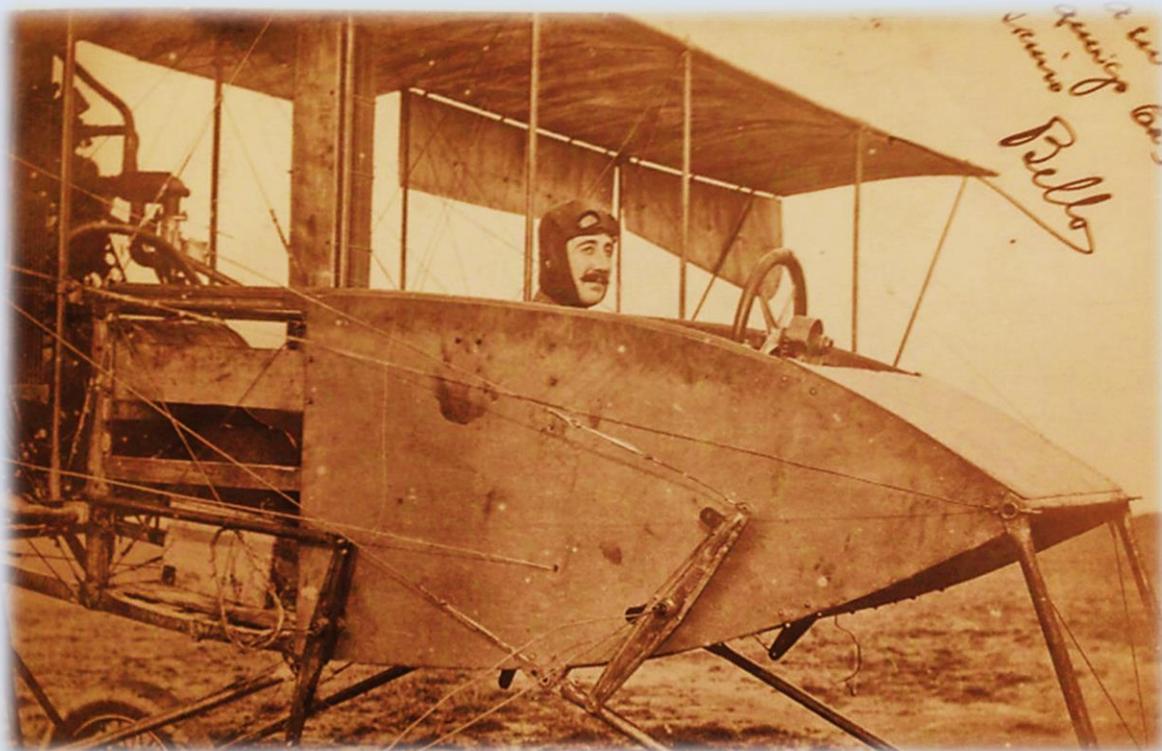
Ya en su ancianidad, Merino fue entrevistado por un semanario de la capital y ante una pregunta que se le formulara, con voz velada por la emoción expresó;

"¿Quién o quiénes fueron los más heroicos? ...Yo diría los muchachos que, en la flor de la vida, por un azar del Destino, vieron cortados sus días en ese afán entusiasta, abnegado y temerario de servir mejor a su patria."

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

LA PÉRDIDA DEL TENIENTE BELLO



El teniente Bello a bordo de un biplano chileno "Sánchez Besa". (Fotografía dedicada a su compañero Amadeo Casarino)

"Más perdido que el Teniente Bello" ya se ha inscrito como una de las citas más célebres y tradicionales que usamos los chilenos. Si bien, no hay ciudadano de este país que no la haya escuchado, no muchos saben el origen del suceso que originó la frase referida al Teniente 1° de Infantería don Alejandro Bello Silva, quien al extraviarse cumpliendo el lunes 9 de marzo de 1914 una prueba aérea para obtener su brevet de *Aviador Militar*, se convertía en el segundo mártir de la aviación militar chilena.

Principales datos biográficos

Sean la literatura asociada a su figura y recuerdo, la leyenda propia que rodea a ese Chiloé místico y a sus hijos o quizás simplemente el desconocimiento burdo o flojo de los antecedentes y registros guardados en algún armario, lo que falte para que este aviador, aparezca nuevamente hoy a ciento diez años de su desaparición, ante nuestros ojos, como hijo, el joven hombre y el militar que por su profesión, se vio enfrentado a los riesgos propios de una aviación pionera.

Para dilucidar algunos de esos *"mitos urbanos"* que rodean al hombre, diremos primero que nació en Santiago de Chile y no en Ancud, el 27 de abril de 1889. El domicilio registrado en su partida de nacimiento, nos revela la dirección de Avenida Campo de Marte N°38.

Sus padres fueron José María Bello y Ana Rosa Silva, quienes lo inscribieron como Luis Alejandro Bello Silva. Otros datos revelan que fue el tercero de los cuatro hijos que tuvo el matrimonio.



José María Bello



Ana Rosa Silva

Su temprana infancia la vivió en Ancud, debido al trabajo que como director del Liceo de Ancud tuvo su padre, quien a fines de 1891¹⁰, habría sufrido un relegamiento de su cargo, seguramente por alguna situación política derivada de la Guerra Civil que azotó al país.

Más tarde, la familia se trasladará de vuelta a Santiago, donde los jóvenes Bello¹¹, ingresarán a estudiar al Seminario Mayor de esta ciudad.



Alejandro Bello Silva en el Seminario Mayor de Santiago.

¹⁰ En la Sesión del 23 de noviembre de 1891 de la Universidad de Chile, se describe que con fecha 12 de noviembre de ese año, se decretó que tras revisar el Oficio 572 del Consejo de Instrucción Pública, se separaba de su empleo al rector del Liceo de Ancud, don José María Bello.

¹¹ Sus hermanos mayores, Antonio y Enrique fueron sacerdotes diocesanos.

En mayo de 1909, con 20 años ya cumplidos, ingresó como cadete del Curso Especial de la Escuela Militar. El 4 de junio de 1910, Bello egresa como Teniente 2° del arma de Infantería y recibe su primera destinación al Regimiento de Infantería N° 5 “Carampangue” con guarnición en Iquique.

El 22 de marzo de 1912 fue trasladado al Regimiento de Infantería N° 10 “Lautaro” de la ciudad de Los Ángeles, siendo reasignado un mes más tarde, al Regimiento de Infantería N° 12 “Pudeto” en la capital, donde recibirá el ascenso a Teniente 1º con fecha 22 de junio de ese año.

Nace la Aviación Militar

Desde agosto de 1910, los cielos de Chile veían como el hombre convertía sus tempranos sueños de volar en un aparato más pesado que el aire, en una realidad. Los Estados Unidos y Europa habían iniciado el estreno de los aparatos voladores algunos años antes, pero la cuna de los vuelos en globos y ahora en aviones, se presentaba con mayor éxito principalmente en Francia, Alemania e Inglaterra.

En concordancia con los estudios y recomendaciones tempranamente presentados desde 1909 por los Agregados Militares chilenos en aquellas naciones a solicitud del Alto Mando del Ejército, el Ministro de Guerra había dispuesto en 1911 que dos oficiales del Ejército se trasladaran a Francia para estudiar las artes del vuelo. Otros dos jóvenes que formaban parte de la comisión revisora de armamento que Chile había adquirido en Alemania, serán también designados para que se unan en Francia, al grupo de chilenos precursores. Sus nombres eran Miguel Cabezas Soto y Pedro Donoso Amengual, ambos mecánicos de la Maestranza del Ejército y ex alumnos de la prestigiosa Escuela de Artes y Oficios de Chile.

En enero de 1913, el Gobierno presentaba al Congreso un mensaje en el que solicitaba la organización del Servicio de Aeronáutica para el Ejército, donde se expresaba la experiencia que habían desarrollado algunos países europeos en los cuales se vislumbraban cada vez más los beneficios de esta nueva arma. En vista de estos antecedentes y analizadas todas las consideraciones expuestas, se consolidaba en el mes de febrero de ese año, la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar.

Bello como pionero de la aviación

Con los requisitos cumplidos para postular a la recién creada Escuela de Aeronáutica Militar, el 17 de marzo de 1913, Alejandro Bello rendirá los exámenes exigidos por la comisión compuesta por el general Arístides Pinto Concha, los mayores Monardes y Maldonado y el Capitán Manuel Ávalos Prado.

En abril de 1913, los resultados obtenidos por los candidatos eran entregados; el joven teniente Bello había obtenido una de las más altas calificaciones en el examen de admisión, por lo que sería comisionado para trasladarse a Francia junto a los otros oficiales y suboficiales del Ejército de Chile calificados y hacer sus respectivos cursos de piloto aviador. Bello junto al teniente Víctor Contreras habían sido seleccionados para recibir su instrucción en la Escuela de Aviación de “José Luis Sánchez Besa”, donde serían habilitados para volar este tipo de aviones biplanos.

El 4 de abril, Alejandro Bello zarpaba desde Valparaíso, junto a sus camaradas los tenientes Amadeo Casarino, Víctor Contreras, Tucape Ponce y los suboficiales Adolfo Menadier y Juan Verscheure.

Desde su llegada a Francia, comenzaron de inmediato su instrucción con la familiarización de motores de aviación, es así que durante el mes de mayo que asistieron a la fábrica Gnome en Argenteuil (a 11 kilómetros de París), aprendieron de construcción, montaje y puesta a punto de estos novedosos motores.

Una vez más familiarizados con estas partes tan relevantes, se dio inicio a su instrucción en las respectivas escuelas de vuelo.

Bello y Contreras, que habían sido designado para volar en aviones Sánchez Besa, acudieron a su Escuela en Mourmelon-le-Grand, ubicada en la famosa zona de Champaña.



Grupo de aviadores y mecánicos chilenos en Mourmelon-Le Grand.

(Al centro y de abrigo, el famoso constructor de aeronaves y dueño de la Escuela de Vuelo, José Luis Sánchez Besa; también a su izquierda, el teniente Alejandro Bello y Oscar Didier (piloto civil chileno); a su derecha Luis Mathieu y el teniente Víctor Contreras. En la cabina del avión Sánchez Besa, el sargento Juan Verscheure.

