



▶ REVISTA  
**AEROHISTORIA**  
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN

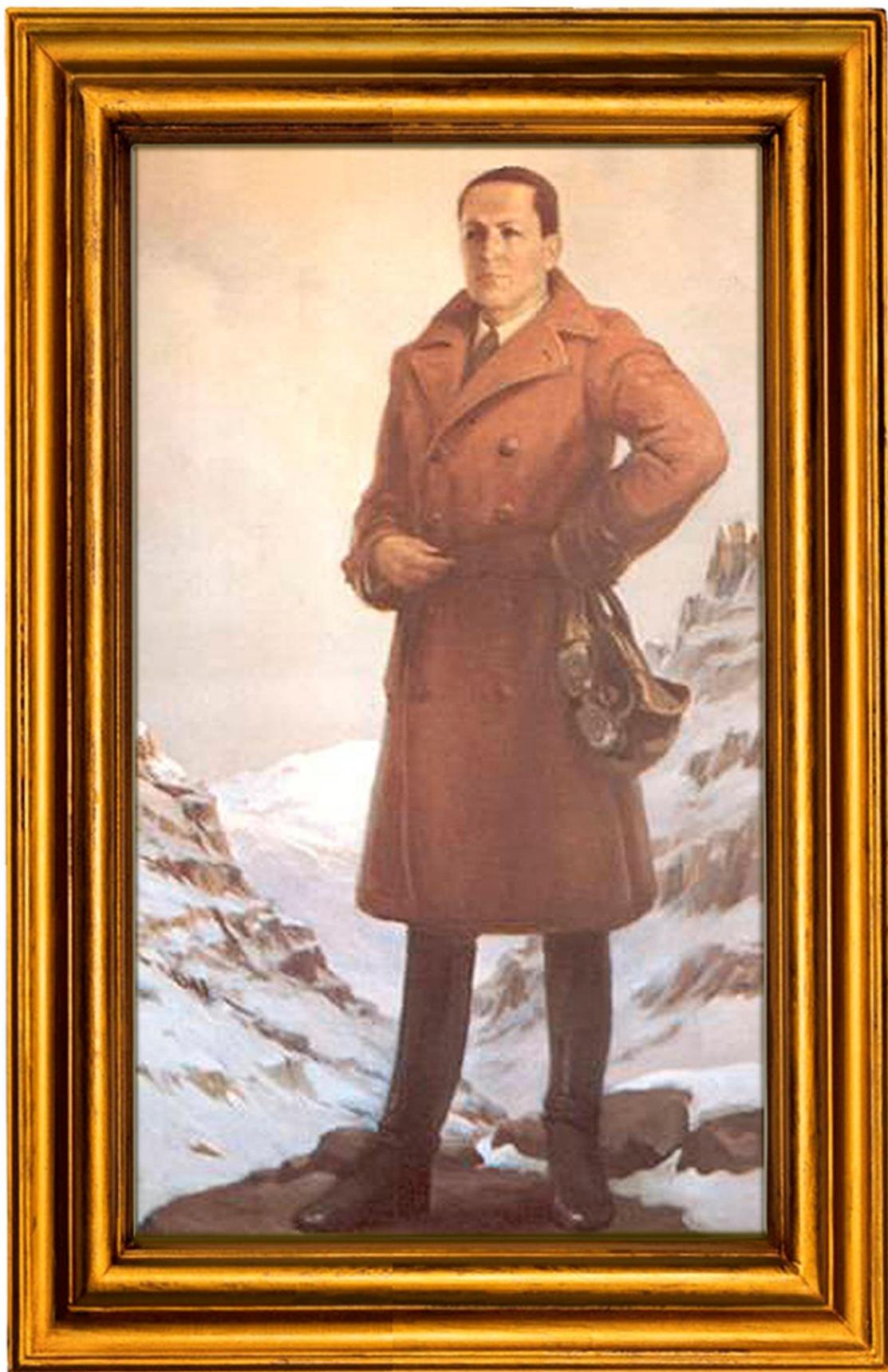
▶ **CARLOS MEYER BALDÓ**

▶ **El aterrizaje de los aviones  
en los SELLOS POSTALES**

▶ **Vuelos Pioneros en regiones**



▶ **Nº 4**  
Actividades de abril de 2019 -



**ARTURO MERINO BENÍTEZ**  
ARQUITECTO DE LA INSTITUCIONALIDAD AÉREA NACIONAL

17 DE MAYO DE 1888 - 2 DE MAYO DE 1970



# ▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## Editorial

***“Hacen falta muchos chilenos como usted que se dediquen a trabajar por lo que los realiza, más aún, si ello engrandece al país y a sus Instituciones.”.***

*Carta de Fernando Matthei Aubel  
al General de Aviación Javier Lopetegui Torres. (Marzo de 1986)*

A comienzos de este mes de abril, tuvo lugar una actividad realizada por el Departamento Antártico en la cual se recordó con estas palabras, la labor realizada por el general Javier Lopetegui en favor de la Fuerza Aérea de Chile y de su brillante actuar en la política nacional antártica. Poco es lo que escuchamos o sabemos de esto como de otros importantes asuntos, y menos es lo que hacemos por resguardar nuestros derechos y legado por esa tierra chilena, que aún desconocida en su total magnitud, pasa por delante de nuestros ojos y mente, como algo que no nos afectara y que siempre estará ahí.

De igual forma, nuestra corporación siempre fiel a difundir las alas y el trabajo de aquellos que las han usado para beneficio de su gente y respectivas naciones, conmemoró este mes pasado de abril, el centenario de una muy importante gesta aeronáutica, como lo fue la doble travesía aérea por sobre las más altas cumbres de los Andes, hazaña realizada en abril de 1919 por el entonces teniente Armando Cortínez Mujica. En este doble homenaje cumplimos una vez más con el sagrado compromiso de recordar y respetar nuestra naturaleza aeronáutica plena, haciéndonos cómplices a la ayuda de empresas auspiciadoras que nos aportan a difundir este valioso patrimonio, al igual que en los otros muchos boletines, revistas, memorias y libros escritos y compartidos en estos 36 años de vida, donde tenemos el privilegio de poder tratar y exponer el rescate y la memoria que debe tenerse en cuenta para con nuestra historia.

La reflexión sobre este quehacer para con la aviación y su conocimiento y comprensión, nos llena de orgullo por lo logrado, pero también nos da cuenta de la falta que aún muchas veces se presenta con

la incomprensión y falta de voluntad manifiesta de personas e instituciones claves para cumplir de mejor forma esta tarea.

Nuestro quehacer no es una competencia ni desafío, es sólo el complemento de un corpus seleccionado que –brinda desde el honesto y oportuno homenaje– la estimulación a la reflexión y la eventual creación de políticas que vayan en el camino de salvaguardar la valiosa tradición y patrimonio, otorgando con ello un aporte cierto a la aviación, a sus asociados y con ello al mejor presente, futuro y destino de nuestras naciones.

En su constante investigación, en su escritura, en su registro metódico e ilustrado, nuestro instituto hace de revistas como *Aerohistoria*, una referencia útil no solo a pilotos, aviadores y entusiastas consagrados, sino que además este comité editorial les brinda junto a los distinguidos autores contactados, trabajos elaborados que entregan una visión y concepción fundamentada que unida a la dedicación y cariño desinteresado, van introduciendo el vuelo, la experiencia aérea y sus beneficios, en el mundo público.

Les deseamos que disfruten y compartan nuevamente este trabajo, considerando la fuerza y legado que nos entregan aquellos ilustres personajes que *se realizan al trabajar haciendo con ello, grandes a sus patrias.*

***Norberto Traub Gainsborg***

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

[www.historiaaeronauticadechile.cl](http://www.historiaaeronauticadechile.cl)

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



# INDICE

|  |     |
|--|-----|
| EDITORIAL.....   | 3   |
| CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....  | 6   |
| <i>Magistral conferencia del Instituto Histórico de Carabineros de Chile.....</i>  | 6   |
| <i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rindió homenaje al General de Brigada Aérea Armando Cortínez Mujica en el centenario del cruce de la cordillera de los Andes “ida y regreso”.....</i> | 7   |
| <i>Seminario en el Ministerio de Defensa Nacional.....</i>   | 9   |
| <i>Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Civil.....</i>  | 10  |
| <i>Ceremonia de conmemoración de los cien años de la culminación de la doble travesía aérea de la cordillera de los Andes.....</i>   | 11  |
| <i>Incorporación del nuevo General Director de Carabineros de Chile como Presidente Honorario del Centro “Caballeros del Orden”.....</i>   | 14  |
| <i>Participación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en el Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional.....</i>   | 15  |
| <i>Entrega de insignia y diploma al socio activo señor Paolo Valdés Gómez.....</i>   | 16  |
| <i>Actividades regionales en el Día del Libro.....</i>   | 18  |
| <i>Grato encuentro de fraternal Camaradería.....</i>   | 19  |
| <i>Asamblea General y ceremonia de premiación de la Federación Aérea de Chile.....</i>   | 20  |
| <i>V Jornada Binacional de Historia Bicentenario 1819 – 2019.....</i>  | 21  |
| <i>Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea es nombrado “Socio Ex Officio” del Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas.....</i>   | 22  |
| OBITUARIO.....   | 24  |
| LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....   | 27  |
| ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....   | 30  |
| EFE MéRIDES DEL MES DE MAYO.....   | 37  |
| GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....  | 51  |
| <i>Carlos Meyer Baldó.....</i>   | 51  |
| <i>El aterrizaje de los aviones en los sellos postales.....</i>  | 68  |
| <i>Vuelos pioneros en regiones.....</i>  | 84  |
| AVIONES CON HISTORIA.....  | 119 |
| <i>Breve reseña del North American B-25 Mitchell civil en Chile.....</i>   | 119 |
| SABÍA USTED ?.....   | 123 |
| RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....   | 127 |
| <i>Crea “Base Antártica Presidente Frei” en Territorio Antártico Chileno.....</i>  | 127 |
| ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....   | 128 |

## I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

### ❖ *Magistral conferencia del Instituto Histórico de Carabineros de Chile*

El martes 2 de abril del año en curso, el presidente y vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, tuvieron el privilegio de asistir a una magistral conferencia en Homenaje a Carabineros de Chile, dictada por el General Inspector don Hosmán Pérez Sepúlveda, Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, quien en esta solemne ocasión cautivara a los numerosos asistentes con el tema “LA VENGANZA Y EL AMOR FILIAL”.

La documentada presentación consistió en una breve recopilación histórica de fuentes abiertas, que se inscribe en el ámbito cultural que desarrolla esa corporación congénere donde se relataran algunas de los atropellos sufridos por los patriotas que firmaron la Primera Acta de la Junta Nacional de Gobierno el 18 de septiembre de 1810, mismas que fueron víctimas del odio y venganza de los vencedores de Rancagua, destacándose entre ellas el extraordinario amor filial de una hija de uno de ellos, que no vaciló en acompañar a su anciano y enfermo padre a su relegación en el improvisado Penal de la isla “Juan Fernández”.



*General Inspector Hosmán Pérez S.*



*Algunos de los asistentes al homenaje a Carabineros de Chile en el mes de su aniversario institucional*

Este merecido homenaje, se efectuó en la Sala Multimedia de la Corporación Cultural de Carabineros “General Director Alejandro Bernales Ramírez”, ubicada en calle Vasconia 1605, Providencia, y tras el cual, tuvimos el honor de compartir un café de camaradería y amistad.



*De izquierda a derecha: Norberto Traub G., presidente del IIHACH; María Isabel Vermehren R., presidente del círculo de profesionales de Carabineros; Mario Rozas General Director de Carabineros de Chile y el General Inspector don Hosmán Pérez Sepúlveda, presidente del Instituto Histórico Carabineros de Chile*

### **❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rindió homenaje al General de Brigada Aérea Armando Cortínez Mujica en el centenario del cruce de la cordillera de los Andes “ida y regreso”***

El viernes 5 de abril se efectuó en el Mausoleo N° 2 de la Fuerza Aérea de Chile, ubicado en el Cementerio General una romería en honor al General de Brigada Aérea Armando Cortínez Mujica, Aviador que en 1919 realizó la homérica Doble travesía de la Cordillera de los Andes por su parte más alta.

El homenaje contó con la asistencia en representación del Comandante en Jefe de la Institución, del Coronel de Aviación (A) Carlo Rosas Labrín, junto a una delegación de Oficiales, Cadetes de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”; Personal del Cuadro Permanente, alumnos de la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”, representantes del Instituto de

Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, encabezado por su presidente Norberto Traub; el Agregado Aéreo de la República Argentina, Comodoro Diego Fabián García; la Consejera Juliana Dutra Martins de la Embajada de Brasil en Chile; representantes de la Escuadrilla Cobras de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”; familiares del homenajeado e invitados especiales.



***De izquierda a derecha: Norberto Traub, presidente del IIHACH; Coronel de Aviación (A) Carlo Rosas Labrín en representación del Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Coronel Yerko Woldarsky Arancibia en representación de la Brigada de Aviación del Ejército; Comodoro FAA Diego Fabián García, Agregado Aeronáutico a la Embajada Argentina en Chile; Raúl Elizalde Saavedra; Jorge Eberle Olea; Héctor Caballero Arredondo; José Camilo Labbé y Cecilia Castro Lorca.***

En la ocasión, el Socio Fundador del IIHACH, Comandante de Grupo (R) Sergio Barriga Kreft, hizo una brillante alocución donde reseñó la histórica hazaña, destacando que el papel realizado por el teniente Armando Cortínez Mujica.

En la instancia, el Diácono Luis Molina Araya efectuó un solemne responso mientras que el Capellán Evangélico Claudio Colombo Fuenzalida de la Fuerza Aérea de Chile, realizó una invocación espiritual en la que se refirió a la labor que cumple el Instituto cuando se hace partícipe de esta clase de homenajes en la que se recuerda a aquellos hombres que entregaron parte de sus vidas al servicio del país y la ciudadanía, legando su ejemplo a las nuevas generaciones de Aviadores, señalando: *“Para esto, se debe tener siempre presente, al igual que todos nosotros, lo que dice San Pablo en su epístola a los Colosenses (3:23), “Y todo lo que hagáis, hacedlo de buen ánimo, como para el Señor y no para los hombres”. Las palabras de San Pablo, nos invitan a permanecer en este ideal y a alejar de nuestra vida el egoísmo, la soberbia, y la indiferencia hacia los demás...Y cultivar en nosotros, el HONOR, EL DEBER, EL SERVICIO, hacia Dios, hacia nuestro prójimo y hacia nuestra nación. Pues, sólo así, se podrá*

*dar lo mejor de sí mismo, y una total entrega a los compromisos asumido como persona y aviador militar.”*

A continuación, se procedió a la colocación de ofrendas florales en señal de homenaje y respeto al General Cortínez y a la hazaña aeronáutica cumplida hace ya un siglo. En representación del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, presentaron su corona el Coronel de Aviación (A) Carlo Rosas Labrín junto al Teniente (DA) Roberto Grünwald Torres; por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, su presidente don Norberto Traub junto al Coronel de la BAVE Sr. Yerko Woldarsky A.; por la Agregaduría Aérea Argentina, el Comodoro FAA Diego Fabián García; por la Escuadrilla Cobras los señores Camilo Labbé Cortínez junto a Héctor Caballero Arredondo.

Antes de finalizar, el solemne toque de silencio, marcó la culminación del acto. A continuación, los presentes realizaron una visita al Mausoleo N° 2 de la Fuerza Aérea de Chile.



*Vista general de algunos de los presentes al interior del mausoleo N°2*

### ❖ ***Seminario en el Ministerio de Defensa Nacional***

Como integrantes del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional, fuimos invitados por el señor Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Francisco Galli Basili, asistimos el día viernes 12 de abril a las 10:00 horas, al interesante Seminario “Hacia una nueva Defensa: Modernización de la Carrera Militar”.

Durante la ocasión, el Subsecretario para las Fuerzas Armadas hizo entrega del libro “Guía de Fondos Concursables 2019” al presidente de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg.

## ❖ *Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Civil*

Con motivo de cumplirse ciento seis años de la trágica muerte del piloto civil Luis Alberto Acevedo, primer mártir de la aviación chilena, caído el 13 de abril de 1913 a las aguas de río Bío-Bío mientras intentaba unir Concepción con Santiago, el Instituto se hizo presente junto a su tumba ubicada en el Cementerio General de Santiago.

En un acto de respeto y de silencio, se procedió a depositar en ella un sencillo canastillo de flores blancas y a elevar una oración.



***Lápida y tumba de Luis Alberto Acevedo***

## ❖ *Ceremonia de conmemoración de los cien años de la culminación de la doble travesía aérea de la cordillera de los Andes*

*“El 5 de abril de 1919, el Teniente Armando Cortínez Mujica realizó por segunda vez el cruce de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, como una muestra de hermandad con Argentina en conmemoración a la Batalla de Maipú. Sin embargo, su vuelo de regreso a Chile se produjo once días más tarde, debido a que su avión monoplano Bristol M1C se dañó al aterrizar en el país trasandino. Una vez arreglado, estuvo listo para culminar el PRIMER VUELO DE IDA Y VUELTA SOBRE EL MACIZO ANDINO”.*

Durante la mañana del martes 16 de abril, se efectuó la ceremonia conmemorativa que recuerda el primer centenario de la doble travesía aérea de la cordillera de los Andes por su parte más alta, la que fuera realizada por el teniente Armando Cortínez Mujica, entre los días 5 y 16 de abril de 1919 respectivamente.



*El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg se dirige a los presentes señalándoles la importancia del homenaje de conmemoración realizado.*

El acto, desarrollado frente al busto del aviador que se encuentra en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, fue presidido por el Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) José Nogueira León; junto al Director del Plantel, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg y la participación de Oficiales, Cadetes, Personal del Cuadro Permanente, integrantes del IIHACH, de la Mutualidad del Ejército y Aviación, Dirección General de Aeronáutica Civil e invitados especiales.

Dentro de todos los invitados que concurrieron a este acto, se encontraba un grupo de familiares del teniente Cortínez, compuesto por uno de sus nietos: René Cortínez Castro; su nuera Cecilia Castro Lorca y sus sobrinos, el General de Aviación Caupolicán Boisset Mujica; Comandante de Escuadrilla Camilo Labbé Cortínez, sus hermanas y sobrinas nietas Bárbara y Lucía Cortínez.



***El Comandante de Grupo (A) Carlos Tabilo Silva, Subdirector de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”***

En la ocasión, el Subdirector del Plantel, Comandante de Grupo (A) Carlos Tabilo Silva, leyó una reseña histórica de la hazaña, destacando que *“el Teniente Armando Cortínez Mujica nuevamente elevó su aeronave, esta vez desde un improvisado Campo de Aviación, en la estancia trasandina de Lo Silva, con rumbo a su tierra natal y a la gloria. El vuelo de regreso lo efectuó sin novedad y fue recibido en la Escuela Aeronáutica Militar por una multitud de gente que lo hicieron inmediatamente un nuevo héroe”*.

Por su parte, el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub señaló que esta *“es una epopeya que dio paso a que dos naciones hermanas, una vez más, desde la victoria del 5 de abril en la Batalla de Maipú, se dieran un abrazo; y el Teniente Cortínez lo hizo posible por el aire. Con su vuelo de ida y vuelta, no solamente venció un obstáculo que existía, sino que dio cuenta de un muro que ya no nos separa, sino que nos une como países”*.

Posteriormente, representantes de la Institución, de la Familia Cortínez Mujica, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, de la Escuadrilla Cobras y de CorreosChile procedieron a matasellar unas postales conmemorativas alusivas a este centenario acontecimiento aeronáutico.



*El Jefe de la División de Educación, GBA (A) José Nogueira León junto a María Verónica Saldías de CorreosChile proceden a matasellar las piezas postales que conmemoran esta importante hazaña aeronáutica*

Finalizada la ceremonia, se ofreció un café de camaradería, ocasión en que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile obsequió a todos los presentes, una publicación biográfica especialmente preparada para recordar al teniente Cortínez y conocer más del cómo se gestó este importante hito aeronáutico. Además, se repartió junto a CorreosChile las postales de edición limitada y dípticos que reseñan la hazaña.





**Bárbara Cortínez, Norberto Traub, Ljubica Günther y Verónica Saldías** Algunos miembros de la Familia Cortínez

**❖ Incorporación del nuevo General Director de Carabineros de Chile como Presidente Honorario del Centro “Caballeros del Orden”**

El pasado martes 16 de abril, algunos integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, tuvimos el agrado de acompañar a nuestros amigos del Centro de Aspirantes y Oficiales de Carabineros de Chile, “Caballeros del Orden” en la Ceremonia de Investidura del Señor General Director de Carabineros de Chile, don Mario Alberto Rozas Córdova como Presidente Honorario de aquella corporación.

El acto tuvo lugar a las 12:30 hrs. en el Club de Carabineros y al cual asistieron don Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Oscar Avendaño Godoy, vicepresidente de la corporación, y los socios señores Hosmán Pérez Sepúlveda y Humberto Limongi Sánchez.



De izq. a derecha: **Vicente von Teuber Lizana; Oscar Avendaño Godoy; General Director de Carabineros, Sr. Mario Rozas Córdova; Roberto Ramírez y Norberto Traub Gainsborg.**

En la misma oportunidad se rindió un merecido y cálido homenaje al Subteniente de Carabineros de Chile Sr. Iván Méndez Barra quien, arriesgando su vida, prestó ayuda a una dama que había sido asaltada por delincuentes. En la acción, uno de los malhechores efectuó tres disparos a quemarropa contra el Subteniente Méndez, hiriéndolo de suma gravedad, no obstante lo cual, logró abatir a uno de los maleantes empleando su arma particular.

Trasladado de urgencia por Bomberos al Hospital institucional, pudo sobrevivir luego de una serie de intervenciones quirúrgicas efectuadas oportunamente por eminentes médicos de la entidad.



*De izquierda a derecha: Señores Norberto Traub G., presidente del Instituto; Benjamín Walton; Claudia Barra Layana; Oscar Avendaño Godoy, vicepresidente del IAHACH; Lucy Ana Avilés; Juan Navarrete Carrillo y el Subteniente Sr. Iván Méndez Barra*

### **❖ Participación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en el Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional**

El pasado miércoles 17 de abril, tuvo lugar la segunda reunión de los integrantes del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional, en la que se analizaron las propuestas de trabajo presentadas por las organizaciones presentes, quedando divididos los temas en tres grandes grupos

de trabajo: Defensa, Sociedad y Cultura. El representante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub fue elegido para liderar la Comisión de Cultura, misma que trabajará por que se establezcan mayores lazos de conocimiento, entendimiento y participación ciudadana y castrense por las glorias e hitos nacionales que han hecho grande a esta nación.

### ❖ *Entrega de insignia y diploma al socio activo señor Paolo Valdés Gómez*

Para quienes participaron en la Recepción de Nuevos Socios de nuestro Instituto, efectuada el día 6 de abril de 2018, les llamó la atención el hecho que uno de los nominados no participase en la referida Ceremonia y la razón que explicaba su ausencia fue, que se encontraba desempeñando funciones de Comandante de Aeronave en Dubai, Emiratos Árabe Unidos.

Se trataba del señor Paolo Valdés Gómez, ex Oficial de la Fuerza Aérea de Chile, también conocido por su nombre de Combate “Cuatrero”, que entre sus pergaminos exhibe el haber sido integrante del internacionalmente reconocido Team Acrobático “Halcones de la Fuerza Aérea de Chile” y que luego de haber alcanzado del grado de Capitán de Bandada (A), dejase la institución para asumir funciones como Piloto Comercial en la vida civil.

Luego de largos casi doce meses ausentes de su tierra natal, Paolo nos dio una gratísima sorpresa al anunciarnos que venía a Chile por un mes, haciendo uso de sus merecidas vacaciones, al término de las cuales debía regresar a Dubai para seguir cumpliendo con sus funciones de Comandante en Emirates Airways. Sabiendo que el tiempo de permanencia de “Cuatrero” en Chile pasaría “volando”, nuestro Presidente Sr. Norberto Traub Gainsborg, se las ingenió para “echarle el lazo” por algunas horas del jueves 18 de abril, “prisión” que se materializó en una distendida reunión en las oficinas del Instituto para luego almorzar acompañado por el Vicepresidente del Instituto Sr. Oscar Avendaño Godoy, el Vicepresidente de “Águilas Blancas” Sr. Juan Carlos Sepúlveda Farías y nuestro apreciado socio don Claudio Cáceres Godoy.



*De izquierda a derecha: Juan Carlos Sepúlveda, Oscar Avendaño Godoy, Paolo Valdés Gómez, Norberto Traub Gainsborg y Claudio Cáceres Godoy.*

A sabiendas que Paolo Valdés ya no regresaría a Chile hasta por lo menos seis o más meses y considerando que en la Ceremonia de abril del año pasado ya había sido nombrado oficialmente como Socio Activo del Instituto, surgió la idea de aprovechar la oportunidad para colocarle la insignia y entregarle el Diploma que lo acredita como integrante de la corporación.



*Oscar Avendaño Godoy, vicepresidente del IIHACH coloca la insignia de la corporación a nuestro socio Paolo Valdés*

Momento de justificada emoción para Paolo y para nosotros, fue la distendida y también emotiva ceremonia en que se procedió a investirlo como Socio del IAHACH. En la misma, el novel Socio, comprometió todos sus esfuerzos para difundir la labor del Instituto y colaborar en la medida de su tiempo y sus medios para cumplir con la misión del Instituto, sin importar cuán lejos se encontrase de su terruño.

Por nuestra parte quedamos con la sensación que Paolo había sido siempre uno de los nuestros, por la forma en que desde un comienzo se refirió al Instituto, a su misión y a sus pares.

Paolo Valdés Gómez, "Cuatrero", desde tu tierra te deseamos miles de *Felices Aterrizajes* a sabiendas que en Chile hay un grupo de amantes de la Historia Aeronáutica que siempre estarán atentos a tus noticias.

### ❖ *Actividades regionales en el Día del Libro*

El pasado martes 23 de abril, con motivo de la celebración del Día del Libro, nuestro distinguido Socio don Héctor Alarcón Carrasco expuso sobre el desarrollo del libro, su importancia para la humanidad; además de presentar algunos libros importantes en la Escuela Rural Vallepenco, de Lautaro.

En la ocasión ofreció una charla para cuatro cursos divididas en dos presentaciones que incluyeron a unos 60 niños. Además, presentó algunas de sus publicaciones, haciendo referencia a la participación del Instituto en este tipo de actividades histórico aeronáuticas.



*Héctor Alarcón Carrasco durante una de sus charlas en Escuela Rural Vallepenco, de Lautaro*

## ❖ *Grato encuentro de fraternal Camaradería*

El pasado miércoles 24, tuvimos el enorme placer de recibir en nuestras dependencias dos queridos amigos de nuestro instituto; el Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina, Diego Fabián García y el Capitán de Navío de la Armada Argentina Marcelo Enrique Primo, Agregados Aéreo y Naval respectivamente a la Embajada de su país en Chile.



*De izquierda a derecha: Diego Fabián García, Oscar Avendaño Godoy, Marcelo Enrique Primo y Norberto Traub G.*

*“Como Instituto de investigación histórico aeronáutica tenemos la responsabilidad de difundir el conocimiento recabado ya que ello nos permite ahondar no solo en la identidad propia del aviador y del chileno, toda vez que ello se realiza en el ejercicio de nuestras capacidades, aptitudes y disponibilidad material. Con ello realizamos actividades culturales que ayudan a formar gente informada y mejor preparada capaces de influir, inspirar confianza y a la vez una motivación que despierte entusiasmo y orientación en el desempeño de las tareas aeronáuticas”, afirmó el señor presidente del IIHACH durante el encuentro.*

Tras una amena conversación y breve recorrido de las instalaciones, pudimos compartir un muy ameno y fraternal almuerzo de camaradería, donde se recordaron los históricos y fuertes lazos que nos unen como naciones, así como la sistemática interacción que se desarrolla con otras instituciones congéneres y académicos de la Argentina y Chile.

## ❖ *Asamblea General y ceremonia de premiación de la Federación Aérea de Chile.*

A las 20.30 horas del pasado sábado 27 de abril, en las dependencias del Club de Planeadores de Vitacura, se celebró la clausura de la Asamblea General y ceremonia de premiación de la Federación Aérea de Chile. A esta importante y significativa cena fueron invitados el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quien fue representado por el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación, don Víctor Villalobos Collao; el Director de Operaciones de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea, don Francisco Torres Villa; otras autoridades civiles, militares y Ex Presidentes de la Federación e invitados especiales.



*Vista general de alguno de los asistentes a la Cena de clausura.*

En representación de nuestra corporación, asistió el presidente de la corporación el señor Norberto Traub Gainsborg, quien presentó los saludos de esta al presidente de la FEDACH, don Rafael Bravo Villarroel como también a otros miembros de su Directorio.

En la ocasión fueron entregados importantes reconocimientos, tales como la *Orden al Mérito* de la Federación Aérea de Chile, galardón que fue otorgado al presidente del Club Aéreo de San Antonio, don Jorge Ponce Gómez y el *Premio Paul Tissandier* instituido por la Federación Aérea Internacional, el que fuera otorgado al distinguido piloto del Club Aéreo de Puerto Montt, don Rolando Stange Molina.



*El presidente del Club Aéreo de San Antonio, don Jorge Ponce Gómez  
recibe la Orden al Mérito de la Federación Aérea de Chile*

### **❖ V Jornada Binacional de Historia Bicentenario 1819 – 2019**

Organizado por la Sociedad Chilena de Historia y Geografía en conjunto con la Junta de Estudios Históricos de Mendoza y el Museo Marítimo Nacional, tuvo lugar el lunes 29 de abril de 2019 en el Salón Auditorio del Museo Marítimo un encuentro conmemorativo de las acciones que en 1819 se desarrollaron en el marco de la independencia de Chile y el Perú.

A la muy interesante actividad desarrollada en Valparaíso pudo acudir en representación de nuestra corporación, el socio señor Erwin Cubillos Salazar.



*Señores Piero Castagneto Garviso, Fernando Wilson y Erwin Cubillos Salazar*

**❖ Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea es nombrado “Socio Ex Officio” del Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas**



***El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Núñez recibe un recuerdo de la ocasión de manos del Coronel de Aviación don Jaime Parra Santos, distinguido miembro de nuestra corporación.***

Con motivo del 119º aniversario del Circulo de Oficiales en Retiro de la Fuerzas Armadas “General Adolfo Silva Vergara”, el martes 30 de abril, el directorio de la Corporación nombró Socio Ex Officio al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez.

La ceremonia que se desarrolló en el Palacio Ríos, fue presidida por el Presidente de la entidad, General de Brigada René Norambuena Véliz y contó con la asistencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, del Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Juan Francisco Galli Basili y del Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación Víctor Villalobos Collao, además de representantes de las Fuerzas Armadas e invitados especiales.

En la ocasión, el General Norambuena efectuó una reseña histórica de la entidad, junto con destacar la labor desarrollada por el Comodoro Arturo Merino Benítez, ex presidente de la Corporación, precursor de las políticas aeronáuticas, fundador de la Fuerza Aérea de Chile, la Línea Aérea Nacional y el Club Aéreo de Chile, entre otros. Durante la conmemoración se realizó el nombramiento de nuevos socios.



***De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; General del Aire Arturo Merino Núñez, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Andrea Molina Oliva; Vicente von Teuber Lizana, presidente del Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” y Patricio Provoste Herevia***

## 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.



*Elaine Asch (Q.E.P.D.)*

### **Elaine Asch**

*¿Are you lonesome tonight?*

Su primera visita a nuestro país la realizó a comienzo de los ochenta, cuando la *Feria Internacional del Aire (FIDA)* recién se daba a conocer en los cielos del mundo.

Ella que todos los años viajaba a Europa, ya fuera a visitar en París el Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio de Le Bourget, o en Londres, el Farnborough International Airshow, tuvo una visión certera, señalando que con el transcurso del tiempo *"esta humilde feria se iba a convertir en una de las más importantes del mundo"* y el tiempo le dio la razón.

Habiendo ingresado muy joven a trabajar a *Revista Aérea Latinoamericana*, publicación sucesora de la recordada *Aero Digest*, a la sombra de aquel hombre grande de las comunicaciones aeronáuticas que fuera Maximilian Garabito, lentamente fue ganando en experiencia.

Experiencia que, a la muerte de su mentor, la llevó a tomar el control de ella, la que simplemente pasó a llamarse *Revista Aérea*.

De un carisma y simpatía inigualable, se hizo sencillamente conocida como *"Elenita"*, tal como a ella le agradaba la llamaran.

Convencida que la aviación era una muy poderosa herramienta de unión entre los pueblos, a ello dedicó sus mejores esfuerzos. Especialmente incentivando a la juventud a encontrar en ella un campo fecundo en donde canalizar sus inquietudes. Muchos son los jóvenes a quienes brindó los medios para concretar sus vocaciones y que hoy lloran su partida.

En Chile creó dos becas anuales para ayudar a costear los estudios de alumnos que ingresaban a la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile.

Invitada especial a la *Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE)*, fue testigo de su evolución, desde su nacimiento en la Base Aérea El Bosque, hasta su asentamiento definitivo en Pudahuel, tras su paso por Los Cerrillos. Ocasiones todas en que departió con altos jefes de las Fuerzas Aéreas y grandes empresarios de la industria y del transporte aéreo, quienes la apreciaban y respetaban, tomando muy en serio sus opiniones.

De todas las ferias guardaba recuerdos inolvidables, los que vació en sus crónicas a las que daba un carácter más humano que técnico. Siendo uno de sus más preciados recuerdos, el vuelo que invitada por el general Caupolicán Boisset, realizó junto a él en el avión Ñamcú, cuando aquel era solo un proyecto de Enaer.

Dado el prestigio que bajo su dirección *Revista Aérea* había alcanzado a nivel internacional, no fueron pocas las ofertas de compra que por ella recibió de poderosas editoriales extranjeras. Ofertas todas que rechazó, consciente que se hacía necesario una publicación en español, que a todas las naciones americanas diera cabida por igual.

Pero sus visitas a Chile no se limitaban a lo meramente formal y protocolar, encantándole salir a recorrer las calles de Santiago y Viña del Mar alternando con el ciudadano común. Tan importante era para ella la opinión de un taxista, como la del mozo de un restaurant o de la vendedora de una feria de verduras. Fanática de nuestra comida, más de algún percance debió soportar, al desoír prudentes advertencias de que su estómago no estaba preparado para saborear un humeante caldillo de congrio en el Mercado Central.

A su regreso a Nueva York siempre se daba maña para ocultar entre sus ropas ramitos de cilantro. Verdura que la fascinaba.

Admiradora de la valentía y empuje de la mujer chilena, en sus crónicas resaltó también la unidad familiar que se palpaba en los hogares chilenos. Unidad que ella lamentaba, lentamente se había ido perdiendo en las grandes naciones.

Amante de los niños, si a su conocimiento llegaba el caso de un pequeño afectado de una dolencia de difícil curación, tan pronto retornaba a su patria, tomaba contacto con los grandes facultativos de importantes centros de salud y requería información de los avances que con respecto a ello existía en la moderna ciencia médica. Información que hacía llegar a los padres del menor.