Completan el grupo, Aníbal Echeverría Bari (Piloto chileno de aviones Voisin), quien según el recordado historiador aeronáutico Crl. Enrique Flores Álvarez, fue el más "decidido protector y amigo de los aviadores militares durante su permanencia en Mourmelon Le-Grand).



Bello (al centro atrás) junto a algunos de sus compañeros de viaje, durante las horas de esparcimiento.

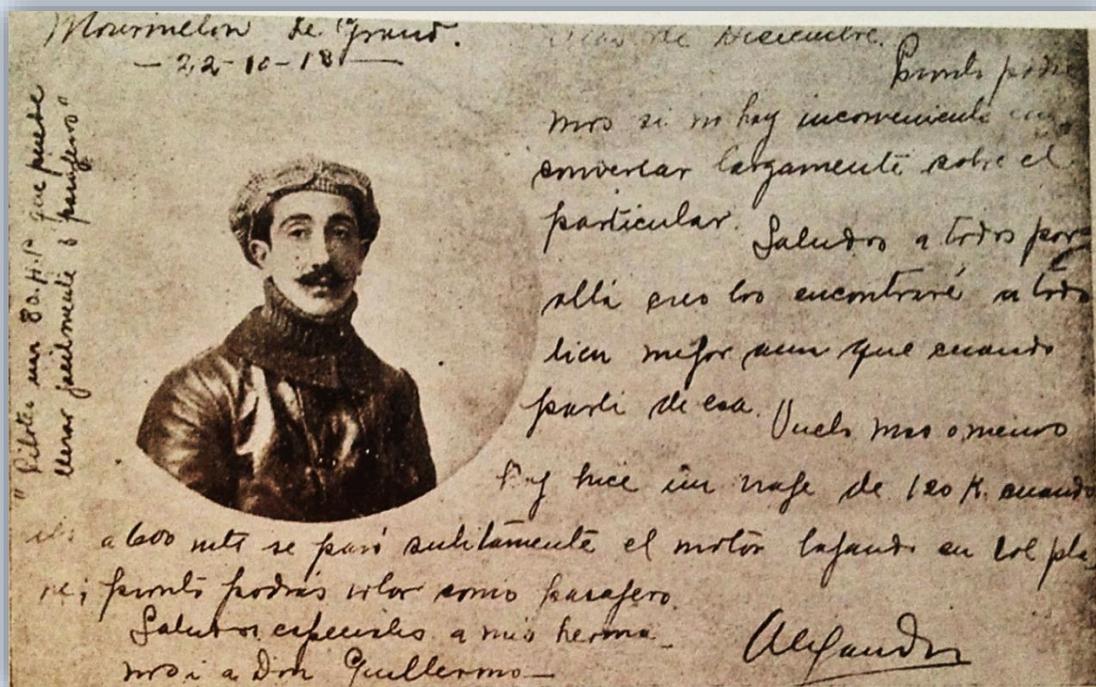
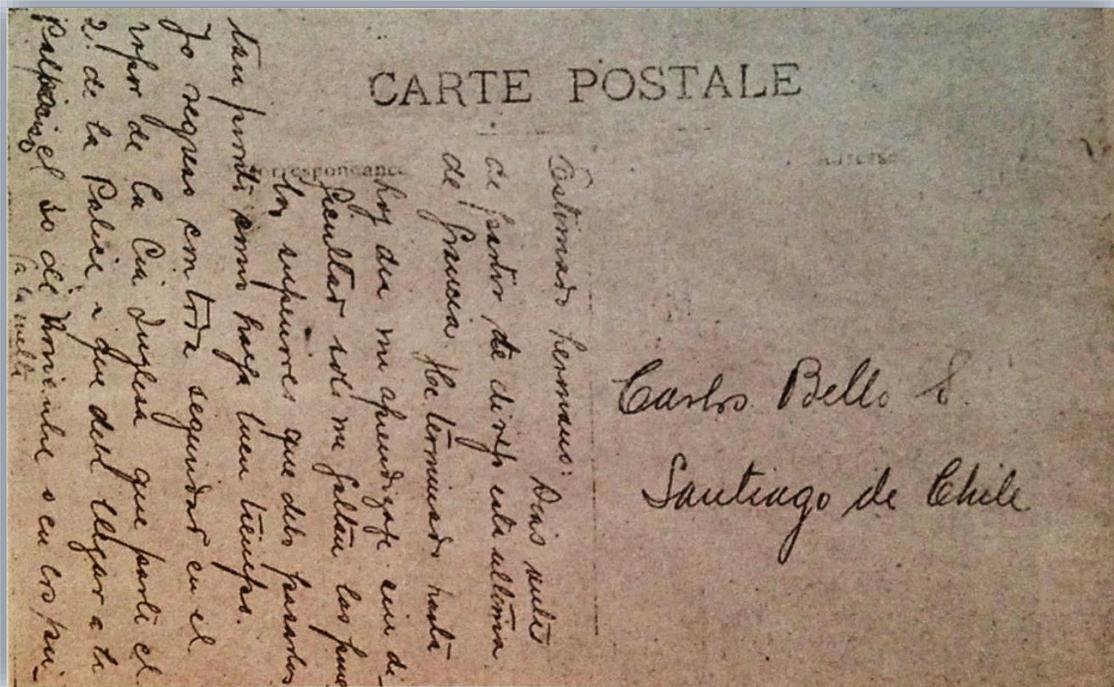
Aquí, los jóvenes alumnos hicieron un *“metódico y perfecto aprendizaje, progresando paso a paso en la práctica del vuelo¹²”*. Tras volar varias veces como pasajeros, siguieron su entrenamiento carreteando sobre la pista una y otra vez. Ya habituados a este nuevo e importante paso iniciaron su entrenamiento sobre un biplano de doble comando con el cual se elevaban unos pocos metros.

Al poco tiempo de práctica, Bello se hizo notar por su habilidad en vuelo, por lo que se permitió ascender a mayores alturas y permanecer más tiempo en el aire, quedando con ello habilitado para poder rendir sus respectivos exámenes para obtener el *brevet de piloto aviador*.

Un curioso y anecdótico antecedente sobre su aprendizaje en Francia, es el contenido que copio textual desde una postal escrita de fines de octubre, por el propio Bello a su hermano Carlos, donde le resume parte esencial de su estadía en Francia:

“Estimado hermano: Días antes de partir te dirijo esta última de Francia. He terminado hasta hoy día mi aprendizaje sin dificultad, sólo me faltan las pruebas superiores que debo pasarlas tan pronto como haya buen tiempo. Yo regreso con toda seguridad en el vapor de la Cía. Inglesa que parte el 2 de la Palice i que debe llegar a Valparaíso el 30 de noviembre o en los primeros días de Diciembre. Pronto podremos si no hay inconveniente conversar largamente sobre el particular. Saludos a todos por allá creo los encontraré a todos bien mejor aún que cuando partí de esa. Vuelo mas o menos, hoy hice un viaje de 120 k cuando a 600 metros se paró súbitamente el motor bajando en vol plané; pronto podrás volar como pasajero. Saludos especiales a mis hermanos y a don Guillermo.”

¹² Víctor Contreras Guzmán. *Historia de la Aeronáutica Militar de Chile*



Anverso de la postal, donde al costado de su foto, escribe: "Piloteo un 80 H.P. que puede llevar fácilmente 3 pasajeros"

Efectivamente, tras aprobar las pruebas requeridas por el Aéro-Club de France a fines de octubre de 1913, los compañeros de Bello lo despedirán con una amena celebración en París, volverá a Chile junto al teniente Ponce y al Sargento Menadier.

Requisitos para optar al brevet de Aviador Militar

Se dice que Francia por aquellos días, no otorgaba la calificación de Pilotos Militares a Pilotos Aviadores extranjeros, esta afirmación tiene su base en una aseveración que escribiera el teniente Eduardo Molina Lavín (uno de los dos primeros oficiales pilotos de Chile), en un documento interno del Ejército. Otra conjetura varias veces antes escuchada, da cuenta de una cierta desconfianza francesa existente hacia los oficiales chilenos debido a la estrecha relación que mantenía el Ejército de Chile con Alemania, desde su “prusianización” iniciada en 1897. Como fuera, la situación en Francia para los alumnos postulantes a aviadores, era la de contratar con una Escuela de vuelo particular o fabricante de aeronaves, el *aprendizaje para ejecutar volaciones*, luego, la correcta aplicación de lo aprendido y practicado, debía ser demostrado ante una comisión del Aero-Club de Francia y/o ante la Federación Aeronáutica Internacional, entidades acreditadas que otorgaban en conjunto el respectivo brevet.



Modelo de Brevet otorgado en 1914 por el Aéro-Club de France

(En este caso se ilustra el de Domingo Rosillo, distinguido pionero piloto cubano, contemporáneo a Alejandro Bello)

Al retorno de Francia, la Escuela de Aeronáutica Militar, había ya implementado las pruebas de destreza y conocimientos que había que sortear para optar al título de Piloto Militar. Estos parámetros eran similares a los que el Ejército francés exigía a sus alumnos y que además estaban avalados por la Federación Aeronáutica Internacional, por lo que se exigía los conocimientos teóricos que comprendían entre otros: topografía, mecánica elemental, lectura de cartas y manejo de los pocos instrumentos con que los aviones estaban provistos. Por otra parte, las exigencias prácticas incluían: Efectuar un vuelo de una hora de duración a una altura mínima de 1.000 metros; efectuar un aterrizaje planeando y con el motor detenido (hélice calé) desde una altura mínima de 500 metros y

descender a menos de 200 metros de un punto previamente determinado; cumplir los siguientes vuelos fuera del aeródromo: a) viaje triangular de 300 kilómetros en un máximo de 48 horas y realizando al menos dos escalas obligatorias y anunciadas de antemano.