Dado el cariño que por nuestro país sentía, muchas veces se entrevistó con importantes políticos y líderes de opinión norteamericanos, objetando muchas medidas que contra este se tomaban, recordando que Chile siempre había sido un aliado fiel de los Estados Unidos. Sus amplias relaciones a

nivel continental, le valieron recibir la Condecoración del Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas. Distinción que se le entregara en Santiago, con ocasión de la celebración del Día de la Aeronáutica Nacional.

Por su parte, queriendo resaltar los méritos individuales y colectivos, creó dos distinciones a nivel internacional. "*El Personaje del Año de Revista Aérea*" y el "*Premio a la Unidad Destacada de Helicópteros*". Testimonios asignados por un jurado ajeno a la revista y que recibieron algunas personas chilenas y dos unidades de nuestras fuerzas armadas.

Fue con ocasión de *Fida-84* que ella se enteró de la creación de nuestro *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile* y queriendo conocer más del mismo, le ofrecimos una cena de camaradería en el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Instancia que dio inicio a una sólida amistad que duraría largos años, hasta que su ancianidad hizo interrumpirse.

En *Revista Aérea* teníamos una fuente permanente de consulta y ella, en nosotros, el lugar en donde inquirir detalles para la elaboración de muchas de sus crónicas. Revista que pese a sus deseos se vio imposibilitada de seguir editando, tanto por los costos que ello había alcanzado, como por la carencia de avisadores. A la postre debió resignarse a la realidad y en esta vida que todo es finito, su gastado corazón le indicó que para ella llegaba el momento de acogerse a un merecido descanso, dedicando sus postreros esfuerzos al *Vaughn College of Aeronautic Engineering, Aviation, and Technology*. Importante centro de estudios aledaño al aeropuerto La Guardia de Nueva York, al cual en vida fueron sus deseos hacer donación de *Revista Aérea*.

Quienes con ella alternaron en sus días postreros, la recuerdan llena de proyectos, aunque consciente de sus limitaciones por su precaria salud, sin sospechar que su fin no estaba distante.

Aquel día, como de costumbre desarrolló sus actividades habituales y quien estaba cerca de ella, la oyó cantar "*¿Are you lonesome tonight?*", canción que pusiera de moda Elvis Presley y con la cual tanto se identificaba;

*"¿Are you lonesome tonight?  
¿Is your heart filled with pain,  
shall I come back again?"*

Musitó y cerrando los ojos, con una sonrisa en sus labios, se durmió para siempre. Seguramente, en alas de sus queridas gaviotas, símbolo de *Revista Aérea*, voló al encuentro de su amado esposo Ned, cuya repentina partida en su tiempo tanto dolor le causara.

***Sergio Barriga Kreft***



### III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

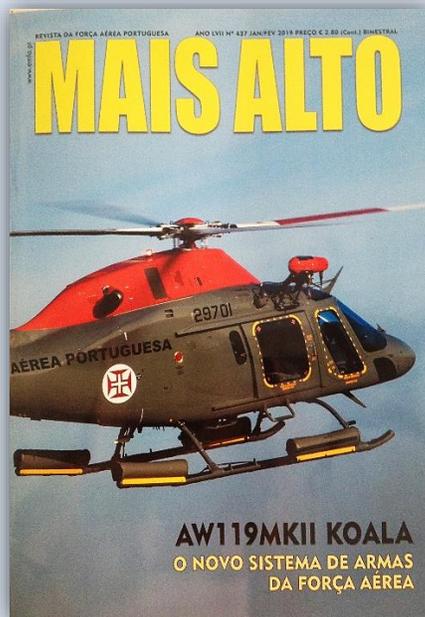
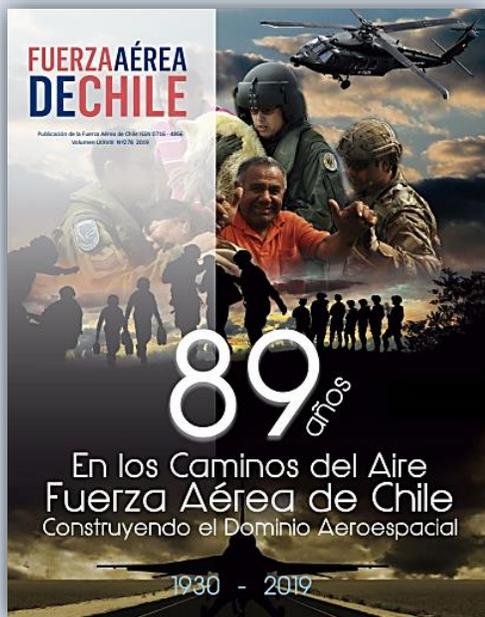


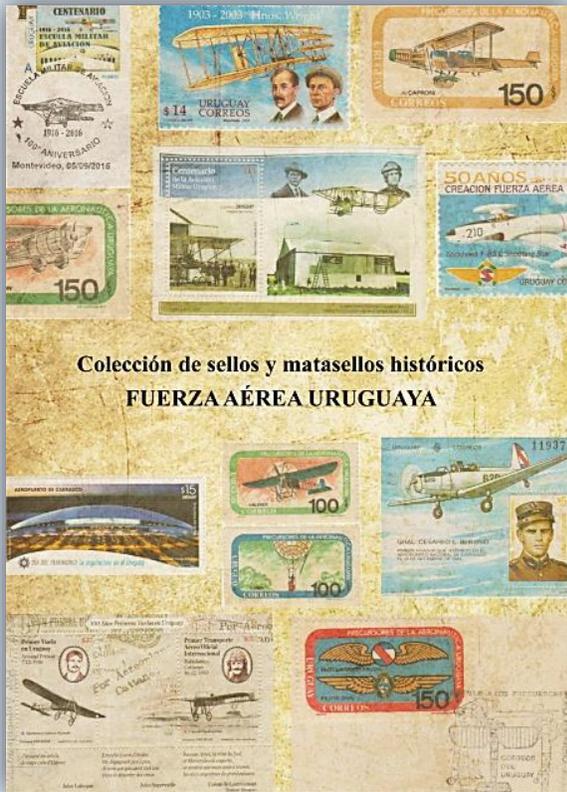
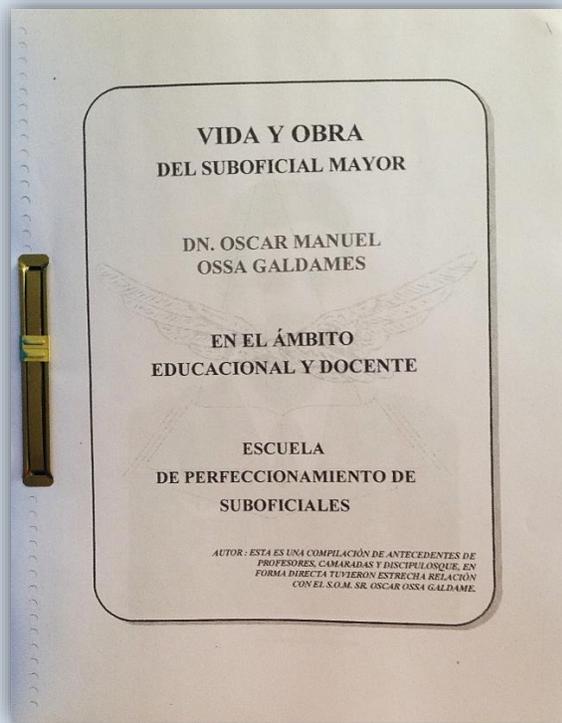
*Edición especial en conmemoración del centenario de la gesta de la homérica "Doble travesía" sobre las más altas cumbres de la cordillera de los Andes, realizada por el entonces teniente Armando Cortínez Mujica.*

❖ *En abril, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, añadimos un interesante trabajo elaborado por uno de nuestros distinguidos socios, Norberto Traub Gainsborg y editado por nuestra corporación durante este mes y que estuviera disponible como novedad este mes en que se cumplió un importante hito histórico aeronáutico nacional.*

*Portadas de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte de varias corporaciones nacionales, como también de México, Portugal, Uruguay y otros amigos tales como la señora Bárbara Cortínez y don Carlos Anderson.*

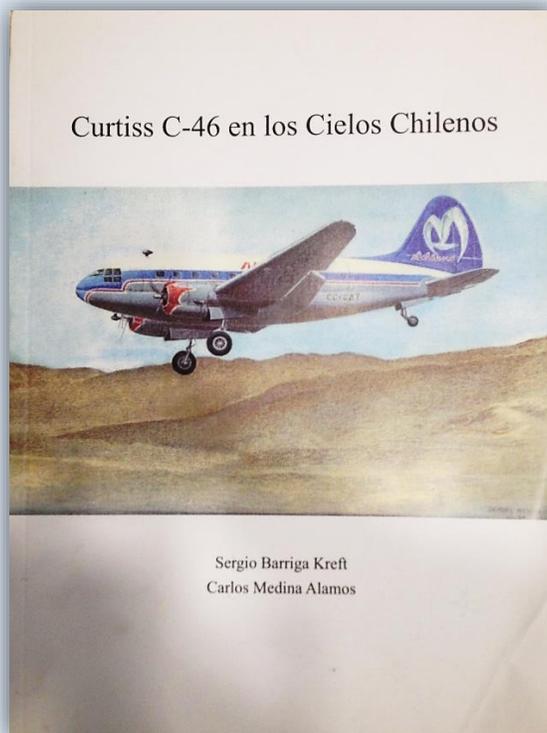
*Muchas gracias a todos ellos.*







Les invitamos a descargar esta interesante revista del Colegio de Pilotos Aviadores de México, enviada por nuestro Miembro Correspondiente en esa bella nación, don Víctor Hugo Gutiérrez, quien publica un completo reportaje a nuestro Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio. (Páginas 24-26)



A los interesados en adquirir dedicada literatura sobre la historia de los famosos aviones *Curtiss C-46* en los cielos de Chile, les informamos que nos llegaron 6 libros disponibles para su comercialización.

**Valor del ejemplar \$10.000 .-** (Consultas al correo: [director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl))

## IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

- Interesante invitación recibida del *International Commission of Military History* para participar en la confección y desarrollo de trabajos de investigación con el tema: *'Soldiers in Peacemaking : 19th – 21st centuries'*



MINISTÈRE DES ARMÉES



Secrétariat général pour l'administration

DIRECTION  
DES PATRIMOINES, DE LA MÉMOIRE,  
ET DES ARCHIVES

SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE  
Département histoire et symbolique  
Division de la recherche, des études  
et de l'enseignement

Affaire suivie par : Thomas Vaisset  
Téléphone : 01.41.93 43 52

CENTRE DE RECHERCHE  
des ÉCOLES de  
SAINT-CYR COÛTQUIDAN



Utrecht University

Faculty of Humanities

Department of History and Art  
History

Drift 6, 3512 BS Utrecht – NL

Nederlands Instituut voor  
Militaire Historie (NIMH)  
Frederikkazerne, gebouw 105  
Van Alkemadeaan 786  
2597 BC Den Haag



**SOLDIERS IN PEACEMAKING**  
**(19<sup>th</sup>-21<sup>st</sup> centuries)**

**CALL FOR PAPER**

French Defense Historical Service, the Research Center of Saint-Cyr Coëtquidan French Officers Academy (CREC Saint-Cyr), Utrecht University and the Mixed Research Unit Sirice (Sorbonne-Identités, relations internationales et civilisations de l'Europe), with the support of German Armed Forces *Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr*, the Netherlands Institute for Military History and of Labex EHNE (Écrire une histoire nouvelle de l'Europe) are pleased to announce an international seminar on "Soldiers in Peacebuilding" (19<sup>th</sup>-21<sup>st</sup> centuries)", on November 14<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> 2019 in Vincennes.

Recent commemorations of the end of the First World War have reminded us how difficult and lengthy the process of peacebuilding was, a hundred years ago. In fact, these commemorations underscored once again the importance of the concept of "post conflict situation", with which we describe the long and nonlinear process passing from war to peace. The Paris Peace Conference involved large numbers of experts coming from all kinds of fields of expertise (economists, lawyers, geographers and of course military officers) who together made up the "epistemic community" that produced the unprecedented impact and long ranging influence of this particular process of peacebuilding. Compared to the initial logic of a peace built by sovereigns, ministers, diplomats, politicians and a handful of experts in the «Europe of Congresses» that emerged in Vienna, this peace process involved so much more experts, and could be considered – given the string of treaties from Versailles via Lausanne to Washington – a veritable production site of expert knowledge regarding peace making.

Notwithstanding all the knowledge and insight assembled on the birth of expertise in the diplomatic field, what seems to be missing in the growing body of literature on peace building processes and congresses, is the role of the military. This symposium therefore aims to fill this gap and focuses on the role of soldiers, officers, generals and other military experts who were involved not just in terminating the war, but also in designing the new peace arrangements. The role of the military is far less examined than any other categories of experts involved in peacebuilding, whereas their contribution was highly specific, specialized and in demand. Already in 1815 generals sat at the table discussing territorial revisions, the creation of fortresses and barriers for defense purposes. In 1919 and 1945, they were even more relevant in estimating the defensive potential of new territorial arrangements. Thus, the aim is also to grant a particular and renewed care for the military aspects of peace, either by following the participation of military men themselves, or by mapping the military aspects that were brought forward by civilian experts and decision makers. Following that purpose, three major thematic perspectives will be addressed, covering the participation of the military in peace building processes from 1792 until the current day. Papers can apply historical, IR and/or political science method, but need to touch upon one of the following three perspectives:

1. Military arrangements made to ensure a framework favorable towards peacebuilding: (Boundary demarcation, No Fly zones or DMZ, peacekeeping forces commitment, occupation areas, disarmament or limitation of weapons, installation of Military Deterrence systems...). Within this perspective, we will focus on specific military provisions within the peace framework. We will investigate the relation between these military guarantees and/or the tools of nonmilitary policies. Papers could address these military guarantees against the backdrop of professional and cultural processes, study their timing and logics (improvisation, anticipation), and their post war influences on the conception of armed forces.
2. The military key actors in peacebuilding. Who were these actors, how did they end up in the peace process? Did their services or arms of origins have any consequence on their motivation, their designation, their capability of influence, or their own vision on the peacebuilding process? What was their legitimacy, both from their own point of view as from the vantage point of other, civilian and social actors? Can we discern knowledge transfer, deals, arrangements, hybridization between military major characters in peacebuilding and civilian experts and decision makers? How did the peacebuilding process impacted themselves in turn, did they make provisions in terms of vocational training or other adaptations to prepare the armed forces for a transition from war to peace?
3. The relation between peacebuilding and the type of conflict at stake – from the perspective of the military. Papers in this section will investigate how peacebuilding is influenced by the form of conflict at stake: internal or interstate, colonial or imperial, conflicts within a national territory, or borders warfare. The following fields will be also studied: the consequences on ideological conflicts, the dialectics between war and crisis, the international conduct of war (per alliance, coalition or alone), the impact of the environment (e.g. the sea), the composition of armed forces committed in conflicts (draftees or professional soldiers) etc.

A broad historical perspective is adopted, ranging from the 19<sup>th</sup> to the 21<sup>st</sup> century, in order to also encompass and map larger undercurrents and structural transformations impacting the art of peacebuilding, such as:

- The influence of Technics and Technologies.
- The influence of legitimate socio-political systems, including the question of military legitimacy in society.
- The influence of legacy and of memory of past conflicts and peacebuilding processes in new ones (e.g. Versailles syndrome).
- The influence of status of victorious or defeated soldiers and veterans after the war, in times of peacebuilding.
- The influence of legal frameworks and mandates with respect to the role of the military in the peacebuilding process.

Papers can be submitted in **French** or **English**.

Languages for the symposium will be **French** and **English**.

Please send us a **500-word abstract** and a **short bio by June 15<sup>th</sup>, 2019**.

Accepted speakers will be notified by **July 15<sup>th</sup>, 2019**.

The organizers of the symposium will bear the costs of:

- Travelling tickets, accommodations and catering for non-Parisians speakers
- Midday lunches on 14 and 15 November 2019

Please direct questions and submissions to: [symposium.soldiers.peacemaking@gmail.com](mailto:symposium.soldiers.peacemaking@gmail.com)

### **Direction scientifique**

Frédéric Dessberg (Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Écoles de Saint-Cyr Coëtquidan)  
Beatrice de Graaf (Universiteit Utrecht)  
Thomas Vaisset (Service historique de la Défense)

### **Conseil scientifique**

Julie d'Andurain (Université de Lorraine)  
Walter Bruyère-Ostells (IEP d'Aix-en-Provence)  
Isabelle Davion (Sorbonne-Université)  
Michal Epkenhans (Universität Hamburg, ZMS-Bw)  
Olivier Forcade (Sorbonne-Université)  
Robert Frank (Paris 1 Panthéon-Sorbonne)  
Jean-Michel Guieu (Paris 1 Panthéon-Sorbonne)  
Jan Hoffenaar (Universiteit Utrecht)  
Stanislas Jeannesson (Université de Nantes)  
Jean-François Klein (Université du Havre-Normandie)  
Samuel Kruizinga (Universiteit van Amsterdam)  
Matthijs Lok (Universiteit van Amsterdam)  
Virginie Martin (Paris 1 Panthéon-Sorbonne)  
William Mulligan (University College of Dublin)  
Ozan Ozavci (Universiteit Utrecht)  
Ben Schoenmaker (Universiteit Leiden)  
Mariusz Wołos (Université pédagogique de Cracovie)  
Thomas W. Zeiler (Boulder University, Colorado)



- **A propósito de la publicación de nuestra revista *Aerohistoria* del mes pasado, en donde se publicara la historia de don Edgar Blackburn Melín, el diario *El Austral de Temuco*, editó durante el mes de abril una interesante nota al respecto y que reproducimos a continuación:**

# El día que Edgardo Blackburn se atrevió a desafiar al Océano

**70 AÑOS DEL VUELO A ISLA MOCHA.** El piloto civil realizó por 34 años numerosos viajes entre las costas de Tirúa y el continente. Hoy es recordado con modestos homenajes.

Guillermo Chávez  
cronica@australtemuco.cl

Esta semana se cumplieron 70 años desde que el piloto civil, Edgardo Blackburn Melin uniera por primera vez Isla Mocha con el continente, abriendo una ruta aérea de 35 kilómetros desde la desembocadura del Río Tirúa en línea recta al occidente.

El acontecimiento fue recientemente recordado por la Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en su edición de marzo de este año y rescatado por historiadores tales como Sergio Barriga Kreft y Héctor Alarcón Carrasco, ambos miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Paralelo a la tarea historiográfica ya conocida por todos los amantes de la aeronáutica en Chile, nuestro Diario también siguió vuelo a vuelo las aventuras de este piloto civil que marcó un antes y un después en la vida de Isla Mocha, hasta entonces casi desconocida en la cotidianidad civil de los chilenos.

Así fue como durante los últimos años de vida de Edgardo Blackburn, fallecido en julio de 2000 tras haber recibido innumerables reconocimientos y homenajes, El Austral recordó su hazaña a través de reiterados reportajes firmados por los periodistas Julio Contreras y Guillermo Chávez, quienes tuvieron la oportunidad de departir con don Edgardo en los escenarios donde se dejaba querer con agasajos o en su casa del fundo La Colmena, a 10 kilómetros hacia el interior de Quino.

## EN "LA COLMENA"

Así fue la entrevista para este Diario en su edición del 23 de julio de 1989 en la que dábamos cuenta de la recepción del anfitrión a este periodista...

"Junto a una gran chimenea don Edgardo se desplaza inquieto reuniendo el material que da cuenta de su hazaña y cómo ha sido reconocida en todo el mundo (...) En el ambiente se respira un airecillo británico, flemático (...) Casi inadvertida suena una vieja radio Zenith en la que don Edgardo escuchaba los discursos de Hitler y de Churchill. A través de un equipo de radio se mantiene comunicado con el mundo.

## TIEMPO DE RECUERDOS

"Edgardo Blackburn Melin es

“

Salí a recorrer la isla cuando comenzó el terremoto. Corrimos hacia el avión para ver si había sufrido daños cuando vimos que el mar se retiraba, regresando en forma de ola gigantesca”.

un gringo bien chileno y dedicado a la agricultura. Hace pocos días volvió a ser recordado al cumplirse 40 años de su hazaña al establecer el primer contacto aéreo con la Isla Mocha, lo que le hizo merecedor de otro reconocimiento otorgado esta vez por LAN Chile.

"Sobre una gran mesa de roble están todos los antecedentes, registros y todo aquello que representa 40 años de historia. Lo primero que salta a la vista es una factura fechada el 2 de mayo de 1947 por la compra de un Piper Super Cruiser de 100 HP, N° PA-12-1854, cuyo valor era de 180 mil pesos. Fue el primer avión de don Edgardo, un monomotor, pequeño, de tela, con el que el 10 de abril de 1949 realizó el primer vuelo a Isla Mocha.

## ¿Cómo aprendió a volar?

-Le voy a contar que después de comprar mi primer avión, me arrepentí. ¡Qué fuiste a hacer, bruto, si no sabes volar! me dijo mi esposa. Pero hice un curso de piloto civil y me fui con mi avión al Grupo de Aviación N° 3, donde comencé mi instrucción de vuelo. Ya con licencia de piloto, lo primero que hice fue construir una pista de aterrizaje aquí en el fundo. Una de esas veces llegué hasta la costa y vi la Isla Mocha. Se ve cerquita, si son 35 kilómetros no más. Pero no me atreví a cruzar el océano hasta no estar preparado.

## ¿Cómo fue ese primer intento de llegar hasta la isla?

-En ese tiempo yo recibía El Diario Austral en el correo de Quino. Esos diarios los preparé en paquetes, más alguna fruta y me fui a la isla, pero no encontré dónde aterrizar. Sobrevolando en busca de un lugar, abrí la ventanilla del avión y reduje el motor. Usando las manos a modo de bocina mientras sujetaba el bastón de mando con las rodi-



EL PILOTO EDGARDO BLACKBURN POSEA JUNTO A UNO DE SUS CUATRO AVIONES Y CON UN RECONOCIMIENTO OTENIDO POR SU HAZAÑA.



EL RECORDADO PERIODISTA JULIO CONTRERAS, FUE UNO DE LOS ÚLTIMOS "CIVILES" QUE COMPARTIÓ CON EL PILOTO.



PESE A SER PILOTO CIVIL, BLACKBURN FUE DESIGNADO MIEMBRO HONORARIO DE LA FACh.

“

Una de esas veces llegué hasta la costa y vi la Isla Mocha. Se ve cerquita, Pero no me atreví a cruzar el océano hasta no estar bien preparado”.

llas, grité a los lugareños, ¡Háganse una cancha y vuelvo otro día! Y les tiré los paquetes con mi nombre y dirección.

## ¿Cuándo supo que ya todo estaba listo?

-En la Isla Mocha ya estaba la Radio Naval, desde donde enviaban los mensajes a Talcahu-

35

Kilómetros separan a la Isla Mocha del continente, distancia que unió Blackburn con su avión.

no. Como en Quino ya había telégrafo, un día me anunciaron que podía volver porque ya todo estaba listo.

## Se dice que usted tuvo cuatro aviones, ¿qué pasó con el primero?

-¡Ah! Para el terremoto del 60 tomé mi avión y volé a la isla para saber cómo estaban los mochanos. Nunca imaginé que sería la última vez que volaría en ese avión. Llegué el 22 de mayo y aterricé en el lado este de la playa en prevención de un posi-

ble maremoto. Salí a recorrer la isla y en eso estábamos cuando comenzó el terremoto. Corrimos hacia el avión para ver si había sufrido daños cuando vimos que el mar se retiraba, regresando en forma de una ola gigantesca. La fuerza del agua nos lanzó dos cuadras hacia adentro, sin embargo, mi avión quedó como si un gigante le hubiese puesto el pie encima.

"Cuando don Edgardo quiso renovar su licencia hace seis años (1983), no se la autorizaron por sufrir de un soplo al corazón. Desde entonces inició un vuelo largo que aún no llega a fin: el de los recuerdos y el del agradecimiento de los habitantes de la isla que todavía esperan al gran pájaro del aire cargado con encargos...".



DÍA DE LA COCINA CHILENA.

## Liceo Técnico Femenino Santa Cruz conmemoró Día de la Cocina

El pasado miércoles, el Liceo Técnico Femenino Santa Cruz Nielol, celebró el Día de la Cocina Chilena, donde las estudiantes de la especialidad de Gastronomía prepararon platos con identidad, bajo la supervisión del profesor y coordinador de la especialidad, Daniel Cueto. Además, las estudiantes de la especialidad de Gastronomía aprenden a preparar alimentos saludables con un alto estándar, de acuerdo con lo expresado por el profesor David Antia, director del establecimiento.

## Invitan a niñas y niños a la casa del Conejito de Pascua en el Cerro Nielol

Para el próximo domingo 21 de abril, a partir de las 11 horas, en el Centro de Eventos Cumbres Araucanía (Mirador del Cerro Nielol), niñas y niños preinscritos participarán de concursos, bailes, pinta caritas y senderismo guiado, todo en busca de la casa del Conejito de Pascua, que vive en el Cerro Nielol. En la jornada sólo niñas y niños cancelan 5 mil pesos. Mayor información en Facebook: Cumbres Araucanía e Instagram Cumbres Araucanía.

## Orquesta y Coro Sinfónico UCT dan concierto en el Templo Catedral

Como ya es tradicional en el mes de abril, la Universidad Católica de Temuco brindará a la comunidad de la capital regional un cautivante concierto enmarcado en la conmemoración de Semana Santa, protagonizado por la Orquesta de Cámara y el Coro Sinfónico de dicha casa de estudios, bajo la dirección del maestro Eduardo Gajardo. El concierto está programado para mañana lunes 15 de abril, a partir de las 20 horas. La invitación es a acercarse al Templo Catedral de Temuco, con entrada liberada.

- Acusando recibo de la siguiente comunicación que reproducimos, aprovechamos de felicitar al nuevo Sr. Presidente del Círculo de Coroneles de Aviación, su Honorable Directorio y a los distinguidos señores miembros, junto con desearles el mayor de los éxitos y una fructífera vida a esa gran corporación.

FUERZA AÉREA DE CHILE  
CÍRCULO DE CORONELES DE AVIACIÓN  
"SOCIOS IN AETERNUM"

C.C.A. N° 31 / 2019 /  
Santiago 01 de abril de 2019.-

**Al Sr. Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutico  
Norberto Traub Gainsborg  
PRESENTE  
\*\*\*\*\***

*Por la presente tengo el agrado de informar a Us., que el martes 26 de marzo pasado asumí el nuevo Directorio del Círculo de Coroneles de Aviación (CCA) para el período 2019-2020, cuyo detalle es el siguiente:*

**Presidente:** CDA *Luis Filippi de Solminihac*  
**Vicepresidente:** CDA *Pablo Ortega Canelo*  
**Secretario:** CDA *Roberto Mardones Rousseau*  
**Tesorero:** CDA *Iván Ulloa Cárcamo*  
**Directores:** CDA *Daniel Moraga Luna*  
CDA *Edgardo Villalobos Chaparro*  
CDA *Hernán García Fuentes*  
CDA *Gabriel Rocha Vera*  
CDA *Duncan Silva Donoso*

*En razón a lo anterior el nuevo Presidente que suscribe hace propicia esta especial circunstancia para agradecer todo el apoyo y respaldo brindado al CCA, que durante los 12 últimos años lideró el CDA Sergio Lizasoain como Presidente (QEPD), el CDA Eduardo Lago como Vicepresidente y el CDA René Miranda como Secretario y se compromete junto al nuevo Directorio, a redoblar esfuerzos para seguir en la senda de prestigio y camaradería que han distinguido a esta cofradía de aviadores.*

*Esperando que los lazos de cercanía y apoyo existentes continúen hacia el nuevo Directorio del CCA, le saluda con especial afecto y consideración.*

  
**Luis Filippi de Solminihac**  
**Coronel de Aviación**  
**Presidente del CCA**

[circulodecoronelesdeaviacion@gmail.com](mailto:circulodecoronelesdeaviacion@gmail.com)

# SU COOPERATIVA EN TODAS LAS REGIONES DEL PAIS

## OFICINAS EN REGIONES

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| Arica:          | (58) 2258 845 |
| Iquique:        | (57) 2410 166 |
| Calama:         | (55) 2538 065 |
| Antofagasta:    | (55) 2284 781 |
| Copiapó:        | (52) 2212 848 |
| La Serena:      | (51) 2216 730 |
| Isla de Pascua: | (32) 2551 976 |
| Quillota:       | (33) 2318 873 |
| Quintero:       | (32) 2934 885 |
| Viña del Mar:   | (32) 2697 026 |
| Valparaíso:     | (32) 2259 742 |
| Quilpue:        | (32) 2956 589 |
| Los Andes:      | (34) 2408 286 |
| Rancagua:       | (72) 2226 574 |
| Curicó:         | (75) 2321 579 |
| Talca:          | (71) 2224 824 |
| Chillán:        | (42) 2222 682 |
| Concepción:     | (41) 2794 290 |
| Los Ángeles:    | (43) 2324 925 |
| Talcahuano:     | (41) 2557 695 |
| Temuco:         | (45) 2231 626 |
| Valdivia:       | (63) 2343 804 |
| Osorno:         | (64) 2315 007 |
| Puerto Montt:   | (65) 2313 750 |
| Castro          | (65) 2532 436 |
| Coyhaique:      | (67) 2252 007 |
| Punta Arenas:   | (61) 2248 992 |

## OFICINAS EN SANTIAGO

|             |               |
|-------------|---------------|
| República:  | (2) 2692 4000 |
| El Bosque:  | (2) 2692 4000 |
| Cerrillos:  | (2) 2557 4109 |
| La Florida: | (2) 2580 7716 |
| Las Condes: | (2) 2342 8300 |



### HORARIO DE ATENCIÓN

**Lunes a Jueves:** 09:00 a 14:00 hrs.  
y de 15:00 a 18:30 hrs.

**Viernes:** 09:00 a 14:00 hrs.  
y de 15:00 a 17:30 hrs.



### ATENCIÓN TELEFÓNICA (+562) 2692 4000

**Lunes a Jueves:** 09:00 a 19:00 hrs.  
**viernes:** 09:00 a 17:30 hrs.

*Si desea comunicarse a un Anexo en particular, marque Opción 5 y el Anexo.*



### ATENCIÓN EN LINEA

Si desea realizar consultas, contacte a nuestras ejecutivas de Contact Center al mail [contactos@capual.cl](mailto:contactos@capual.cl).

Si requiere confirmar pago mediante Transferencia Electrónica, escribanos a [pago@capual.cl](mailto:pago@capual.cl).

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

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

**01/05/1917:** El joven Teniente 2º del Royal Flying Corps, señor Eyre Percival Morris Reynolds, ciudadano nacido en Valparaíso el 28 de octubre de 1893, hijo del matrimonio inglés de Carlos Morris y Elena Reynolds residentes en la porteña ciudad, fue derribado tras haber abatido anteriormente a cinco aviones enemigos, mientras volaba un avión BE2e en una patrulla de observación de artillería sobre Wancourt, en Francia.



Páj. 245

Registro de NACIMIENTOS en la Circunscripción de *El Puerto*, número del

| FECHA DE LA INSCRIPCIÓN. | NOMBRE Y SEXO DEL NACIDO Y FECHA Y LUGAR DEL NACIMIENTO.  | NOMBRE, NACIONALIDAD, PROFESIÓN Y DOMICILIO DE LOS PADRES, CUANDO FUEREN DECLARADOS.  | NOMBRE, EDAD, PROFESIÓN Y DOMICILIO DEL COMPARECIENTE, Y TESTIGOS DE SU IDENTIDAD.  |
|--------------------------|---|---|---|
| 3                        | <p>nombre Morris Reynolds<br/> <i>Eyre Percival</i><br/>                     sexo masculino<br/>                     fecha Ocho de mayo de mil ochocientos noventa y tres<br/>                     lugar Valparaíso</p> | <p>Padre.<br/>                     nombre Carlos Morris<br/>                     nacionalidad Inglés<br/>                     profesión Comisario<br/>                     domicilio indicado</p> <p>Madre.<br/>                     nombre Elena Reynolds<br/>                     nacionalidad Inglesa<br/>                     profesión Labradora<br/>                     domicilio indicado</p> | <p>Compareciente.<br/>                     nombre Carlos Morris<br/>                     edad treinta años<br/>                     profesión indicado<br/>                     domicilio indicado</p> <p>Testigos de su identidad.</p> |

El biplano que piloteaba Morris recibió un impacto directo de un obús matándolo a él y a su Observador de origen canadiense, señor Teniente Pfrimmer, Artillero voluntario de Reserva. Ambos están enterrados en el Warlincourt Halte British Cemetery, ubicado en Francia.

**01/05/1982:** Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. A las 4.40 hrs., un bombardero Vulcan de la Real Fuerza Aérea inglesa ataca la entonces BAM Malvinas y comienza la primera batalla aeronaval del conflicto del Atlántico Sur. El aeródromo operado por hombres de la Fuerza Aérea Argentina no es neutralizado, pero sufre las primeras bajas luchando contra las fuerzas británicas.

**02/05/1945:** A las 6:00 horas de la madrugada, el clarín anunciaba el izaje de la bandera mexicana en el campamento Clark Field, en Porac, Filipinas. Era la primera y hasta ahora, única vez que esa bandera ondeaba en el extranjero por un hecho de guerra.

Los casi 300 hombres que conformaban el Escuadrón de Pelea 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, saludaban a la enseña patria mientras iniciaban sus acciones al lado de los aliados para liberar a las Islas Filipinas del Imperio Japonés. Hombres y máquinas vieron acción hasta finales de agosto de aquel 1945, donde cinco pilotos ofrendaron su vida a bordo de sus respectivos aviones *Republic P-47 "Thunderbolt"*, en distintas acciones.



*Algunos de los aguerridos pilotos del Escuadrón de Pelea 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana*

**02/05/1952:** Perece el padre de la aviación panameña, Marcos A. Gelabert al mando del avión Cessna bimotor, matrícula RX-152 “El Paco” propiedad del coronel José A. Remón C. al estrellarse cerca de Calobre, Provincia de Veraguas.



*Aracena y Seabrook en su histórico viaje*

**02/05/1972:** Fallece el General del Aire, señor Diego Aracena Aguilar. Nacido el 12 de noviembre de 1891, en su carrera aeronáutica le correspondió ocupar altos cargos, así como también el efectuar un raid aéreo desde Santiago a Río de Janeiro (1922) llevando el saludo del Presidente de Chile al Brasil en el Centenario de la Independencia brasileña. Esta hazaña aérea se constituyó para esos años en uno de los más extensos recorridos realizados en América.

Diego Aracena fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional desde diciembre de 1932 a diciembre de 1938.

**03/05/1925:** Se efectúa el primer correo aéreo a Puerto Rico. A bordo del dirigible “USS Los Angeles” procedente desde Lakehurst, New Jersey hasta Mayagüez, en donde se encontraba el buque nodriza USS Pakota.



*Dirigible U.S.S. “Los Angeles” fotografiado en Panamá (1929)*

**03/05/1927:** Se da inicio a los servicios correo aéreo de la Compañía de Aeronavegación de propiedad del ciudadano francés residente en Valparaíso, Louis Testart Basse. En un acto revestido de gran solemnidad y con numerosos invitados fue bautizado su primer avión, un monoplano Morane Saulnier con el nombre de “Cóndor”. La ceremonia se llevó a cabo en el improvisado aeródromo de Santa Julia, ubicado en la Avenida José Pedro Alessandri esquina callejón de los Plátanos. La histórica cita contó con la presencia del entonces primer Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas y su ayudante el presbítero Bernardino Abarzua Troncoso.

**03/05/1962:** Con esta fecha es otorgada la personalidad jurídica del Círculo de Pilotos de Chile, la que con posterioridad en el mes de marzo de 2013, cambia su denominación a Asociación de Pilotos de Chile.

**03/05/1975:** Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°24. Con asiento en la Base Aérea de "Chucumata", de Iquique. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Juan Becerra González.

**04/05/1927:** Se crea la Dirección General de Aeronáutica Argentina, sobre la base del personal y elementos de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército. Ésta será el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo relativo a la aeronáutica, a partir de esta fecha y hasta el 14 de julio de 1937.

**04/05/1951:** Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP N° 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la trágica muerte del gran Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

**04/05/1955:** Aerovías Panamá Airways (APA) inicia sus vuelos vuelo hacia Miami, EE.UU., en DC-6.



**05/05/1793:** El inventor español, don Diego Marín Aguilera, nacido hacia 1758 en la localidad de Coruña del Conde ubicada a unos 26 km al nordeste de Aranda de Duero (Burgos, España), realiza un vuelo nocturno de "431 varas castellanas" (unos 360 metros) con un artefacto de armazón metálico y recubierto de plumas (un ornitóptero). Se cuenta que el motivo de la caída fue la rotura de un perno que movía las alas.

**05/05/1928:** Nace en Santiago el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aero Club de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus activas funciones a mediados de los años 20. Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929. Su Actual sucesor es el **Club Aéreo de Santiago**, entidad que cumple 91 años de vida. ¡¡MUCHAS FELICIDADES!!

**06/05/1914:** Ángel Salvador Adami, fue un periodista, fotógrafo y piloto pionero en la aeronáutica uruguaya. Realiza su primer vuelo en un biplano Farman en la escuela de San Fernando.

Realizó los estudios de aviación en Buenos Aires graduándose el 21 de junio de 1914 con el brevet de piloto aviador N°51, siendo el primer piloto civil graduado en el aquellos años. Fue director de la Escuela Civil de Aviación que tuvo su sede en el barrio Melilla de Montevideo, donde actualmente se ubica el Aeropuerto que lleva su nombre.



*Ángel Adami junto a su joven instructor Ricardo Detomasi*

**06/05/1925:** El diario El Mercurio de Santiago de Chile, anuncia la que sería la primera exhibición aérea en Managua, Nicaragua. Al igual informa sobre el establecimiento de un Servicio de Correo Aéreo a la costa atlántica.



**06/05/1930:** Pan American inicia sus vuelos desde Maiquetía, en donde arrendaron a la Familia Luy una franja de terreno para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina para atender a los arriesgados pasajeros, hoy Aeropuerto Internacional de Maiquetía en Venezuela.

**07/05/1910:** Primer vuelo de un aeroplano en Cuba. Por breves minutos se elevó en el espacio, el francés André Bellot, en un biplano Voisin de 60 Hp. El aparato salió del Hipódromo de Almendares (actual Municipio Playa) y cayó estrepitosamente, pero sin graves consecuencias.

**07/05/1947:** Creación Club Aéreo de Illapel. Ubicado en la Región de Coquimbo, se encuentra al nor este de la ciudad de Los Vilos.

**07/05/1952:** Creación del Club de Planeadores de Valparaíso, ubicado en el hermoso aeródromo de Olmué, Chile. Su primer presidente fue don Heriberto Schmutzer Schneider.

**07/05/1927:** En la capital del Estado brasilero de Río Grande do Sul, se realiza la asamblea general de la fundación de la sociedad anónima, “Viação Aérea Río Grandense – VARIG”.

**07/05/1925:** Durante un vuelo efectuado en el aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, el capitán Oscar Herreros piloteando un Vickers de 200 HP, bate el record sudamericano de altura con pasajero, alcanzando los 8.100 metros.

**08/05/1928:** El que fuera uno de los aviadores norteamericanos más conocidos de la Segunda Guerra Mundial, James Harold "Jimmy" Doolittle, efectúa un raid Santiago de Chile – Mackenna - Palomar en Buenos Aires, a bordo de un biplano Curtiss Hawk. En este circuito, Doolittle transportó además correo Aéreo.

**09/05/2006:** Por sanción presidencial, el nombre del Mariscal del Aire del Brasil, Alberto Santos Dumont, fue inscrito en el Libro de los Héroes de la Patria, trabajo mantenido en el Panteón de la Patria en Brasilia.

**10/05/1929:** La Asamblea Nacional Ecuatoriana autoriza al Poder ejecutivo la construcción de un aeródromo para la ciudad de Guayaquil.

**10/05/1950:** Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de Chile, SAR. Entidad coordinadora de las acciones de búsqueda y rescate ante una situación de emergencia aeronáutica o de otro tipo.

Dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, actúa como enlace y planificador de misiones, asignando los medios materiales y humanos según las prioridades del momento. En su origen era parte del antiguo "Comando de Unidades Aéreas", bajo el mando del General de Brigada Aérea (A), señor Gregorio Bisquertt Rubio.

**10/05/1929:** Se inicia en la Escuela de Aviación de El Bosque, el primer curso regular de vuelo del Club Aéreo de Chile con nueve alumnos, de los cuales Raúl Besa, Jorge Fernández, Oscar Palacios, Oscar Rivas y Jorge Rodríguez recibieron el título de piloto de Turismo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.)

**11/05/1942:** Ingreso del Primer curso de Cadetes de la Escuela de Aviación Capitán Avalos. El 17 de abril de 1942, la Escuela llama a postular a jóvenes Universitarios y de Humanidades para ingresar directamente al Plantel. Los alumnos anteriores eran egresados de la Escuela Militar o Naval que recibían en la Fuerza Aérea de Chile solo sus cursos de vuelo. Dentro de los 77 primeros cadetes, de entre los cuales estuvo nuestro distinguido socio señor, Jorge Pérez Sazié.

**12/05/1919:** Se bautiza el primer avión de propiedad del gobierno cubano, con el nombre de "Sunshine".

**12/05/1952:** Fallece en la ciudad de Quito, el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Elia Antonio Liut Giust. Este piloto de origen italiano, fue quien llevó a cabo el primer vuelo postal sobrevolando los Andes ecuatorianos desde Guayaquil a Cuenca, hazaña que realizó el 4 de noviembre de 1920.

**12/05/1957:** Creación Club Aéreo de Salamanca. Ubicado dentro de la Provincia del Choapa, en la Región de Coquimbo, Chile.

**13/05/1930:** Arriba a la ciudad brasilera de Natal, desde de San Luis en Senegal, el aviador francés señor Jean Mermoz, pilotando un avión monomotor Latécoère 28. El viaje significó el primer vuelo comercial que atravesaba el Atlántico Sur sin escalas y tuvo una duración de 21 horas.

**13/05/1991:** Creación del Centro de Estudios Aeronáuticos y del Espacio, CEADE. Entidad encargada de estimular el interés nacional por los temas relativos al Aire y el Espacio, mediante la investigación, publicación y realización de encuentros académicos relativos a temas relacionados, en lo tecnológico y científico, como en lo estratégico y en lo económico. Su primer director fue el General de Brigada Aérea (A), señor Leopoldo Porras Zúñiga.

Este organismo, que realizara fructíferas labores hasta el año 2000, ha sido reemplazado en sus funciones por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales (CEEA), cuyas tareas y objetivos han sido ampliadas de manera de crear un instrumento especial para aportar, participar y proyectar la visión de la Fuerza Aérea y el conocimiento inherente a su quehacer para contribuir a la seguridad, al desarrollo nacional y a la proyección internacional del Estado de Chile.

**14/05/1914:** Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace algo más de 100 años atrás mediante la ley Nº 162 del Gobierno Portugués.

**14/05/1929:** Con la partida de un avión de la entonces Pan American Grace Airways Corporation desde Miami, U.S.A. hasta Mollendo en el Perú, se da inicio al llamado "Primer vuelo aerpostal" que uniría ambas Américas. Las escalas previstas fueron en Buenaventura, Colombia; Esmeralda y Guayaquil en Ecuador y Talara, Trujillo, Lima y Mollendo en el Perú.

**Ayer se inició el servicio de correo aéreo a Sud América**

Un avión de la Panamerican salió de Miami (Florida), inaugurando el servicio, con destino a Mollendo, y con escalas en Panamá, Colombia y Ecuador.— Volando sólo de día se hará el trayecto en 6 días.— Esta es la ruta postal aérea más larga del mundo.

MIAMI, (Florida) 14.— En la mañana de hoy, a las 8 horas, un avión de la "Pan American Airways Corporation", ha iniciado el primer vuelo aéreo postal que unirá ambas Américas.

Su último puerto de destino será Mollendo en la República del Perú, que dista 4 mil 487 millas de Miami, y por lo tanto esta es la línea aérea postal más larga del universo.

Se espera que el viaje sea efectuado en el término de seis días, efectuando los vuelos solamente durante las horas del día.

La partida de este avión postal de la "Pan American Airways", inaugura el servicio aéreo postal semanal, entre los pueblos comprendidos hasta el puerto peruano

ximo viernes. En este punto el correo de que es portador será confiado a un avión del servicio regular de la "Pan American Grace Airways Corporation", que cada viernes llega a la Zona del Canal de Panamá, procedente de la América del Sur.

Las escalas que el avión postal efectuará durante su vuelo en la América del Sur, serán Buenaventura en Colombia, Esmeralda y Guayaquil en el Ecuador, Talará, Trujillo, Lima y Mollendo en la República del Perú.—(United).

**HOY SE INAUGURA EL CORREO AEREO EN NICARAGUA**

MANAGUA, 14.—El Presidente de la República señor Moncada, inaugurará el próximo

Este correo aéreo partirá hacia Miami, aterrizando en Tela, (Belize) y La Habana, iniciando así un servicio tres veces a la semana con Miami y Panamá, y el cual se efectuará diariamente antes del fin del año. Se economizarán por vía aérea 11 días para la correspondencia entre Managua y Nueva York.—(United).

**EL CONGRESO SUD-AMERICANO DE LIMA SE CLAUSURÓ.**

La próxima sesión será el año próximo en San-

**14/05/1930:** Se autoriza la confección de las primeras estampillas aéreas oficiales destinado al franqueo de las encomiendas que transportaran los aviones de la Línea Aérea Nacional. Estas serían de los tipos de \$ 0.50 y de \$ 5.00 en los colores fijados en la Convención Postal respectiva y en la cantidad de 300.000 para la primera y de 500.000 para el segundo tipo.

**14/05/1947:** Peruvian International Airways (PIA), se convierte en la primera línea aérea latinoamericana que brindó servicios aéreos internacionales de itinerario uniendo América del Sur, América Central y América del Norte. Esta empresa aérea operó vuelos de itinerario cubriendo las rutas Lima-Panamá-La Habana-Washington-Nueva York y Lima-Antofagasta-Santiago de Chile. Su lema publicitario de la época fue “La avenida aérea de las Américas”.



**14/05/1973:** Se promulga la actual Ley General de Aviación Civil N° 5150, en Costa Rica.

**15/05/1931:** El Teniente aviador argentino, señor Claudio Armando Mejía, completó 203 loopings en 1 hora 20 minutos estableciendo, con esta marca, el récord de loopings consecutivos a esta fecha.

**15/05/1941:** Se crea el “Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana”, cuyo objetivo es promover la unificación de la aviación civil entre las Américas afiliada a la Escuadrilla Interamericana.

**15/05/1944:** Por Decreto Supremo N°334 se eleva a la categoría de regimiento a la hasta entonces Compañía de Ametralladoras, creándose con ello el *Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea*. Actualmente ubicado en la Base Aérea de Quintero, ha recibido distintas denominaciones desde su creación. Forma a los cuadros especializados en Defensa Antiaérea, así como el personal de Paracaidistas, Fuerzas Especiales y Defensa de Base.

Las raíces reales datan del mes de mayo de 1930, cuando se produce la separación entre la Maestranza y el Parque Central de Aviación.

Será la Orden Ministerial de fecha 16 de enero de 1931, cuando el entonces Grupo de Defensa Antiaérea pasa a ser una Unidad independiente del Parque Central de Aviación, formando el 12 de mayo de 1932 una Compañía de Ametralladoras cuyo primer Comandante fue el Teniente 1º (A),

señor Gustavo Bonilla Rojas, quien junto a los siguientes Oficiales: Teniente 2º Ayudante señor Alfredo Fernández R., Teniente 2º don Julio Valencia, Comandante de la Compañía de Ametralladoras, Teniente 2º Instructor don Víctor Nayarreta A., y los Alféreces Instructores señores Enrique Vera O. y Arturo Gómez L. le dieran su primera denominación.

Junto con este cambio de nombre, designándosele asimismo como “Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea”, se le otorgará en esta ceremonia el nuevo estandarte de la Unidad, sirviendo de madrinas las señoras de algunos de los señores generales, oficiales y suboficiales presentes. Como nuevo comandante fue designado el entonces Comandante de Escuadrilla (R.T.) Erick Riesle Barrón.

**15/05/1953:** Primer vuelo público de un helicóptero de la Fuerza Aérea en Chile. Se trata de un aparato Bell 47-D, el que al mando del Teniente 1º (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportan al señor Ministro de Defensa, General de Brigada don Abdón Parra Urzua a la Moneda.



*Helicóptero Bell 47 D de la Fuerza Aérea de Chile, arribando a La Moneda.*



*Sello postal de Correos de República Dominicana emitido en el año 2018 en recuerdo del "Arquitecto de la institucionalidad aérea chilena"*

**17/05/1888:** Nace el Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930), creador de la Línea Aérea Nacional (LAN), del Club Aéreo de Chile y de una extensa lista de logros que sentaron las bases de la institucionalidad aérea nacional.

Tras una fructífera carrera en la aviación chilena, falleció el 30 de abril de 1970.

En su recuerdo, el Presidente Salvador Allende envió al Congreso Nacional, el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley para que el aeropuerto de Santiago recordara su importante legado.

En la actualidad, el principal aeropuerto nacional, lleva mercedamente su nombre en reconocimiento al valioso y fructífero aporte a Chile que este aviador realizó en el campo aeronáutico.



**Domingo Rosillo del Toro**

**17/05/1913:** Este día, unos 50,000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.

Mientras tanto, Agustín Parlá Orduña, su rival en la conquista de un primer premio de \$10,000 ofrecido por el Ayuntamiento de La Habana, sufrió un doloroso revés en la hazaña que dos días más tarde también lo inmortalizaría al acuatizar en la Bahía del Mariel. Con una bandera a bordo que había estado en manos de José Martí, se vio obligado a desistir en el primer intento porque al despegar su hidroplano, el fuerte oleaje en los cayos, dañó los alambres que aseguraban sus alas.

**17/05/1982:** Se crea el Escuadrón de Transporte de la Fuerza Aérea de El Salvador. Su función es la de transportar personal hacia un lugar seguro durante una emergencia nacional.

**18/05/1948:** Se crea el Club Aéreo de Purranque, ubicado en la Provincia de Osorno, X Región de Los Lagos, Chile.

**18/05/1951:** Fallece en Montevideo, Uruguay, el señor Pablo Castaibert. Nacido el 11 de noviembre de 1883 en Sinacoubre, Francia. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina, fue gran impulsor de la industria aeronáutica de este país.

**19/05/1923:** Se redacta y emite el primer reglamento para la aviación civil de El Salvador.

**19/05/1948:** Creación del Grupo de Aviación N°8. Desde su creación, ha sido una de las unidades operativas más importantes de la Institución, contando con material B-25, B-26, DH-115 "Vampiro", Hawker Hunter, Mirage M5 Elkan y actualmente cazabombarderos F-16. Inicialmente basado en Quintero, opera desde 1955 en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta. Su primer comandante fue el Coronel de Aviación (A), señor Fernando Rojas Ortega.

**20/05/1987:** Creación de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.

**22/05/1921:** Primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, llevando pasajero. Los tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner en un avión De Havilland DH-9, desde Santiago de Chile hasta la ciudad de San Luis en Argentina.

**22/05/1941:** Mediante el Decreto-Ley N° 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales (creadas el 20 de enero de 1941) se llamarán Fuerza Aérea Brasileira.

**22/05/1942:** En aguas del Brasil, un avión B- 25 de la Fuerza Aérea de Brasil bombardea el submarino italiano Barbarigo, que atacara a un buque mercante. La fecha ha sido marcada como el Día de la Patrulla Aérea.

**22/05/1955:** Se inaugura el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, principal aeropuerto de Puerto Rico. Está situado en Carolina, a unos 5 km al sureste de la capital San Juan.

**22/05/1960:** Gran parte del sur de Chile, en especial la ciudad de Valdivia, fue el epicentro de un devastador terremoto de 9.5 grados Richter. Este mismo día, los aviones de la Fuerza Aérea de Chile dieron inicio a uno de los mayores Puentes Aéreos que este continente había conocido. Durante el operativo la FACH realizó 489 vuelos, trasladando a más de 4 mil personas y cerca de 230 mil kilos de carga con sólo 10 aviones, de un total de 111 que llegaron de otros países. Del total de los traslados, cerca del 60% correspondió a la aviación civil y militar nacional.

**23/05/1960:** Se instituye en Argentina, el "Día del Soldado Aeronáutico" en memoria del Precursor y Benemérito de esta nacionalidad, señor Pablo T. Fels, quien como soldado conscripto, el 23 de mayo de 1912 obtiene el brevet internacional de piloto aviador número 11, expedido por el Aeroclub Argentino.

**23/05/1991:** Con esta fecha se cambia la denominación del “*Arquivo Histórico da Aviação Militar*” (Archivo Histórico de Aviación Militar) creado por Decreto Ley 868 de 28 de diciembre de 1976, por el actual “*Arquivo Histórico da Força Aérea*” (Archivo Histórico de la Fuerza Aérea) dependiente de la Fuerza Aérea del Portugal.

**24/05/1926:** Los señores Bernardo Duggan y Eduardo Olivero, inician el raid Nueva York- Buenos Aires, en un hidroavión Savoia 59. Tocaron entre otros, Miami, La Habana, Puerto Prince, Puerto Rico, Guadalupe, Trinidad, Río de Janeiro y Montevideo. Formó parte de la tripulación el contramaestre, señor Ernesto Campanelli, experto y hábil mecánico. Después de haber cubierto unos 14.570 km. arribaron triunfantes a Buenos Aires el 13 de agosto de 1926, dando ejemplo de una fortaleza física y moral extraordinarias.

**25/05/1908:** Como prueba para obtener su título de globonauta, el Ingeniero argentino, señor Horacio Anasagasti acompañado del Ingeniero, señor Eduardo Newbery, efectúan una ascensión en el globo bautizado "Pampero" entre Belgrano y Lomas de Zamora, con una duración de 50 minutos.

**25/05/1958:** Se inaugura en Chile, el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo realizado en el Centro de Instrucción Aeronáutico de Meteorología y Control de Tránsito Aéreo (actual Escuela Técnica Aeronáutica) ubicado en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

**25/05/2007:** Se firma un acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República Federativa de Brasil.

**27/05/1932:** La Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. que a partir de marzo de 1932 formó parte de la Pan American Airways adopta oficialmente el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación, cambiando nuevamente en 1944 a Compañía Cubana de Aviación. Más tarde el 25 de mayo de 1959 a Empresa Consolidada Cubana de Aviación o mejor conocida como la actual Cubana de Aviación S.A.

**27/05/1953:** Debido a que la Maestranza Central de Aviación, se encontraba en ese tiempo con su capacidad copada en cuanto a la mantención de aeronaves, y en una manera de centralizar los esfuerzos de trabajo de LAN y la FACH, el gobierno decidió impulsar la industria aeronáutica del país, creando la **Fábrica Nacional de Aeronaves - Chile** (FANAERO), a través del DFL 101 publicado en el Diario Oficial de fecha 27 de mayo de 1953 del Ministerio de Hacienda, durante el mandato del General don Carlos Ibáñez del Campo, enmarcándose dentro de un plan conjunto con la CORFO.

*“Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y en general con el fomento de las actividades aeronáuticas en el país.  
Podrá además fabricar y comerciar, con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.”*

*Extracto Art.1 DFL 101, Diario Oficial*

**27/05/2011:** Se inicia la operación y automatización de las franjas de progreso de vuelo en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sistema que hoy, se encuentra funcionando en muchos aeropuertos y aeródromos localizados entre el extremo norte y la Antártica Chilena.



*Alejandro Yáñez Cerda*

**28/05/1910:** En honor de la Marina de Chile, el Ingeniero argentino, señor Alberto R. Mascías, utilizando el aeróstato "Buenos Aires", efectúa una ascensión entre La Plata y Glew, de seis horas de duración, llevando como acompañante al Teniente 2º Navegante, señor Alejandro Yáñez Cerda, hermano de Carlos, quien fuera más tarde en noviembre de 1916, el primer piloto naval chileno.

Por esta travesía, Yáñez fue distinguido con una medalla de oro que lleva grabado el nombre del esférico "Buenos Aires", convirtiéndose en el primer "globonauta naval" chileno que registra la historia.

**28/05/1919:** En esta fecha se cumplen 100 años desde que el teniente aviador argentino, señor Benjamín Matienzo falleciera trágicamente en su intento de cruzar la cordillera de los Andes, convirtiéndose en el primer mártir en la conquista del cruce de los Andes.

***"Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera"***

Esta fue una de las últimas expresiones del teniente Matienzo antes de salir desde Mendoza.

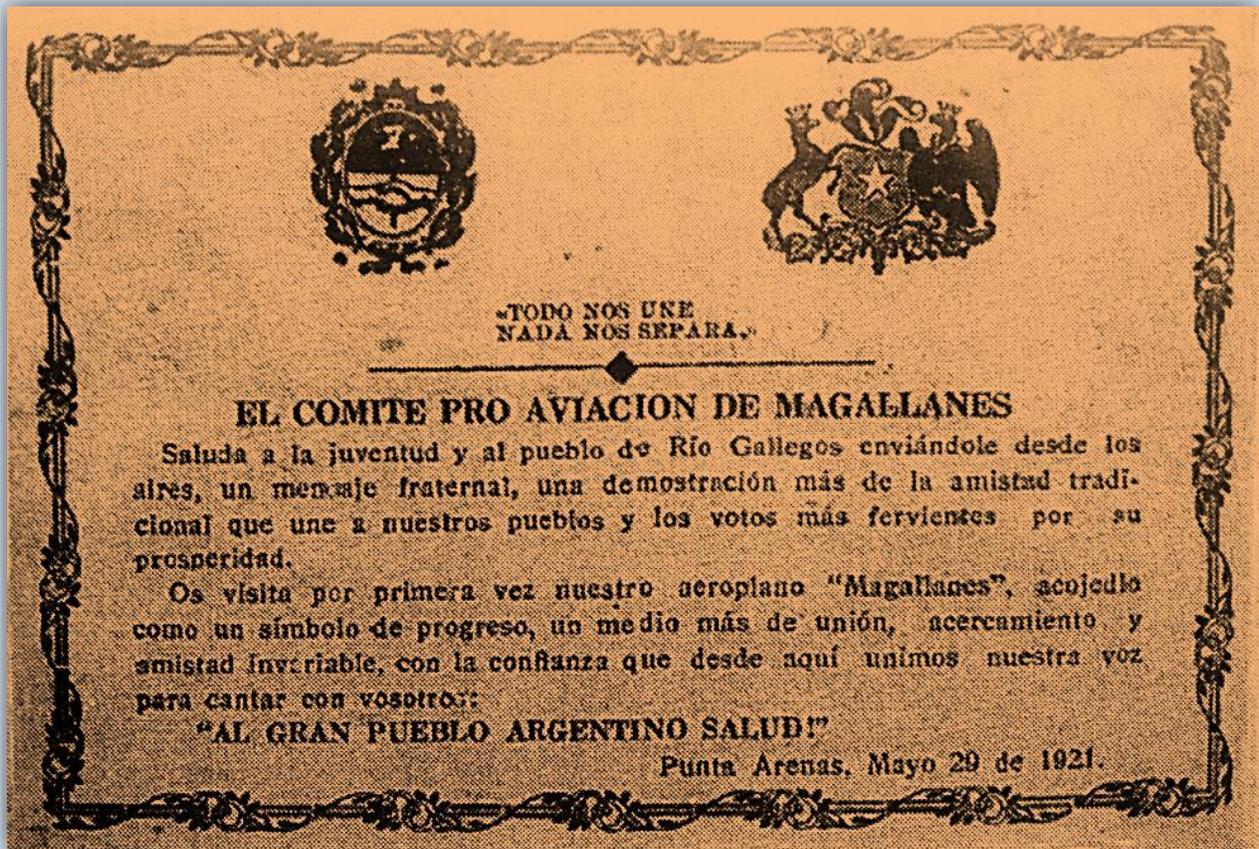
Para cumplir con esta tarea, había despegado desde el aeródromo de Los Tamarindos con un avión Nieuport 28 C1 de 165 HP. Su cadáver fue hallado a 4.000 metros de altura, en noviembre del mismo año frente a la Casa de las Minas, distante a 20 kilómetros del paraje de Las Cuevas.



*Benjamín Matienzo López*

**29/05/1921:** El Comité Pro Aviación de Magallanes encarga al piloto italiano Mario Pozzati una visita de "buena vecindad" a la localidad de Río Gallegos en Argentina, para lo cual se realiza el lanzamiento desde los aires de una serie de volantes con un fraternal saludo: **"TODO NOS UNE, NADA NOS SEPARA"**.

Tras una serie de evoluciones aéreas el avión S.V.A. 6-A de seis cilindros en línea, bautizado "Magallanes" aterriza llevando este histórico mensaje de amistad.



*Uno de los volantes lanzados sobre Río Gallegos "desde los aires"*

**29/05/1950:** Por resolución N°27 de la Dirección de Aeronáutica, se autoriza la fundación del Aeródromo Público de Chañaral, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile.

**30/05/1831:** El primer ascenso en globo de un Aeronauta cubano, el señor José Domingo Blino, quien habría sobrevolado La Habana, por más de 2 horas.

**30/05/1930:** A través del Decreto Presidencial N°81, se crean las primeras Agregadurías Aéreas chilenas a las Embajadas de los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra e Italia.

**31/05/1957:** Creación de la "**Medalla Premio Fuerza Aérea Brasileira**", destinada a galardonar a los militares de la FAB, que se distinguen por estudios sobre temas técnico-profesionales.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### CARLOS MEYER BALDÓ

*A ciento veinticuatro años de su nacimiento, recordamos a uno de los pilotos más destacados de la aviación de caza de Sudamérica, se trata del primer As venezolano de la historia.*



*Karl Otto Meyer Baldó*

#### **As de Caza de la Gran Guerra**

Hijo del Sr. Johannes Ludwig Karl Meyer Groeve, comerciante de café<sup>1</sup>, nacido en el ribereño pueblo alemán de Lesum (al noroeste de Bremen) y de la señora María Amelia Baldó Jara<sup>2</sup>, procedente del Estado Táchira, nace en Maracaibo, el 21 de abril de 1895, Carlos Otto Meyer Baldó. Era el quinto de nueve hermanos: Amelia Sofía, Enriqueta, María Luisa Trinidad e Inés Sofía, posteriormente nacerían Elsa, Sofía, Ana Teresa y Otto Heinrich.

Bautizado el año siguiente en la parroquia de Santa Lucía con el nombre de Karl Otto, quien en el futuro protagonizaría junto a los más laureados y reconocidos héroes de la Aviación Alemana uno de los períodos más difíciles de la humanidad, la Primera Guerra Mundial.

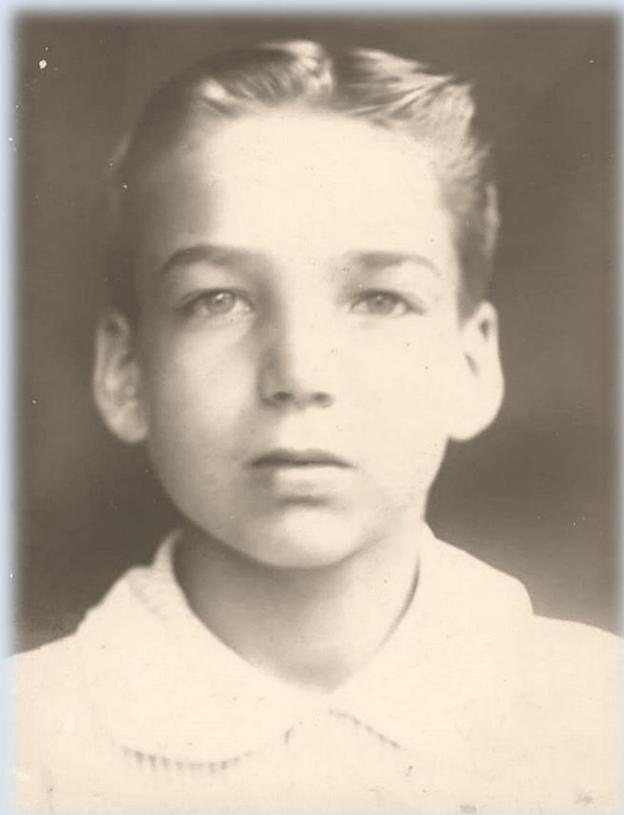
<sup>1</sup> Comerciante de café, quien llegó a Maracaibo, Venezuela a trabajar inicialmente para H.L. Boulton Jr. & Cía. y posteriormente para la firma Wilhelm Steinvorth & Cía.

<sup>2</sup> María Amelia Baldó Jara, nacida en Cúcuta, Colombia (pero cuya familia era originaria del estado Táchira, Venezuela) el 24 de abril de 1867, su familia se estableció en Maracaibo en 1875 y residían en un hato en El Milagro, Venezuela.

Karl Otto Meyer.

En la iglesia parroquial de San Pedro de la ciudad de Valparaiso, a veinticuatro de Abril de mil ochocientos noventa y seis, el Sr. Don Francisco J. Delgado con licencia que le concedió el infrascripto Cura encargado de la parroquia de Santa Lucía, bautizó solemnemente según el Ritual Romano a un niño que nació en mi jurisdicción el día veinte y uno de Abril del año próximo pasado, y le puso por nombre Karl Otto, hijo legítimo de Karl Meyer y Amalia Baldó, de esta feligresía. Fueron sus padrinos Francisco de Bustamante y Sr. J. de Guzmán, a quienes doy el presente testimonio de go. certifico. Maximiliano Moraleda.

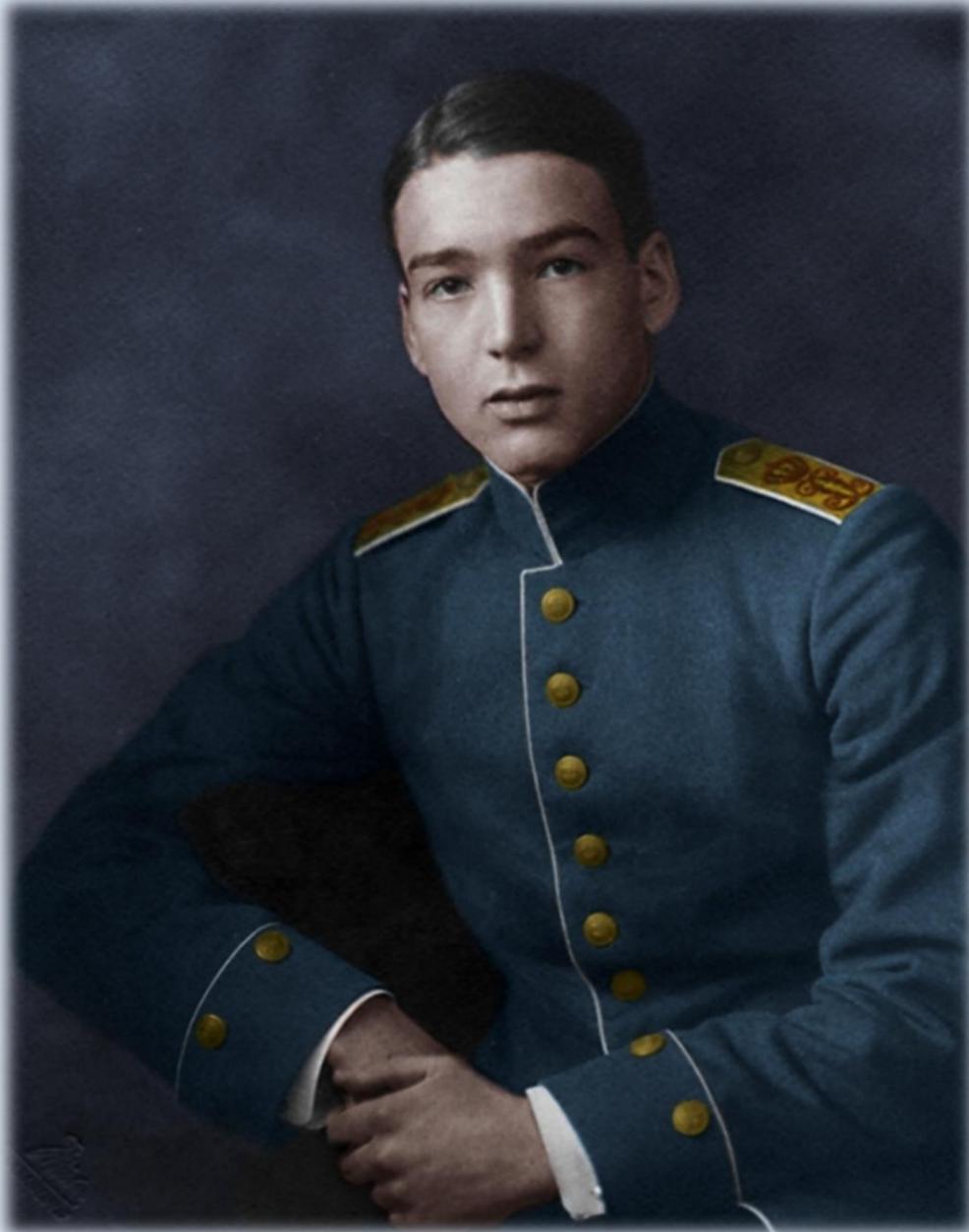
Copia del registro bautismal de Karl Otto Meyer Baldó, quien fue bautizado por el Presbítero Francisco J. Delgado el 24 de abril de 1896 en la parroquia de Santa Lucía.