En la actualidad, estas pruebas se verán como una cosa muy simple de cumplir, pero en aquellos días sólo las múltiples precauciones que la Escuela de Aeronáutica Militar había adoptado para prevenir accidentes y el consiguiente daño del material, sumado al precario estado de la “cancha de aviación” y los muchos árboles existentes en las cercanías, hacían que las prácticas de vuelo no fueran todo lo exhaustivas que este servicio requería y que las pruebas para optar al brevet de aviador militar no fueran cosa de amateurs.

Temprano por la mañana se volaba un poco de modo que los aviones se expusieran lo menos posible a las inclemencias del calor y humedad que afectaba a la madera y tela de estos precarios aviones. El resto del día se estudiaba y realizaban trabajos de carpintería y mecánica sobre los aviones; luego más tarde, todos por igual ayudaban a emparejar el terreno. ¡Así era la vida de los primeros aviadores!



El Capitán Manuel Ávalos Prado junto a los oficiales que se habían presentado a los exámenes de admisión para el primer curso que se efectuara en la Escuela de Aeronáutica Militar.

De izquierda a derecha: Tenientes Francisco Mery, Enrique Pérez, Amadeo Casarino, Gabriel Valenzuela, Capitán Manuel Ávalos, Cirujano 2° Dr. Roberto Ugarte Donoso (primer médico en la aeronáutica), Arturo Urrutia, Tucapel Ponce, Julio Torres, Arturo Rodríguez, Alejandro Bello y Armando Urzúa.

No fue, sino que hasta casi finales de noviembre de 1913, que se iniciaran los exámenes para los primeros cuatro aspirantes: tenientes Armando Urzúa Lavín, Arturo Urrutia Villareal, Francisco Mery Aguirre y el sargento Luis Omar Page al ansiado título de Piloto Militar rendirían sus respectivos exámenes ante la comisión integrada por los generales Arístides Pinto Concha, Luis Altamirano y el mismísimo Capitán Manuel Ávalos Prado. Su primera prueba serían los vuelos fuera del aeródromo y deberían cumplir con la ruta en triángulo.

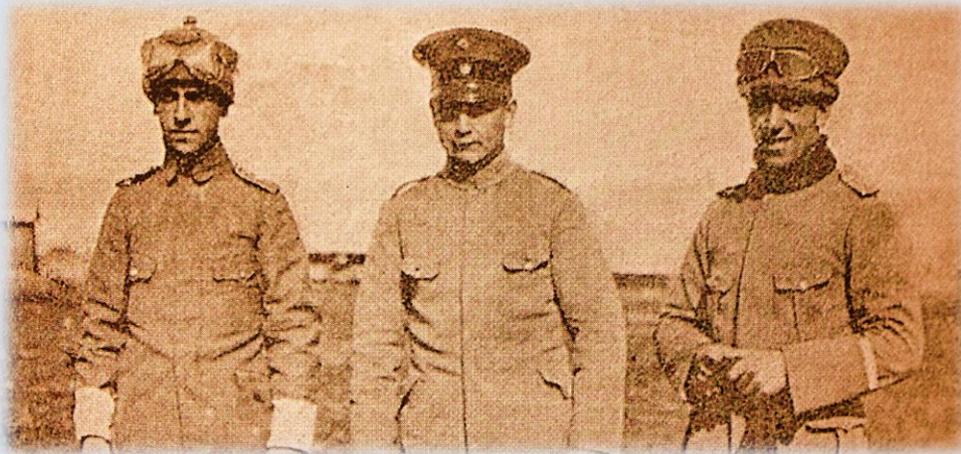
Al teniente Urzúa le correspondió el trayecto El Bosque-Casablanca-Campo militar de Culitrín-El Bosque. El teniente Urrutia efectuó el recorrido El Bosque-Viña del Mar-Casablanca-El Bosque, mismo que realizó sin contratiempos. Francisco Mery cubrió el recorrido de El Bosque-Cartagena-Casablanca-El Bosque, trayecto que fue realizado impecablemente adjudicándose el tercer brevet militar.

Por último, el sargento Page a quien le había correspondido casi similar prueba que al teniente Urzúa, sólo que cambiaban de orden los destinos: El Bosque- Campo militar de Culitrín - Casablanca -El Bosque, tuvo lamentablemente un percance cerca de Limache por falta de combustible, por lo que debió repetir la prueba el 10 de diciembre junto al teniente Enrique Pérez, fecha en que ambos aprobaron.

A estas primeras y exitosas pruebas, le siguieron otras experiencias de vuelo que de acuerdo a las distintas comisiones concluyeron y acordaron primero otorgar el título de Piloto Militar, por derecho propio, al Capitán Manuel Ávalos quien por poseer méritos suficientes se incluía en esta primera determinación.

Es así que, para fines de 1913, se titulaban los primeros seis pilotos Militares:

- MANUEL ÁVALOS PRADO
- ARMANDO URZUA LAVÍN
- ARTURO URRUTIA VILLAREAL
- FRANCISCO MERY AGUIRRE
- ENRIQUE PÉREZ LAVÍN
- LUIS OMAR PAGE RIVERA



Tres de los primeros brevets militares de Chile: Francisco Mery, Manuel Ávalos y Arturo Urrutia.

Los primeros mártires militares

Era enero de 1914, cuando Alejandro Bello se encontraba de vuelta en Chile. Él como los otros pilotos aviadores que se habían graduado acá en Chile, tenía que cumplir con las pruebas que estaban estipuladas para los aviadores militares.

Los antecedentes recabados sobre las experiencias adquiridas durante el primer año de funcionamiento habían sido bastante entusiastas para aquellos que se interesaban por el desarrollo de la aviación. El servicio y los beneficios que entregaba al país iban muchas veces de la mano con la opinión popular general, más allá de las pequeñas fallas o de algunas inconsistencias que de apoco se iban subsanando.

Además, la memoria de ese año, era reveladora en cifras, esfuerzos, entusiasmo y no registraba accidentes más allá de la diferencia muchas veces fatal, que las revistas aeronáuticas europeas o norteamericanas comenzaban a mostrar.

A principios de 1914, más exactamente el 14 de enero de este año, surgiría para nuestra aviación militar nacional, el primero de esos acontecimientos que uno jamás espera conocer. Todo se había iniciado muy temprano, cuando el Teniente 1° Gabriel Valenzuela despegaba rumbo a Curicó cumpliendo con los requisitos exigidos para optar a su anhelado brevet de Piloto Militar, pues bien, a la cuadra de Angostura de Paine, comprobó que su avión presentaba problemas al tomar altura, razón por la cual decidió volver a El Bosque e informar a la superioridad lo ocurrido con su aparato Blériot "Manuel Rodríguez"¹³. El Capitán Ávalos, tras solicitar se revisara la aeronave en tierra y no encontrándosele nada extraño, dispuso que el Oficial de Servicio, que era en ese momento el teniente Mery, probara el avión practicando vuelo de altura, pero sin alejarse del campo de aviación.

Mery estuvo volando un poco más de media hora, realizando toda suerte de ascensos y giros según lo encomendado, pero tras descender finalmente en un viraje algo escarpado para aterrizar, el avión cambió súbitamente de dirección y cayó irremediamente a unos ochenta metros de la pista, llevándose la máquina la preciosa vida del joven piloto.

Una situación bastante curiosa ocurrió también por aquellos días, y que guardará una lamentable relación con acontecido con el teniente Bello. Sucede que luego del accidente, el nombre de "Manuel Rodríguez" será nuevamente utilizado para bautizar otro avión, un Sánchez Besa, mismo en el cual dos meses después, sufriría su desaparición Alejandro Bello.

Esta segunda pérdida ocurrida en la aviación militar, sucedió cuando los tenientes primero Tucapel Ponce y Bello, el Sargento 1° Menadier, el Sargento 2° Verscheure, quienes sólo habían recibido su título de pilotos aviadores en Francia y el teniente Julio Torres, quien lo había recibido en Chile, estaban rindiendo las pruebas para optar al ansiado título de piloto militar. El 9 de marzo, los pilotos, con diferencia de minutos, partieron hacia la costa entre las cinco y las seis de la mañana. Al pasar los cerros al sur del río Maipo, los tenientes Bello y Ponce encontraron una neblina espesa que les impedía ver por lo que ambos se vieron obligados a regresar al aeródromo de El Bosque.

Durante el aterrizaje de regreso, Bello rompió su aeronave en una acequia que cruzaba la cancha. Para realizar un segundo intento, el capitán Ávalos ordenó que Alejandro Bello usara el avión Sánchez-Besa N°13 bautizado "Manuel Rodríguez" que estaba preparado para el sargento Verscheure, quien por orden de Ávalos a último minuto, no había salido ese día.

¹³ Este avión en particular, fue el primer aparato que recepcionó Manuel Ávalos en Francia y que voló con sus colores nacionales en los cielos galos.

En estas condiciones, partieron nuevamente los tenientes Bello y Ponce a golpe de las 9.30 y 9.35 horas respectivamente. Las condiciones se mantenían, pero la experiencia y aprendizaje adquiridos en Francia, les entregó las herramientas intuitivas para llegar hasta Culitrín, en donde esperaron que amainara el viento imperante y mejorara la visibilidad.

Mientras tanto el teniente Torres junto a Menadier, quienes habían tomado la ruta en dirección Cartagena, también se habían topado con pésimas condiciones en su ruta, viéndose obligados a volver hacia Santiago, pero una falla de motor le impidió a Menadier llegar, por lo que debió aterrizar de emergencia a la altura del cerro Lonquén. Resultado, el avión que piloteaba resultó casi totalmente destruido, pero gracias a Dios, salvó su vida.

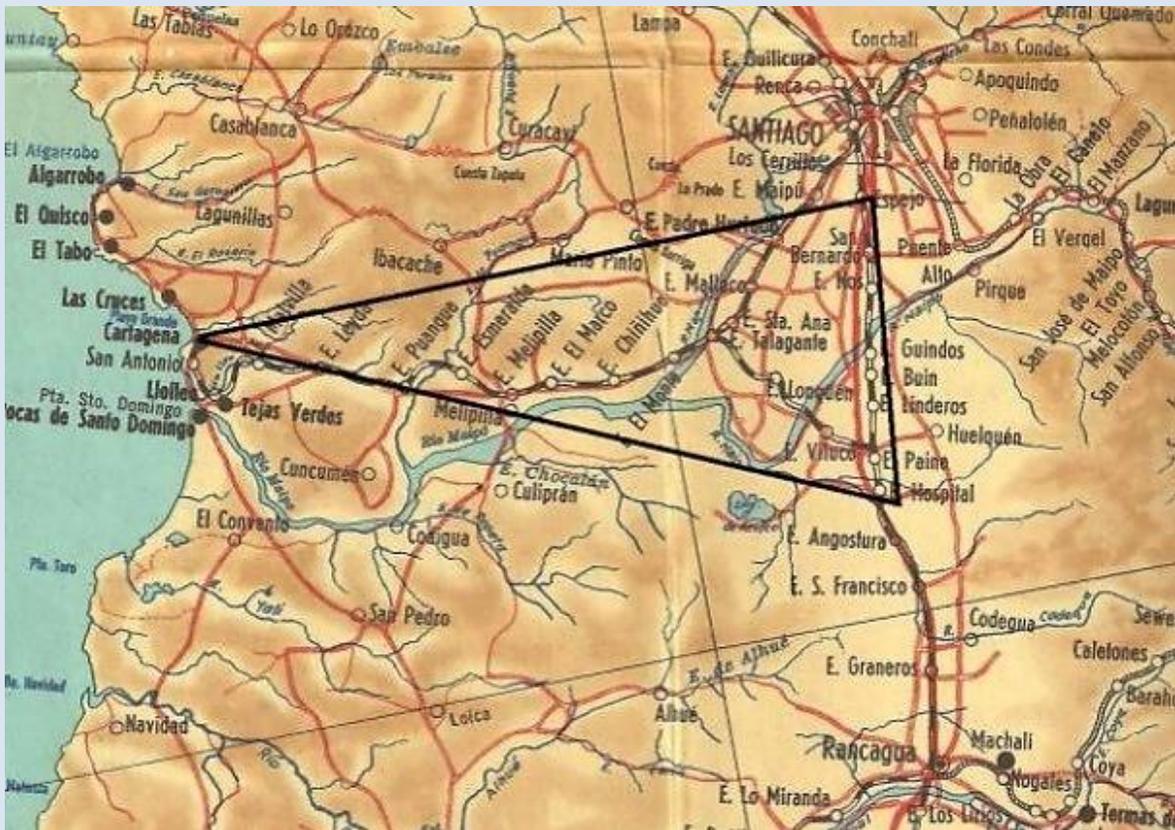
Torres, quien había aplazado su salida ese día, también se vio en problemas a la altura de Mallarauco donde también se accidentó al aterrizar.

Mientras tanto, Ponce y Bello que habían esperado en Culitrín para poder continuar, volvían a salir a eso de las 16.40 horas con la esperanza de encontrar mejor suerte con la visibilidad, la que todavía no había mejorado significativamente e incluso se agregaba ahora el viento más fuerte de la tarde. En estas condiciones el trayecto se volvería más seguro, pues ambos se mantenían a la vista. Al traspasar algunos cerros, la densa neblina que coronaba a éstos, obligó a Ponce a tomar mayor altura y tomar la decisión de regresar.

La última observación real sobre Bello, la realizó el teniente Ponce quien volaba algunos metros detrás de él, en un avión Blériot XI. Bello volaba hacia la costa en busca de Cartagena, donde fue visto por última vez introduciéndose en la neblina costera sobre los cerros entre Melipilla y Cuncumén en el sector de San Antonio, punto hasta donde debía llegar para girar y dirigirse a Cartagena cumpliendo con lo establecido. Cerca de las siete de la tarde, Ponce acusó problemas de combustible, por lo que buscó un sitio donde descender, en la creencia que Bello aún lo acompañaba.

Al bajar, se enteró que se encontraba en Buin, a solo 14 kilómetros de San Bernardo. Ponce pensó que si era así, Bello quien venía delante de él, ya habría llegado a El Bosque. El historiador Enrique Flores asevera en su obra *“Historia Aeronáutica de Chile”*, que la búsqueda de Bello no se inició hasta el otro día, debido a una información errónea que aseguraba que Bello había aterrizado sin dificultad en las proximidades de Llolleo.

Como fuera, el autor agrega algo determinante e influyente en la construcción de la actual leyenda: *“poco después de las nueve de la mañana del martes 10 de marzo, se recibió en la Escuela de Aeronáutica un telegrama anunciando la caída de Bello en la Hacienda La Boca, a 4 leguas de San Antonio, agregando que el piloto se encontraba herido. Con la presteza del caso se enviaron auxilios por ferrocarril, pero las investigaciones resultaron infructuosas para dar con su paradero. Pronto se supo que ésta y otras noticias parecidas tenían su origen en la imaginación y fantasía de gente humilde y modesta, quienes en su afán de ayudar a encontrar al aviador perdido, daban crédito a cualquier rumor y lo transmitían con la certeza de haber visto el avión de Bello.*



Ruta señalada para que los futuros pilotos Militares rindieran su examen.
 (Gentileza del profesor Sr. Sandrino Vergara P.)

Las primeras informaciones y posteriores declaraciones, hicieron que el propio Ponce llegara a dudar de haberlo visto *“hasta el último minuto”* antes de bajar en Buin.

Perdido y todo, cruzó el umbral del recuerdo

Durante diez días, la Aviación Militar dispuso su exhaustiva búsqueda del avión de Bello a pesar de las dificultades meteorológicas que se hacían presentes entre las escarpadas colinas de la cordillera de la costa a la altura de Lolleo y Cartagena.

Sus camaradas pilotos, aún a riesgo de sus vidas sorteaban una y otra vez la neblina, por tierra baqueanos y personal del Ejército peinaban la zona en busca de algún indicio que les diera esperanza. La comisión investigadora de la Escuela Aeronáutica comunicaba los trabajos y esfuerzos desplegados y los magros o nulos resultados a las autoridades, los que luego trascendían a la opinión pública que hacía causa común con la búsqueda del oficial perdido. De pronto, un escueto comunicado puso coto a las esperanzas: *“Se cree que el teniente Bello ha caído al mar”*. ¿Era esta acaso una sentencia lógica de las múltiples búsquedas y confusas declaraciones de testigos que dicen “haber visto un aparato volando o escuchado un motor adentrándose en el mar”? ¡Es menester recordar, que no muchos sabían o conocían que era un avión por aquellos días!

Como sea, el 24 de marzo de 1914, el gobierno encabezado por el presidente Ramón Barros Luco instruían a la Escuela de Aeronáutica Militar a través del Ministro de Guerra Ramón Corbalán Melgarejo, que la búsqueda *“del teniente perdido”*, alcanzaba su final. Sea esta determinación ante el

extravío del joven aviador la que con el tiempo, dio lugar al famoso dicho **“más perdido que el teniente Bello”**, pues cuyo último recuerdo no dejó en claro, si lo habían visto volar hacia la cordillera o hacia el mar.

Hasta hoy, nadie sabe con exactitud qué sucedió con Bello, pues jamás llegó a Cartagena. Se le buscó en la época intensamente por tierra y por mar, inclusive más allá de los rangos de alcance del propio avión en la zona central, aunque se presume que al entrar en la neblina costera, puede haber pasado de largo al mar frente a la costa de San Antonio y luego de agotado su combustible, haber caído al mar. Cuando este mes volvemos a recordar el personaje y los hechos de ese fatídico 9 de marzo de 1914, vemos que su pérdida se convierte en uno de los hechos más enigmáticos de nuestra cultura popular y que la hermana con la cultura e historia aeronáutica.

Búsquedas posteriores

Fueron muchas las pistas que surgieron con el tiempo, ninguna que diera oficial inicio a una nueva búsqueda, pero algunos artículos de la prensa regional, se puede encontrar de cuando en cuando, supuestos indicios o relatos que entregaban nuevas pistas. Algunas de ellas, entusiasmaron expediciones en la comuna de San Vicente de Tagua Tagua, en un lugar conocido como la Quebrada del Diablo; otra en la localidad de Cuncumén en San Antonio organizada por la gente del Club Aéreo y con la ayuda de la Escuela de Ingenieros de Tejas Verdes y finalmente en Melipilla. Todas hasta la fecha, infructuosas.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Revista Ilustrada Zig-Zag**. Santiago de Chile, edición del 11 de marzo de 1914
Revista Ilustrada Zig-Zag. Santiago de Chile, edición del 29 de marzo de 1913
Diario El Día. **“Reportajes Domingo”**. Domingo 9 de marzo de 2014
Armando Venegas de la Guarda. **“Recuerdos de casi un siglo”**. Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976
Víctor Contreras Guzmán. **“Historia de la Aeronáutica Militar de Chile”**. Imprenta Universitaria, Bandera 130. Santiago, 1916
Boletines del Aero-Club de Chile, Nº1 al Nº8. (Años 1913-1914)
L’Aerophile, Revue Technique & Practique des Locomotions Aériennes, 1913
Diario El Mercurio de Santiago de Chile. Selección de los años 1913- 1914
Alejandro Bello. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-94656.html>
Archivo de Historia Militar del Ejército. Datos biográficos del teniente Alejandro Bello Silva.
Archivo fotográfico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Apuntes del autor.