Carlos Meyer Baldó y su familia. (Gentileza Sr. Clemente Balladares)

### **Voluntario en la Gran Guerra**

La familia Meyer Baldó se traslada a Caracas en 1899, y posteriormente en 1908 pasa a Hamburgo, siendo en esta última ciudad donde finalmente termina sus estudios. Con su educación completa cuando Alemania entra en la Gran Guerra, decide presentarse como soldado voluntario en el ejército alemán apenas empezado el conflicto. Es asignado al Regimiento de Caballería Dragones Rey Karl I de Rumania N°9 (*Dragoner Regiment König Karl I von Rumänien (1. Hannov.) Nr.9*) y combate con ellos en el frente oriental. Compañero de unidad será también por aquel tiempo será otro latinoamericano, un chileno llamado Karl Kuhlmann Mayerholz, quien después de la guerra volverá a su ciudad natal de Valparaíso para formar una numerosa familia.



*Carlos Meyer con su uniforme del Regimiento de Caballería Dragones Rey Karl I de Rumania N°9  
(Fotografía "iluminada" al estilo de época por el autor de este artículo)*

Su actuación al frente oriental contra los rusos en noviembre durante 1915 y principios de 1916 cuando su Regimiento fue transferido a Silesia (parte de la actual Polonia), le valió el ascenso al rango de Teniente de la Reserva y su primera condecoración, la Cruz Hanseática de Hamburgo, por el valor demostrado en combate.



*Cruz hanseática por méritos de guerra de la ciudad de Hamburgo*

Al entrar en acción masivamente el uso de la ametralladora y estancarse los frentes en una guerra de trincheras, el alto mando alemán decide llamar a revisión el papel de la Caballería en el conflicto, por su escaso valor táctico en una confrontación de estas características.

### **Ingreso a la Aviación Alemana**

En mayo de 1916 decide seguir en primera línea de combate al presentarse como alumno en la Escuela de Aviación N°3 en Gotha, donde recibió su entrenamiento como piloto, graduándose como tal a principios de 1917.

En febrero es asignado a su primera unidad de combate, el Escuadrón Aéreo de la Artillería N°201 (*Flieger Abteilung Artillerie N° 201*). Las labores de este escuadrón consistían en explorar el frente, reconocer, fotografiar y cumplir las funciones de director de tiro de la artillería alemana contra las posiciones enemigas en apoyo a las tropas de tierra.



*Distintivo de Piloto Militar*

Estando en servicio durante este período, Meyer destaca por su valentía al sobrevolar a escasa altitud los objetivos asignados, con la finalidad de cumplir mejor con su misión y en algunas ocasiones los disparos desde tierra impactan su aeronave, sin consecuencias nefastas para él, el observador o su avión. Es en esta unidad que recibe su primera mención de honor compartida con su Observador el Teniente Eduard Palz.

### **Volando con los mejores**

Hacia fines de junio de 1917, el Capitán Manfred von Richthofen (El Barón Rojo), comandante del Grupo Aéreo de Caza Nº1 (*Jagdgeschwader Nr. 1 (JG1)*), buscaba pilotos para su Escuadrón Aéreo de Caza Nº11 (*Jagdstaffel 11*). Por recomendación de sus superiores, su actuación, valentía, y pericia como piloto, es seleccionado el 14 de julio de 1917 para incorporarse al “*Grupo de Elegidos*”. Este Escuadrón formaba junto con los Escuadrones Aéreos de Caza Nº4, Nº6 y el Nº10 la unidad de aviación más famosa de toda la historia; “*El Circo Volador de Richthofen*” (*Fliegender Zirkus*).



*Meyer Baldó junto a otros destacados camaradas de la Jasta 11 en 1917.*

Su primera sobresaliente actuación, aunque defensiva, queda registrada cuando a apenas tres días de su ingreso, sostiene un arduo y encarnizado duelo aéreo con un veterano inglés: El Capitán Noel Webb del Escuadrón Nº70, quien aunque logra herir de bala y fuerza a aterrizar a Meyer, este lo hace con gran habilidad ganando tierra en su aeródromo en donde puede ser atendido.

El Teniente Meyer envía noticias a casa de este combate, y recibe de parte de sus hermanas un pequeño bordado con la bandera venezolana, para que sea utilizado en su traje de combate, como amuleto. Desde ese entonces no dejaría de usarlo.

### Empiezan los éxitos

Ya recuperado de su acción anterior, el día 31 de julio de 1917, sale en patrulla de caza, en donde consigue su primera victoria, sobre un avión inglés del Escuadrón Nº4, pilotado por el Teniente A. J. Longton y como observador-artillero el Segundo Teniente T. L. Carson, destacando así el Teniente Meyer por la obtención de resultados positivos tan rápidamente, con lo que ganaría la Copa de Honor al vencedor en combate aéreo, por esta acción de combate y su primera victoria aérea confirmada.



*Copa de Honor al vencedor en combate aéreo*

El 14 de agosto mientras patrullaba a altas horas de la tarde, derriba un avión Caza, desconociéndose con exactitud el tipo de aeronave o su tripulación, pues cae en manos aliadas, sin que pueda confirmarse su segundo derribo.

En no menos de una ocasión fue compañero y escolta en misión de combate de Richthofen, lo que es indicativo del elevado nivel de su preparación. En uno de esos vuelos, el 3 de septiembre de 1917, el Barón Rojo se encontraba probando un nuevo avión: El Triplano, y mientras exploraban el frente entablan combate con un avión del Escuadrón N°46; el Barón lo derriba. El piloto logra aterrizar, pero cae sobre las líneas alemanas y es prisionero de guerra.

### Capacidad demostrada

Ya con un Teniente Meyer experto en el combate aéreo, Manfred von Richthofen le confía el cuidado de los pilotos recién ingresados. Para cumplir con este objetivo vuela a mayor altura que el resto de su Escuadrón.

Uno de estos nuevos ingresos fue el Teniente Hans Georg von der Osten, con quien establece un excelente dúo para el combate aéreo. Es el 15 de septiembre cuando entre ambos pilotos derriban un avión biplaza británico, que fue inicialmente atacado por von der Osten, pero que, al bloquearse sus ametralladoras, es auxiliado por Meyer quien finalmente lo fuerza a aterrizar cayendo sobre la zona alemana, tomando como prisioneros de guerra al Teniente T.G. Denson y al Segundo Teniente E.F. Loyd, del Escuadrón N°55. Aunque compartida, es la segunda victoria confirmada de Meyer.

A finales de 1917, termina su estadía en el Escuadrón Aéreo de Caza N°11. Como balance tiene ya 2 victorias confirmadas y una sin confirmación.

Piloten der Jagdstaffel 11, JG I „Richthofen“ vor dem Einsatz



Karl-August  
von Schönebeck

Eberhardt  
Slapenhorst

Gisbert Wilhelm  
Groos

Eberhard  
Mohnicke

Hans-Georg  
von der Osten

Alfred  
Gerstenberg

Franz W.  
Müller

Carlos  
Meyer-Baldó

### Con el Escuadrón Aéreo de Caza N°4

En diciembre de 1917 es transferido al Escuadrón Aéreo de Caza N°4 (*Jagdstaffel 4, bajo el mando del Oberleutnant Kurt-Bertram von Döring*), que también formaba parte del Grupo Aéreo de Caza N°1 bajo el mando del Barón Rojo.

El 28 de junio de 1918 llegaría la tercera confirmación de victoria de Carlos Meyer Baldó. A Tempranas horas de la mañana ocurrió el duelo, y luego de la refriega es abatido un avión SPAD modelo no especificado, victoria que le fue reconocida y se encuentra asentada en el diario del JGI.



Carlos Meyer obtendría un nuevo derribo que sumaría cuatro victorias homologadas en su haber, el 15 de julio, cuando derriba otro avión del Servicio del Aire Francés. Se le confirmó el avión derribado sin hallar sobreviviente en cabina, ni poder identificar la unidad a la que pertenecía.



*De izquierda a derecha: Los ases de la aviación germana tenientes Kurt Wüsthoff y Karl Meyer*

## As de Caza

El 18 de julio de 1918 se convertiría en As de Caza, al conseguir su quinta validación de victoria en el aire. El combate ocurrió contra un avión británico, pero los restos de la aeronave abatida ni su tripulación pudieron ser recuperados debido a que el Grupo Aéreo de Caza N°1 movió su Base en horas de la noche por estar sometido al fuego de artillería como consecuencia del avance general aliado.

Carlos Meyer Baldó reclama durante el conflicto siete victorias aéreas, de las cuales solo seis han podido ser ubicadas con exactitud cronológica.

Recientemente se encontró una carta de presentación, al Gobierno Venezolano, donde indica que le fueron acreditadas cinco victorias aéreas en servicio.

Durante su tránsito en el Escuadrón Aéreo de Caza N°4 consigue confirmar tres victorias aéreas, obteniendo la calificación de As de Caza.



*"Carlos" Meyer fotografiado en su Fokker DVII, con su característico "Perro jadeante"*

### **Finaliza la guerra**

En septiembre de 1918 es enviado como instructor a la Escuela de Escuadrones de Caza N°2, para aprovechar sus habilidades en la formación de nuevos pilotos cazadores.

Finalizada la guerra, en noviembre de 1918, ya poseía la Cruz de Hierro en su Primera y Segunda Clase. Además de los reconocimientos antes mencionados.



*Cruz de Hierro en sus versiones de Primera y Segunda Clase.*

Luego del conflicto, Carlos Meyer continuará en Alemania, donde asistirá en noviembre de 1925 a los actos de re sepultación de los restos de von Richthofen en el Invalidenfriedhof de Berlín. Quizás sea este, uno de sus últimos actos sociales.





**Tarjeta de entrada de "Carlos" Meyer para asistir a los actos de re sepultación de los restos de von Richthofen, tanto en la iglesia como en el cementerio**

En marzo de 1928 decide finalmente retornar a Venezuela, estableciéndose cercano a la comunidad alemana *El Paraíso*, donde desempeña labores administrativas, pedagógicas y en diferentes áreas de la economía. Uno de estas actividades comprenderá el iniciar un negocio en Caracas junto a su primo Lucio Baldó.

**LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES**

ALL ALIENS arriving at a port of continental United States from a foreign port or a port of the insular possessions of the United States, and all aliens arriving at a port of said insular possessions from a foreign port, a part of continental United States. This (yellow) sheet is for the listing of

S.S. A L A U N I A Passengers sailing from SOUTHAMPTON, 22ND, MARCH, 1928.

| NAME IN FULL |            | Age  |      | Sex | Married or single | Calling or occupation | Able to— |         | Nationality (Country of which citizen or subject) | Race or people | Place of birth |                      | Immigration Visa Number | Issued at— | Date    | *Last permanent residence |              |
|--------------|------------|------|------|-----|-------------------|-----------------------|----------|---------|---|----------------|----------------|----------------------|-------------------------|------------|---------|---------------------------|--------------|
| Family name  | Given name | Yrs. | Mos. |     |                   |                       | Read     | Write   |   |                | Country        | City or town         |                         |            |         | Country                   | City or town |
| MEYER-BALDO  | CARLOS     | 33   |      | M   | S                 | MERCHANT              | YES      | ENGLISH | YES   | VENEZUELA      | GERMAN         | VENEZUELA, MARACAIBO | 52.                     | HAMBURG.   | 9.3.28. | GERMANY                   | HAMBURG      |
| Outbush      | Patrick    | 26   |      | M   | M                 | Architect             | YES      | English | YES   | British        | English        | BRITAIN              | 3026                    | LONDON     | 29.2.28 |                           |              |

Lines 3 to 30 Blank

*John Currier Purser*

*Exp. 9.30 AM*

**Manifiesto de pasajeros del R.M.S. Alauña, vapor inglés en el cual viajó Carlos Meyer a inicios de marzo de 1928, desde Hamburgo a Maracaibo para establecerse en Venezuela**

### **Ingreso a la Aviación Venezolana**

En 1933 decide ingresar a la Aviación Militar Venezolana, movido por la llegada de la misión alemana que se encontraba asesorando esta institución, concretándose su ingreso ese mismo año. Le es reconocido el Grado Militar de Teniente y es nombrado Subinspector e Instructor Adjunto de la Aviación.



*Poco antes de su muerte, Carlos Meyer Baldó posa usando su uniforme de aviador militar venezolano*

Es enviado a EE.UU. a realizar una actualización. Al regresar presenta un informe minucioso de sus observaciones que titula "Viaje de Estudio".

Form 500  
U. S. DEPARTMENT OF LABOR  
IMMIGRATION AND NATURALIZATION SERVICE

List 2

LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES

ALL ALIENS arriving at a port of continental United States from a foreign port or a port of the insular possessions of the United States, and all aliens arriving at a port of said insular possessions from a foreign port, a port of continental United States, or a port of the insular possessions of the United States. This (pink) sheet is for the listing of

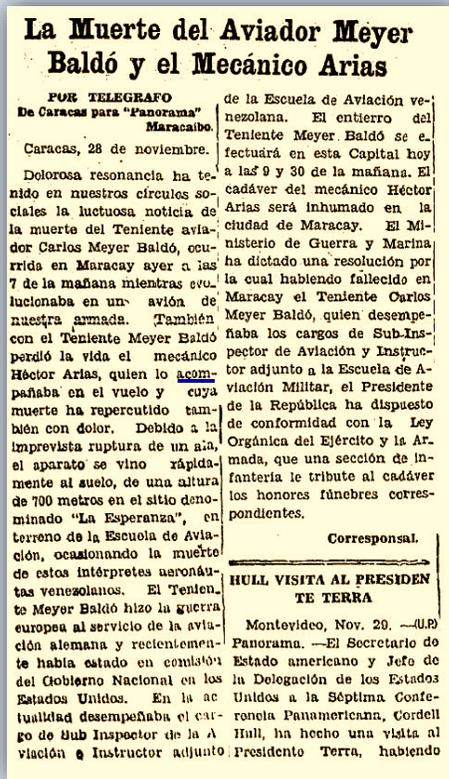
S. S. LARA Passengers sailing from La Guayra, Venez. Moh. 28, 1933

| 2<br>HEAD-TAX STATUS<br>(This column is covered by official stamp) | 3<br>NAME IN FULL  |               | 4<br>Age  |           | 5<br>Sex | 6<br>Married or single | 7<br>Calling or occupation | 8<br>Mile to— |   |          | 9<br>Nationality, Country of which citizen or subject | 10<br>Race or people | 11<br>Place of birth                      |                  | 12<br>Issued | 13<br>Date     | 14<br>Data concerning verification of landing, etc. (This column for use of inspectors only) |                      | 15<br>Last permanent residence |                |
|--|--------------------|---------------|-----------|-----------|----------|------------------------|----------------------------|---------------|---|----------|---|----------------------|---|------------------|--------------|----------------|--|----------------------|--------------------------------|----------------|
|  | Family name        | Given name    | Yrs.      | Mos.      |          |                        |                            | Country       | City or town, State, Province or District | Country  |   |                      | City or town, State, Province or District |                  |              |                |  |                      |                                |                |
|  | <u>Meyer Baldó</u> | <u>Carlos</u> | <u>38</u> | <u>11</u> | <u>M</u> | <u>S</u>               | <u>Govt. Employee</u>      | <u>Y</u>      | <u>Spanish</u>                            | <u>Y</u> | <u>Venez.</u>   | <u>German</u>        | <u>Venez.</u>                             | <u>Maracaibo</u> | <u>PV</u>    | <u>74, 261</u> | <u>Caracas</u>   | <u>Moh. 24, 1933</u> | <u>Venez.</u>                  | <u>Caracas</u> |

Manifiesto de pasajeros del vapor SS. Lara, donde se registra el viaje a los Estados Unidos de Carlos Meyer Baldó como empleado del gobierno, iniciado en el puerto de La Guaira el 24 de marzo para arribar a destino el 28 de marzo de 1933

### El último vuelo

Su último vuelo ocurre sobre los cielos de Maracay abordo de un biplano Stearman C-3B y acompañado por el mecánico Héctor Arias. Son las 7 de la mañana del 27 de noviembre de 1933, cuando muere trágicamente en accidente aéreo al deformarse el plano superior derecho de la aeronave y caer ésta a tierra, en el sector llamada "la Esperanza".



Algunos de los recortes que dan la noticia del lamentable accidente y fallecimiento de Carlos Meyer y Héctor Arias.

Este avión había sido el que realizó el primer vuelo continental de un venezolano y que fue comprado por el gobierno a su piloto Jorge Pocaterra, después de finalizado el viaje. La misma aeronave había tenido dos accidentes en los EE.UU., y en el último de ellos fue reparada la totalidad de uno de sus planos.



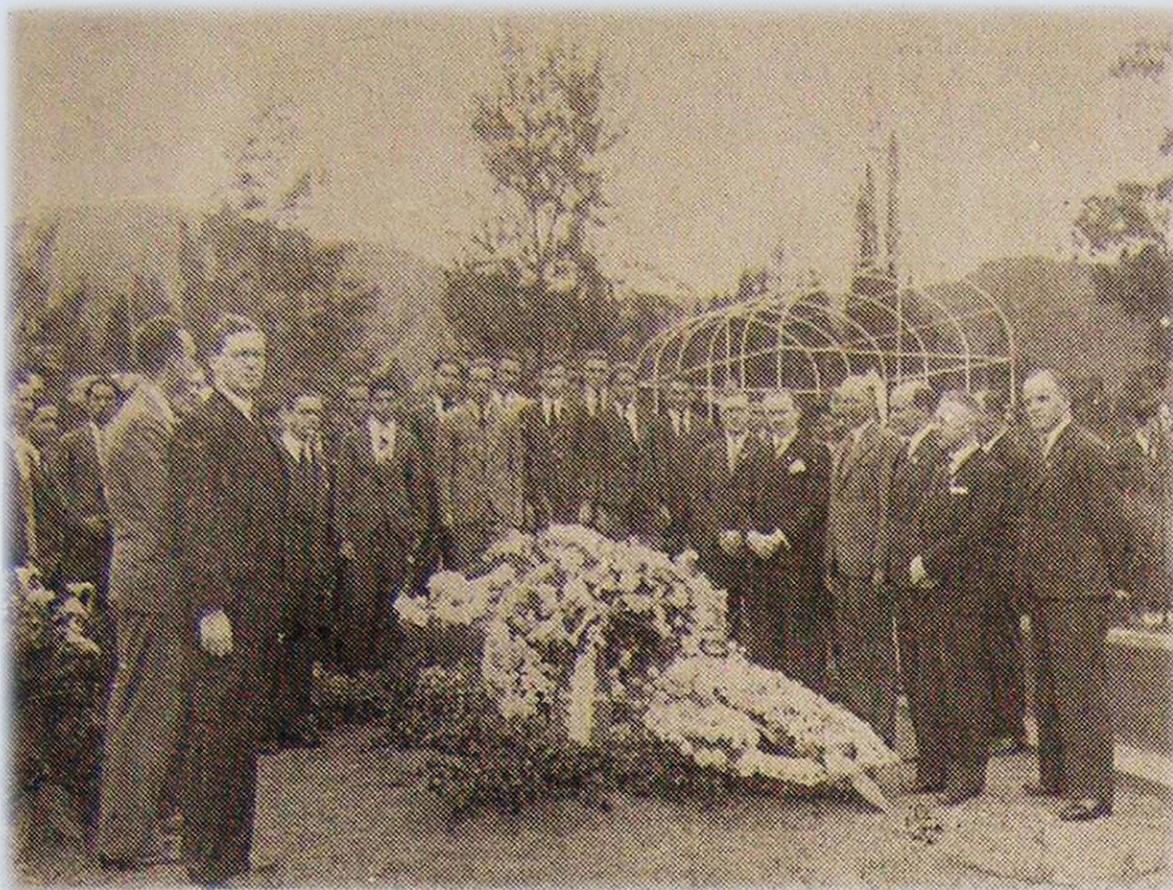
***Tumba de la familia Meyer Baldó en el Cementerio General del Sur, donde descansan los restos del valiente piloto venezolano.***

### **Honores al caído**

En las exequias del teniente Meyer realizadas al día subsiguiente, se le rindieron honores militares de acuerdo a las instrucciones del Ministerio de Guerra y Marina, el cual había dictado una resolución por la cual decía: *“habiendo fallecido en Maracay el teniente Carlos Meyer Baldó, quien desempeñaba los cargos de Subinspector de Aviación e Instructor adjunto a la Escuela de Aviación Militar, el Presidente de la República ha dispuesto de conformidad con la Ley Orgánica del Ejército y la Armada, que una sección de infantería le tribute al cadáver los honores fúnebres correspondientes”*.

Meses más tarde, el 17 de febrero de 1934, se hizo presente en el Cementerio General del Sur en Caracas, el Barón Friedrich Wilhelm Birtner Baldó, por aquellos días cónsul general de Alemania en Venezuela, quien fuera comisionado por el general Hermann Göring, Ministro de Aviación de Alemania y Primer Ministro de Prusia, y exjefe de la Escuadrilla de von Richthofen, junto a representantes del Ministerio de la Guerra, el Embajador de Alemania, y de variadas esferas

sociales. La corona depositada por el Barón Birtner Baldó traía dos cintas escritas: *“El Ministro de Aviación de Alemania, Göring”*, y *“como último jefe de la Escuadra de Caza von Richthofen”*, quien al momento de depositarla, entre otras palabras dijo: *“El Ministro de la aviación alemana, General Hermann Goering, me ha comisionado para depositar una corona sobre la tumba del Teniente Aviador venezolano y alemán Carlos Meyer Baldó, en testimonio de cariño y de amistad para el que durante la Guerra Mundial fue camarada de armas de la famosa Escuadrilla “Richthofen”. Con la emoción consiguiente, por unirme al caído, lazos estrechos de amistad y de sangre, cumplo agradecido este honroso encargo y os pido señores, que me acompañen inclinándose conmigo ante quien cumplió siempre su deber de soldado, acudiendo valerosamente entonces a defender su Patria Alemana y muriendo ahora al servicio de su Patria Venezolana.”*



*Homenaje del 17 de febrero de 1934, realizado en el Cementerio General del Sur en Caracas.*

### **Reseña Biográfica**

El presente artículo es una humilde contribución de mi parte a rescatar del pasado sus glorias, para dar a conocer algunos detalles hasta el momento desconocidos de la relativamente breve, pero intensa vida de este piloto germano venezolano, al cual como homenaje póstumo, en octubre de 1968 la aviación venezolana creó la condecoración *Medalla al Mérito “Teniente Carlos Meyer Baldó”* en su única clase, para distinguir a aquellos militares y civiles que hayan prestado un valioso servicio a la aviación patria.



**Ejemplo de la distinción: Diploma y Medalla al Mérito "Teniente Carlos Meyer Baldó"**  
(El ejemplar esmaltado en el costado superior derecho, es meramente una propuesta inicial de la condecoración)

**Darío Silva Castellano**

Miembro Correspondiente en Venezuela

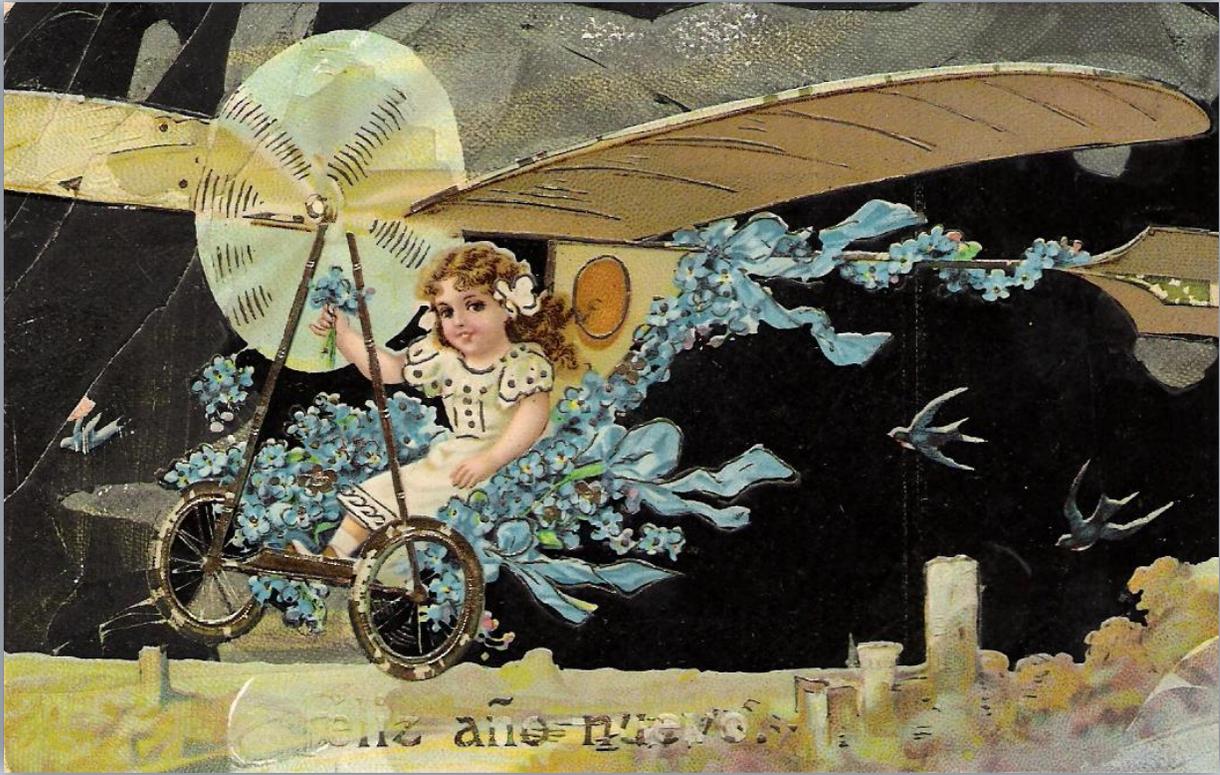
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía:

- VanWyngarden, Greg. ***“Richthofen’s Circus”*** Jagdgeschwader Nr 1. Aviation Elite Units. Osprey Publishing. Great Britain. 2004.
- Balladares, Clemente. ***“Un venezolano que voló junto a dos grandes ases de la Gran Guerra”***. Carta Mensual de la Aviación Militar Venezolana. Año 6, Nº11. Diciembre 2003.
- Balladares, Clemente. ***“Un venezolano que voló junto a los dos más grandes ases de la Gran Guerra”***. Boletín Digital Ruedas y Cadenas. 2003.
- ***“Un latino en el circo de Richthofen. Carlos Meyer, pionero de la aviación venezolana”*** Avion Revue Internacional. Número 232. Octubre 2001.
- Nagel von Jess, Kurt. ***“Relación genealógica de algunas familias que tenían relevancia social, económica y política en Maracaibo, siglos XVII, XVIII y XIX”*** Inédita.
- Párraga, Regulo. ***“Un maracucho luchó al lado del Barón Rojo”*** Diario La Verdad, Maracaibo. 10 de enero de 1999.
- Bodenchatz, Karl. ***“Hunting with Richthofen (Jagd in Flanders Himmel)”*** Grub Street, Londres. 1996.
- Revista Fuerza Aérea Venezolana LXXV Aniversario. 1995.
- VanWyngarden, Greg. ***“Von Richthofen’s Flying Circus. Colors and markings of Jagdgeschwader Nr. 1.”*** Albatros Productions, UK. 1995.
- Bravo, Argenis. ***“Un zuliano pionero de la aviación militar en el país”*** Panorama, Maracaibo. 8 de diciembre de 1989.
- Gómez Núñez, Florencio. ***“Carlos Meyer Baldó. Héroe de Alemania que murió al servicio de su Patria Venezolana”*** Revista Horizontes de AVENSA.
- ***“Leutnant Karl Meyer”*** Cross & Cockade Journal. Winter 1977.
- Von der Osten, Georg. ***“With Jagdstaffel 11 and 4”*** Cross & Cockade Journal. Autumn 1974.
- Gómez Núñez, Florencio. ***“Mis apuntes sobre la aviación venezolana”*** Caracas. 1970.
- ***“Lamentable accidente de aviación. Pierden la vida el Teniente Carlos Meyer Baldó y el Mecánico Héctor Arias”*** Diario Panorama. Nº3603. 29 de noviembre de 1933.
- Meyer Baldó, Carlos. ***“Viaje de Estudio”*** Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica, Año III, Tomo 5, No. 28. Órgano del Ministerio de Guerra y Marina de Venezuela. Caracas. 1933.
- Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



## EL ATERRIZAJE DE LOS AVIONES EN LOS SELLOS POSTALES



*Postal con saludos de Nuevo Año, circulada en Chile en diciembre de 1911, timbrada a bordo de un tren correo en Paine*

Faltaba poco para las seis de la tarde del 11 de diciembre de 1916. El administrador de la Oficina de Correos de Puerto Montt, don Arístides Díaz, se acercó al Blériot recién aterrizado y le preguntó al piloto: “¿trae correspondencia mi amigo?”

David Fuentes respondió con un simple ¡Si, y le pasó un pequeño paquete que contenía varias cartas! Era la primera correspondencia que se enviaba por el aire de Ancud a Puerto Montt<sup>3</sup>, más aún, todo indica que aquella valija oficial, fue la primera en Sudamérica transportada en un avión, notable jornada para la que lamentablemente no se emitieron estampillas ni se contó con un timbre especial. Las cartas simplemente se diluyeron entre las manos que las esperaban, sin dejar más rastros que los testimonios recogidos por la prensa local.

<sup>3</sup> El Llanquihue del 12 de diciembre de 1916.



***David Fuentes y Federico Mücke al momento de partir de Ancud a Puerto Montt***

El pequeño Blériot XI “Talcahuano” acababa de aterrizar después de cruzar el canal de Chacao, que separa la isla de Chiloé con el continente, dejando una interrogante al menos para mí, que no soy filatélico ni pretendo serlo, de ¿cuándo los aviones comenzaron a aterrizar en los sellos postales?

Hurgando en archivos que he juntado con los años, ya que suelo usar sellos para ilustrar mis historias, y la internet, en especial el sitio <https://colnect.com/es/stamps>, me propuse hacer el ejercicio de encontrar una respuesta en el marco de la FIDEHAE, en recuerdo de dos grandes amigos y expertos en el tema que ya no nos acompañan: Oscar Luis Rodríguez y Algerio Nonis y como un gesto de gratitud al Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica – INDOHA, organizador del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, para el que el Instituto Postal Dominicano emitió la serie de sellos “*Precursores de la Aviación Iberoamericana*” y que, como se verá más adelante, estuvo entre los pioneros en admitir un avión en sus sellos.

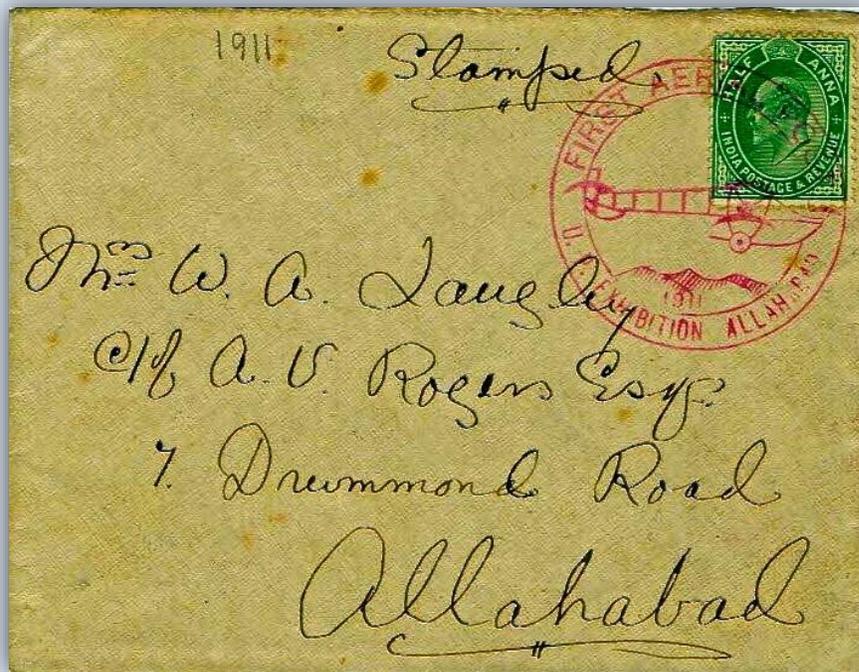
A modo de aclaración, señalemos que este trabajo no pretende historiar el correo aéreo y el tema no se refiere a la marca o modelo del aeroplano dibujado (algunos son claramente identificables, pero otros corresponden a alegorías imaginadas por sus autores) ni a las características técnicas del sello. Se refiere simplemente a los inicios de la ilustración de los sellos con aviones y a algunos sellos extranjeros que se relacionan con la aviación chilena.

Para comenzar digamos que la idea de emitir sellos ilustrados con aviones, tuvo su origen al parecer, en la “Grande Semaine d’Aviation” de 1909 en Reims, en la que se pusieron a la venta sellos o viñetas como propaganda y para la recaudación de fondos. Como es sabido, en aquel primer festival aéreo

del mundo, participaron nuestros compatriotas José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, cuya segunda versión consagraría a Sánchez Besa como diseñador y constructor de aviones, presentando sus biplanos en vuelo, a cargo de su piloto de pruebas quien, como se verá a continuación, habría de jugar un notable papel en esta historia.



El primer correo aéreo transportado en un avión se verificó a las 17:30 del 18 de febrero de 1911 desde un campo de polo en Allahabad, India. El histórico vuelo cruzó el río Jamuna y aterrizó en Naini Junction trece minutos más tarde. El avión empleado fue un biplano Sommer con un motor rotatorio Gnôme de 50 hp., pilotado por el joven francés Henri Pequet (1888-1974), en el que alcanzó la velocidad de 60 millas a 120 pies de altura, cargando una valija con 6.000 piezas postales, con un matasello circular que contiene un avión sobre las montañas y la leyenda "Primer Correo Postal Aéreo -1911- Exposición Allahabad".



**Primer matasello con un avión, Allahabad 1911**

Lo que es poco sabido es que el héroe de la jornada, Henri Pequet, había sido el piloto de pruebas del primer biplano construido por José Luis Sánchez Besa en fines de 1909 y de tres de los cuatro biplanos que presentaría en la "2ª Semana de la Champagne" en 1910, (nos 21, 22 y 23) en tanto que el cuarto (N° 38), lo volaría el piloto peruano Juan Bielovucic.



**Postal de la presentación del biplano Sánchez Besa piloteado por Henri Pequet durante la "La deuxième grande semaine d'aviation de la Champagne, juillet 1910" y sello del correo francés emitido en 2011 para conmemorar el centenario del primer correo aéreo en el mundo**

Otro "Primer" lo realizó el alumno piloto alemán Hermann Ludwig Pentz a bordo de un monoplano Hans Grade, el 18 de febrero de 1912, en el que voló un saco de correspondencia con 500 cartas, de Bork a Brück, Alemania. Aunque el vuelo en cuestión fue una iniciativa privada que no contó con el respaldo del Reichspost, voló piezas postales que llevaron los primeros sellos especialmente impresos para un servicio de correo aéreo.

Agreguemos que la figura del ganso llevando una carta en su pico, provocó un inusitado interés en la opinión pública para desarrollar el servicio del correo aéreo alemán.



Ya tenemos entonces un primer sello de souvenir ilustrado con un avión en Francia; un primer matasellos con la figura de un avión en la India y un primer sello aerpostal, aunque semioficial, en Alemania. Solo faltaba el siguiente paso de emitir un sello oficial, lo que estaba por suceder bajo el calor del Caribe.

Hacia 1913 el presidente de Cuba, José Miguel Gómez, firmó un decreto disponiendo la impresión de los sellos postales en La Habana en lugar de hacerlo en los Estados Unidos, siendo el primer sello genuinamente cubano, uno de diez centavos de “entrega inmediata”, ilustrado con un monoplano Morane volando frente al faro de La Habana, emitido por el correo cubano el 24 de febrero de 1914.



*Morane sobre el faro en La Habana, 1914*

Hasta donde me ha sido factible investigar, este sería el primer avión del mundo que aterrizó en un sello postal, gracias a un olvidado artista de la imprenta “La Moderna Poesía”. Lo más probable es que tanto el artista como el impresor estuvieran vivamente impresionados por las volaciones practicadas sobre La Habana por el pionero de la aviación cubana Domingo Rosillo, quien además, el 17 de mayo de 1913, pilotearía su monoplano Morane desde Key West a la capital cubana, haciéndose acreedor del premio de U\$10,000 por ser el primero en cruzar por el aire las 90 millas que separan La Florida de Cuba, y hayan querido plasmar tan notable hazaña en ese primer sello.

Con todo, faltaba todavía un cuarto “primer sello”.

A partir de mayo de 1917, comenzaron a circular en Italia los primeros sellos oficiales para un servicio de correo aéreo. Se trató de versiones antiguas del rey Víctor Manuel timbradas con la leyenda “Posta Aérea”.



La idea se expandió a otros países que pronto comenzaron a seguir el ejemplo italiano, de iniciar servicios regulares de correo aéreo, con tarifas especiales, para lo cual se requerían sellos con diseños y leyendas propias del nuevo servicio.

El primero de ellos salió a la luz pública el 13 de mayo de 1918 en los Estado Unidos de N.A., con la emisión de una serie de sellos por el US Postal Service ilustrada con un biplano Curtiss Jenny C3 y que pasaría a la fama por las planchas de 24 c. con el avión invertido.



*US Air Mail, 13 de mayo de 1918*

Antes de ver lo ocurrido en el resto de Iberoamérica donde los aviones comenzarían a aterrizar en los sellos a partir de 1920, como se señala a continuación, es conveniente revisar algunas situaciones en particular que califican como casos especiales para los efectos de este trabajo.

Tal es el caso del sello uruguayo emitido el 20 de marzo de 1921 con una sobrecarga litografiada con la figura de un biplano y la leyenda “Correo Aéreo”, con ocasión del vuelo de ensayo realizado dos días después por Ángel S. Adami, del Centro Nacional de Aviación, entre Montevideo y Rocha.



*Sello uruguayo circulado en 1921*

### **Un segundo caso se presenta en Chile.**

*“El primer Correo Aéreo que hubo en Chile fue el organizado por el Aero Club de Chile entre Santiago y Valparaíso el día 1° de enero de 1919”.* Con estas palabras comienza el artículo El Correo Aéreo en Chile, publicado en el primer número de la revista Chile Filatélico, aparecida en marzo de 1929. Un lamentable error histórico que incluso fue recogido en un sello de Correos de Chile en 1988 y que mantuvo en el olvido al comentado vuelo de David Fuentes hecho tres años antes.



*El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile cumple su misión de rectificar errores históricos, como en este caso de conmemorar el centenario del primer correo aéreo en Chile en diciembre de 2016, aunque Correos de Chile ya lo había hecho con un matasellado en 2006 y 2011 para el 90 y 95 aniversario, por iniciativa del entonces socio Norberto Traub*

Sin embargo, el confundido primer correo aéreo tuvo la interesante particularidad que su autor, el popular aviador Clodomiro Figueroa, confeccionó su propio sello para la ocasión, siendo este el primer sello aéreo emitido en Chile.



**11 octubre de 1988**



**1919**

En este orden de ideas, recordemos que en 1924 el servicio Aéreo del Ejército efectuó un ensayo de correo aéreo entre Santiago y Tacna, por entonces bajo soberanía chilena, y regreso.

Para estos efectos las cartas fueron timbradas con la leyenda "VIA AEREA" y a las del regreso, se les colocó una etiqueta ilustrada con una rueda alada en un marco ovalado, impresa por el Administrador de Correos de Tacna con autorización del Intendente Luis Barceló Lira en el taller del Sr. García Dávila, el que sin llegar a ser un sello, tuvo un carácter más oficial que el mencionado de Figueroa.



En tercer lugar, cabe señalar que los primeros sellos aéreos de Ecuador, emitidos el 28 de agosto de 1928, fueron de una serie colombiana con la leyenda sobre estampada "Provisional", lo que no es de extrañar ya que el servicio aéreo fue inicialmente prestado por la aerolínea colombiana SCADTA.

Finalmente agreguemos que la Post Office Department designó rutas para el correo aéreo hacia y desde los Estados Unidos para ser licitadas, llamadas "*Foreign Air Mail - FAM*" seguidas de un número identificador de cada una. Así por ejemplo, la FAM-6 asignada a la Pan American en enero de 1929, cruzaba el Caribe, de Miami a Cuba, República Dominicana, Haití y Puerto Rico, siendo prolongada más tarde a Brasil, Uruguay y Argentina, en tanto que la FAM-9 a Sudamérica, que fue asignada a la PANAGRA, recorría la costa del Pacífico de Panamá a Guayaquil, Lima y Santiago a partir de julio de 1929 y sería prolongada a Buenos Aires. En ambos casos la correspondencia fue timbrada, una con un hidroavión y la otra con un volcán.



Dicho lo anterior, el itinerario seguido por los aviones para llegar a los sellos de los distintos países de Iberoamérica y la FIDEHAE fue como sigue:

|    | FECHA DE EMISIÓN      | PAÍS                 | SELLO  |
|----|-----------------------|----------------------|--|
| 1. | 1920<br>27 de febrero | Colombia             |    |
| 2. | 1920<br>Abril         | República Dominicana |    |
| 3. | 1920<br>Mayo          | Francia              |   |
| 4. | 1920<br>12 de mayo    | Brasil               |  |
| 5. | 1923<br>30 de marzo   | Portugal             |  |

|     |  |           |  |
|-----|--|-----------|--|
| 6.  | 1924<br>02 de enero                              | Uruguay   |    |
| 7.  | 1924<br>Diciembre                                | Bolivia   |    |
| 8.  | 1926<br>15 de<br>septiembre                      | España    |  |
| 9.  | 1928<br>01 de marzo                              | Argentina |   |
| 10. | 1929<br>05 de mayo<br><br>(1928<br>28 de agosto) | Ecuador   |    |

|     |                          |           |  |
|-----|--------------------------|-----------|--|
| 11. | 1929<br>07 de agosto     | Méjico    |    |
| 12. | 1928<br>01 de septiembre | Panamá    |    |
| 13. | 1929<br>02 de marzo      | Paraguay  |   |
| 14. | 1929<br>05 de junio      | Honduras  |  |
| 15. | 1929<br>15 de diciembre  | Nicaragua |  |

|     |                          |             |   |
|-----|--------------------------|-------------|---|
| 16. | 1930<br>05 de abril      | Venezuela   |     |
| 17. | 1930<br>04 de junio      | Guatemala   |     |
| 18. | 1930<br>15 de septiembre | El Salvador |    |
| 19. | 1931<br>01 de mayo       | Chile       |  |
| 20. | 1934<br>01 de febrero    | Perú        |   |

|     |                     |            |  |
|-----|---------------------|------------|--|
| 21. | 1934<br>14 de marzo | Costa Rica |  |
|-----|---------------------|------------|--|

En 1931, la prensa nacional dio la noticia de la inminente aparición de la primera serie de estampillas especialmente concebidas para el servicio de correo aéreo de la Línea Aérea Nacional.

*La Nación de Santiago, 27 abril de 1931.-  
Desde el 1° de mayo se utilizarán las estampillas especiales para el servicio de la correspondencia de la Línea Aérea Nacional.*

*Habrá tipos de estampillas de cinco, diez, quince, veinte y cincuenta centavos y de un peso, con alegorías de aviación. — Las tarifas aéreas se rebajan apreciablemente con el fin de facilitar este transporte rápido de correspondencia. Una carta para el correo aéreo podrá ser depositada en cualquier oficina de correos.*



*Como serán las estampillas del Correo Aéreo*

*En pocos días más la Dirección General de Especies Valoradas entregará a la Tesorería General, las estampillas especiales para la Línea Aérea Nacional que se han Imprimido para el servicio exclusivo de ella.*

*Habrá estampillas de cinco, diez, quince, veinte, cincuenta centavos y un peso. Tendrán diversos colores y alegorías alusivas a la aviación.*



Un segundo capítulo de esta historia son los sellos extranjeros, relacionados con la aviación chilena.

El primero de ellos salió el 10 de octubre de 1930, emitido por el correo español, en la serie Pro Unión Iberoamericana, que homenajeó a los pioneros de la aviación iberoamericana Alberto Santos Dumont y su primer despegue autopropulsado en 1906; Teodoro Fels y su primer vuelo sobre el río de la Plata en 1913; al primer cruce del océano Atlántico, de Portugal a Brasil, por los portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho en 1922; al mejicano Pablo Sidar, fallecido mientras intentaba unir México con Buenos Aires en mayo de 1930; a Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias tripulantes del Breguet XIX, "Jesús del Gran Poder" que unieron Sevilla y Natal en Brasil, sin escalas, en 1929 y al teniente Dagoberto Godoy por su notable primer cruce andino de Santiago a Mendoza el 12 de diciembre de 1918.

Pese a que la ilustración del sello nos muestra un biplano sobre el Cristo Redentor, hay que recordar que teniente Godoy realizó el cruce sobre un monoplano Bristol M1.C, por un costado del volcán Tupungato, lejos del monumento fronterizo. Con todo, no podemos pasar por alto el hecho que este fue el primer reconocimiento postal a la extraordinaria hazaña de Dagoberto Godoy, ya que fue emitido 8 meses antes que apareciera el primer avión en un sello chileno y 41 años antes que nuestro correo le hiciera un reconocimiento similar con la emisión de un sello nacional.

El segundo hecho hay que buscarlo en el muro de piedra que da forma al paseo de la costanera de Saint Helier, capital de la pequeña isla Jersey, en el Canal de la Mancha, justo frente a Gloucester Street, donde se encuentra un medallón de bronce con la leyenda: "IN AN AIR RACE FROM ST. MÁLO ON AUGUST 26, 1912, JEAN BENOÎT PILOTED THE FIRST AIRCRAFT TO LAND IN JERSEY ON THE NEARBY BEACH".

En efecto, la placa se refiere al concurso de hidroaviones convocado por el Automóvil Club de Francia que consistió, entre otras pruebas, en una carrera Saint Malo – Jersey – Saint Malo, en la que participó José Luis Sánchez Besa, con un biplano sobre flotadores piloteado por Jean Benoist quien, al posar su avión en las aguas de la bahía, fue invadido por el público lo que le retrasó su despegue de regreso, cediendo el primer lugar a otro competidor.

Este singular como desconocido hecho sería objeto de un sello de la serie Powered Flight emitida el 21 de enero de 2003, ilustrada con el hidroavión Sánchez Besa, en un merecido homenaje postal a nuestro insigne precursor, no obstante que el capítulo sobre el correo aéreo de la "Historia del correo en Chile" publicado en 2007, está ilustrado con un sello emitido en 1999 por la oficina postal de Jersey, que muestra un DH 86 Express cuadrimotor aterrizado en la isla promediando la década de 1930.

En tercer término, el lunes 31 de agosto de 2015, la Office des Postes et Telecommunications de Tahití (OPT) llevó a cabo una ceremonia conmemorativa del 50 aniversario del primer vuelo entre Chile y la Polinesia Francesa, durante la cual se hizo el lanzamiento de un sello alusivo, ilustrado con el PBY-6A Catalina, CC-CNP, Manutara II, durante la aproximación al aeropuerto Faa'a, cuya terminal de pasajeros, fue diseñada por el arquitecto franco chileno Cesar Copetta Gautier, hijo del pionero de la aviación chilena Félix Copetta Brosio, e inaugurada el 5 de mayo de 1961.

El vuelo piloteado por Roberto Parragué S., acompañado por los pilotos René Ianiszewski y René Pairoa, el radiooperador Juan Lazo y el mecánico Luis Palma, se inició en Los Cerrillos el 27 de agosto de 1965, a Isla de Pascua y Papeete, culminando con el feliz aterrizaje en Tahití a eso de las 4:00 am de Chile, del 1 de septiembre, donde Parragué entregó la primera valija de correo aéreo traída directamente desde Chile, al jefe de la OPT.



*España 10 de octubre de 1930*



*Jersey 21 de enero de 2003*



*Polinesia Francesa  
1 de agosto de 2015*

Para ir cerrando este trabajo, agreguemos que el año 2005, el correo de Francia emitió un sello en homenaje a Adrienne Bolland, que la muestra volando sobre la cordillera de los Andes, de Mendoza a Santiago, en su pequeño biplano Caudron G.3. Al respecto, diremos que tan pronto comenzó la 1ª Guerra Mundial, los hermanos Caudron autorizaron al gobierno de Francia la construcción masiva del mencionado biplano, disponiéndose que fuesen fabricados en los talleres de Blériot, Spad y de Sánchez Besa.

En total se llegarían a construir 2.450 biplanos Caudron G.3, en los que se formarían unos 17.000 pilotos. Uno de ellos, aunque difícilmente haya sido de los construidos por nuestro compatriota, habría de ser utilizado por Adrienne Bolland en su afamado primer cruce andino por una aviadora, el 1 de abril de 1921.

Nos queda todavía un quinto sello que mencionar.

Durante 1998, LAN inició un servicio regular semanal los días sábados con material B-737-200, entre Punta arenas y Mount Pleasant en la Islas Falklands o Malvinas, debiendo cesarlo a los pocos meses, por cuestiones de política internacional, reiniciándolo el sábado 16 de octubre de 1999, con el vuelo LA-900/901, que incluyó una escala mensual en Río Gallegos. Con posterioridad, el material de vuelo B-737 fue remplazado por Airbus A-320, modelo con el cual, la Falkland Islands Post Office and Philatelic Bureau ilustró un sello de 55 peniques el 1 de agosto de 2008.



*Francia, 22 de octubre de 2005*



*Falkland Islands, 1 de agosto de 2008*

Finalmente, una mención especial al comodoro Arturo Merino Benítez, peón, arquitecto y constructor de la institucionalidad aeronáutica de Chile, méritos que le valieron ser reconocido por el Instituto Postal Dominicano para incluirlo en la serie “*Precursores de la Aviación Iberoamericana*” que inspiró este trabajo.



*República Dominicana, 10 de marzo de 2018*

### **Alberto Fernández Donoso**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

El correo Aéreo. *Grandes Épocas de la Aviación N°22*. Editores Folio 1995

260 años del correo en Chile: 1747-2007

Alarcón C., Héctor. *Primeros ensayos de correos aéreos en Chile 1912 – 1921*. Revista Aerohistoria IIHACH. Enero, 2004

Archivos y recortes de prensa del autor.

Los sellos en: <https://colnect.com/es/stamps>

Primer raid aéreo militar Santiago Tacna Santiago – 1924

[http://www.sociedadfilatelica.cl/SOFICH\\_HTML/webarticulos/raid\\_stgo\\_tacna.html](http://www.sociedadfilatelica.cl/SOFICH_HTML/webarticulos/raid_stgo_tacna.html)

FAM Foreign Air Mail First Flights

<http://www.aerodacious.com/FAM.HTM>

50 ans du 1er vol postal Chili-Tahiti

<http://www.opt.pf/actualites/details-actualites/article/50-ans-du-1er-vol-postal-chili-tahiti/>

## VUELOS PIONEROS EN REGIONES

Cuando la aviación comenzó a hacerse conocida a través de sus logros, fueron muchos los ciudadanos que se sumaron a la idea de hacerse aviadores, de viajar a la bella Francia a adquirir los conocimientos necesarios para poder dominar aquellas excelsas máquinas voladoras, que, según se decía, serían en el futuro la competencia a los caminos, al ferrocarril y a los barcos, medios de comunicación que a principios del siglo XX comenzaban a dejar su huella a lo largo de nuestro angosto país.

Como en todo hecho de importancia, la aviación se hizo conocida primero en Santiago, por César Copetta en 1910 y luego, ese mismo año por Bartolomeo Cattaneo en Viña y Valparaíso.

Ver los aviones en vuelo cautivó a muchos; a otros tantos les impulsó a seguir sus evoluciones y de estos, los menos, se embarcaron a Francia con el firme propósito de hacerse aviadores. Era la única forma. De nuestro país fueron Copetta, Acevedo, Figueroa, Castro, Fuentes, Molina, Rojas y Page, los que lograron obtener algunos laureles en sus carreras de aviadores. No contamos acá a los pilotos militares, pues ellos se desarrollaron exclusivamente en el medio castrense.



*El aviador chileno Luis Alberto Acevedo durante su aprendizaje en las "artes del vuelo" en París*

Para conseguir sus objetivos y cimentar cierta solidez económica debieron trasladarse por el país en sus máquinas voladoras, dejando una huella imprecisa, que en esta oportunidad seguimos a través de libros y periódicos regionales.

Los primeros vuelos en ciudades y pueblos de provincias fueron hechos por nuestros aviadores civiles, por lo tanto, es necesario retrotraerse a sus actividades aéreas para poder recordar sus desplazamientos y las actividades que con este motivo se originaban en cada lugar que era por ellos visitada.

### **LUIS ALBERTO ACEVEDO**

El día 7 de mayo de 1912, Acevedo se encuentra en las cercanías de la estación ferroviaria de Batuco, con su avión protegido por un hangar portátil, listo para efectuar las primeras pruebas de vuelo. Necesitaba demostrar que su máquina reunía todos los requisitos para iniciar sus actividades aéreas y realmente el avión respondió bien a las expectativas. Ese día voló durante 15 minutos para beneplácito de los habitantes de Batuco, Lampa y Colina, especialmente de los fundos de aquellos entonces pequeños poblados.

Al día siguiente repitió su vuelo sin contratiempos, por lo que citó a la prensa para el día 9 de mayo a presenciar su vuelo en el mismo lugar. El día indicado, vía ferrocarril, estaban en el lugar Acevedo, su mecánico francés Pedro Coemme y su flamante avión, todo dispuesto para iniciar la brega ante la exigente pluma de los periodistas, que representando lo mejor de las publicaciones de la época, sólo querían ver las capacidades del aviador y su avión.

Afortunadamente el avión respondió muy bien, por lo que Acevedo pudo hacer varias demostraciones de su habilidad y los periodistas fueron regalados con “giros” y “virajes muy acentuados”, lo que dejó muy contentos al grupo de amigos y la prensa, que al día siguiente no escatimó palabras para manifestar su admiración. Momentos después se efectuó el regreso a Santiago, contentos de haber presenciado un vuelo digno de cualquier veterano aviador.

Al día siguiente repitió su vuelo en Batuco, felizmente sin ninguna complicación. El motor y el aparato en sí respondieron a las mil maravillas. Esto permitió que el piloto pudiera efectuar su primer vuelo en público, el 11 de mayo de 1912.

Luego de haber efectuado algunas presentaciones en la capital, con regulares resultados, debido a las malas condiciones de su avión y de haber tenido serios inconvenientes con la Sociedad de Aviación, que había formado con Clodomiro Figueroa y su primo Manuel Fernández, en junio realizó cuatro vuelos sobre Viña del mar y Valparaíso, que dejaron impresionado a un público que respondía con calurosos vivas cada vez que Acevedo despegaba en busca de la gloria.

En el último de esos vuelos estuvo 27 minutos en el aire y evolucionó sobre las ciudades a dos mil metros de altura, lo que le dio la suficiente seguridad de poder efectuar una gira al norte del país. Dos meses duraría esta gira que se inició a fines de julio, cuando Acevedo se embarca con destino a Antofagasta, ciudad en la que realizó dos vuelos que causaron sensación entre los espectadores que veían por primera vez un avión en esas tierras nortinas.

A continuación, siguiendo con su gira se embarcó nuevamente con su avión y el 11 de agosto a las 9 de la mañana el vapor Maipo anclaba en la rada de Iquique. Allí varios miles de personas, sociedades obreras y compañías de bomberos con sus respectivos estandartes esperaban en el muelle al aviador. Su arribo atrajo a miles de trabajadores de la pampa que querían conocerlo.

Las autoridades de la provincia, acompañadas de periodistas y las comisiones designadas por los clubes deportivos para tan especial ocasión, se trasladaron hasta el vapor que traía a Acevedo, para darle la mejor de las bienvenidas.

Luis Felipe Fuentes, periodista de El Nacional y director de la Federación Sportiva, tuvo a cargo el primer saludo para el aviador. Pedro Araya, pampino y veterano de la Guerra del Pacífico, junto a su hija, le entregaron una bandera de seda, que tenía impresa en caracteres dorados la expresiva frase: *“Honor al Héroe de los Cielos de Chile”*. Y que el aviador recibió emocionado. Desde allí se le abrió un paseo triunfal, que se realizó conforme al orden establecido en los programas, recorriendo Acevedo todo el trayecto bajo un hermoso arco de palmas. En las calles por donde debía pasar la imponente comitiva, se habían confeccionado preciosos arcos de triunfo, que daban a todo el centro de la ciudad un aspecto más que alegre: majestuoso. Desde los balcones de la casa ubicada en calle Bolívar con Luis Uribe, dirigió la palabra al aviador, el abogado Antonio Viera Gallo, quien tuvo preciosos conceptos para elogiar la esforzada carrera de Acevedo, manifestando en sus dichos a la numerosa concurrencia, que en gran parte el porvenir de Chile se cifraba en los progresos de la aeronavegación. Llegado el cortejo a la Plaza Prat, el sitio donde se alzaba el arco construido por la 5ª Compañía de Bomberos, el joven y conocido periodista Raúl Cevallos, pronunció el discurso oficial de bienvenida, a nombre del pueblo de Iquique y de la Federación Sportiva de Tarapacá.

Dos vuelos efectuó el popular aviador en la ciudad nortina, utilizando para sus evoluciones el hipódromo, ubicado en un lugar inmediato a la popular playa Cavancha. Fue en uno de estos vuelos que el aviador enfiló la proa de su avión hacia el mar, hasta un lugar cercano donde una veintena de buques de la Escuadra Nacional realizaban maniobras de combate.

Simulando ser un avión enemigo, evolucionó sobre los navíos, cuyos tripulantes todavía no podían imaginar que a corto plazo el arma aérea tendría un lugar de preeminencia en los cielos del mundo. En un momento determinado, Acevedo tomó altura y picó sobre la nave insignia de la flota y al pasar sobre cubierta arrojó un mensaje a la marinería que miraba extasiada sus evoluciones sobre los buques:

*“A la Marina Chilena Yo doy la bienvenida, desde las alturas, por la felicidad de mi arribo a esta bahía, que es la gloria de Chile. Estoy contento en este día, que puedo demostrar cuánto el aeroplano serviría a la defensa nacional no solamente en el Ejército terrestre, sino al mismo tiempo en nuestras fuerzas de mar.*

*Nuestra nación debe imitar los adelantos de la Europa, que ya cuenta con la cuarta arma, que es la navegación aérea. ¡Debemos fundar la Escuela de Aviación! ¡Viva Chile! ¡Viva la Marina! ¡Viva el Ejército! Luis Acevedo Aviador Nacional”*

En tierra, el fervor popular de los pampinos estallaba en aplausos delirantes cada vez que el piloto realizaba tan arriesgadas maniobras. Es posible que muchos ni se dieran cuenta que el aviador había

dejado caer este mensaje en su picada sobre el buque insignia. Esa misma tarde Acevedo entregaba en la Capitanía de Puerto una nota para el Almirante de la Escuadra surta en la bahía, la que fue enviada de inmediato. Esta nota estaba redactada en los siguientes términos:

*“Señor Almirante de la Escuadra Chilena de Evoluciones Don Froilán González A Bordo – Iquique Señor Almirante Hoy he tenido el orgullo de contemplar desde el cielo de mi Patria, la Escuadra que se encuentra fondeada en este Puerto, y la cual obedece a sus órdenes. He querido como hijo de Chile, saludar a mis connacionales, los marinos, y demostrarles, prácticamente, las ventajas que aportaría un Cuerpo de Aviación en nuestros Ejércitos de mar y tierra; pero para esto, pido la voz unánime de mis compatriotas, y que ella llegue hasta el Supremo Gobierno, haciéndolo comprender la necesidad imperiosa de establecer cuanto antes un Cuerpo de Aviadores Militares en nuestro país”.*

*“Las ventajas demostradas en la guerra y la paz, por los aeroplanos, está demás el demostrarlas, pues el señor Almirante, en mis vuelos de hoy, como dentro de las teorías que tenga al respecto, podrá haberse formado un juicio exacto de esta cuestión, en que el porvenir bélico de los países se encierra. De ahí que guiado por un sentimiento de patriotismo, únicamente, pida al señor Almirante comunique sus impresiones al Ministerio de Guerra y Marina. Saludando a todos los marinos, en la persona del señor Almirante, tengo el honor de suscribirme como S. Atto. S.S. Luis Acevedo Aviador de Chile”*

El día antes de su regreso al sur el capitán del vapor francés *Hélène*, surto en el puerto, le ofreció una comida a la que también concurrieron su esposa y el mecánico Coemme. El último homenaje se lo ofreció Monsieur Georges Le Lorrain, Cónsul de Francia, ofreciéndole un suntuoso almuerzo.

El 31 de agosto, Acevedo con todos sus acompañantes tomaba rumbo a Valparaíso a bordo del vapor Huasco.

Luego de un malogrado vuelo en Santiago, ante la Colonia Francesa, donde su avión quedó bastante averiado, partía al sur en los últimos días de diciembre con su Blériot “Chile”, que le fuera donado por el público capitalino, dirigiéndose vía ferrocarril a Chillán como primera etapa de su ruta.

El miércoles 25 de diciembre, en la cancha del Club Hípico de esa ciudad, Acevedo se elevaba en el “Chile” a 350 metros de altura, manteniéndose en el aire por quince minutos. Luego de efectuar arriesgados virajes, el aviador aterrizó sin ningún problema en el mismo lugar de su partida, quedando muy contento con su presentación. Tenía avión propio, su gira se había iniciado con buenos auspicios y esperaba obtener nuevos logros en tierras del Bío-Bío.

Luego de volar en Chillán, Acevedo se traslada hasta Concepción en busca de un lugar que le sirviera de pista de aterrizaje y un espacio para estacionar su avión, lo que le permitiría realizar vuelos por los pueblos aledaños.

Sus intentos por quedarse en los alrededores de Concepción se ven frustrados por el excesivo costo de los arriendos. Ante esta situación dirige sus pasos al fundo de don Apolonio Benítez, ubicado en San Pedro, a orillas del Bío Bío, quien no sólo le ofrece una pista, sino también una antigua edificación que le sirve de hangar para el Blériot.

Aquí realizó dos vuelos, el primero el cinco de enero. Hasta la cancha llegó un escaso público de los alrededores que pagó su entrada. La mayoría se ubicó en un cerro vecino, desde el cual se podía apreciar de mejor forma el espectáculo que presentó el aviador.

El segundo vuelo lo efectuó el doce de enero, sin público y sólo para probar detalles del avión. Como espectadores estuvieron solamente los familiares de don Apolonio, la esposa de Acevedo y algunos inquilinos del fundo.

Luego de efectuar varias evoluciones por los alrededores, se dispuso a aterrizar, para lo cual salvó los cuarenta metros del cerro vecino y puso ruedas en la pista, con tan mala suerte que se rompió el tren de aterrizaje y el avión quedó invertido en el suelo, con el aviador firmemente afianzado a su asiento. Uno de los hijos de don Apolonio ayudó a salir al aviador de la difícil posición. Éste afortunadamente no sufrió lesiones de importancia, no así el avión que resultó con el fuselaje roto, la hélice trizada, la cola y el mástil de sostén de las alas totalmente destrozado.

El 14 de enero Acevedo realizó una nueva exhibición en la ciudad penquista, en esta oportunidad se elevó hasta una altura de 1.240 metros, con gran beneplácito del público que concurrió al espectáculo.

Y de nuevo surge la inquietud: con el avión deteriorado, el dinero escaso y la Sociedad Chilena de Aviación que nuevamente le incauta el avión por intermedio de un tribunal. Acevedo debe realizar una serie de trámites y pagar algunos dineros a la Sociedad, logrando finalmente recuperar la máquina, que más tarde es devuelta nuevamente para su reparación en el fundo San Pedro.

A principios de marzo se impone que el aviador italiano Napoleón Rapini ha efectuado el Raid Valparaíso-Santiago-Valparaíso, lo que le lleva a redoblar sus esfuerzos para poner en vuelo el Blériot.

Por aquellos días los raid aéreos habían pasado a ser la nota de actualidad; noticias que el público seguía con marcado interés siendo estas necesarias para avivar el entusiasmo por la aviación. Sin embargo, el futuro de Acevedo ya estaba escrito. El día 13 de abril de 1913, se elevó por última vez, deseaba conquistar la ruta Concepción Talca Santiago, pero el destino le deparó otra realidad, quedando inmerso en las aguas dulces del Bío Bío, desde donde fue rescatado su cuerpo sin vida y enviado vía ferrocarril a Santiago.

Sus funerales contaron con la asistencia de miles de chilenos, que veían en él a un auténtico hijo del pueblo, a un hombre de esfuerzo que había salvado todos los obstáculos para aprender a volar, pero a quien la fortuna le había sido esquiva, llevándole a la muerte piloteando su avión, haciendo lo que él más quería; volar.

### **CLODOMIRO FIGUEROA**

Eran los primeros meses de 1913. El aviador italiano Napoleón Rapini había efectuado el raid Valparaíso – Santiago - Valparaíso, con escala en la capital. Tal noticia no agradó a nuestro aviador Clodomiro Figueroa, quien para “desagraviar el honor nacional”, se propuso efectuar el mismo raid,

sin escalas, partiendo desde Batuco, siguiendo las vías del ferrocarril al puerto, volar sobre Viña y Valparaíso y regresando a Santiago por Casablanca.

Era un proyecto arriesgado para su "Caupolicán", pero la distancia de 300 kilómetros sería la corona que le daría todos los record conquistados hasta la fecha en el país. Hay que señalar, como detalle curioso que en dicha travesía gastó 80 litros de bencina y 35 de aceite, lo que, unido a los 75 kilos de peso de Figueroa, sobrepasaba en 40 kilos la capacidad del "Caupolicán".

Al primer tirón de la hélice el motor se puso en marcha. En ese instante Goddou confidenció a Figueroa: "*si el aparato decola estamos salvados*". Y el aparato logró decolar para gloria del aviador, su mecánico y la aviación nacional.

Luego de dar tres vueltas sobre el aeródromo, virando gallardamente a la derecha, el "Caupolicán" alcanzó los 300 metros de altura, perdiéndose en la ruta de la vía férrea a Valparaíso. Su paso por las estaciones ferroviarias fue saludado por numeroso público, agrupado en cada una de ellas para presenciar el vuelo, mientras el telégrafo vibraba constantemente irradiando los entretelones del raid.

Así fueron quedando atrás Polpaico, Tiltill, Rungue, Montenegro, Llay Llay, Ocoa, Calera, Quillota, San Pedro, Limache, Peña Blanca, Villa Alemana, Quilpué, El Salto, Viña del Mar y el populoso puerto de Valparaíso.

Cuando cruzaba la ciudad de Viña del Mar, nuestro aviador sacó de su bolsillo una carta que llevaba preparada para los hermanos Rapini, quienes ese día se embarcaban rumbo al norte y la lanzó sobre la ciudad, la que fue encontrada en el cerro Castillo por don Edgardo Acevedo, quien luego de leer el sobre la hizo llegar a su destinatario. Este decía así:

*"Ruego a la persona que encontrare esta carta, la haga llegar a su destino. Se lo agradecerá el aviador nacional Clodomiro Figueroa".* La dirección era: "*Los aviadores Napoleón y Miguel Rapini, Hotel de France, Viña del Mar*":

*Raid Batuco-Valparaíso-Santiago.*

*Clodomiro Figueroa P., Saluda atentamente al valiente Napoleón y al intrépido Miguel Rapini. Quiero que al partir de Chile lleven como un recuerdo, en compañía de su hermana Elena, el saludo cariñoso de su amigo, desde el hermoso cielo azul de la Patria. Deséoles que siempre les acompañe la fortuna, coronando sus frentes de laureles conquistados para la gloria de Italia. - Marzo 25 de 1913.- Clodomiro Figueroa."*

En breves minutos Figueroa ya sobrevolaba Valparaíso. Aquí lanzó su segunda carta, dirigida a la prensa, la que fue encontrada por don Demetrio Alvear. Esta decía así:

*"Clodomiro Figueroa P., saluda atentamente a la Dirección del Mercurio, El Día, El Chileno y La Unión, y les ruega que en su nombre pida perdones al distinguido público de Valparaíso por no tener el placer de aterrizar con su "Caupolicán" en tierra porteña. El honor de la Patria exige que procure, como chileno, sobrepasar al bravo Napoleón Rapini.*

*Porteños: hasta luego. - C. Figueroa."*

Figuroa llegó hasta Playa Ancha, efectuando varias evoluciones sobre la ciudad, cuyas calles y cerros se veían prácticamente invadidas por el gentío que aplaudía sin reservas al valiente aviador. En pleno centro dejó caer otro sobre con un mensaje de saludo a la prensa porteña. Desde allí continuó a Santiago por la ruta Casablanca y Curacaví, pueblos que sobrevoló a una altura superior a los 1000 metros.

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

En medio de la ovación de miles de admiradores, Figuroa subió a un automóvil y seguido por una caravana interminable de personas en coches, bicicletas y a pie, se dirigió por las calles Ejército, Alameda y Estado, hasta la Plaza de Armas.

Pocas veces se había tributado una recepción semejante como la brindada por la ciudad de Santiago al aviador en aquella ocasión. En un restaurante central se le ofreció una copa de champagne. En un discurso vibrante de patriotismo, Figuroa explicó el significado del vuelo que acababa de realizar, recalcando la importancia de haber recuperado para la aviación chilena el récord de distancia conquistado por el aviador italiano Napoleón Rapini con el vuelo Valparaíso – Santiago – Valparaíso, algunos días antes.

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

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

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

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

Pasados los primeros días del duelo nacional, Figuroa resolvió emprender una gira al sur en el *"Caupolicán"*. Es así como el día 20 lo tenemos volando en Rancagua, uniendo al día siguiente esta ciudad con San Fernando en un vuelo de 32 minutos.

10  
ets.

# LA PRENSA

10  
ets.