MARCEL BOUILLOUX-LAFONT (1871-1944)

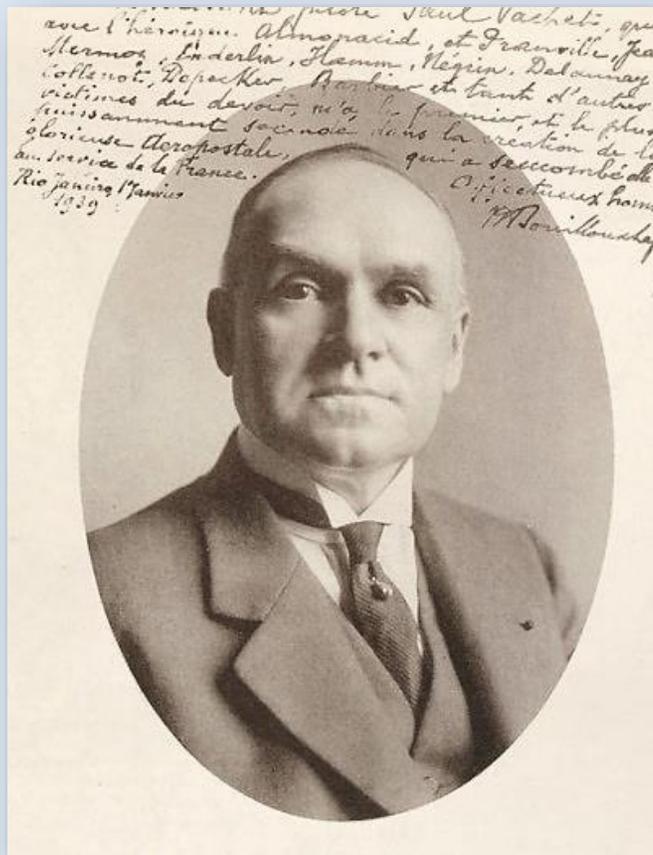


Foto dedicada: "Al valiente piloto Paul Vachet, quien, junto con los heroicos Almonacid y Pranville, Jean Mermoz, Enderlin, Hamm, Negrin, Delaunay, Collenot, Depecker, Barbier entre otros héroes, víctimas del deber, me dieron, el primer y más poderoso respaldo en la creación de la gloriosa Aéropostale que ha sucumbido al servicio de Francia".

(Fecha en Rio de Janeiro, el 1 de enero de 1939)

Para entender la personalidad de este hombre fuera de lo común, nada mejor que la lectura del libro de su nieta, Guillemette de Bure, *Les secrets de l'Aéropostale*, (Ed. Privat, 2006). Nacido en Angoulême (Francia), abogado de profesión, llega a asumir la dirección del banco creado por su padre. En 1907, al viajar al Brasil, toma conciencia del enorme potencial de ese país, que llegará a ser la base principal de sus considerables actividades industriales y financieras en América Latina, donde llegará a crear en veinticinco años de arduo trabajo, un verdadero imperio.

Sin embargo, es ardiente patriota francés y conserva estrechos lazos con su familia, en la confortable residencia familiar de Étampes, bonita ciudad al sur de París, donde resulta elegido alcalde en 1913, cargo que ocupará repetidamente durante dieciséis años.



Por su rectitud en los negocios y fidelidad en amistades, “o senhor Lafont”, como se le conoce en Brasil, puede contar con una sólida red de relaciones y amistades que llegan hasta las más altas esferas del gobierno de Brasil y otros países latinoamericanos. Eso le permite, como ya lo hemos visto, adquirir en 1927 la Compañía General de Actividades Aeronáuticas de Latécoère, la que tropezaba con insalvables dificultades de desarrollo, y lanzar en toda América Latina, con enormes inversiones, la importante red aérea que se conocerá como Aéropostale.

Marcel Bouilloux-Lafont se apasiona por esa nueva actividad, el mundo de la Aviación, ahora en pleno desarrollo; un mundo que atrae irresistiblemente a hombres jóvenes y audaces. A los 54 años, aprende a pilotar nada más y nada menos que con el propio Mermoz, jefe de pilotos. Ya consciente de lo que esta profesión exigente y peligrosa, llegó a apreciar mucho a sus pilotos, que él llamaba cariñosamente “mis aviadores”. Los conocía a todos muy familiarmente, y de vez en cuando, les hacía pequeños regalos personales. Y nos cuenta la propia esposa de Guillaumet: *“Fue la pequeña brújula que Marcel obsequió a mi esposo que salvó a este de la muerte, en su dramática aventura en los Andes”*.



Al centro, Marcel Bouilloux-Lafont conversa con Mermoz, Dabry y Gimié al arribo de Montevideo.

En mayo de 1930, durante la celebración de la ruta Dakar-Natal por Mermoz y su equipo, éxito que significó el primer servicio postal entre Europa y América latina totalmente aéreo, en cuatro días y medio, Mermoz dirigió a Marcel Bouilloux-Lafont este fraternal homenaje.

“Usted es uno de los nuestros. Muchas veces vivió la existencia de un piloto de correo. Sus treinta mil kilómetros de vuelo lo demuestran. Supo compartir nuestros entusiasmos, entender todo lo que había en su personal de fuerzas nuevas. Tuvo confianza en nosotros y sabe ahora que se ganó el afecto de todos”

Para quien conoce a Mermoz, que odiaba los discursos e ignoraba la lisonja, este episodio tiene un profundo sentido.

Por medio de sus triunfos, tragedias y hazañas, a pesar de la competencia alemana y norteamericana, la Línea, poco a poco, se consolidaba día tras día. De 1927 a 1930, las ganancias comerciales pasaron de 8,3 millones a los 27 millones de francos. Y el lema sagrado de *Aéropostale* seguía siendo el mismo: “*Le courrier doit passer*”, (el correo tiene que pasar).

No obstante, en 1931, debido a acontecimientos económicos y políticos mundiales (quiebra de la bolsa de Nueva York en 1929, revolución en Brasil, etc...), y a pesar de estas perspectivas comerciales favorables, *Aéropostale* va a conocer severas dificultades financieras. Las enormes inversiones que exigieron el desarrollo de la red aérea más grande del mundo para la época y la situación coyuntural, provocan una grave falta circunstancial de liquidez. El apoyo oportuno del gobierno francés no llega y el 31 de marzo de 1931, *Aéropostale* se declara en quiebra.

Para enfrentar la situación y conseguir algo de liquidez financiera que podría salvar la *Aéropostale*, Marcel Bouilloux-Lafont vende voluntariamente todas sus propiedades, incluso la casona familiar de Étampes. Pero todo, resulta inútil, y en 1934 la quiebra es definitiva.



ÉTAMPES. Le Château de Brunehaut

Marcel Bouilloux-Lafont, cuya fortuna había sido invertida con entusiasmo patriótico en la creación de esta gigantesca red aérea en toda América Latina queda en la ruina. Él y su familia caen en la miseria.

Marcel, ya delicado de salud, vive en Río de Janeiro, en el modesto hotel “Natal” de la calle Álvaro Alvim, donde con ayuda de su hijo, trata de salvar aún algunos bienes restantes de la ruina. Ciertos fieles amigos, como Mermoz, Fleury, el célebre escritor brasileño Francisco de Assis Chateaubriand, Bandeira de Melo, el padre Roberto Sabóia de Medeiros, entre otros, lo visitan frecuentemente, y todos hablarán de su valentía en la adversidad.

Pero, su salud empeora rápidamente y Marcel Bouilloux-Lafont, el 2 de febrero de 1944, muere en su pequeña habitación del Hotel Natal, como lo atestigua la placa conmemorativa que figura ahí, fiel y merecido homenaje de su nieta Guillemette de Bure y de las autoridades brasileñas. Su amigo Assis Chateaubriand escribirá: *“Marcel me mostró que la adversidad revela el carácter y el alma. Pobre, fue todavía más grande que en los tiempos de riqueza”*.

Y dejaremos la última palabra a otro gigante de la Aviación, el célebre Marcel Dassault, el propio fundador de la prestigiosa empresa conocida del mundo entero, en la revista *Jours de France* N°1328, con su artículo *La grande et belle aventure de Marcel Bouilloux-Lafont*:

“En 1927, Marcel Bouilloux-Lafont crea Aéropostale, y en 1929 “la Ligne” (La Línea) ya llega hasta Santiago de Chile, por encima de los Andes, cuya conquista será el teatro de tantas aventuras heroicas de pilotos que pasaron a la historia; el correo llega de Toulouse a Santiago en una semana. Sin embargo, una obra de esta envergadura no pudo ser realizada sin vencer numerosos obstáculos técnicos, diplomáticos, financieros, etc..., y no estaba al alcance de una sola fortuna.

Si el Estado hubiera ayudado a Marcel Bouilloux-Lafont como lo haría hoy, esta gran empresa se habría salvado, y Marcel Bouilloux-Lafont habría recibido honores y felicitaciones. Lamentablemente, no fue así y por eso, hoy, intento rescatarlo de un injusto olvido”.

Gérard Contard

Piloto en la Aviación del Ejército Francés, reside actualmente en Venezuela.

Bibliografía

- ❖ Chadeau, Emmanuel. **Mermoz**. Ed. Perrin. París, 2000
- ❖ Danel, Raymond. **L’Aéropostale, 1927-1933**. Ed. Privat. París, 1993
- ❖ de Bure, Guillemette. **Les secrets de l’Aéropostale**. Ed. Privat. París, 2006
- ❖ de Massimi, Beppo. **Vent debout. Histoire de la première ligne aérienne française**. Ed. Plon. París, 1949
- ❖ de Saint Exupéry, Antoine. **Courrier Sud**. Ed Gallimard. París, 1972
- ❖ de Saint Exupéry, Antoine. **Terre des Hommes**. Ed Gallimard. París, 1972
- ❖ de Saint Exupéry, Antoine. **Vol de nuit**. Ed Gallimard. París, 1972
- ❖ Fleury, Jean-Gérard. **La Ligne**. Ed. Fernand Lanore/Sorlot. París, 1990
- ❖ Kessel, Joseph. **Mermoz**. Ed. Gallimard. París, 1972
- ❖ Marck, Bernard. **Il était une foi Mermoz**. Ed. Picollec. París, 2003
- ❖ Maruri, Juan. **Historia de la aviación comercial de Uruguay**. Montevideo, 1999
- ❖ Mermoz, Jean. Mes vols. Primera edición de 1937. Ed. Flammarion. París, 2011
- ❖ Migeo, Marcel. Henri Guillaumet: Pionnier de l’Aeropostale. Ed. Arthaud. París, 1997
- ❖ Mosimann, Joao Carlos. Os Aviadores Franceses a América del Sur e o Campeche. Autoedición. Florianópolis, 2012



VI. AVIONES CON HISTORIA



Hermosa vista aérea del Cessna 337D de Red Bull sobre las montañas. (Red Bull Photography)

Breve reseña del Cessna 337D, otro chileno en Red Bull

Para conocimiento general, en las carreras de la Red Bull Air Race, compite con éxito, nuestro compatriota Cristian Bolton, ex Oficial de la Fuerza Aérea de Chile, y ex Líder de la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones.