PERIÓDICO NOTICIOSO I COMERCIAL

|   |   |   |         |
|---|---|---|---------|
| AÑO III.<br>EDITOR: RAFAEL ROJAS A.<br>Casilla 12 | FUNDADO EL 5 DE MARZO DE 1911.<br>Se publica los Domingos | Imprenta i Oficina:<br>Calle Independencia<br>N.os 8 i 12 | NUM 142 |
|---|---|---|---------|

## La aviacion en Rancagua

# El aviador Figueroa

## La recepcion de anoche

### DELIRANTE ENTUSIASMO

La llegada del piloto aviador nacional Don Clodomiro Figueroa ha despertado en todos los habitantes de esta histórica ciudad un entusiasmo tan delirante como el que se despierta en los mejores dias de la Patria.

Tendremos hoy el agrado de presenciar uno de aquellos espectáculos digno de verse: la aviacion.

#### Llegada de Figueroa

Como estaba anunciado con anticipacion, anoche a las 8.45 arribó a esta ciudad el piloto aviador nacional D. Clodomiro Figueroa.

La estacion de los Ferrocarriles se vio invadida desde temprano por una verdadera oleada de jente.

Atronadores vivas saludaron a Figueroa al descender del tren i las bandes de músicos tocaron la Cancion de Yungai.

Un orador, D. Jerardo Avalos, en un elocuente discurso dió la bienvenida al Sr. Figueroa.

#### El trayecto.

Pocos momentos despues de termina-

#### El aviador Acevedo

El último desgraciado vuelo del intrépido Acevedo, ha descrito un velo ante el pueblo chileno i ha presentado en toda su grandezza el sacrificio de un hombre dedicado al estudio, anhelo de dominar el aire, de avanzar en las conquistas de la ciencia i enrollar a su patria en el progreso de las grandes naciones.

La desgracia, talvez mas poderosa

do el discurso del Sr. Avalos la concurrencia se ponía dificultosamente en movimiento hacia la Plaza de los Héroes, tributando al aviador merecidas ovaciones.

Durante el trayecto se prendieron luces de bengala i se agitaban las banderas nacionales, todo lo cual vino a dar mayor realce al desfile.

#### En el Hotel Grunert

Desde los balcones del Hotel Grunert dirijieron la palabra al pueblo en elocuentes i patrióticas frases, don Enrique Norkaert i el aviador señor Figueroa, quien agradeció al pueblo la manifestacion que se le hacía.

Los discursos fueron calurosamente aplaudidos por el público.

Pocos momentos despues el alcalde Sr. Arce i numerosas caracterizadas personas de la localidad ofrecieron al huésped una copa de Champagne brindándose por la prosperidad personal del aviador como por la aviacion en Chile.

#### En el teatro

A las 10 i media P. M., el aviador señor Figueroa, el representante señor

Guerra, el mecánico, el redactor de «La Prensa» i varios otros llegaban al Teatro de la Bomba.

Allí fué objeto de una ovacion de parte de los asistentes.

#### A San Fernando

En la mañana de hoy se dirijió a San Fernando el aviador, su representante i varios otros caballeros, con el objeto de inspeccionar con detencion el campo donde debe aterrizar.

De San Fernando deben regresar a las 12 M.

#### El Caupolicán

El aeroplano «Caupolicán» llegó a esta ciudad el miércoles en la tarde i ayer fué conducido a la propiedad de don Jorge Vial, en donde quedó armado.

La propiedad desde donde partirá Figueroa es exactamente la misma en donde acamparon las tropas de nuestro ejército en las últimos maniobras.

Como se ha anunciado el espectáculo será ente tres i cuatro de la tarde.

Deseamos a Figueroa un feliz éxito en esta volacion.

que el triunfo soñado del piloto, ha conmovido a Chile entero, porque el héroe que desaparece se ajiganta i presenta al mundo una existencia de lucha, de amargura i de triunfos que antes no se conocieron ni estimaron en toda su estension.

Su intelijencia nutrida por el estudio su voluntad férrea i inquebrantable ante la modesta situacion, le sacaron de las modestas tareas de encuadernador, haciendo acumular todos sus pequeños recursos, para dirijir sus pasos a

Europa en busca de la ciencia de la aviacion, por su propia cuenta...

Tal empresa hubiera sido irrisoria en una personalidad que no fuera Luis Acevedo.

Hizo con brillo sus estudios i sus pruebas, adquirió su título i un Brevet; su urna que había de llevarle en las aguas del Rio Bio.

Ofendió a su patria sus conocimientos i su arrojo sin ser gravoso para nadie. Tenía el «credo» de altura en Sud América i hubiera obtenido el de dis-

tancia si la muerte no le hubiera sido adversa.

Acedido no le impuso ningún gasto al Gobierno, pero este ha tenido que colocar una corona de laureles en la modesta tumba, donde el pueblo reconocido, ha depositado cariñosamente los restos de su héroe nacional.

## CRÓNICA

### El aeroplano, método de locomoción para doctores.

Los diarios de París, al citar un hecho curioso de aviación ocurrido en Compiègne, hacen constar que el aeroplano, con su rápida difusión, ha de ser en breve el vehículo que se empleará en todos los casos urgentes de traslado, especialmente cuando se trate de ir a puntos de difícil comunicación terrestre.

El señor Raymon, que es a la vez, distinguido cirujano i hábil aviador, ha dado un ejemplo que merecerá ser seguido.

Llamado urgentemente a Compiègne para efectuar una operación en Corbailieu, echó mano a su aeroplano para trasladarse allí con sus instrumentos.

Llegó con todo éxito a su destino, i después de practicar la operación con otro doctor que le había llamado, regresó por vía aérea a Compiègne, llevando consigo a su colega.

### Fallecimientos

El Jueves 17 del presente falleció en San Carlos la señora Carolina Oyarzun v. de A., madre política del profesor del Liceo de esta ciudad don Miguel A. Espinosa.

Llegue hasta sus deudos la expresión de nuestra condolencia.

Víctima de una rápida enfermedad dejó de existir el viernes a medio día en esta ciudad, la apreciable señora doña Amanda Valenzuela de Valenzuela, esposa de don Crisóforo Valenzuela.

Sus restos fueron conducidos ayer a San Fernando, donde serán sepultados.

Llegue hasta su atribulada familia nuestro pésame.

### Bombas

El Viernes, la primera Cia de Bomberos, efectuó una academia de máquinas al lado afuera del Cuartel. Como siempre la máquina trabajó con espléndido resultado.

El mismo día Viernes i a la misma hora, 8 P. M., la 3ª Cia. efectuó una academia militar sin armas, a las órdenes del Teniente don Carlos Pardo, la que se llevó a efecto en la avenida O'Higgins con lisonjero éxito.

### Foot-Ball

Entre los voluntarios de la 3ª Cia de Bomberos, se ha formado «La Ter-

cera Cia. F. B. C., quedando constituido el directorio provisorio de la siguiente manera: Presidente don Ulises Droguett, Tesorero don Adrian Campos, Secretario don Carlos Rubio.

### Circo

Anoche dió su primera función el Circo Americano, en el local don le han trabajado otros circos. Descamos a esta empresa un buen éxito.

### Biógrafo

Como siempre, las vistas Cinematográficas de la Cia. Hurtado son de lo mejor, por eso funciona a teatro lleno. Las vistas que se exhiben en las máximas son de mucho interés a los niños, pues ellas están en analogía con los estudios escolares.

Recomendamos a los niños asistan a las máximas los días domingos.

### Salto

El Viernes a las 9 de la noche, veintidós días de Machali en carreta, el joven Juan Gomez, que había ido a ese punto a vender cebollas i por consiguiente traía chauchita. Al enfrentar a los antiguos estroques del agua potable unos timadores le hicieron saltar i le dispararon varios tiros de revolver no alcanzando a herirlo.

### El agua potable

Durante la presente semana, el servicio del agua potable ha sido de lo más pésimo, por lo que protestamos energicamente.

### Monumento a O'Higgins

Ya se encuentra casi terminado el pedestal de la estatua de este héroe. Solo falta salir el monumento, lo que creemos se efectuará esta semana.

### DEFUNCION

Tenemos el sentimiento de comunicarle a nuestras relaciones el fallecimiento de nuestra inolvidable madre

DOÑA CAROLINA OYARZUM

V. DE A.

seccido en San Carlos el día 17 del pte. mes.

Sus hijos

MIGUEL A. ESPINOSA

LUISA A. DE ESPINOSA

## Se arrienda

Se arrienda una cómoda casa con seipiezas grandes, en el camino de la Estación antes de llegar al Tropezon.

TRATAR ESTADO N.º 46

DANIEL LÓPEZ M.

## Talaje

Buen talaje. Temporada de la fecha al 1.º de Mayo por 8 pesos. Dirijirse a don Alberto Arribillaga.

## Judiciales

### ESTRACTO

Por escritura otorgada ante mí el veintinueve de Marzo pasado, los señores Enrique Lixana i Clodomiro Guzman liquidaron i disolvieron en todas sus partes la sociedad que ambas formaban para explotar la Feria Chile i de que da cuenta la escritura otorgada en esta Notaría el treinta de Mayo de mil novecientos siete. — Por esa misma escritura estipularon una nueva sociedad, para girar en esta plaza en el ramo de Ferias, bajo la razon social de «Lixana i Guzman» que usará solamente el señor Guzman como jereente de la sociedad. El capital social es la suma de ciento veinticuatro mil setecientos sesenta i cinco pesos cincuenta i cinco centavos, que aportan ambos socios en la proporcion de dos tercios don Clodomiro Guzman i un tercio don Enrique Lixana. — Las ganancias o pérdidas afectarían a cada socio en proporcion al capital que cada cual aporta. — Otras estipulaciones constan de la escritura ya nombrada. Rancagua, primero de Abril de mil novecientos trece. — La duracion de la sociedad es hasta el primero de Marzo de mil novecientos quince. Da fe

Raf. 2.º Rojas N.º 6 i C. sup

Inscrito a fs 42 N.º 6 del Registro de Comercio. — Rancagua, Abril 5 de 1913. — Raf. 2.º Rojas n.º p i c de c. s. t.

### DISOLUCION

El Notario Suplente que suscribe, certifica: Que por escritura otorgada hoy en su registro los señores Carlos Olmos de Aguilera i Santiago Rubio R. comerciantes de este domicilio, disolvieron i liquidaron la Sociedad que ambos tenían formada por escritura en esta Oficina el primero de Febrero i prorroga de trece de agosto del año mil novecientos doce. — E. Activo i Pasivo queda a cargo de don Santiago Rubio R. i don Carlos Olmos de Aguilera recibió por sus derechos en la Sociedad la suma de treinta i un mil doscientos cincuenta pesos, en la forma que indica la escritura de disolucion. — Otras estipulaciones constan del contrato de disolucion aludido. — Rancagua, Marzo once de mil novecientos trece.

RAF. 2.º ROJAS. N.º P. i C. Sup. Inscrito con esta fecha, a foí 3 No 4 del Registro de Comercio. — Autorizo como Conservador suplente a virtud de decreto Judicial. — Rancagua Marzo quince de mil novecientos trece.

RAF. 2.º ROJAS N.º P. i C. de C. Sup.

## TALLER de SUECOS Ventas por mayor i menor Compro PIELES DE CONEJOS

COIPO I ZORRO

Calle Astorga 33. — Rancagua

E. GÜZMAN.

El 27 vuela en Linares, donde permanece algunos días, volando también en Talca y finalizando con una presentación en Curicó el 5 de junio, desde donde regresó en tren a Santiago. Durante estos vuelos sufrió ligeros averías en su "*Caupolicán*", en casi todos los lugares que visitó, ya que las improvisadas pistas, no siempre eran las más adecuadas para el aterrizaje.

El 20 de mayo, Figueroa con su avión refaccionado volaba en el Club Hípico de Santiago. Luego, aprovechando el buen tiempo de la zona central, el popular aviador emprendió el 25 de mayo el raid Los Andes San Felipe, realizando algunos vuelos por la zona con el objeto de unir en vuelo San Felipe, Llay-Llay y Quillota.

El 1º de junio de 1913, luego del mediodía, piloto en su avión vuela gallardo hacia el norte. Destino: el pueblo de Nogales. Era un vuelo especial pues por primera vez llegaría en avión hasta su tierra natal. Cerca de las cuatro de la tarde el "*Caupolicán*" hacía su aparición en Nogales, donde lo esperaba un cariñoso recibimiento. Desde los más apartados rincones habían acudido los campesinos, los niños de las escuelas y las autoridades a presenciar el arribo del valiente aviador.

Ante las bulliciosas y entusiastas ovaciones de miles de personas, luego de evolucionar sobre el lugar, ponía finalmente ruedas en el potrero "*Los Guindos*".

Entusiastas amigos tomaron en vilo al aviador y lo llevaron hasta el lado de su señora madre doña Valentina Ponce viuda de Figueroa, quien junto a las autoridades esperaba al hijo pródigo que llegaba a su tierra al mando de ese raro pájaro aéreo. Allí, madre e hijo confundidos en un estrecho abrazo, lloraron de alegría ante la concurrencia que emocionada presenciaba el hermoso cuadro familiar.

Estando en su tierra natal, Figueroa recibe un telegrama desde París, en que se le informa que el aeroplano Blériot "*Valparaíso*", que le obsequiarán los porteños, saldrá desde La Pallice para Chile el próximo 15 de junio. Agregaba la información que el avión traía repuestos diversos, situación que le permitiría enfrentar con seguridad los diversos vuelos que él tenía presupuestados una vez que tuviera la máquina en su poder. Al día siguiente realiza el raid Nogales Quillota, desde donde el día 9 vuela a Limache, donde realiza gestiones para volar el domingo siguiente a Viña.

Para este vuelo debió coordinar acciones con la Asociación Deportiva de Valparaíso, la que se comprometió a adelantar los partidos para que el aviador tuviera libre la pista para sus aterrizajes a contar de las cuatro de la tarde. Como era usual en estos casos, a los jugadores de ambos equipos se les concedió entrada libre al espectáculo aéreo.

### **Gira al Perú y pérdida del "*Caupolicán*"**

A mediados de junio, Figueroa resolvió trasladarse al Perú con el objeto de participar como delegado obrero al Movimiento de Confraternidad Peruano-Chileno, a desarrollarse a fines de julio en Lima. Luego de embarcar el "*Caupolicán*" en Valparaíso, se dirigió al norte, deteniéndose en Coquimbo y Antofagasta, donde ofreció algunos vuelos que le reportaron un gran beneficio económico y pródigas atenciones.

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

En la ciudad de los Virreyes, visitó al Presidente del Perú don Guillermo Billinghurst, gran amigo de Chile, quien tuvo palabras encomiásticas para la obra de divulgación y de acercamiento espiritual entre los dos pueblos, llevada a cabo por Figueroa, como aviador y como delegado obrero de su país. Tanto los gastos de permanencia en Lima, como los del viaje, fueron pagados en su totalidad por el gobierno peruano, comprometiendo la gratitud de Figueroa, quien supo corresponder con una leal y entusiasta labor de propaganda por el movimiento de confraternidad peruano-chilena que representaba.

Terminadas sus actividades en Lima, inició su regreso a nuestro país por vía marítima, arribando a Antofagasta los primeros días de septiembre.

Debido al interés demostrado por los antofagastinos, el aviador programó una volación para el día domingo 7 de ese mismo mes, en el Sporting Club de esa ciudad.

Alrededor de las 15:30 horas, apareció Figueroa en la cancha, siendo saludado con entusiastas aplausos por parte de la nutrida concurrencia. Ya se hallaba allí su mecánico, quien luego de que el aviador se hubo instalado en su asiento, procedió a largar la hélice, funcionando el motor con toda su potencia.

Luego de realizar majestuosos virajes y varios vuelos planeados, efectuó un atrevido aterrizaje con toda habilidad y maestría.

Para el día siguiente el piloto había anunciado que partiría en el Caupolicán hacia el cantón de Bolivia, para cumplir con los jefes y trabajadores de las oficinas salitreras un compromiso que había celebrado con ellos.

Para cumplir dicha obligación, al otro día se presentó temprano a la pista del Sporting. Ya a las siete de la mañana había gran cantidad de curiosos que querían ver el despegue del temerario aviador. Diez minutos más tarde Figueroa dio la voz de largada y el Caupolicán majestuosamente ascendió hacia el azul del cielo antofagastino, tomando una altura de unos 500 metros y virando resueltamente hacia el sur, tomó la dirección de la vía férrea.

Pasó en vuelo sobre la quebrada La Negra, pasando sobre la estación del mismo nombre, donde en lugar de seguir rumbo al oeste, siguió de largo, en dirección a la vía férrea de Aguas Blancas.

El aviador pensaba encontrar más al oeste la línea del longitudinal, la que no vio, dirigiéndose hacia el sur por pleno desierto. Al no divisar los humos de las oficinas del cantón norte, voló hacia el mar, logrando avistar las oficinas de Aguas Blancas. Pasó sobre todas ellas a baja altura, buscando un terreno propicio para aterrizar, pero todo fue en vano, colocando ruedas en la oficina Rosario, pues ya no tenía combustible.

Desgraciadamente el terreno estaba demasiado accidentado, lo que originó la rotura de la hélice al chocar con unas costras de caliche. Como era usual en estas emergencias, el *Caupolicán* sufrió las consecuencias y una vez más el aviador resultó ileso.

Los trabajadores de las oficinas de Aguas Blancas, que no esperaban la llegada del aviador, tuvieron una grata sorpresa cuando vieron pasar al intrépido piloto, celebrando al mismo tiempo la casualidad que les permitía presenciar un espectáculo desconocido para muchos de aquellos pampinos.

Durante este vuelo Figueroa permaneció en el aire tres horas y cinco minutos, tiempo no despreciable si tomamos en cuenta que su raid Bатуco-Valparaíso-Santiago lo realizó en tres horas y quince minutos.

En este vuelo se utilizaron 85 litros de combustible y 36 de aceite, cantidad que se había calculado para unas cuatro horas de vuelo. Esa noche Figueroa pernoctó en la oficina Rosario, embarcando el día martes 9 su avión en el ferrocarril con destino a Antofagasta.

Bastó que una chispa que saltó desde la locomotora provocara un incendio uno de los carros con salitre para que el fuego se propagara rápidamente alcanzando al *Caupolicán*, a pesar de los esfuerzos de Figueroa y algunos ferroviarios por salvar el aparato.

Con riesgo inminente de ser presa de las llamas, el mismo aviador logró arrojar el avión desde el carro a la orilla de la vía férrea, golpeándose éste fuertemente contra el suelo. Finalmente se pudo salvar sólo el motor y parte del timón de cola, mientras la gloriosa estructura era consumida totalmente por las llamas.

Don Cloro, profundamente afectado por esta pérdida, sólo pudo decir que su viejo *Caupolicán* había cumplido como cumplen los mejores, despidiéndose con aquel raid realizado el día anterior por la pampa, sin que el viejo motor diera muestras de fatiga. Desenlace cruel para que el que hubiera sido aclamado por sus triunfos y destrezas en su patria y en la patria hermana del Perú, emociones que quedaron sepultadas para siempre entre los restos calcinados que el tiempo se encargó de dispersar con las arenas del desierto.

### **El “Valparaíso” y otros aviones**

Esta contingencia no desanimó a Figueroa, ya que a su llegada a Valparaíso el 16 de septiembre, a bordo del vapor “*Imperial*”, se enteró que el “*Valparaíso*” ya estaba en el puerto, por lo que rápidamente junto a su mecánico comenzaron a armar el aparato, en el que realizaron algunos vuelos de prueba casi inmediatamente.

El día 18 de septiembre, a las nueve de la mañana Figueroa alzaba el vuelo para saludar desde el aire a la ciudad que le había donado este nuevo avión, que reemplazaría a su querido *Caupolicán*, cuya estampa se perdió para siempre en las arenas del soleado desierto nortino.

El día domingo 28 de septiembre el Sporting Club de Viña del Mar tenía repletas sus graderías. La gran concurrencia que había venido desde Valparaíso en trenes especiales dispuestos por Ferrocarriles, quería observar las volaciones del popular Clodomiro Figueroa, que tendrían un sabor especial, pues

ese día se entregaba oficialmente al aviador el monoplano Blériot "Valparaíso", el que además iba a ser bautizado al estilo de los grandes barcos. La ceremonia estuvo a cargo del sacerdote Eduardo Gimpert, quien vestido con sus ornamentos sagrados dio comienzo al acto religioso.

Como madrinas actuaron las señoras Blanca Plummer de Pérez de Arce, Amalia Vives de Gumucio y Elena Vijil de Risopatrón, quienes tomaron, cada cual, una cinta de seda tricolor que estaba unida a la hélice del aparato. Una bandera de seda bordada con hilo de oro cubría el avión. Este emblema había sido confeccionado por doña Eduviges Sepúlveda y fue obsequiada al aviador por el niño Juan Lobos; bandera que más tarde lo acompañaría cuando realizara el cruce de los Andes.

Luego de las oraciones de rigor, el sacerdote bendijo el avión, rociándolo con agua bendita. El "Valparaíso" quedaba así oficialmente bautizado, en una ceremonia que por primera vez se realizaba en Chile. Un estruendoso ¡Viva Figueroa! atronó la tarde y los acordes de la Canción Nacional interpretada por la banda del Regimiento Yungay, dieron por terminada la ceremonia.



*El "Valparaíso" durante una prueba de motor, antes de emprender el vuelo. Algunos voluntarios sostienen el aparato para que no se mueva de su sitio. En aquella época inicial de la aviación no se conocían aún las cuñas ni otro sistema de frenos en las ruedas*

Luego el Mecánico Goudou, y el piloto aviador Pedro Donoso Amengual, mecánico de la Escuela de Aeronáutica Militar, revisaron el monoplano con el fin de dejarlo listo para volar. En breves momentos Figueroa daba la señal de largar y el Valparaíso se elevaba a una altura de unos 150 metros, realizando arriesgadas evoluciones sobre la cancha y sus alrededores, tomando enseguida rumbo a Playa Ancha, regresando luego a una altura de 400 metros. En los momentos de aterrizar, una fuerte ovación lo recibió en tierra.

El 30 de septiembre Figueroa llevó a cabo el vuelo Viña del Mar-Lo Espejo, con todo éxito en una hora de vuelo, comprobando las óptimas cualidades del nuevo aparato. Tras algunas exhibiciones aisladas en Santiago, instaló su propio taller de reparaciones de aeroplanos en calle Almirante Barroso 50 y más tarde en San Miguel 160, con las economías reunidas en las actividades de los últimos meses.

En este taller Figueroa inició la construcción de nuevos aviones, el primero de los cuales fue armado con los restos del *Caupolicán* y el motor Gnôme de 50 HP adquirido por el aviador en Lima a los

hermanos Rapini, que perteneciera al Blériot *Caroline* destruido por Miguel Rapini en Viña del Mar, durante su gira por Chile.

Así surgió el *Lautaro*, que Figueroa vendió luego en \$ 20.000 al nuevo aviador civil chileno Emilio Castro Ramírez, llegado al país en noviembre de 1913.

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

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

Especialmente visitada era la foto tamaño natural del aviador, que se exhibía en una de las vitrinas de la Casa Francesa (calles Estado esquina de Huérfanos) con la leyenda "*O Cruzo las nevadas cumbres o ellas serán mi tumba*".

El jueves 11 de diciembre, hasta la Cámara de Diputados se impregnaba del proyecto emprendido por Figueroa y el honorable Héctor Arancibia Lazo presentaba un proyecto de acuerdo, autorizando al ejecutivo para premiar al primer aviador nacional que cruzara la cordillera.

En un encendido discurso ante el hemiciclo, evidenciaba la importancia de la aviación, considerándola como un factor de progreso de las naciones. En parte de su intervención dijo: "*La navegación aérea no sólo es un factor destinado a aumentar la eficacia de las armas en la guerra moderna, sino que está llamada a prestar en la paz importantes servicios al comercio, la agricultura y la industria*".

Más adelante hizo presente la importancia de la travesía de la cordillera ya que, según su opinión "*marcará el primer paso para facilitar la comunicación con el país vecino en forma rápida y con el tiempo, segura*"

Al final de su discurso el Diputado presentaba a la Cámara el siguiente proyecto de Ley:  
*"Artículo único.- Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de veinte mil pesos (\$ 20.000) en la acuñación de una medalla y en un premio en dinero que se destinará al primer aviador nacional que atraviese la cordillera de los Andes.*

*Dentro de los 30 días a la promulgación de la presente Ley, el Presidente de la República decretará la forma y condiciones en que debe optarse a los premios ofrecidos. Santiago, diciembre 11 de 1913.- Héctor Arancibia Lazo, Diputado por Santiago*".

No obstante, la logística reunida por Figueroa para vigilar su vuelo a través de la cordillera, sus intentos fueron en vano, pues el *Valparaíso*, no pudo sobrepasar ni siquiera los tres mil metros de altura, todavía escasos para realizar la travesía andina. En los primeros meses de 1914, Figueroa cumplió algunos vuelos de importancia como un raid entre Batuco y Viña del Mar, realizado en dos

horas y media de vuelo el 19 de febrero y el espléndido raid entre Viña del Mar y Concepción, con una distancia de seiscientos cuarenta kilómetros, llevado a cabo entre el 28 de febrero y el 2 de marzo, con etapas en Teno, Curicó y Chillán.

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

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

Entre estos vuelos cabe recordar el que realizó Figueroa en Calama, ciudad ubicada a 2.270 metros sobre el nivel del mar. De este hecho la prensa de la época consignó el siguiente comentario: *“su vuelo fue muy flojo y aterrizó sin efectuar ninguna maniobra, lo que ha provocado gran descontento del pueblo”*. No obstante, esta crítica no amedrentó a Figueroa, quien continuó efectuando vuelos en la región.

Después de reunirse en Antofagasta, Figueroa y Castro efectuaron, el 26 de julio, una brillante demostración aérea combinada, la primera llevada a cabo en el norte. El buen resultado comercial que esperaban obtener los pilotos, se vio frustrado por la determinación del público de instalarse en los cerros para ver el espectáculo, sin remunerar debidamente los sacrificios y desembolsos económicos obligados del viaje y permanencia de los aviadores.

Para poder sufragar los gastos y obtener algunas ganancias, ambos se contactaban con las empresas propietarias de las oficinas salitreras, a las cuales les solicitaban un aporte para efectuar las volaciones en los diversos pueblos pampinos. Naturalmente, de estas peticiones sólo algunas resultaban favorables, recibiendo siempre múltiples muestras de aprecio por parte de los integrantes de organizaciones sociales de las diversas localidades.

Figueroa continuó sus vuelos en Antofagasta y el 2 de agosto, dos damas de esta progresista ciudad, Antonia Carrasco y Aída Barrios, acompañaron a Figueroa en vuelos sucesivos, conquistando la gloria de haber sido las primeras mujeres que volaron en el norte del país.

Para poder llevar pasajeros Figueroa había acondicionado un asiento especial detrás del puesto de piloto de su avión monoplaza. Mientras tanto, Castro se había dirigido a Mejillones, donde efectuó algunas exhibiciones, regresando a Antofagasta el 9 de agosto, cubriendo la distancia en 55 minutos, a más de mil metros de altura.

Luego de la fructífera gira por las provincias del norte, ambos aviadores regresaron a Santiago a mediados de agosto, procediendo a revisar y preparar el material para continuar ofreciendo nuevas exhibiciones en provincias.

ULTIMA JIRA POR LAS  
**PROVINCIAS DEL SUR**  
 DEL PILOTO-AVIADOR  
*SABADO. 20 de 5 a 7.*

Sensacionales vuelos con pasajeros



Monoplano Valparaíso 80 H P

*Clodomiro Figueroa P.*

El Domingo de *7 a 10 P.M.*

Emilio Castro volvió para conquistar los públicos de Talca y Linares, mientras Clodomiro Figueroa se dirigía a San Felipe a reunirse con el pueblo de esa zona, que lo contaba como a un hijo predilecto.

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

### El avión “Lautaro”, en Lautaro

A fines de 1914 Figueroa en su avión “Valparaíso” y Castro en su “Lautaro”, inician una gira al sur con el fin de que este último pueda bautizar su avión en el mismo pueblo de Lautaro.

Ese año Figueroa en su avión “Valparaíso”, durante una gira por Malleco había volado en Victoria con desastrosas consecuencias, ya que al momento de efectuar un despegue había chocado con uno de los postes del Club Hípico, cayendo el aeroplano y sufriendo serias averías, lo que le impidió visitar Traiguén y otros pueblos que estaban en la agenda. Como siempre el aviador sólo resultó con lesiones leves.

Ahora con Castro la intención era efectuar sus conocidas demostraciones de vuelo, para lo cual traía su remozado “Valparaíso” y Castro su flamante “Lautaro”, con los cuales se presentaron el día domingo 20 de diciembre de 1914 en el campo conocido como “El Avellano”.

Tal como don Cloro había hecho con su “Valparaíso” cuando lo bautizó en la porteña ciudad, se habían dispuesto los preparativos previos para contar con el párroco y las damas que serían las madrinan y que en este caso fueron Laura Guillén de Gacitúa; Amelia de Sandoval, esposa del alcalde Pedro Sandoval y Luisa de Voigt.

Luego de presentar su programa se procedió al bautizo oficial del avión “Lautaro”, que desde ese día acompañó al aviador Castro durante toda su carrera y por el que más tarde llegaría a sentir un gran aprecio, ya que juntos pudieron recorrer el país y participar en una serie de competencias que le dieron mérito tanto a él como a su avión.

Según cuenta don Lautaro Cánovas en su “Historia de Lautaro”, antes de retirarse los aviadores en un gesto de condescendencia pidieron voluntarios que quisieran arriesgarse a subir con ellos en un corto vuelo. Sólo un lautarino llamado Manuel Iturriaga se atrevió a instalarse junto al aviador Castro, siendo el primero que pudo observar su pueblo desde las alturas en ese avión mezcla de Blériot y de una básica tecnología chilena, que había venido a La Frontera a buscar un nombre, el que desde ese momento lució en su fuselaje como un homenaje al gran guerrero de Arauco.

### **A Bolivia Perú y Ecuador**

A mediados de 1915, Figueroa partió al norte con sus monoplanos “Valparaíso” y “Tucapel”, deteniéndose en Antofagasta y Arica para realizar algunas exhibiciones.

Después de realizar espectaculares vuelos en Arica, Clodomiro Figueroa acompañado del boliviano Emanuel Aramayo, a quien había convertido en aviador y los mecánicos chilenos Guillermo Tapia y Manuel Vergara, arribó a la ciudad de La Paz el 27 de julio de 1915. La prensa paceña alborozada decía: *“Muy pronto, el pueblo de Bolivia va a contemplar el más grandioso espectáculo del siglo XX, donde se reúnen a la par el genio científico y el valor intrépido del hombre. Unidos por vínculos de confraternidad americana, ambos aviadores harán flamear a los vientos sus gloriosas tricolores; una representando a la raza araucana y la otra a la quechua y aymara”.*

Pero, cuando renacía el sentimiento anti chileno, “El Diario” con toda elocuencia decía: *“Valga hacer constar en esta ocasión, que el domingo último nuestro joven aviador Aramayo, voló con Clodomiro Figueroa sobre las fortalezas polvorientas del Morro de Arica sin levantar las protestas de esa ciudad, lo cual señala una familiaridad mayor de los pueblos vecinos con los progresos modernos que aún no se conocen en nuestro país. Digámoslo: el más portentoso invento que haya dado el ingenio humano en los últimos tiempos, es recibido en Bolivia a pedradas...”.*

Ante la expectativa de la población paceña, el 1 de agosto de 1915, Figueroa y Aramayo trataron de levantar vuelo en El Alto; sin poder concretar sus intenciones debido a la poca potencia del “Valparaíso” y el “Tucapel” de tan sólo 80 HP.

Cuatro días después, Figueroa abandona Bolivia con rumbo al Perú, dirigiéndose a Arequipa, donde hizo tres vuelos, que fueron los primeros registrados en los anales de la apacible ciudad peruana. Desde allí se trasladó a Mollendo, donde tuvo la desgracia de atropellar con su monoplano *“Tucape!”* a una mujer que llevaba un niño en brazos y sujetaba de la mano a un menor de dos años de edad, ocasionando la muerte de este último y algunas contusiones a la mujer. El lamentable percance provocó gran consternación, pero hubo consenso unánime en reconocer que el desgraciado accidente fue motivado por la imprudencia de la víctima, al cruzar la cancha en los momentos del aterrizaje.

Refiriéndose a los vuelos de Figueroa, la prensa peruana comentó: *“El triunfo del aviador chileno brillará como un cielo sin nubes, porque nadie podrá negar que la volación realizada será un acontecimiento que perdurará en los anales de la vida del puerto de Mollendo”*.

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

No obstante, la falta de repuestos ocasionadas por la Guerra Mundial, el 30 de enero de 1917, Figueroa ofreció sus servicios a la IV División de Ejército, que efectuaba maniobras en los alrededores de Temuco. Con este motivo voló acompañado por el Teniente Roberto Santelices Pacheco, con quien cumplió algunos ejercicios de observación militar en la zona, demostrando con ello la importancia futura del poder aéreo.

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

### **Correo Aéreo Santiago Valparaíso**

Ese día 1º de enero de 1919, parecía ser otro día del calor tórrido que invade la capital en esa época. La ciudadanía todavía no terminaba de dar los clásicos abrazos de Año Nuevo, cuando los más entusiastas ya llenaban las tribunas del Club Hípico, donde, con motivo de la tradicional celebración del torneo militar de año nuevo, el aviador Clodomiro Figueroa Ponce daría inicio a un nuevo raid Santiago - Valparaíso – Santiago, vuelo en el que el popular aviador realizaría el primer correo aéreo al puerto.

La planificación del vuelo incluyó el diseño de una estampilla, a la que en su parte superior se le colocó la frase *“Correo Aéreo”*, en el centro la foto de Figueroa rodeada por un óvalo y en ambos costados se indicaba su valor: *“cinco pesos”*. En la parte inferior se ubicó la leyenda *“Aviador Figueroa”*.

Rodeaba el óvalo una artística viñeta, El dentado de cada una de estas particulares estampillas fue realizado con una máquina de coser, cuyo diseño fotográfico fue realizado por Aurelio Vera, profesional de categoría de la época, amigo y fotógrafo oficial del aviador, quién además estampó su rúbrica sobre la foto.



La venta de los sellos se realizó con la debida anticipación en el Aero-Club, Fotografía Vera, Confeitería Palet, algunos diarios y otros locales que colaboraron en su colocación al público.

Los pormenores de la preparación del vuelo habían sido profusamente difundidos por la prensa, como era costumbre en don Cloro, quien se valía de este medio para invitar al público a ver sus populares volaciones.

A las 08:30 horas el aviador ya estaba listo para el despegue. En esos momentos, de manos del Capitán y Piloto Militar Enrique Pérez Lavín, Figueroa recibió oficialmente la saca con correspondencia, la que contenía 539 cartas (según fuentes de la época), siendo ubicada en el interior del avión, el cual tomó pista y se elevó majestuoso con su carga de cartas y saludos de Año Nuevo rumbo al puerto de Valparaíso, mientras el numeroso público reunido en dicho lugar aclamaba al piloto.

Era éste un correo especial. Fue el primer correo aéreo particular que se realizaba en nuestro país, ya que Correos de Chile no tuvo intervención oficial en la recepción de la correspondencia y cuando fue necesario entregar parte de ella al correo porteño, además del sello aéreo del aviador, debió colocarse a cada carta el franqueo oficial correspondiente.

Después de una hora y quince minutos de vuelo, el Blériot "Valparaíso", de 80 HP, realizaba un feliz aterrizaje en Playa Ancha.

El piloto distribuyó la correspondencia a los principales diarios de Valparaíso, y el resto de las cartas fue entregada por un servicio de automóviles, previamente concertados para su reparto, obteniendo los mensajeros como remuneración un peso por cada una de las cartas que contenía la valija.

Debido al fuerte viento reinante, Figueroa debió aplazar hasta las 19.05 horas el regreso a Santiago. Una muchedumbre entusiasta avivó al piloto en los momentos de elevarse en Playa Ancha con destino a la Capital, siendo sorprendido por la oscuridad media hora antes de llegar a Santiago. Antes de aterrizar el aviador dio una vuelta sobre la ciudad, que a esa hora ofrecía un hermoso aspecto con la iluminación de algunos edificios como Gath y Chávez, Casa Francesa y otros edificios céntricos, debiendo tomar toda clase de precauciones para el descenso en el Club Hípico, donde solamente lo esperaba un pequeño grupo de amigos, quienes le marcaron la pista con algunas luces, aterrizando sin novedad, luego de una hora y treinta minutos de vuelo.

Sin pérdida de tiempo, Figueroa se trasladó a la oficina de “El Mercurio” y “El Diario Ilustrado”, donde hizo entrega de aproximadamente cuatrocientas cincuenta cartas, las que fueron distribuidas esa misma noche. Luego el aviador se dirigió a la Moneda para hacer entrega de cartas al Presidente de la República y al Ministro de Guerra, enviadas por el Círculo Naval.

### **Correo Aéreo Internacional**

Mediante un pequeño suelto de prensa titulado “*Travesía de Los Andes*”, con una bajada de página en que se informaba que la intentaría ese día el aviador Figueroa, los santiaguinos se enteraron el 20 de agosto de 1921, que el aviador realizaba un nuevo intento para salvar su honor que quedara en deuda en diciembre de 1913, cuando por primera vez fallara en el cruce de los Andes, ante la escasa potencia de su frágil Blériot.

Esta vez lo hacía en su nuevo “*Valparaíso*”. Concluía la información diciendo que el aviador saldría a las seis de la madrugada, desde la Escuela de El Bosque, teniendo como destino la ciudad de Mendoza.

¡Qué diferencia! Un párrafo de once líneas para informar de esta proyectada travesía, cuando ocho años antes se habían derramado ríos de tinta para cubrir el mismo raid, en cuyo intento los diarios publicaron durante más de una semana páginas completas adornadas con fotos tomadas por fotógrafos enviados especialmente a cubrir el vuelo y una pléyade de periodistas se disputaba las notas entre Santiago, Los Andes, la cumbre y Mendoza.

Parecía que en esta oportunidad sólo don Cloro recordaba la frase que le hería su orgullo de aviador pionero; “*O cruzo las nevadas cumbres, o ellas serán mi tumba*”.

En ocho años los progresos de la aviación habían sido notables por lo que esta vez realizaría el vuelo con la más completa seguridad de tener éxito.

Atrás quedaban los vuelos de Jorge Newbery y el Teniente Benjamín Matienzo, ambos argentinos. En el fondo de su corazón los recordaría cuando lograra pasar el gran macizo.

Desde la tentativa que había realizado en 1913, Figueroa no había dejado de lado su propósito, los sufrimientos morales que había tenido que soportar durante este tiempo habrían hecho desistir a otro hombre que no tuviera su temple; pero él dando pruebas de una perseverancia sin límites, siguió luchando hasta lograr vencer en la forma más noble que cabe, los comentarios que flotaban en el ambiente y que herían su reputación de hombre valeroso.

Ahora contaba con el apoyo de su poderoso Morane Saulnier, cuyas pruebas habían dado un resultado admirable, situación que decidió a don Cloro a realizar el vuelo. Hubo quienes trataron de hacerle desistir, pero el piloto firme en su propósito sentenciaba: *"Si no hago la travesía me tildarán de cobarde y como no merezco ese calificativo, iré a Mendoza"*.



**Monseñor Eduardo Gimpert, Obispo de Valparaíso (asiento delantero) y el aviador Clodomiro Figueroa a bordo del nuevo Morane-Saulnier.**

Para realizar su vuelo el aviador solicitó el permiso correspondiente a la autoridad militar y al Ministerio de Guerra, quienes accedieron gustosos a la petición. El Embajador argentino, de quien solicitó igual autorización, realizó las comunicaciones pertinentes ante su Gobierno, el que expresó que tendría el mayor agrado de que Figueroa volara sobre territorio argentino.

Definido el vuelo, comunicó sus propósitos al directorio del Aero Club, solicitando el control necesario para que su viaje fuera homologado en conformidad con los reglamentos internacionales.

El Aero Club acogió con interés su petición, designando a los miembros de la comisión que debían realizar el control solicitado. Al mismo tiempo se insinuó al aviador la necesidad de que su vuelo tuviera un fin práctico, como podría ser el transporte de correspondencia entre Santiago y Mendoza.

Fue así como en una valija especial, sellada por el Aero Club, se colocaron cerca de cien cartas, las que llevaban el sello postal ideado por el aviador el año 1919, direccionadas a personas de Mendoza, Buenos Aires y algunas ciudades del Brasil, además de unos ejemplares del día de El Mercurio.

En la valija iba una nota del Presidente del Aero Club al Cónsul de Chile en Mendoza, redactada en los siguientes términos: *“Con verdadero placer aprovechamos el rápido viaje que hará mañana a esa el aviador señor Clodomiro Figueroa, para enviar a usted y por su intermedio a la colonia chilena y a las dignas autoridades de esa provincia, los mejores saludos de estos, sus amigos y por encargo especial, de todos los socios del Club.*

*El aviador Figueroa, que, con Jorge Newbery fueron los primeros que alentaron la esperanza de unir a estos dos países por medio del vuelo mecánico, piensa realizar mañana su raid, y estamos ciertos que su fe, su pericia y la magnífica máquina que posee, le han de dar el triunfo que merece.*

*Como depositario del primer correo aéreo entre Santiago y Mendoza, le rogamos hacer llegar a sus destinos las cartas y diarios que lleva la valija, con lo cual comprometerá una vez más la estimación de sus afmos. SS. y amigos.- Jorge Matte Gormáz, Presidente.- Armando Venegas, Secretario General.”*

A las cuatro de la madrugada los mecánicos sacaron el “Valparaíso II” a la pista de El Bosque. El pequeño Morane que ya había sido revisado y controlado, se hallaba a punto para la partida.

Media hora más tarde, Figueroa se hallaba en la pista y junto a él, el Oficial de Servicio de la Escuela, Teniente Francisco Lagreze y la comisión designada por el Aero Club, integrada por los directores Juan Maluenda, Armando Venegas y Augusto Perrey.

El fotógrafo Aurelio Vera, Armando Ramírez y Horacio Espinoza completaban el grupo de los pocos amigos que lograron enterarse de los propósitos del aviador, que en esta oportunidad había pedido a los más íntimos que guardaran la mayor reserva sobre este raid.

A las seis llegó el cirujano de la Escuela Dr. Luis Sepúlveda Salvatierra, acompañado del Capitán Francisco Quevedo, Subdirector del establecimiento.

Constatado su buen estado de salud, en conformidad a los reglamentos respectivos, Figueroa subió a su máquina, colocando en parte visible la carta de la ruta que debía seguir. La comisión del Aero Club selló el altímetro y a sus pies colocó la valija con correspondencia, que iba atada con dos banderitas; una chilena y otra argentina.

Bajo el asiento iba doblada la bandera chilena que se le había obsequiado en el Sporting Club de Viña del Mar, cuando bautizó el “Valparaíso” en 1913 y finalmente una foto de su esposa Marta Ubilla Hoppin.

Con todo dispuesto en el avión, a las 06:23 horas remontó el vuelo, tomando altura rápidamente en dirección a San Bernardo, para volver a pasar sobre la Escuela a unos tres mil metros. Luego fue perdiéndose la visión del avión en un cielo iluminado por la luz de la luna, hasta que a los cuatro mil metros encontró los primeros rayos del sol que empezaba a alumbrar. Media hora más tarde el avión se perdía entre los primeros contrafuertes cordilleranos.

Entretanto el Capitán Quevedo disponía que la estación telegráfica de la Escuela se pusiera en comunicación con Mendoza y otras oficinas para obtener noticias del raid.

El aviador todavía no terminaba de realizar el cruce cuando notó que el motor no funcionaba bien. Pasada la cumbre comenzó a cortar contacto para ver si se solucionaba el problema, pero el motor fallaba cada vez más. En estas circunstancias y después de pasar volando al noreste a mucha altura sobre Mendoza, resolvió aterrizar, realizándolo en la Estación Lujan de Cuyo, a unos veinte kilómetros de la ciudad.

Al descender el aeroplano, el altímetro sellado registraba seis mil metros, el que fue abierto cuando el aviador regresó de Mendoza. En cuanto a la saca con correspondencia, al percatarse que no podría regresar vía aérea, como eran sus deseos, no la dejó caer en la Plaza de Armas, como tenía pensado y más tarde, ya en Mendoza, la entregó personalmente al Cónsul chileno, quien abrió la valija y dispuso la distribución correspondiente.

Una vez en tierra Figueroa envió un telegrama al Aero Club solicitando repuestos para solucionar una avería que él creía fácil de reparar: *“Aero Club de Chile.- Aterrizaje forzado a las 7,45 rompióse en el aire biela del cilindro. Pequeños desperfectos del aparato son fáciles de reparar. Cumplidos todos los encargos. He pedido a la Escuela de Aviación un mecánico y repuestos. Regresaré volando. Aviador Figueroa”*.

Pero lo que el aviador creía una falla menor, una vez realizada una revisión completa, indicó que estaban fundidos los descansos de las bielas y roto el cárter, debido a que se cortó durante el vuelo la cañería alimentadora del aceite, por lo que no se consideró oportuno el envío del mecánico que había solicitado a la Escuela, el que se hallaba listo para partir.

Producido el aterrizaje, las autoridades argentinas de la zona acompañaron a Figueroa hasta Mendoza para presentar sus saludos al Cónsul de Chile, quien timbró la bandera nacional con que el aviador había envuelto su cuerpo durante la travesía.

Durante el día el aviador recibió numerosos telegramas de felicitación, siendo objeto de toda clase de atenciones de las autoridades y la sociedad mendocina. Por la noche el Cónsul Luis Torres, le ofrecía una comida a la que asistieron numerosos invitados.

El sábado 27 de agosto, Figueroa embarcaba su avión en Mendoza, el que fue enviado vía ferrocarril transandino a Los Andes, en tanto él se quedaba en la ciudad con el objeto de asistir a un gran banquete que se le ofrecería el día domingo a iniciativa del Diario *“La Provincia”*. El lunes el aviador salió con destino a Los Andes, donde pernoctó, con el fin de atender en horas de la mañana el transbordo de su Morane desde los vagones del Transandino a los del ferrocarril chileno.

Finalmente, el día martes a las 23:15 horas llegaba el expreso que lo traía a la capital, siendo esperado en la Estación Mapocho por más de dos mil personas que querían prodigar su aplauso al temerario piloto, que había conquistado otro importante laurel en su carrera.

Numerosas sociedades deportivas, con sus estandartes, faroles chinescos y banderas chilenas aguardaban al aviador. Comisiones del Aero Club y de la Escuela de Aviación esperaban también al distinguido piloto, a fin de presentarle sus parabienes.

Al descender del convoy fue saludado por el Secretario del Aero Club Armando Venegas, a los acordes de la Canción de Yungay, interpretada por una banda que también esperaba al piloto. El Capitán Dagoberto Godoy, vencedor de los Andes el año 1918, el aviador Carlos Borcosque y numerosos amigos personales se hallaban también presentes en el andén.

Trasladado en andas a un automóvil del Aero Club, sus admiradores, quienes no cesaban de aplaudirlo durante el trayecto hasta la sede de la entidad, en calle Huérfanos al llegar a Bandera.

Ya en ella, se le ofreció una manifestación a la que asistieron personalidades del mundo social y deportivo. Interrogado por la prensa sobre el resultado práctico del vuelo, Figueroa expresó: *“Con este vuelo ha quedado probado una vez más que no es difícil establecer un correo rápido internacional por medio del aeroplano entre Chile y Argentina, facilitando así grandemente la vida y los negocios entre uno y otro país”*.

Y no podía ser de otra manera, si el mismo Figueroa había leído en Mendoza *“El Mercurio”* (que él había llevado) a las ocho de la mañana. A esa hora, ciertamente muchos santiaguinos no habían comprado el diario en Santiago.

Fue el último de los vuelos importantes de este aviador que tantos laureles cosecho en una carrera aérea particular, como no hubo otro en la etapa pionera de nuestra aviación.

### **DAVID FUENTES SOZA, el Aviador de Talcahuano**

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

Encontrándose en el Viejo Mundo, donde habría arribado en 1910, Fuentes tomó contacto con el teniente Manuel Avalos Prado, con quien cultivó una fructífera amistad. Avalos realizaba el curso de aviador en la Escuela de Étampes, enviado por el estado chileno junto con el teniente Eduardo Molina Lavín con el objeto de dar vida a la aviación militar a su regreso al país.

Este encuentro con Avalos incentivó al joven David Fuentes a ingresar por sus medios a la prestigiosa escuela parisina, de propiedad del afamado Luis Blériot, en donde el 22 de octubre de 1912, obtenía su flamante brevet N° 1.078, que lo elevaba a la categoría de *“piloto-aviador”* de la Federación Aérea Internacional (FAI). Fue el alumno que menos gastos debió desembolsar por desperfectos ocasionados al material de vuelo durante su aprendizaje.

### **A volar gratis**

De un acendrado espíritu patriótico y un corazón no menos generoso, a su regreso a Chile realizó muchas "volaciones" gratuitas en diferentes ciudades del país. Para tal efecto trajo desde Francia un monoplano Blériot de dos asientos, de 80 HP, al que en una sencilla ceremonia realizada en el vecino puerto, en abril de 1914 bautizó con el nombre de "*Talcahuano*". Nombre que identificó a su avión por todos los cielos de Chile, luciéndolo gallardamente en el timón de cola del Blériot.

Luego de realizar diversos vuelos con pasajero por la zona, realizó un raid a Angol, cubriendo la distancia que separa a ambas ciudades en una hora y diez minutos. En Los Confines realizó vuelos con personas de la ciudad, que lo acompañaron gustosas a gozar del paisaje de la Cordillera de Nahuelbuta y los suaves lomajes trigueros que dieron tanto prestigio a esa zona a principios del siglo pasado.

Gabriela Figueroa, Eloísa Fernández, Mariana Conejeros y Matilde Soto, fueron algunas de las conocidas damas de la sociedad angolina que tuvieron el coraje de subir al "*Talcahuano*".

En junio, Fuentes acompañado del Capitán de Corbeta Guillermo Vargas, logró elevarse sobre Concepción a una altura de 3.150 metros. Altura que en Chile y en varias partes del mundo era todo un récord para la época. El motor del avión respondió admirablemente bien y para lograr la altura expresada demoró poco más de una hora.

Este vuelo naturalmente colocaba al aviador en un buen sitio ante pilotos nacionales como Page, Figueroa, Copetta y otros que en máquinas de similar "caballaje" luchaban por conquistar nuevos lauros para la naciente aviación civil chilena.

El 8 de agosto de ese año realizaba un atrevido vuelo nocturno, acompañado de Rafael Andrews, entre Talcahuano y Concepción, hecho destacable si se tiene en cuenta que recién el 27 de febrero, el piloto Luis Omar Page, había realizado el primer vuelo nocturno sobre Santiago.

### **Raid Concepción-Santiago**

Fuentes coronó sus actuaciones de ese año con el brillante raid Concepción Santiago, realizado el 18 de septiembre y que por razones técnicas se hizo en dos jornadas.

Con este raid Fuentes logro llevar a feliz término el intento realizado por el aviador Acevedo el año anterior, el que le costara la vida al intentar tomar altura sobre el Bío-Bío. El aviador llevó a cabo su raid saliendo desde Concepción y después de volar durante cinco horas y diez minutos, a un promedio de 90 kms por hora, descendió voluntariamente en Paine, comprendiendo que por falta de combustible no alcanzaría a llegar al aeródromo militar de Lo Espejo, meta que se había fijado como término del raid. Había cubierto 450 kms en un solo vuelo. Reaprovisionado de combustible, al día siguiente muy temprano despegó desde Paine y en un vuelo de 55 minutos arribaba triunfante a la Escuela de Aviación Militar.

### **Con Santos Dumont**

Fuentes era un aviador de mucho roce social y de una sólida educación. Hablaba inglés y francés, siendo este uno de los factores para que durante la Primera Conferencia Aeronáutica realizada en

Santiago en 1916, se le designara la honrosa misión de trasladar hasta Viña del Mar al célebre aviador brasileño Alberto Santos Dumont, quien debía estar presente en las actividades programadas por la Conferencia.

El vuelo programado para las cinco de la tarde del sábado 4 de marzo, no se pudo realizar, debido a fuerte viento y neblina en la costa. Pero ello dio motivo para que Fuentes invitara al célebre aviador a dar un paseo por los cielos capitalinos, el que se extendió por 40 minutos en un paisaje libre del smog que hoy oculta la ciudad desde el aire.

Al día siguiente, de madrugada el "Talcahuano" puso proa a Viña del Mar piloteado por Fuentes y llevando como ilustre pasajero al aviador brasileño, quien al momento de descender del avión, luego de abrazar al piloto le expresó sus congratulaciones por la pericia demostrada en el vuelo.

Por su parte, Fuentes expresó que tenía pensado no volver a volar, pero le entusiasmó la idea de realizar este vuelo, expresó a los periodistas que había vendido el avión al teniente uruguayo Boiso Lanza, presente en la Conferencia, situación que al parecer no se concretó y que le permitió continuar desarrollando su carrera de aviador en el país.

### **Cruza el Estrecho**

Es así como ese mismo año, luego de cumplir una brillante gira con su fiel "Talcahuano" por Talca, Valdivia, La Unión Río bueno, y Osorno, llegó finalmente hasta Punta Arenas a bordo del vapor "Chiloé". Allí realizó algunas presentaciones y efectuó un vuelo en el que por primera vez relanzaron volantes de propaganda sobre la ciudad.

También tuvo el mérito de realizar la primera travesía del Estrecho de Magallanes entre Punta Arenas y Porvenir, acompañado del capitán Carlos Cruz Hurtado. Con este magnífico vuelo realizado el 1<sup>a</sup> de noviembre de 1916, día aniversario del descubrimiento del Estrecho, Fuentes obtenía un glorioso triunfo para la aviación nacional.

El aterrizaje en Porvenir no tuvo inconvenientes, pero al querer realizar una demostración a los lugareños, se cortó uno de los tirantes de gobierno que dejaron al "Talcahuano", sin poder realizar el vuelo de regreso.

Sin embargo, el vuelo causó una excelente impresión en la ciudadanía, hecho que quedó reflejado en una carta dirigida al diario "El Comercio" por el Dr. Joliffe, de Porvenir: *"...no sólo con el deseo de mis amigos, sino como un deber, he hecho todo lo posible para que la proeza llevada a cabo por el valiente aviador chileno sea inextinguible en los recuerdos de Porvenir. Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente Hernando de Magallanes, que el mismo día 1º de noviembre hace 396 años descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el "Paso Fuentes".*

Digna mención para un aviador de la talla de Fuentes, que cumplió una buena carrera en la etapa pionera de nuestra aviación y que ha permanecido un tanto olvidado junto a otras figuras de la aviación chilena.

### **Correo Aéreo Ancud-Puerto Montt**

Posteriormente el aviador se dirigió en vapor a Puerto Montt, desde donde embarcó el Talcahuano en el transporte Casma de la Armada Nacional, con rumbo a Ancud, donde realizó algunos vuelos con pasajero y el día 10 de diciembre a las 06:45 horas emprendía el vuelo llevando como pasajero a don Federico Mücke y un cargamento especial: Un paquete con cartas del correo para su similar de Puerto Montt.

Lamentablemente el viaje sufrió un considerable retraso, ya que al llegar al Canal de Chacao se descompuso la brújula, situación que unida a una espesa neblina que cubría el sector, hizo extraviar la ruta al piloto.

A las 10 de la mañana, temiendo lo peor zarpó una pequeña expedición de tres escampavías de la Armada en busca de los viajeros, los que fueron ubicados al día siguiente en el pueblo de Contao, donde afortunadamente habían aterrizado sin novedad. Desde aquí tuvieron que dirigirse en bote a Calbuco en busca de combustible, el que habían consumido totalmente buscando un lugar apropiado para aterrizar.

El día 11 de diciembre, cerca de las seis de la tarde, los pitos de los vapores anunciaban que el avión se aproximaba, causando la expectación de los cientos de curiosos que esperaban de temprano el regreso del “*Talcahuano*”. Momentos más tarde, junto a la estación de ferrocarriles, Fuentes realizaba un perfecto aterrizaje y piloto y pasajero descendían sonrientes de la máquina.

En ese momento se acercó al aviador el Administrador de Correos don Aristides Díaz, quien preguntó por la correspondencia enviada desde Ancud. Fuentes entregó al Administrador un pequeño paquete con cartas, que al decir del diario El Llanquihue, que cubrió la información, era la primera correspondencia que se enviaba por el aire desde Ancud a Puerto Montt.

La verdad es que el periódico se equivocaba, ya que esa no era la primera correspondencia aérea entre Ancud y Puerto Montt. Era realmente el primer correo aéreo realizado en el país y ellos estaban viviendo ese momento histórico al que nadie dio mayor importancia.

Entre las cartas venía una nota del Primer Alcalde de Ancud, dirigida a su similar de Puerto Montt, la que afortunadamente publicó El Llanquihue en su edición del 12 de diciembre: *“Ancud, 10 de diciembre de 1916. El infrascrito, Primer alcalde de Ancud, tiene el particular placer de saludar efusivamente a su distinguido colega de la ciudad de Puerto Montt, aprovechando los progresos de la navegación aérea, en el primer raid de esta ciudad a la capital de Llanquihue, felizmente iniciado hoy por el intrépido piloto aviador Señor David Fuentes, quien con admirable seguridad y pericia gobierna a su querido “Talcahuano Blériot”, de cuyo hecho quiere dejar constancia, como feliz augurio de futuro acercamiento y de progresos no lejanos de estas provincias australes. Luis Álvarez Gallo. “*

Al parecer sólo esta nota queda del primer correo aéreo realizado en nuestro país. Seguramente los sobres y las cartas que viajaron en el avión fueron destruidas o perdidas por sus destinatarios, quienes a lo mejor tampoco supieron que ellas habían llegado por este medio a sus manos. De seguro tampoco hubo sellos ni notas especiales en los sobres, ya que de haber sido así, más de algún filatélico habría reclamado la validez de este correo.

### **Vuelo bajo el Viaducto Malleco**

El año 1917 realiza el curso de piloto de globos aerostáticos en el Aero Club de Chile y al año siguiente plantea un proyecto para cruzar la cordillera, llegando a la conclusión de que necesita una máquina más potente, la que intenta adquirir en EE.UU., pero el subido costo le impidió realizar la gestión comercial. En mayo de ese año vuela en el Club Hípico de Concepción, realiza un raid a Lota y vuela en Schwager con motivo del 21 de mayo, junto a Clodomiro Figueroa.

El año 1919 cumple una de las proezas que se han transmitido a través de generaciones en el pueblo de Collipulli, cuya ciudadanía entusiasmada concurrió una mañana de noviembre a los alrededores del viaducto del Malleco, con el objeto de presenciar la hazaña prometida por Fuentes de cruzarlo bajo el puente ferroviario.

El mes de octubre vuela en Mulchén y Los Ángeles, donde había llegado invitado por amigos y admiradores. Fue en esa oportunidad que participó a sus más cercanos la idea que tenía de pasar en un vuelo rasante bajo el Viaducto del Malleco. Estaba consciente de la turbulencia, la gran cantidad de cables telefónicos y telegráficos, que en completo desorden cruzaban a lo largo del puente y el hecho de encontrarse éste en una curva que impedía ver rápidamente el horizonte, situaciones que no impidieron que luego de estudiar el terreno se decidiera a efectuar la proeza el día jueves 4 de noviembre. En esta oportunidad el aviador realizaba demostraciones aéreas en compañía del aviador Emilio Castro, quien le pidió que lo llevara como pasajero, decidiendo el aviador que el cruce lo realizarían ambos.

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

A las seis de la mañana estaba todo listo. El Talcahuano decolaba y comenzaba a tomar altura para dirigirse luego a las cercanías del puente, preparándose para realizar el cruce de oriente a poniente. Signos de emoción aparecieron en los rostros de los presentes cuando vieron enfilarse el avión hacia los dos arcos principales. Un suspiro de agrado salió de las gargantas, cuando el Talcahuano, luego de cruzar altivamente su objetivo apareció al otro lado del Viaducto con sus dos pasajeros saludando con sus brazos en alto. De inmediato el avión se dirigió hasta el pueblo, donde ambos aviadores recibieron las felicitaciones entusiastas de la ciudadanía. Desde allí fueron llevados hasta el Club Social, donde recibieron el aprecio de autoridades y vecinos caracterizados.

Con su natural modestia Fuentes expresó a la concurrencia que el vuelo no había ofrecido mayores peligros, pero su mayor satisfacción era el haber aportado con un nuevo triunfo a la aviación nacional. En ese momento el aviador Castro a la vez que le daba un fuerte abrazo, le agradecía por haberle permitido participar de este especial logro aeronáutico.

Poco después de las ocho de la mañana un socio del Club comunicó la noticia al Aero Club y a El Mercurio, entidades que la fijaron en pizarras para conocimiento del público. En círculos aeronáuticos la noticia tuvo buenos comentarios, en el sentido que había sido realizada por uno de nuestros

pioneros en un viejo Blériot, constituyendo un verdadero acto de arrojo del piloto, ya que aviadores como Mahom, que pasó bajo el Arco del Triunfo, en París y Vedrinés, que aterrizó en la terraza de la Galería Lafayette, habían contado para sus vuelos con máquinas modernas, perfeccionadas para realizar este tipo de vuelos.

Fue esta una de las últimas actividades que recogió la historia sobre el aviador David Fuentes, aunque participó como jurado del Aero Club, para certificar el regreso vía aérea del aviador Armando Cortínez Mujica y se le vio nuevamente junto a Santos Dumont durante su última visita a Chile en 1922 y participando en numerosas ceremonias oficiales relativas a la aviación, por su calidad de pionero de la aviación civil chilena.

### **Emilio Castro, Aviador pionero de la Aviación Huasa**

Emilio Castro Ramírez, nació en 1871 en el fundo San Gabriel de la Comuna de San Clemente en las cercanías de Talca. Fue uno de los pioneros de la aviación nacional. Sin embargo, su característica de provinciano lo ha privado del homenaje y el reconocimiento público por su labor desarrollada junto a Clodomiro Figueroa, David Fuentes, Luis Omar Page, los hermanos Copetta y otros pilotos civiles de esa época.

Al igual que los nombrados y el malogrado Luis Alberto Acevedo, de quien era amigo, Castro se dirigió a Francia haciendo uso de sus ahorros para poder optar al brevet que le permitiría poder volar por los cielos de su amada patria.

Con sus juveniles 22 años a cuestas, partió en barco rumbo a Francia y ya en París se hospedó en el hotel "Monopole", donde le dieron pieza por cinco francos diarios. Luego de recorrer diversas escuelas se decidió por ingresar a la más ponderada de todas: la Escuela Blériot, que estaba ubicada en el campo de Buc, cerca de Versalles.



Su curso duró cuatro meses entre junio y septiembre. Muchos años más tarde Emilio Castro recordaba que Blériot era director y piloto de la escuela, en la que cursaban alumnos de todas las nacionalidades, quienes llegaban atraídos por la fama del personaje que aparte de ser constructor de aviones, había logrado atravesar por primera vez el Canal de la Mancha en un frágil avión de su construcción.

Antes de ingresar al curso Castro recorrió las escuelas Farman, contigua a la Blériot; Breguet; Sánchez Besa; Morane-Saulnier y varias otras, decidiéndose finalmente por la que a él le daba mayores posibilidades de aprendizaje.

Los miembros del Ejército chileno que estudiaban en Francia estaban distribuidos en diversas escuelas. Sólo Casarino estudiaba en la Blériot, siendo compañero de Castro. En otras se hallaban los tenientes Contreras, Bello y Ponce y los sargentos Menadier y Verscheure.

Blériot era ingeniero, director y piloto de su Escuela. En su establecimiento cursaban alumnos de todas las nacionalidades.

En una entrevista para "Vea" en Concepción, el año 1968, con motivo de cumplirse los 56 años del fallecimiento del aviador Luis Alberto Acevedo en aguas del Bío Bío, don Emilio recordaba: *"El instructor que teníamos en Francia no había volado jamás. Sin embargo, todos lo respetábamos porque era, sin duda, un técnico excelente y un extraordinario conocedor de los aviones y su manejo teórico. Los aviones eran monoplazas y todavía no tenían cabina cerrada. El instructor nos explicaba así el funcionamiento del aparato: Tome esta palanca y con la otra mano abra el gas. Esto es para subir y esto es para virar. Ahora trate de volar... lo demás corría por nuestra cuenta"*.

Pero también tenía su buena participación la fortuna. Se necesitaba suerte para que el motor funcionara como debía y mucho dominio para despegar y mantenerse en el aire. Se necesitaba más que suerte para que el viento no estrellara la máquina contra un árbol o una casa. Cada vuelo era poco menos que una hazaña.

Fue así como en el mes de septiembre de 1913, nuestro aviador de la tierra huasa, se convertía en pionero de la actividad aérea, al rendir sin contratiempos su examen ante una comisión del Aero Club de Francia, e integrada por el prestigioso aviador francés Luis Blériot.

Para un hombre de la zona central, que está llena de tradiciones y donde los 18 de septiembre se celebran como corresponde con hartos tintos, empanadas y unos buenos pies de cueca, resultó bastante emocionante pasar unas fiestas patrias en París. Al respecto recordaba: *"Ese día 18 nos reunimos frente a nuestra Legación los chilenos. Nos sentamos en la vereda, frente al edificio y con emoción contemplamos nuestra bandera de la estrella solitaria. Nos miramos emocionados y nos dimos cuenta que estábamos llorando. Después fuimos a almorzar juntos y allí nuevamente el recuerdo de la patria: ricos empanadas y una rica cazuela a la chilena"*.

Castro regresó a Chile a fines de septiembre de 1913. A su paso por Buenos Aires se encontró con su amigo y compatriota Alberto Feller, con quien durante algunos días recorrió la metrópoli, regresando posteriormente al país.

## Sus vuelos con Figueroa

Así, este nuevo aviador volvía a su tierra con un brillante brevet, pero sin tener un avión con el cual demostrar sus conocimientos adquiridos en el viejo mundo. Por lo pronto tomó contacto con Clodomiro Figueroa, quien había montado un taller de reparaciones de aeroplanos en la calle Almirante Barroso y por aquellos días terminaba de construir la copia de un Blériot de 50 HP, el que fue armado con los restos del avión “*Caupolicán*”. Con su máquina a punto, Castro pudo efectuar su primer vuelo en tierras chilenas en su querida ciudad de Talca, donde fue recibido como correspondía a un hijo de ese terruño, con una gran cantidad de gente que se interesó por verlo volar y con una prensa que le brindó grandes elogios.

Castro fue un aviador bastante profesional. No se le conoce ningún accidente importante durante su carrera, especialmente en sus comienzos demostró seguridad y pericia tras los mandos del “*Lautaro*”, lo que motivó que Clodomiro Figueroa decidiera efectuar vuelos en Santiago y distintas partes del país junto al nuevo piloto.

En mayo de 1914 ambos aviadores se presentaron en la capital efectuando vuelos combinados en el parque Cousiño, motivando el natural jolgorio de los espectadores que por primera vez veían dos aviones en vuelo efectuando distintas evoluciones casi a ras de suelo.

Luego de esta presentación la dupla se embarca hacia el norte en Valparaíso, van a volar Castro en Coquimbo, La Serena, Ovalle y Mejillones, en tanto Figueroa lo hará en las oficinas salitreras. El 26 de julio los aviadores se reúnen en Antofagasta con el fin de hacer una nueva presentación de vuelo combinado, la que resultó todo un éxito desde el punto de vista aeronáutico, sin embargo, la taquilla fue demasiado escasa, debido a que gran parte del público prefirió ver el espectáculo desde los cerros.

Los primeros días de agosto Castro se dirige a Mejillones donde efectuó varias exhibiciones con bastante éxito. El 9 de agosto efectuó el raid Mejillones – Antofagasta, cubriendo la distancia entre ambas ciudades en 55 minutos y a más de mil metros de altura. Luego de haber volado en el norte en forma bastante decorosa, vuelve a sus tierras de San Clemente y desde ahí realiza vuelos por las ciudades de Talca y Linares.

Era Lautaro un pueblo más de La Frontera donde por aquellos años sólo el ferrocarril atravesaba la naciente ciudad y muchos no conocían un automóvil, menos un avión, por lo que aquella volación anunciada por los aviadores Clodomiro Figueroa y Emilio Castro era para la ciudadanía algo que debía quedar en la retina para comentarlo con los nietos y fue así como ese día 20 de diciembre de 1914, cuando los cañones tronaban en Europa y los soldados morían por miles en las trincheras con motivo de la Gran Guerra, acá en el corazón de La Frontera dos chilenos montados en sus máquinas voladoras maravillaban a una población ávida de conocer las nuevas destrezas de la mecánica aérea.

Previamente se había anunciado el bautizo del avión de Castro con el nombre de “*Lautaro*”, ya que como se ha dicho don Cloro era tan chileno, que quiso que fuera en este mismo pueblo donde se cumpliera con el rito religioso que le daría el nombre propio a la máquina creada por él y que integraba con el “*Caupolicán*”, “*Fresia*” y “*Tucapel*” la flota aérea de su construcción.

Luego del bautizo los aviadores ofrecieron a los lautarinos la posibilidad de acompañarlos, pero sólo el ciudadano Manuel Iturriaga se atrevió a volar en el “Lautaro” hábilmente maniobrado por Emilio Castro.

### **ALGUNAS ANÉCDOTAS**

En uno de estos vuelos por los alrededores de San Javier, tuvo necesidad de hacer un aterrizaje de emergencia, logrando tocar tierra sin novedad, don Emilio se bajó del “Lautaro” para pedir ayuda y pronto varios huasos bastante sorprendidos y asustados llegaron hasta el lugar. De pronto uno de ellos gritó: ¡Qué ave tan grande y sin plumas, trae un hombre adentro!