Asimismo, la compañía Red Bull mantiene un circo volador, integrado por varios tipos de aeronaves, como Pilatus PC-6 Turbo Porter, Douglas DC-6B, North American, B-25J Mitchell, Lockheed P-38 Lightning, Chance Vought F-4U-4 Corsair, North American T-28B Trojan, Boeing PT-17 Stearman, Fairchild PT-19 Cornell, Cessna 208B Caravan, Sukhoi SU-29, Extra 300L, Let L-13 Blanik, Dornier Alpha Jet y también una flota de helicópteros considerable, Bell Cobra TAH-1F, MBB-BO 105C, Eurocopter EC-135, Bristol 171 Sycamore, Eurocopter AS-350B3 Ecureuil y un Bell 47 G-3B-1.

Entre todas estas maravillosas aeronaves muy bien conservadas, se encuentra un Cessna 337D, que tiene un pasado aéreo chileno.

Cabe hacer notar también, que en nuestro país, han operado aviones Cessna 337, principalmente en la prospección pesquera y la versión militar O-2, utilizada por el Ejército de Chile, la Aviación Naval de

Chile y la Fuerza Aérea de Chile, quien en la actualidad, mantiene los dos últimos ejemplares en versión SAR, basados en la Isla de Pascua.

El Cessna 337 fue un modelo producido por la Cessna Aircraft Company, entre los años 1962 y 1982, alcanzando una cifra de 2993 aviones fabricados, incluidos 513 del modelo O-2 versión militar del mismo.

La serie comenzó con el modelo 336 Skymaster, para en febrero de 1965 pasar a la versión 337 Súper Skymaster, en 1966 la versión T337 turbo cargada, y en 1973 la versión 337G presurizada.

El modelo de ala alta, equipado con dos motores, uno adelante y otro atrás, se hizo conocido mundialmente como “chupa y sopla”.

El Cessna 337D que nos convoca, fue fabricado en la planta de Wichita, Kansas, en el año 1969, y fue adquirido directamente a la fábrica Cessna por don Walter Hochschild Kaufmann el 6 de febrero de 1970, destinado para uso particular y con base de operaciones en el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba. Su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, señala que su matrícula fue la CC-PFT y su S/N° 337-1177.

El 17 de mayo del año 1971, el señor Hochschild, transfiere el avión a don Julio Iriarte Rodríguez, que lo utiliza en forma particular y su destino fue el aeródromo de la Chimba de Antofagasta.

Tres años más tarde, el 19 de abril de 1974, mediante contrato suscrito en el Consulado de Chile, en Viena, Austria, se vende el avión a don Frederich Piffel, representante de la empresa Telefon Automatik Gesellschaft, quien lo inscribe con la matricula OE-FPT.



Copyright © Anton Wildberger

Overhaul y revisión del motor delantero Continental de 210 HP

Posteriormente el avión paso por varios dueños austriacos, y estuvo fuera de vuelo por largos quince años.

En el 2007, el avión fue comprado por Red Bull, y llevado con su nueva matrícula N86405, al Hangar 7, lugar donde fue sometido a un overhaul y mejoras de todos sus componentes. Se cambiaron sus hélices originales, por otras de tres palas, se le agrego un kit de parada, que permite velocidades aerodinámicas más lentas, entre otras mejoras.



Vista y detalle del motor trasero y parte del fuselaje.

Uno de los detalles de este avión, es que era bastante ruidoso interiormente, razón por lo cual, este fue modificado y el nuevo aislamiento instalado, es de primera clase.

Hoy el Cessna 337D vuela con su nueva matrícula N991DM, en todos los shows organizados por Red Bull, luciendo su característico diseño de pintura mostrando su plumaje como un ave Fénix, que renació.



Todos sus instrumentos fueron cambiados por otros nuevos de última generación.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Registro Nacional Aeronáutico, DGAC

http://www.wildbergair.com/registrations/F/OE-FPT_1_01.htm

http://www.wildbergair.com/Cessna337_01.htm

<https://www.flyingbulls.at/en/fleet/cessna-337-skymaster-push-pull/>

Archivos del Autor

Colaboraciones:

Erwin Cubillos Salazar

Anton Wildberger



VII. SABÍA USTED?

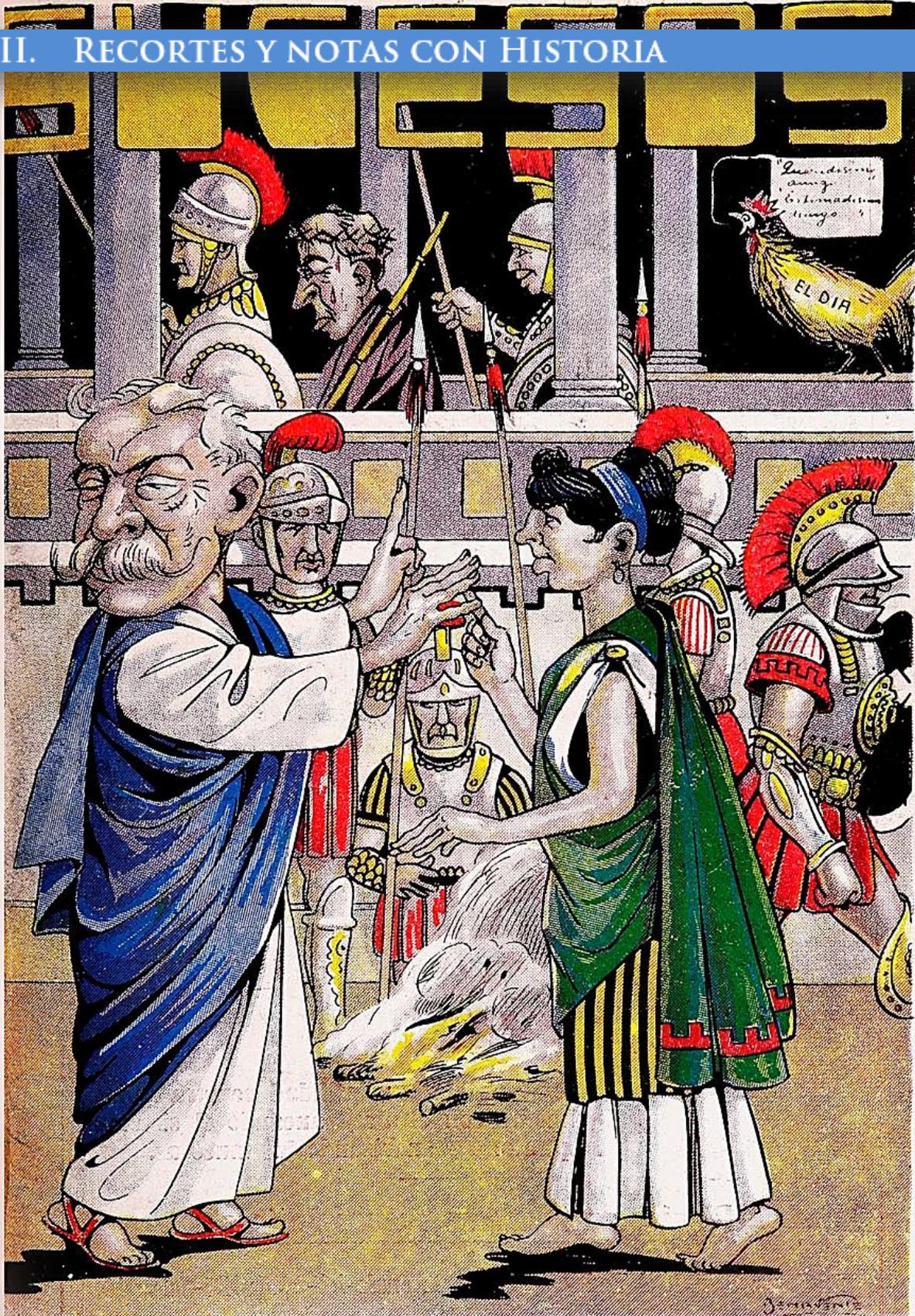


*Avión turborreactor Sud Aviation SE 210 Caravelle VI-R en la losa de Los Cerrillos.
(Santiago, 30 de marzo de 1964)*

Que el 6 de marzo de 1964, hace 55 años atrás, la Línea Aérea Nacional (LAN) recibió por parte de la Sud Aviation de Francia, el primero de los tres modernos turborreactores Caravelle VI-R que volarían en su flota, integrándose con ello la aviación comercial chilena, a la era de los aviones jet.

Veinticuatro días más tarde, el avión N°501 de matrícula CC-CCO que tripulaban los comandantes Jorge Jarpa y Mario Riedemann arribaba a Santiago el 30 de marzo, aterrizando en el aeropuerto de Los Cerrillos tras haber hecho escalas en Toulouse, Lisboa, Dakar, Recife, Rio de Janeiro y Buenos Aires.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



LA HISTORIA SE REPITE

"72. Y el gallo cantó la segunda vez: y Pedro se acordó de las palabras que Jesús le había dicho: Antes que el gallo cante dos veces, me negarás tres veces. Y pensando en esto, lloraba." SAN MARCOS, capítulo 14, versículo 72.

Escuela Militar de Aviación.

En el aeródromo militar de Lo Espejo se han llevado a cabo, como se sabe, los ensayos oficiales de algunos de los aeroplanos adquiridos por nuestro Gobierno para la Escuela de Aviación.

El acto revistió especial importancia, por cuanto fué presidido por el Ministro de la Guerra, D. Jorge Matte Gormaz, y el inspector de aeronáutica militar, general Pinto Concha.

Asistieron también varios jefes y oficiales del ejército, y soldados y clases del Batallón de Ferrocarrileros.

Poco después de las ocho de la mañana, el capitán Avalos tomaba el volante de dirección del Blériot. El aparato estaba fuertemente sostenido por cinco soldados a ambos lados. A las 8.55 A. M., el piloto dió la señal de partida, y militarmente los soldados dejaron libre el monoplano, que tomando una gran velocidad, se despegaba suavemente del suelo, subiendo en pocos minutos a una altura de ciento cincuenta metros. El primer ensayo duró veintidós minutos, atravesando San Bernardo de norte a sur, y en dirección a Santiago, hasta la

Después de traer el aparato a su punto de partida y efectuar nuevamente los preparativos necesarios para la segunda prueba, el general Pinto Concha, con el objeto de precisar la altura

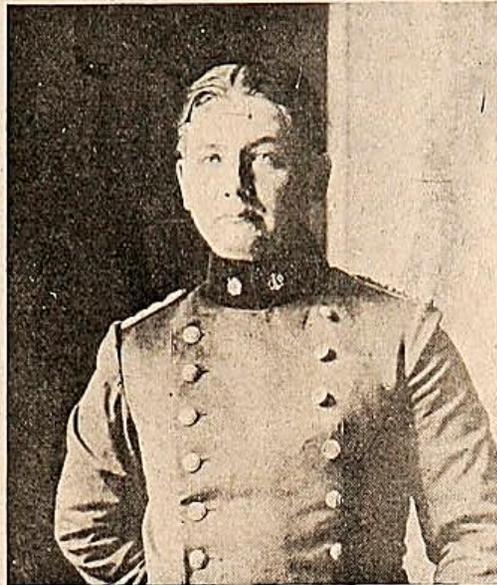
máxima en ese vuelo, ofreció al aviador un altímetro.

La partida se verificó esta vez a las 10.10 A. M., y después de tomar una altura de trescientos metros, más o menos, tomó la dirección hacia Santiago.

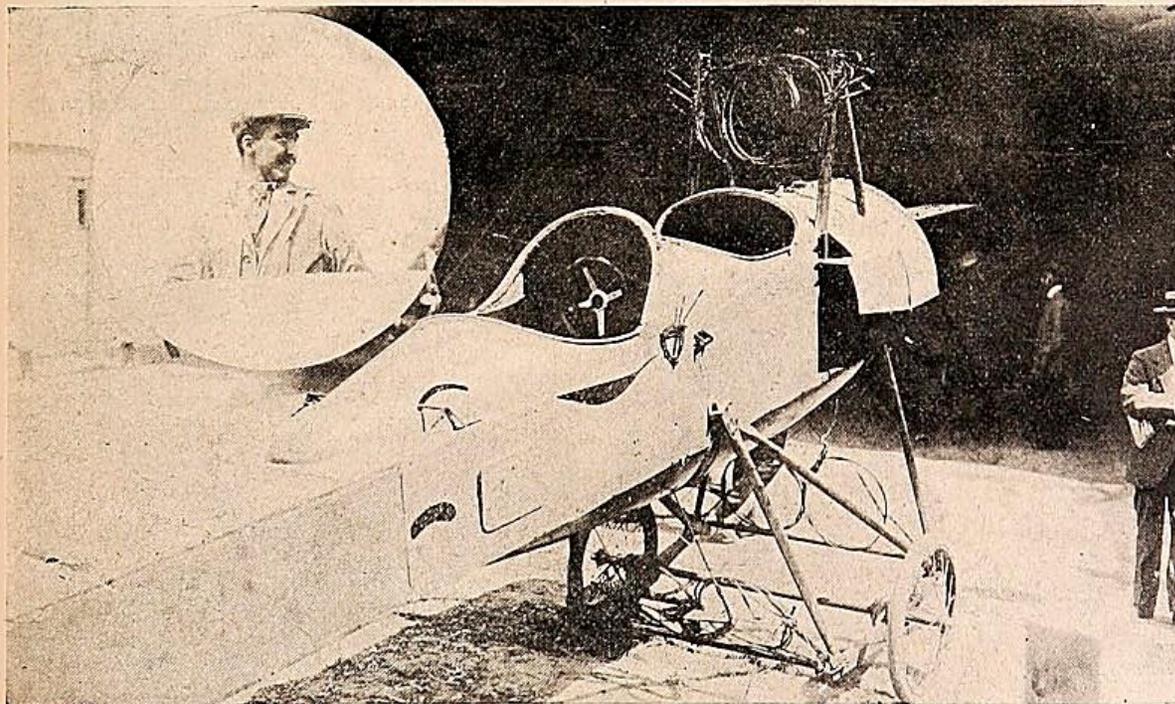
El clásico ruido del motor anunció luego a los habitantes de esa ciudad, la visita de un nuevo piloto. El público, entusiasmado aun con el soberbio espectáculo que nos ofreció el domingo Napoleón Rapini, corrió a tomar posiciones, a fin de observar el paso del «hombre-pájaro.»

En este vuelo el experto piloto chileno, capitán Avalos, llegó hasta el cerro San Cristóbal, a 750 metros de altura, empleando en sus diversos virajes,

por los alrededores de Santiago, cuarenta minutos, tiempo muy recomendable, y que confirmó el buen funcionamiento del motor.



Capitán de ejército, D. Manuel Avalos, piloto-aviador, director técnico de la Escuela Militar de Aviación, cuyas pruebas iniciales le han merecido grandes felicitaciones.



EL MONOPLANO «DUPERDISSIN» DE 70 H. P. QUE SE ESTÁ ARMANDO PARA LA ESCUELA. (EN EL CÍRCULO) EL MÉCANICO AVIADOR, SR. CABEZAS.

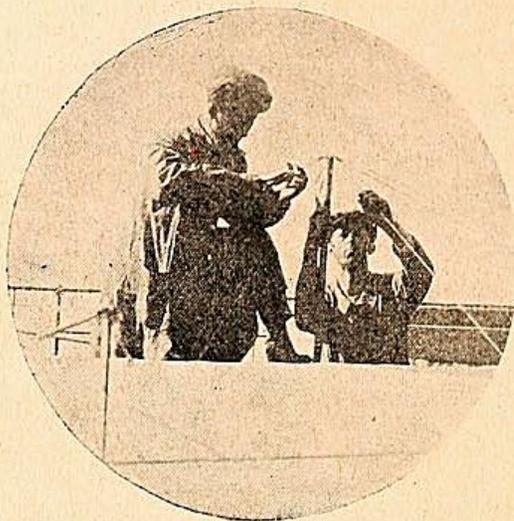
comuna de San Miguel. El aterrizaje, ejecutado con admirable precisión en un *vol plané*, mereció las felicitaciones del señor Ministro de la Guerra y el general Pinto Concha.

A su regreso al aeródromo, el capitán fué muy felicitado, como asimismo el mecánico, a cuyo cargo ha estado la armadura y montaje de los aeroplanos.

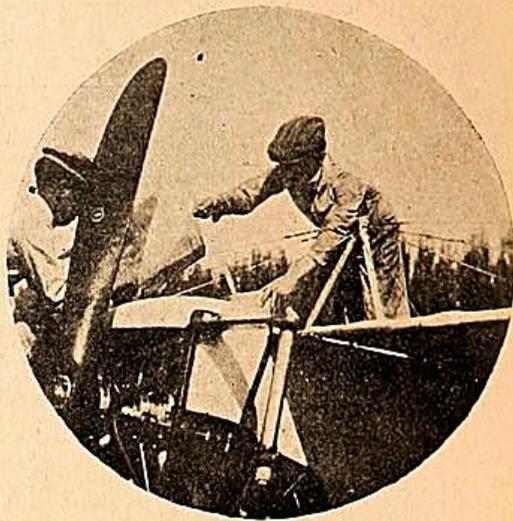
También se preparó para una prueba el biplano Voisin.

El piloto-mecánico Miguel Cabezas, encargado de ella, no pudo llevarla a efecto a causa de la

nado, que están echadas prácticamente en Chile las bases de la aviación militar, por cuya suerte tanto se preocupó el celo patriótico de los ciudadanos y de la prensa.



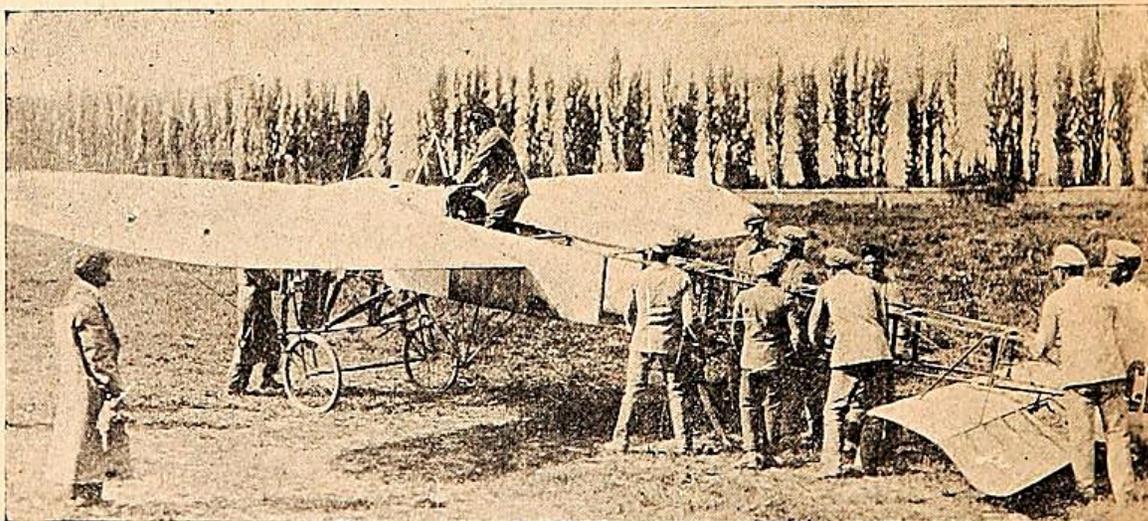
El mecánico aviador Sr. Cabezas, preparando el biplano Voisin.



El mecánico Sr. Ubcini, preparando el Blériot del Capitán Avalos.



EL MINISTRO DE GUERRA, ACOMPAÑADO DEL GENERAL PINTO CONCHA, DEL CAPITÁN AVALOS Y ASISTENTES A LA PRUEBA OFICIAL.



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

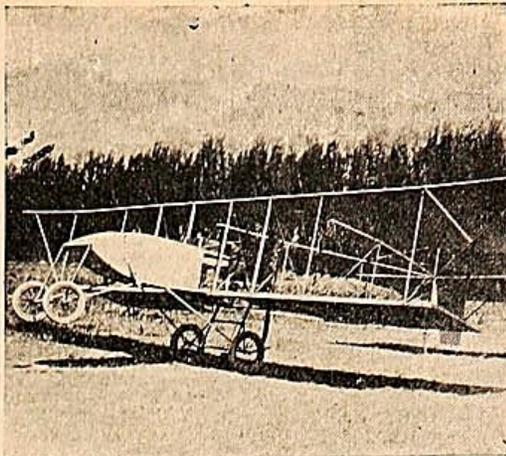
mala calibración y de no haberse preparado bien, por falta de tiempo, el servicio de bujías, algo deteriorado a causa del gran tiempo que el biplano ha permanecido encajonado.

Se puede decir, después de todo lo relacio-

El capitán de Ejército, Sr. Avalos, ha demostrado que supo aprovechar debidamente la misión que le encomendara el Supremo Gobierno y que se apropió todos los conocimientos necesarios no sólo a un piloto aviador sino tam-



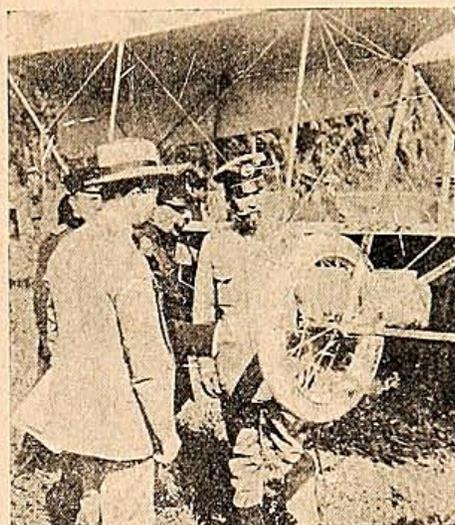
El general Pinto Concha, conversando con el Capitán Avalos.



El biplano Voisin de 80 H. P.



El ministro de Guerra, felicitando al Capitán Avalos después de la prueba oficial.



El General Pinto Concha inspector general de Aeronáutica, detallando un neumático.



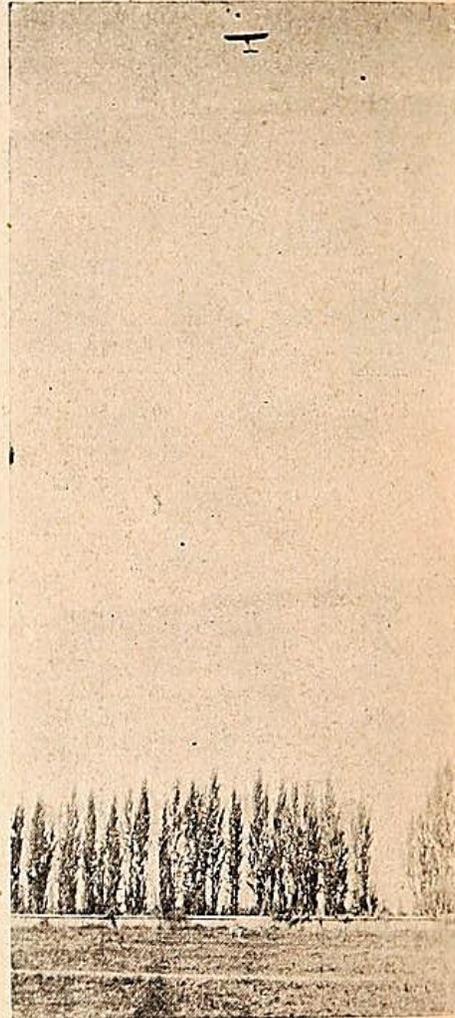
LOS SRES: RENATO ALFONSO, MINISTRO DE GUERRA, GENERAL PINTO CONCHA, INTENDENTE MILITAR BAEZA YÁVAR, MAYOR ARENAS Y MAYOR MALDONADO, DURANTE LA PRUEBA OFICIAL DE LOS APARATOS.

bién a un jefe de ejército que debe poner dichos conocimientos al servicio de la defensa militar de su país.

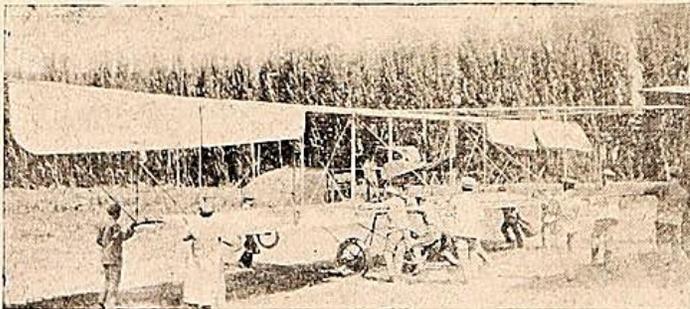
Ahora depende del entusiasmo de nuestros jóvenes militares el que la escuela adquiera el desenvolvimiento adecuado a las necesidades que viene a llenar, en una época en que no existe un país en que no esté definitivamente incorporada la aviación al servicio general de defensa.

Es de esperar que a la Armada le ha de tocar su turno también en esta evolución hacia el progreso, ya que todas las armadas extranjeras cuentan con hidroplanos, ensayados con todo

éxito y toda eficacia durante las maniobras navales.



EL CAPITÁN AVALOS, HACIENDO DOS ESPLÉNDIDOS VUELOS EN LA PRUEBA OFICIAL DE LOS APARATOS.



Durante la preparación del biplano Voisin.



El monoplano Blériot del Capitán Avalos, haciendo el «descollage.»



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 extraerlos 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,

Siempre encontraba esa obra de arte del autor Nicanor Plaza como algo exquisito y profundo. Pero había algo que no me calzaba: El soldado herido o muerto a los pies de la enfermera es un prusiano de caballería- de la Guerra Franco Prusiana (o también conocida como Franco Alemana) 1870-1871..Observe el casco y las botas.

El prusiano yace con la guerrera desabotonada como pidiendo ayuda médica y la enfermera concurre con un vendaje para curarlo.

El militar de pie, un oficial -supongo francés - clavó su espada en el pecho del prusiano herido y quiebra su arma. Es decir, se adelantó a la enfermera para rematar al prusiano herido. La comprobación está en la punta de la espada rota aún clavada en el pecho del caído, sin tocar la guerrera. El francés frustrado. mató a un moribundo.

En el estricto rigor militar un asesinato de un soldado herido y desarmado.

Coincide que durante esa época el escultor estaba en Francia.

A un costado del pedestal un relato de una enfermera británica que durante la 1a. GM. 1914-18 fue condenada a fusilamiento por un tribunal alemán, que sin tener conexión histórica con la Guerra Franco- alemana mezcla ambos hechos que confunden intencionalmente al observador. Plaza, en esa época no estaba en Francia y dudo que se haya prestado para una escena trucada.

Tres hermanos prusianos Claussen participaron en la Guerra 1870-71. Dos como oficiales de caballería y uno médico (Oberstabsarzt). Los 2 oficiales de caballería murieron en un mismo día en una misma batalla y el tercero- médico militar- fue mi abuelo Hermann Claussen. Falleció -ya retirado-en Alemania 1934-. a los 94 años de edad. Yo nunca lo conocí.

De ahí mi interés por la escultura del más famoso escultor chileno.

Los conformistas manifiestan que los vencedores escriben la historia. Pero no con motes donde ellos se pisan la cola tan burdamente.

Sorry por el comentario "desatinado". Pero Ud. siempre busca la verdad imparcial.

A mis años me da lata explicarlo a la autoridad hospitalaria que instaló la obra de arte.

Capaz que yo esté equivocado.

CDA Erich Claussen

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg

Director

Alberto Fernández Donoso

Alfredo Mellado Yáñez

Oscar Avendaño Godoy

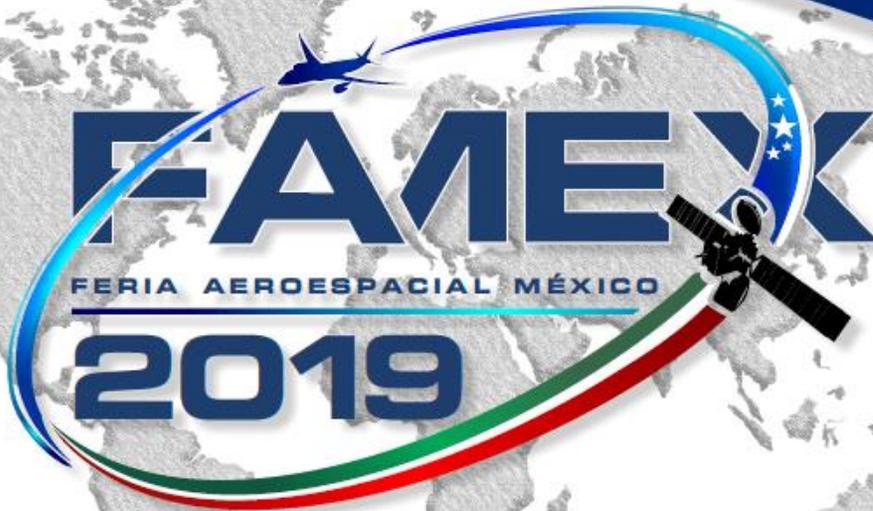
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy

Gérard Contard

ISSN 0719-9635



FAMEX

FERIA AEROSPACIAL MÉXICO

2019

Partner Country



24 - 27 APRIL 2019

f-airmexico.com.mx

FERIA AEROSPACIAL MÉXICO

AEROSPACE FAIR MEXICO 2019

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



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

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