En 1915 durante algunas presentaciones en el Parque Cousiño, los aviadores revisaban sus máquinas antes de despegar. Como era natural el público curioso se agrupaba en torno a los aviones entre cuyas personas había una ventera de mote con huesillos que se había ganado demasiado cerca con su mercadería. -*“Señora hágase a un lado con su venta; pues con el viento de la hélice la voy a botar.- Miren que “jutre” –contestó- ¡Qué le han dicho! Botarme con su matapiojo – Y se quedó muy tranquila en el mismo lugar.”*

La hélice comenzó a girar y el avión emprendió el vuelo. Al pasar frente al puesto de la motera se volcó la mesa y mote y huesillos volaron por los aires, mientras la dama aterrizaba en el suelo con toda su voluminosa humanidad. Luego sus amigos le comentaban que en ese momento ella gritaba: *¡“Jutre” condenao!... ¡me diste “güelta” los huesillos!... ¡Te seguiré hasta la puerta del infierno! Más tarde, ya tranquilizada, decía: -Salió diablo el matapiojo...”*

Emilio Castro solía recordar la época pionera de la aviación en nuestro país, de la que él fue parte importante: ¡No me explico cómo podíamos sostenernos en el aire!. ¡Eran tan frágiles!, de escasa velocidad, con poca fuerza. Volábamos sin ningún instrumento, ni siquiera teníamos brújula.

En esos años los aviadores civiles hacían presentaciones o volaciones, como se les llamaba, con entrada pagada para mantener los gastos de combustible y conservación de las máquinas. Castro no se separaba de su “Lautaro”. Fue su primer y único avión el que a pesar de sus escasos 50 HP nunca lo dejó feo en alguna actuación. Con él realizaba acrobacias como la hoja seca, tirabuzones, virajes y otras pruebas básicas que temerariamente los aviadores de aquella lejana época realizaban en ese tipo de aviones.

### **UN RAID PARA EL RECUERDO**

Por aquellos años los aviadores tenían un gran aliado para desplazarse por los campos: la línea del ferrocarril. En una ocasión Castro anunció un raid entre Chillán y Talca, para aterrizar en los terrenos de la Escuela Agrícola de esa ciudad. Numeroso público llegó a esperar el avión a las seis de la tarde.

El vuelo en el “Lautaro” se desarrolló sin novedad hasta Linares, con viento favorable, lo que cooperaba con la velocidad. Al pasar la estación de los ferrocarriles existía una curva y sin darse cuenta el aviador siguió de largo por la vía a Colbún internándose en la cordillera, hasta que se le acabó la línea férrea y llegó a Queri. Entonces se percató que se había equivocado de ruta, por lo que enfiló hacia el norte y se orientó al reconocer los cerros de Camarico. Como quedaba poca bencina y

el viento lo tendría en contra si regresaba a Talca, decidió continuar hasta Curicó, donde aterrizó oscureciendo y casi sin bencina. Fue así como un raid que debía culminar en los 180 kilómetros se prolongó por alrededor de 80 kms. más, con un buen resultado para nuestro aviador.

Castro y Figueroa se encuentran nuevamente en Santiago para el 12 de octubre, realizando una nueva presentación a la que se les unió Luis Omar Page, resultando ésta un nuevo éxito para los tres pilotos quienes entregaron al público una demostración de pericia y acrobacias aéreas.

El 1° de enero de 1915 tuvo lugar el primer concurso de aviación organizado por el Aero Club de Chile, cuya partida se programó en el aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar de Lo Espejo. En las pruebas participaron ocho de los mejores pilotos de la Escuela y seis civiles entre los que se contaban Armando Castro, Clodomiro Figueroa, David Fuentes Luis Page, Eduardo Molina y Armando Urzúa.

Castro participó en la prueba de aterrizaje de precisión, logrando quedar a 111 metros del centro, lo que no le dio opción para optar a un premio. No obstante, debemos decir que a pesar de que la prueba fue ganada por los pilotos militares, teniente Tucapel Ponce y sargento Eleodoro Rojas, cinco de ellos fueron descalificados.

El día 15 de enero se efectuó la ceremonia de premiación del concurso en el Teatro Santiago, a la que acudieron el directorio del Aeroclub y de la Escuela de Aeronáutica y los participantes de la competencia. Allí recibieron sus premios los ganadores del circuito de 45 kilómetros Luis Omar Page y el sargento Eleodoro Rojas. En tanto en la prueba por aterrizaje de precisión los premios fueron para el teniente Tucapel Ponce y el sargento Rojas. Todos los participantes recibieron una medalla de oro conmemorativa de la competencia.



*Tucapel Ponce*

## **AVENTURA MAGALLÁNICA**

El historiador Alberto Fernández Donoso, en su obra *“La Aviación en Magallanes”*, nos recuerda que un día 6 de octubre de 1916 a bordo del vapor *“Chiloé”* llegaban a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, llevando consigo el monoplano *“Talcahuano”*, de propiedad del aviador Fuentes, un Blériot de 80 HP, biplaza con el que habían realizado una gira por el sur del país, la que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que tendría lugar en Río de Janeiro al año siguiente.

Durante su permanencia estuvieron hospedados en el hotel France, desde donde atendían los contactos con la prensa, planificaban sus operaciones y vendían boletos para quienes se interesaran en participar en los vuelos que realizarían por la ciudad y sus alrededores.

Luego de que prominentes personajes conocieran Punta Arenas desde el aire, Fuentes decidió hacer un vuelo a Porvenir, lo que significaba que por primera vez el Estrecho sería cruzado en vuelo por un avión.

Recolectados los fondos necesarios, Emilio Castro fue designado como avanzada del proyecto, debiendo trasladarse a Porvenir para estudiar el mejor lugar para el aterrizaje, quien en poco tiempo preparó una improvisada pista en Punta Chilota. De acuerdo a lo conversado Fuentes iría en el primer viaje con Edgardo von Schroeders, comandante del *“Meteoro”*. De regreso pilotearía Emilio Castro trayendo al capitán Carlos Cruz.

Ante un fallido intento por las condiciones climáticas del día 27, finalmente el día 1° el Talcahuano despegaba rumbo al sur llevando a Fuentes en los comandos y al capitán Cruz como pasajero. Pasados 23 minutos de vuelo bastante arrachados, Fuentes logró aterrizar en una pampa cercana al lugar que le había preparado Castro. Como información debemos decir que sólo 18 minutos había durado la travesía de orilla a orilla.

Verificado el aterrizaje el aviador y sus acompañantes fueron recibidos como héroes por la población de Porvenir, lo que incitó a Fuentes a realizar algunos vuelos de demostración, pero el corte de uno de los tirantes de gobierno imposibilitó todo intento de volver a remontarse por los cielos de Porvenir.

En Punta Arenas la noticia se supo sólo al día siguiente por su publicación en *“El Comercio”*, pero de los aviadores no había indicios, por lo que el día 3 fue enviado a Porvenir el vapor *“Eduardo”* para requerir información, el que regresó al día siguiente con Fuentes, Castro, Vidal y el glorioso *“Talcahuano”*.

Luego de algunos días en Punta Arenas, el 11 de noviembre los aviadores embarcaron el avión en el transporte Casma y ponían rumbo al norte en búsqueda de nuevas y vibrantes aventuras aéreas. En 1919 David Fuentes realiza vuelos por la Provincia de Bío Bío acompañado de Emilio Castro, con quien se presenta en varios pueblos de esa provincia. En circunstancias que se encontraban en el cercano pueblo de Mulchén, donde habían llegado invitados por amigos, deciden dirigirse a Collipulli para intentar una travesía bajo el Viaducto del Malleco.

Durante varios días, con la cooperación de autoridades locales, procedió a preparar un espacio reducido entre una maraña de cables telefónicos y telegráficos que atravesaban el viaducto, marcando una ruta con trapos blancos que le permitirían realizar el vuelo sin inconvenientes.

En la madrugada del día 4 de diciembre de 1919, Fuentes se elevó desde Collipulli, conduciendo como pasajero a Castro y ante la intensa expectación del público reunido en los alrededores del puente, tomó el lecho del río, de oriente a poniente, cruzando bajo el arco principal, con toda felicidad. Al descender en Collipulli, después de esta magnífica proeza, Fuentes y Castro fueron felicitados efusivamente por los presentes y conducidos al Club del pueblo, donde alrededor de una botella de champaña se celebró el resultado del vuelo cumplido por los aviadores.

### OFICIAL DE RESERVA

En 1920 Con motivo de la movilización al norte de la 1ª División de Ejército y la 1ª Escuadrilla de Aviación, se organizó en la Escuela de Aviación un curso de aspirantes a oficiales de reserva, con el fin de aumentar la cantidad de aviadores que se habrían requerido en caso de producirse un conflicto bélico entre Chile y Perú.

El 11 de agosto de 1920 los capitanes Diego Arcena y Dagoberto Godoy tomaron los exámenes a los interesados, seleccionando a veinte aspirantes. Entre ellos se contaban los aviadores civiles Clodomiro Figueroa, David Fuentes quien ya era oficial de reserva y tenía el grado de teniente 2º y Emilio Castro.



Como se trataba de un curso especial, éste duro pocos meses, no obstante, los aspirantes recibieron instrucción sobre radiotelegrafía, fotografía aeronáutica y tiro. El 10 de octubre con motivo de la bendición de un estandarte obsequiado a la Escuela, se programó una ceremonia oficial a la que fueron invitados el Presidente Electo Arturo Alessandri, su esposa, el Arzobispo de Santiago Crescente Errázuriz y otras personalidades de la política y el gobierno nacional.

En esa oportunidad los aspirantes realizaron la ceremonia de Juramento a la Bandera, cuya alocución estuvo a cargo del director de la Escuela Florencio Mesa Torres.

Posteriormente fueron sacados a la cancha cuatro aviones a cargo del capitán Armando Castro en un Avro de 110 HP; el Mayor inglés Víctor Huston en Scout y los aspirantes Emilio Castro y Clodomiro

Figuroa en Blériot quienes efectuaron evoluciones sobre el aeródromo, dando término con ello a la ceremonia.

El 6 de noviembre de ese mismo año tuvo lugar el egreso del Curso de Aspirantes, los que fueron despedidos con un almuerzo de camaradería en el casino de la Escuela. Para Castro el curso fue bastante fructífero, ya que no obstante haber ingresado siendo un buen aviador, logró obtener la tercera antigüedad entre sus veinte compañeros, lo que naturalmente lo dejó muy satisfecho.

Los aviones Blériot dejaron de volar a principios de los años 20. Así David Fuentes, Emilio Castro y los hermanos Copetta dejaron de lado sus “engendros” mientras Luis Omar Page conquistaba lauros en Francia y España como piloto de pruebas. Sólo Clodomiro Figuroa se negaba a dejar sus viejos aviones y se mantuvo algunos años más trabajando como mecánico en la Maestranza de la Escuela de Aviación, algo similar pasaba con César Copetta, quien falleció años más tarde cuando probaba un avión al que le había efectuado algunos arreglos no autorizadas por el constructor.

En agosto de 1944 el Senado de la República quiso premiar el esfuerzo de los aviadores pioneros y fue así como Luis Omar Page, David Fuentes y Clodomiro Figuroa recibieron sus despachos de Capitán de Bandada de la Fuerza Aérea de Chile, por los servicios prestados a la aviación nacional. Como puede verse en estos reconocimientos no estuvo el nombre del aviador talquino, por lo que el año 1954 el diputado por Talca Guillermo Donoso, presentó una moción para solucionar el olvido en que había quedado el ilustre pionero y fue así como se dictó la Ley N° 10.365, mediante la que se le nombró Capitán de Bandada, ascendiendo posteriormente hasta el grado de coronel.

Nuestros aviadores pioneros, volaban con más valentía que adelantos técnicos, siendo los que primero volaron a través de todo el país, uniendo de diversas formas a las regiones, dando a conocer los prodigios del vuelo aéreo, adelanto que en las dos primeras décadas del siglo XX, impactó de sobremanera a la ciudadanía, especialmente en pueblos y villorrios apartados de la capital, donde la vida se desarrollaba en forma apacible y sin mayores adelantos.

### ***Héctor Alarcón Carrasco***

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía:**

- Alarcón Carrasco, Héctor Pionero de los Cielos, 2008
- Alarcón Carrasco, Héctor, El aviador inmortal, 2003
- Fernández Donoso, Alberto, La Aviación en Magallanes 1994
- Venegas de la Guarda, Armando, Recuerdos de casi un siglo, 1976
- Flores Álvarez, Enrique, Historia Aeronáutica de Chile, 1950
- Alarcón Carrasco, Héctor, Alberto Santos Dumont dos visitas a Chile 1916-1922, (En Congreso Historia Aeronáutica, Río de Janeiro 1998).
- El Mercurio, 4 de marzo 1916
- El Mercurio, 5 diciembre 1919
- El Mercurio, 10 al 20 noviembre 1922
- Chile Aéreo, septiembre 1951

## VII. AVIONES CON HISTORIA



*Una de las únicas imágenes que se conocen del B-25 CC-CLK de Línea Aérea Pacific Air Cargo, fue obtenida por Air Britain Publications, en Los Cerrillos el 5 de noviembre del año 1960.*

### **Breve reseña del North American B-25 Mitchell civil en Chile**

Sin duda uno de los aviones emblemáticos de la Segunda Guerra Mundial, fue el bombardero mediano, North American B-25 Mitchell. Además de mencionar su historia en dicho conflicto, pero le cabe el honor de haber realizado uno de los episodios más publicitados, el primer bombardeo de Japón, partiendo desde un portaviones.

Como muchas aeronaves, terminada la guerra, fueron considerados excedentes y dados de baja o algunos fueron traspasados desde Estados Unidos, mediante acuerdos de la época a países amigos, entre ellos podemos citar a Brasil que tuvo 96 aviones en el inventario de la Fuerza Aérea Brasileña, FAB y Chile, con 12 aparatos en la Fuerza Aérea de Chile, (FACH).

En el caso de Chile, aparte de las mencionadas unidades de la FACH, la incipiente aviación comercial chilena registra operaciones de dos unidades de este tipo de aeronave.

Lamentablemente prácticamente no existen registros fotográficos de estos, con la excepción de la que ilustra este artículo, asimismo la información existente es bastante difusa.

El primer N.A.B-25N civil, corresponde al matriculado CC-CLK N° 0038, serie USAAF 44-30483, S/N 108-33758, adquirido por don Gastón Nieto Correa y don Walter Gómez Marengo, el 10 de marzo del año 1960, e inscrito en foja 974 del libro 2 del Registro nacional de Aeronaves el 12 de julio de ese año a nombre de "*Línea Aérea Pacific Air Cargo*"



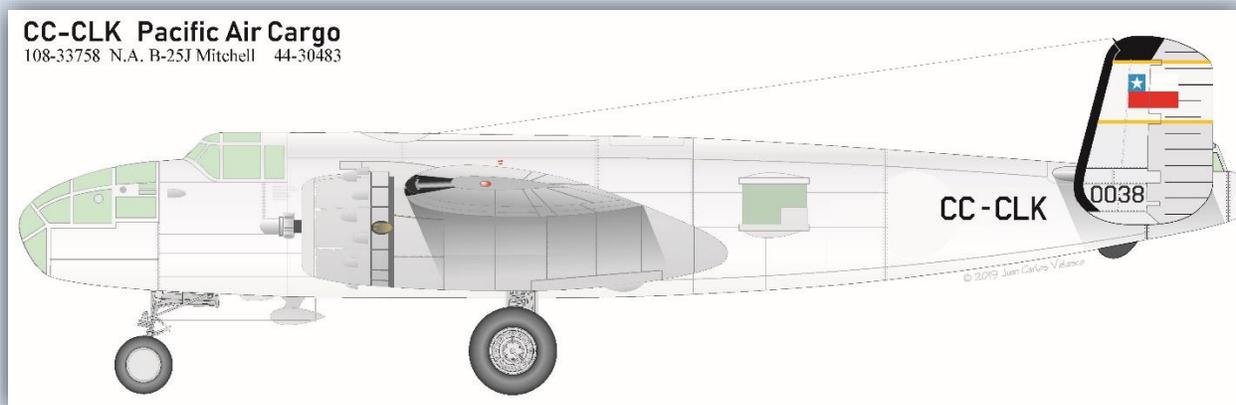
***El primer N.A.B-25N civil, corresponde al matriculado CC-CLK N° 0038***

El B-25 traslado cargas aérea varias en Chile, incluso durante los vuelos de ayuda humanitaria posteriores al terremoto de mayo de 1960. Su primer piloto fue don Alejandro Fornes Schaffer, hasta octubre de ese año, cuando el señor Fornes pasó a volar en Lan-Chile. El siguiente piloto fue don Juan Arellano S., quien tuvo por misión abrir rutas en el sur.

Durante un vuelo en Alto Palena, tuvo una falla de motor, trasladando el avión a Temuco para ser reparado. Este arreglo nunca llegó a efectuarse y el avión fue canibalizado en el aeropuerto, perdiéndose así definitivamente.

El 15 de febrero del año 1963, se canceló la matrícula en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El segundo avión N.A. B-25 también correspondía a un modelo N. Fue comprado en Los Ángeles, Estados Unidos, el 5 de enero de 1961, por doña Charlene Williams Jiménez, e inscrito en el registro Nacional de Aeronaves el 4 de septiembre de ese año, en foja 53 del libro 3, para "*Línea Aérea Pacific Air Cargo*", recibiendo la matrícula CC-CLG, serie 44-31487



*Ilustración del B-25 J Mitchell de Pacific Air Cargo, gentileza del señor Juan Carlos Velasco García*

Después de un tiempo de operaciones, la línea aérea cae en insolvencia y el avión salió a remate el 19 de junio del año 1963, siendo adquirido por don Oscar Squella Avendaño de "Línea Aérea Taxpa", fue rematriculado como CC-CAK

Realizó vuelos para "Taxpa" unos meses, y el 3 de enero de 1964 traslada carga fuera de Chile, sufriendo un accidente en Paraguay, donde aterriza y termina sus días en un pantano.

Se cancela su matrícula mediante resolución DGAC 8/87 del 10 de junio del año 1965

### ***Claudio Cáceres Godoy***

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

Bibliografía:  
Registro Nacional de Aeronaves DGAC, libros 2 y 3  
Civil Aircraft Registers of Chile, Air Britain Publications  
Archivos autor

### **Agradecimientos:**

Sr. Erwin Cubillos Salazar  
Sr. Rino Poletti Barrios  
Sr. Juan Carlos Velasco García

## VIII. SABÍA USTED?

...que fuera de las bellezas naturales de Quintero, algo muy interesante se puede encontrar referido al primer vuelo a Isla de Pascua efectuado por la Fuerza Aérea de Chile el 19 de enero de 1951, con el conocido hidroavión "Manutara" al mando del Capitán de Bandada, Roberto Parragué Singer; y del comandante del Grupo de Aviación N° 2, Horacio Barrientos Jofré; y que se preparó desde esta ciudad.

### QUINTERO, LOS MURALES HISTORICOS QUE RECUERDAN LA HAZAÑA DEL "MANUTARA" EN EL PRIMER VUELO A ISLA DE PASCUA

Son dos murales donde se realiza a diversos personajes relacionados con la historia de Quintero, en donde se incluyen a éste destacado hito aeronáutico nacional.

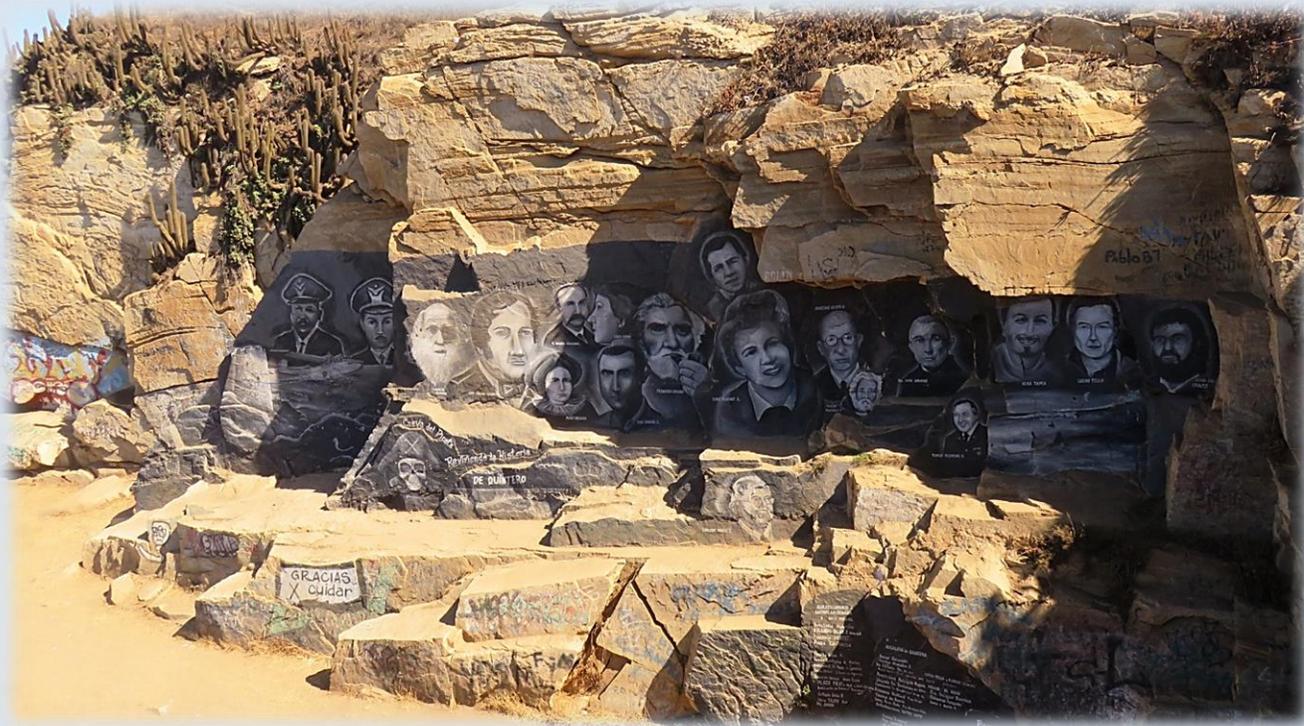
Uno de ellos, con el nombre de "Reviviendo la historia de Quintero", se encuentra junto a la conocida Cueva del Pirata, donde lamentablemente no se indica la autoría. Este realiza a los personajes históricos de Quintero, entre ellos Thomas Lord Cochrane, Charles Darwin, Luis Cousiño, Benjamín Vicuña Mackenna y a los comandantes Roberto Parragué y Horacio Barrientos. En la realización de este mural colaboraron distintas personas y dueños de locales comerciales, cuyos nombres se destacan igualmente en este trabajo.

El otro mural está en el primer piso de un edificio perteneciente a la Caleta de Pescadores *El Manzano*, y que denominado "Belle Époque", destaca a personajes y momentos históricos de Quintero, incluyendo al comandante Parragué y a la insignia del Ala N°2 en la Base Aérea de Quintero.

Es loable destacar, la patriótica visión de quienes permitieron elaborar estos murales y que se mantengan sin mancha, en tiempos en que aún se busca ensuciar el nombre de las Fuerzas Armadas de Chile con distintos hechos del pasado.

#### El mural histórico junto a la cueva del pirata





## El mural histórico en la caleta de pescadores El Manzano



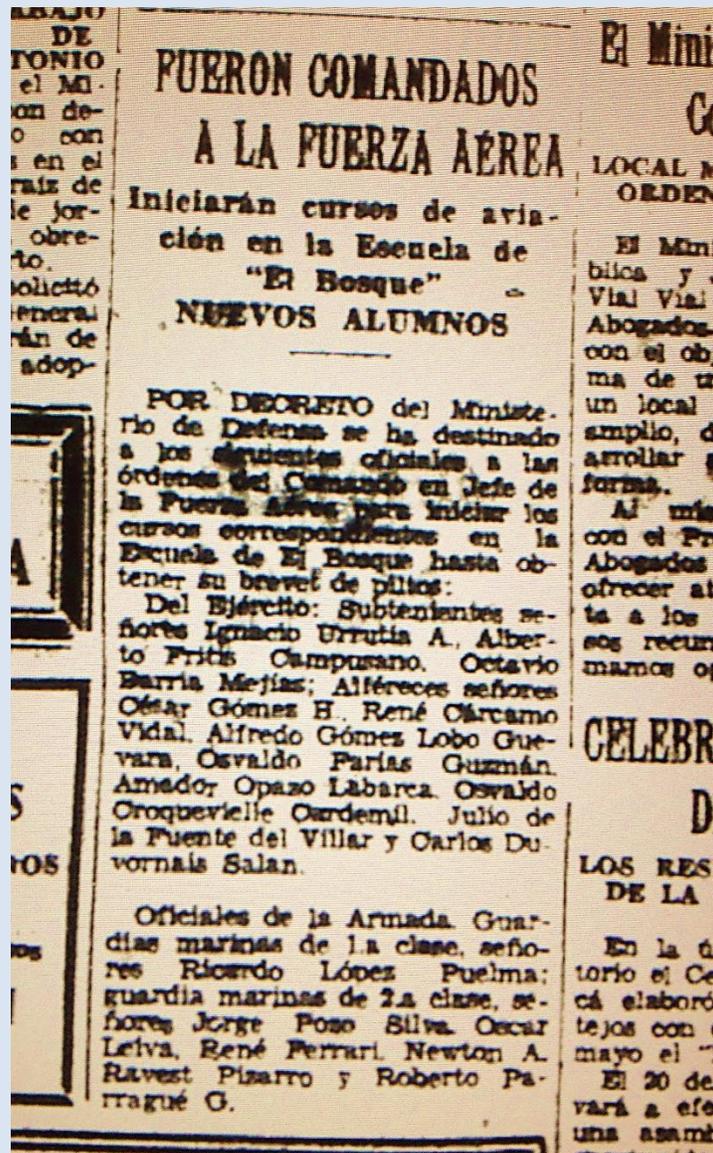
**Walter Foral Liebsch**

(Austria)

(Fotografías de WFL, Quintero, abril de 2019)

## ¿PARRAGUÉ O PARRAGUÉS O PARRAGUÉZ?

Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer. La aeronave escogida fue el anfibio Consolidated PBY 5 Catalina N° 405, y la tripulación estaría compuesta por el Capitán Parragué, los Tenientes 2° Alfredo Aguilar Cerón y José Núñez Rousseau, el Subteniente Sabino Poblete Alay, el Sargento 1° Gilberto Carroza, el Sargento 2° Héctor López Celedón, y los cabos José Campos y Mario Riquelme. A ellos se uniría en calidad de comandante de la aeronave, el Comandante de Grupo Horacio Barrientos Jofré, comandante del Grupo de Aviación N° 2, el 19 de enero de 1951.



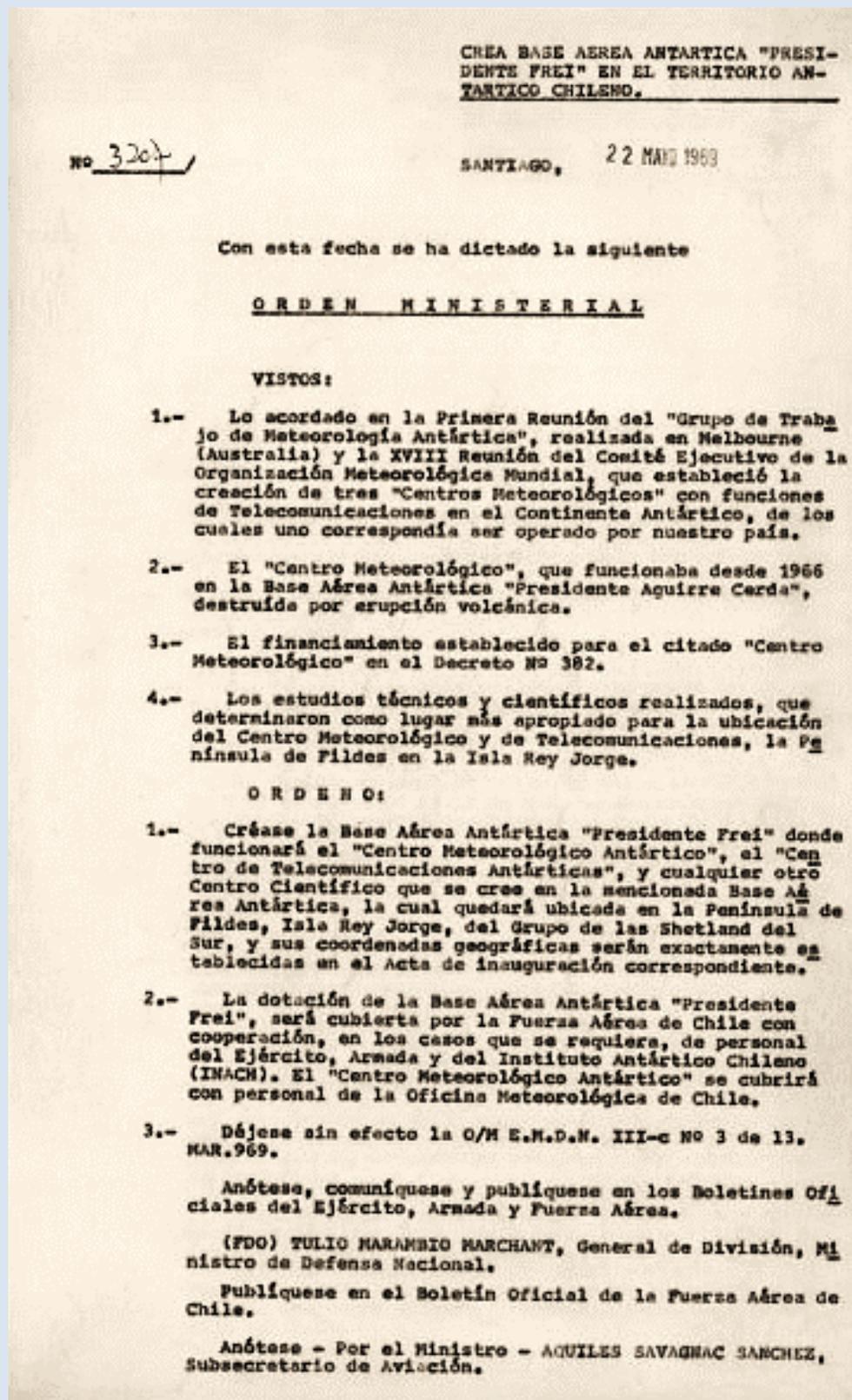
*El Mercurio, jueves 3 de mayo de 1934 da cuenta del ingreso del Guardiamarina Roberto Parragué Singer al curso de la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile*

Fuente:

EL VUELO DEL MANU TARA

<http://www.museoaeronautico.gob.cl/home/noticias/2009/el-vuelo-del-manu-tara>

## IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Copia del documento que establece la creación de la Base Aérea antártica "Presidente Frei"

## Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto: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***

*Señor  
Norberto Traub Gainsborg  
Director revista AEROHISTORIA.*

*Estimado Presidente:*

*Tengo el placer de dirigirme a usted y por su intermedio al selecto grupo que lo apoya, para manifestar mi admiración por el gran trabajo y calidad de la información, allí vertida, para instruir a los que amamos la aviación sobre su asombroso pasado y el legado que nos han dejado a todos.*

*Mi reconocimiento al sacrificio de ustedes y a la tenacidad en el objetivo.*

*Un fraternal abrazo.*

*León Dufey Treskow  
G.B.A.*

---

*Norberto:  
Siempre admirable los eventos de vuestro Instituto. Mi admiración es compartida con las cosas de la aviación chilena. Porque eso es universal.*

*Un fuerte abrazo desde la Isla de Florianópolis - SC BRASIL.*

*Atte.*

*Teomar Benito Ceretta*



Santiago, 19 de abril de 2019

Señor

**Norberto Traub Gainsborg**

Presidente del Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

PRESENTE

En nombre propio y de mis hijos, como familia del aviador, don Armando Cortínez Mujica, quisiéramos agradecerles el homenaje a los 100 años de la doble travesía de los Andes, efectuada por la Institución que Ud. preside. Creemos que este forma parte de la valoración de los actos patrióticos de nuestros héroes que es necesario transmitir a las generaciones actuales.

Particularmente agradecemos por su intermedio a la Fuerza Aérea de Chile y a sus integrantes por la activa participación y apoyo en dicha celebración, como también el trabajo y dedicación de usted, quien hizo posible nuestra asistencia a tan magna celebración y acceso a la "Monografía Histórica Especial del 16 de Abril", por lo que le guardamos un reconocimiento muy especial.

Agradecemos también el apoyo cultural entregado por CorreosChile y por supuesto el irrestricto cariño de los integrantes de la Escuadrilla Cobras, al cual pertenece Camilo Labbé Cortínez, sobrino del pionero de la aviación.

Reiterando nuestra gratitud, y encareciéndole transmitir estas palabras a sus colaboradores,

Saluda atentamente a Ud.

**Cecilia Castro de Cortínez**

**Armando Cortínez Castro**

**René Cortínez Castro**



Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
A la atención de su Presidente  
**Señor Norberto Pablo Traub Gainsborg**  
Calle Almirante Barroso n°67  
Santiago de Chile

Viña del Mar, 19 de abril de 2019

Estimado Norberto:

Me es muy grato escribirte estas líneas, de parte de la Escuadrilla "Cobras", para agradecer por tu intermedio al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH) la invitación que nos fue cursada para participar en las dos ceremonias de homenaje al General de Brigada Aérea Sr. Armando Cortínez Mujica, a la ocasión del Centenario de su valeroso e histórico vuelo de ida y vuelta por sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes en Abril de 1919.

Más allá de esas dos ceremonias, deseamos también felicitar al IIHACH por todas sus eruditas publicaciones históricas y todas sus interesantes acciones permanentemente realizadas, las cuales contribuyen a que los hechos y los actores de nuestro pasado continúen presentes en nuestras memorias.

En efecto, para todos los chilenos, pero especialmente para los Cadetes y jóvenes Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, conocer la historia de la aeronáutica en general y de la aviación en particular, es mucho más que un simple "*saber cultural*".

Conocer los orígenes y la evolución de la aeronáutica y de la aviación es indispensable a la formación intelectual de Cadetes y jóvenes Oficiales, algunos de los cuales son susceptibles de desempeñar mañana funciones de responsabilidad estratégica.

Y esto, porque las decisiones para el futuro deben ser elaboradas sobre la base del conocimiento del pasado, el cual, fértil de experiencias, engendra y desarrolla un razonamiento y un criterio más amplio, perspicaz, inteligente...

Agradeciendo nuevamente al IIHACH por su útil labor, te hago llegar, estimado Norberto, el saludo "*cobral*" de la Escuadrilla "Cobras".

**Héctor E. Caballero Arredondo**  
Secretario  
Escuadrilla "Cobras"  
Promoción 1963 - 1967  
Escuela de Aviación "Capitán Ávalos"  
Fuerza Aérea de Chile

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](mailto: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**  
**Darío Silva Castellano**  
**Héctor Alarcón Carrasco**  
**Walter Foral Liebsch**

**ISSN 0719-9635**

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



Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products

**Grisolia 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

# FIDAE 2020

**INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR**  
AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

**March 31 – April 5, 2020**  
Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile  
[www.fidae.cl](http://www.fidae.cl)



SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT



ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE

