ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- Precursoras de las Alas chilenas, breve reseña de las primeras mujeres en la aviación nacional
- Teniente René Barrera Vásquez, Primer mártir del Club Aéreo de Carabineros de Chile
- El primer Vuelo de observación militar en Latinoamérica
- Crnel. (Av.) F.A.U., Jaime Meregalli A.
- Medalha Mérito SANTOS-DUMONT

Actividades de julio de 2019 - Nº7

Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas

Vía56

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

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Un pequeño paso para el hombre, un gran salto para la humanidad"

Neil Armstrong

Con toda seguridad podríamos aseverar que el volar, ha sido para muchos, el cumplir con un gran sueño. Una aventura que partió intentando imitar el vuelo de los pájaros ha llegado ante la estupefacción de muchos, a la conquista del espacio.

Este mes de julio, mediante muchos reportajes y crónicas que los medios nos han regalado, vuelve a nuestra memoria la aventura del Apollo 11 y de lo que significó la conquistar lunar para el hombre.

No sólo un viaje de ida y vuelta que cumplieran esa y otra serie de misiones espaciales nos impactó, sino también el conocer de la intrincada tarea de alunizar, recorrer esos lejanos suelos, tareas que hoy alientan la llegada y transporte a horizontes más lejanos, todo ello es la prueba tangible que el sueño de volar no tiene límites y que el hecho que quienes los hacen posible, amplían las barreras y límites para muchos otros.

Sin lugar a equivocación, la conectividad aérea es una de las obras más macizas que alguien puede legar a nuestra civilización. Por ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes realizan y afianzan esta obra, se convierte siempre, en un deber sagrado que cumplimos con orgullo.

Por este motivo, cuando en este mes se cumplen aniversarios como lo son el recuerdo de la primera licencia de piloto para una mujer chilena, se convierte esta en una celebración alentadora, que junto a otras nuevas, nos debe llenar de emoción, porque todo ello también se torna en vencer barreras, no sólo obstáculos y logros aéreos o espaciales, sino que otros que nos recuerdan las plenas capacidades de equidad y destrezas para el aporte nacional.

Como muchas cosas aparentemente lejanas o a veces impensadas, la conquista del aire y del espacio, se constituye en ejemplos de logros personales y colectivos, los que son obtenidos con la voluntad, valor, conocimiento y perseverancia, por ello su recuerdo y difusión, transforma esta experiencia, este trabajo en un permanente incentivo para un mundo mejor.

En esta referencia a pilotos, hombres y naves, el Instituto de investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega alicientes convertidos en un relato cautivador que conquista el conocimiento, entrega beneficio y otorga crecimiento.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS..... 6
Conferencia sobre el Patrimonio histórico militar de Chile 6
Seminario "Hacia una Defensa Moderna: Una agenda de Transparencia y Probidad" 9
77 Aniversario del Estado Mayor Conjunto 9
137° Aniversario de la Batalla de La Concepción 10
Juramento a la Bandera- Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" 12
Ceremonia de Conmemoración de los 50 años de la llegada del hombre a la Luna 14
75° Aniversario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio 15
Conmemoración del 78° Aniversario de la Fuerza Aérea del Perú 17
Lanzamiento del libro: "Entre dos mundos, a un barco de distancia" 19
198° Aniversario de la Proclamación de la Independencia del Perú 20
Consulado celebra Independencia del Perú en Viña del Mar 20
Nonagésimo Aniversario del Grupo de Aviación N°5 21

OBITUARIO 23

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 25

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 28

EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO 30

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS 45
Precursoras de las Alas chilenas, breve reseña de las primeras mujeres en la aviación nacional 45
Teniente René Barrera Vásquez, primer mártir del Club Aéreo de Carabineros 60
El primer vuelo de observación militar en Latinoamérica 70
Coronel Aviador FAU, don Jaime Meregalli Aguirre 100
Medalha Mérito Santos-Dumont 107

AVIONES CON HISTORIA 115
Breve reseña del Republic RW-3 P75 "Multoplane", un extraño avión alemán en los cielos de Chile 115

SABÍA USTED ? 122

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA 128
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 139

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *Conferencia sobre el Patrimonio histórico militar de Chile*

Sergio Martínez Baeza presentando al expositor GDD Sr. Marcos López Ardiles

Accediendo a una invitación formulada por el señor presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, don Sergio Martínez Baeza, participamos el lunes 1° de julio pasado, en la conferencia que dictó el miembro de dicha Sociedad, Socio Honorario de nuestra corporación y Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación del Patrimonio Histórico Militar, General de División ® Sr. Marcos López Ardiles, titulada "Patrimonio Histórico Militar de Chile".

Apoyado en una excelente presentación, el conferenciante inició su exposición haciendo una comparación de cómo son tratados los monumentos o lugares de tipo histórico en países vecinos con una realidad nacional. Mencionó por ejemplo, que en Argentina, independiente de las tendencias partidistas de sus habitantes, no se observa normalmente ninguna intervención "artística" en sus monumentos, tales como rayados deformantes, groserías o indecencias, los cuales son prácticamente defendidos por la ciudadanía por su connotación histórica y lo que representan en el entorno cultural del país.

Orgullo de su provincia y del país es el monumento al Ejército Libertador, ubicado en el Cerro La Gloria de Mendoza, el cual es mantenido como si hubiese sido recién inaugurado el día anterior, en circunstancias que lleva varias décadas expuesto a sus habitantes y a los turistas que concurren al lugar.

Imponente monumento al Ejército Libertador de los Andes, en Mendoza

Desafortunadamente en nuestro caso, múltiples son los ejemplos de vandalismo a que han sido sometidas esculturas emblemáticas como lo es el monumento a los Héroes de la Batalla de La Concepción o la estatua del Padre de la Patria don Bernardo O´Higgins o la que representa a don José Miguel Carrera o la del General Manuel Baquedano, donde incluso yacen enterrados los restos el Soldado Desconocido, todas obras instaladas en la principal arteria de Santiago, la Alameda de las Delicias como se la llamó en su oportunidad, y que no solo una vez sino que muchas, han sido intervenidas por individuos que, haciendo uso de la mal interpretada "Libertad de Expresión", dan rienda suelta a su incultura ofendiendo la memoria de quienes permitieron que nuestro Chile sea una República libre y soberana.

Un caso extremo se vivió en la ciudad de Arica el año 2018, cuando ocultos en la oscuridad de la noche, manos de compatriotas malnacidos decapitaron las figuras de héroes de la Toma del Morro de Arica, representados en una escultura ubicada la Avenida que conduce a la playa de la Lisera.

Varios cientos de miles de pesos se invierten periódicamente en la restauración de estas legendarias obras de arte para que transcurrido un tiempo, los vándalos vuelvan a ensañarse en ellas. Por su parte, la Corporación del Patrimonio Histórico Militar de Chile junto a la colaboración de empresas comprometidas con el patrimonio nacional, se preocupan por restaurar e incluso construir obras que permitan mantener vivo el acontecer histórico militar de Chile.

Una de las muestras más emblemáticas, la constituye la restauración del monumento inserto en los Campos de Dolores, en la Región de Tarapacá, donde se dio una de las principales batallas durante la guerra del Pacífico y cuyo objetivo fue conquistar los pozos de agua dulce, elemento vital para las fuerzas chilenas en su avance hacia el Norte. En dicho lugar la Corporación construyó una amplia base de hormigón sobre la cual se dibujó, en grandes caracteres, el plano de la Batalla de Dolores con explicación de la distribución de las fuerzas en combate lo que da al visitante una visión muy clara del

escenario donde se desarrollaron los hechos. Han transcurrido casi 15 años desde la construcción del hito sin que manos alevosas lo hayan intervenido.

Se dio termino a la interesante y documentada conferencia con una ronda de consultas y aportes a la misma lo que enriqueció más aún el encuentro. Finalizado el evento, el dueño de casa, don Sergio Martínez Baeza, invitó a los asistentes a un vino de honor donde se compartió amenamente con el conferenciante y los otros asistentes a la jornada.

Al término de la conferencia, algunos de los presentes. Los señores Joaquín Pinto López, Oscar Avendaño Godoy, Norberto Traub Gainsborg y Sergio Martínez Baeza

Representado al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, concurrieron Norberto Traub Gainsborg, Oscar Avendaño Godoy y José Esteban Guzmán Moreno.

❖ *Seminario "Hacia una Defensa Moderna: Una Agenda de Transparencia y Probidad"*

Don Alberto Espina Otero, Ministro de Defensa Nacional, durante la apertura del seminario

En el auditórium del Estado Mayor Conjunto (EMCO), el ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero y el subsecretario para las FF.AA., Francisco Galli Basili, inauguraron el seminario *"Hacia una Defensa Moderna: Una Agenda de Transparencia y Probidad",* actividad liderada por la subsecretaría para las Fuerzas Armadas, que tuvo por finalidad presentar una herramienta de acceso público con información clara y actualizada sobre la agenda de probidad que lleva adelante el ministerio.

Junto con dar la bienvenida a los presentes, el ministro Espina destacó la importancia de este contundente avance en la modernización de la Defensa instruido por el Presidente de la República, Sebastián Piñera, al inicio de su mandato*. "Nosotros queremos que las FF.AA. tengan el mejor nivel de probidad y eso se hace precisamente con una página web como la que se está anunciando hoy*", dijo el secretario de Estado, destacando el rol desempeñado por el subsecretario Galli y su equipo para poner en marcha esta herramienta a la que la comunidad podrá acceder desde la web institucional www.defensa.cl.

A esta importante actividad, asistió nuestro presidente don Norberto Traub, en su calidad de integrante del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de la Defensa Nacional y en representación del Instituto y entregó al subsecretario Galli, los saludos y reconocimiento de esta corporación por su iniciativa.

❖ *77° Aniversario del Estado Mayor Conjunto*

El viernes 5 de julio recién pasado, se realizó la ceremonia de conmemoración del septuagésimo séptimo aniversario del Estado Mayor Conjunto (EMCO), creado en 1942, a través del Decreto Supremo N°14, bajo el nombre de "Estado Mayor de Coordinación de la Defensa Nacional".

La actividad que se desarrolló en dependencias del Centro Conjunto para Operaciones de Paz de Chile (CECOPAC), fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero.

Participaron además de esta ceremonia, los señores Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas; el Director General de la Policía de Investigaciones, los señores Subsecretarios de Defensa y para las Fuerzas Armadas, entre otras autoridades civiles y militares.

En la oportunidad, el Jefe del Estado Mayor Conjunto, Vicealmirante Rodrigo Álvarez Aguirre, realizó una reseña histórica de la Unidad, manifestando que desde sus orígenes se ha caracterizado por ser una entidad ministerial de carácter militar, eficaz y eficiente en la planificación y conducción de las fuerzas asignadas a las operaciones en situaciones de crisis internacional y conflicto armado, así como también, en acciones de cooperación internacional y de protección a la ciudadanía, a través de un actuar funcional que es valorado por la sociedad.

Para esta memorable actividad, asistió invitado nuestro presidente don Norberto Traub, quien en representación del Instituto y en su calidad de integrante del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de la Defensa Nacional entregó al vicealmirante Álvarez, los saludos y reconocimiento de esta corporación por su nuevo aniversario.

❖ *137° Aniversario del Combate de La Concepción*

En el marco del plan cultural del Ejército de Chile y con la intención de acercar y difundir hechos heroicos de nuestra patria a la ciudanía, se presentó una obra teatral basada en el épico combate de “La Concepción”, acontecido en la nortina sierra peruana los días 9 y 10 de julio 1882.

El montaje a cargo de la Compañía de teatro “Histórica de Chile”, se realizó en el Aula Magna de la Escuela Militar del Libertador General Bernardo O’Higgins, por la tarde del lunes 8 de julio pasado.

Los encargados de dar vida a este importante hecho son reconocidos actores y actrices de las artes escénicas, profesionales del teatro y televisión, quienes dirigidos por Fernando Olivares Meza, han formado la compañía teatral con el objetivo de dar a conocer mediante una expresión artística, distintos pasajes de nuestra historia patria.

En esta oportunidad, se narraron los hechos acontecidos el 9 y 10 de julio de 1882, cuando en plena campaña final de la Guerra del Pacífico, el Teniente Ignacio Carrera Pinto junto a 76 jóvenes de la 4ta compañía, se enfrenaron a más de 2.000 efectivos peruanos en el combate de La Concepción. En la ocasión, las fuerzas enemigas exigieron la rendición de nuestros compatriotas, sin embargo, los soldados chilenos, se negaron a aceptar la propuesta, desatándose así un feroz combate, donde todos los chilenos cayeron luego de casi veinte horas de tenaz resistencia, con valor y gallardía en una intensa y desigual lucha.

En La Concepción, Carrera Pinto y sus hombres alcanzaron la inmortalidad a través de su ejemplo valeroso, transmitiendo a las futuras generaciones, la importancia que reviste el juramento ante la bandera, que cada chileno realiza al momento de realizar su servicio militar.

Por ser una de las acciones más gloriosas de nuestro Ejército, un Decreto Supremo del año 1914, fija el 9 de julio como fecha de conmemoración del combate de La Concepción y “Día del juramento a la Bandera”, donde a lo largo de nuestra extensa geografía miles de soldados, clases y oficiales juran su fidelidad a la bandera y lo que ella simboliza.

Para esta importante actividad histórico cultural, asistió invitado nuestro presidente don Norberto Traub, quien en representación del Instituto felicitó al Director de la Escuela Militar, Coronel Francisco Arellano Soffia.

❖ *Juramento a la Bandera - Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"*

Con el corazón henchido de amor patrio ante la ceremonia en que íbamos a participar, llegamos el día 9 de Julio del año en curso a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" con el objeto de presenciar el Juramento a la Bandera que cumpliría el Curso de Cadetes 2019.

A las 10:30 horas, la Bandada "Cerbero", conformada por los Cadetes ingresados al plantel en enero del año en curso ingresaban al mítico Hangar Blanco de la Base Aérea El Bosque, robusto edificio que desde el año 1918 ha sido mudo testigo de todas las actividades del histórico plantel.

A las 11:00 en punto se dio inicio a la ceremonia con los Honores de Reglamento al Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (A) Sr. José Nogueira León.

Luego de los saludos protocolares, inició la solemne ceremonia llena de heroico significado, como lo expresó el comandante del Grupo Escuela, Comandante de Grupo (DA) Sr. Cristián Tagle Sepúlveda al referirse al sacrificio que significó la muerte de los 77 integrantes de la guarnición que mantenía bajo su control la ciudad de La Concepción inserta en la sierra peruana.

Para dar más realismo a su exposición el comandante Tagle leyó el texto de los mensajes intercambiados entre el Jefe de la fuerzas peruanas General Sr. Juan Gastó y el jefe del destacamento chileno teniente Sr. Ignacio Carrera Pinto

"Señor Jefe de las fuerzas chilenas de ocupación.- Considerando que nuestras fuerzas que rodean Concepción son numéricamente superiores a las de su mando y deseando evitar un enfrentamiento imposible de sostener por parte de ustedes, les intimo a deponer las armas en forma incondicional, prometiéndole el respeto a la vida de sus oficiales y soldados. En caso de negativa de parte de ustedes, las fuerzas bajo mi mando procederán con la mayor energía a cumplir con su deber. Dios guarde a usted.

Juan Gastó."

Carrera Pinto respondió en la misma nota de la siguiente forma:

"En la capital de Chile y en uno de sus principales paseos públicos existe inmortalizada en bronce la estatua del prócer de nuestra independencia, el general José Miguel Carrera, cuya misma sangre corre por mis venas, por cuya razón comprenderá usted que ni como chileno ni como descendiente de aquél deben intimidarme ni el número de sus tropas ni las amenazas de rigor. Dios guarde a usted. Ignacio Carrera Pinto"

Terminada la alocución, el Estandarte de Combate de la Escuela de Aviación tomó colocación para que los noveles Cadetes dieran curso al Sagrado Juramento que los comprometería de por vida con su patria, hecho que dio curso a momentos de viva emoción mientras se desarrollaba el solemne acto.

Sellaron el juramento tres descargas de cañón que estremecieron las bases del hangar donde se efectuó la ceremonia, como asimismo, los corazones de quienes participábamos en el evento.
Regresado el estandarte a su lugar de honor, los Cadetes fueron autorizados para romper filas y encontrarse distendidamente con sus familiares y amigos.

Por nuestra parte, en calidad de invitados por el Socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Sr. Rodrigo Bigas Meier y en circunstancias que uno de sus hijos, el Cadete Rodrigo Bigas Merino era uno de los actores de esta Ceremonia, nos reunimos en apretado grupo familiar con su padre y su madre, la distinguida señora Francisca Merino, felicitando al recién "jurado" e intercambiando impresiones acerca de lo que significaba para él este paso en su recién iniciada carrera.

De izquierda a derecha: Francisca Merino de Bigas; Rodrigo Bigas Merino; Rodrigo Bigas Meier.
Oscar Avendaño Godoy junto al Cadete Rodrigo Bigas Merino

Terminado el momento familiar los Cadetes regresaron a la formación procediendo a retirarse a sus labores habituales dejando en los asistentes con el cálido sabor de haberlos acompañado en una jornada llena de simbolismo patrio.

❖ *Ceremonia de Conmemoración de los 50 años de la llegada del hombre a la Luna.*

El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE). No podía ser elegido otro lugar más apropiado para haberse conmemorado el jueves 11 de julio pasado, las primeras cinco décadas de la llegada del Hombre a la Luna.

Este trascendental paso para el hombre en la carrera espacial y que en nuestro país no pasó desapercibido, fue recordado en una solemne actividad organizada por la Fuerza Aérea de Chile, la Universidad Técnica Federico Santa María, el Colegio de Ingenieros de Chile y la Asociación Chilena del Espacio, que comenzó con la proyección de un video de bienvenida y contó con un magistral discurso de apertura realizado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez.

Posteriormente, el Subdirector de Asuntos Espaciales de la Dirección de Operaciones de la Fuerza Aérea, Coronel de Aviación (A) Luis Sáez expuso acerca del Programa Espacial Nacional, que fuera anunciado por el Presidente de la República Sebastián Piñera E., el pasado 1° de junio y que permitirá avanzar de manera relevante en el uso y explotación del Espacio para beneficio de todo el país.

A continuación, el Dr. José Maza, Astrónomo de la Universidad de Chile y Doctor en Astrofísica de la Universidad de Toronto, Canadá, presentó la charla *"Marte: La próxima frontera"* y seguidamente hizo lo propio el Profesor Pedro Serrano de la Universidad Técnica Federico Santa María, exponiendo el tema *"Chile y el camino a Marte".*

Al finalizar las exposiciones, se premió a los ganadores del concurso estudiantil *"Vamos a Marte",* que fuera impulsado por la Universidad Técnica Federico Santa María, el Colegio de Ingenieros de Chile y la Asociación Chilena del Espacio.

❖ *75° Aniversario del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*

El viernes 12 de julio, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE)[1], de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se vistió nuevamente de gala para celebrar su septuagésimo quinto aniversario.

El Director de MNAE, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, dio la bienvenida a las autoridades civiles y militares, entre ellas, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Núñez y el General de Aviación, señor Víctor Villalobos Collao, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; el Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Cerrillos, don Arturo Aguirre Gacitúa, invitados especiales, además de diversas autoridades y personalidades del mundo aeronáutico y cultural del país.

Plano cenital general de algunos de los numerosos asistentes al importante acto

En su discurso, el director del Museo junto con recordar al Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Álvarez, primer director del Museo Aeronáutico, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y uno de los principales impulsores de este museo. Destacó también las labores efectuadas a lo largo de este último año por el equipo del Museo Aeronáutico; donde se relevaron diversas actividades realizadas en conjunto con organizaciones culturales y educacionales; los aportes de la Sección Historia, las labores por parte de la sección de restauración y mantenimiento y las donaciones recibidas durante el período.

[1] El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile fue creado oficialmente mediante Decreto Supremo N° 486 del 13 de julio de 1944 y, el 12 de diciembre de 1992, se inauguraron las actuales dependencias en Los Cerrillos. Hoy, tras 75 años de historia, cuenta con 98 aeronaves, de las cuales 35 han sido declaradas Monumento Nacional.

A continuación, y como parte del programa, fueron entregados los reconocimientos al *Funcionario Destacado*, que en esta oportunidad se le otorgó a don Samuel Matamala Fuentes, ilustrador e investigador perteneciente a la sección Historia y distinguido socio colaborador de nuestra corporación. El reconocimiento *a la Trayectoria* le fue entregado a don Frody Lombardo Cisterna Juez, destacado maquetista de la Sección Museología.

De izquierda a derecha: ***Los señores Víctor Villalobos Collao, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; Frody Cisterna Juez; Samuel Matamala Fuentes y Ricardo Gutiérrez Alfaro.***

Posteriormente, se entregaron reconocimientos a quienes colaboraron al Museo a través de valiosas donaciones de aeronaves, documentos y objetos históricos. Además, y como parte de los nuevos equipos y aeronaves restauradas, se presentaron: un Sistema antiaéreo Mygale, una aeronave P-2V, un avión Cessna T-37 y un avión a reacción Phantom F-4.

Para finalizar, se presentó el Boletín Nº 18 del MNAE, editado por la sección de Historia, en el cual se muestra el registro de las actividades realizadas por el Museo Aeronáutico durante este último año, además de presentar interesantes artículos aeronáuticos.

Tras la presentación del material aéreo se dio término a la ceremonia, donde los presentes efectuaron un recorrido por las instalaciones, y conocieron las aeronaves incorporadas a la muestra, además de las exposiciones estáticas y los diversos rincones llenos de historia que ofrece el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. En la ocasión nuestro Instituto estuvo representado por su Presidente, miembros del Directorio y algunos socios, quienes compartieron en camaradería con las autoridades e invitados presentes.

De izquierda a derecha: ***Los señores Rafael Shinya Olivares; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Samuel Matamala Fuentes; Claudio Cáceres Godoy; Erwin Cubillos Salazar; Juan Cunill Trujillo, presidente del IPMS; Rodrigo Jiménez Schmidt; Alberto Fernández Donoso; Ricardo Farías; Claudio Herrera González y José Brito Yáñez.***

De izquierda a derecha: ***General de Aviación Rafael Carrère Poblete; Orietta Rodriguez Gauné, presidente de la Agrupación de mujeres pilotos "Alas Andinas"; Oscar Avendaño Godoy; Macarena Ordoñez y Norberto Traub.***

❖ *Conmemoración del 78° Aniversario de la Fuerza Aérea del Perú*

El 23 de julio, en la Embajada de Perú en Chile, se realizó la ceremonia de conmemoración del 78° aniversario de la Fuerza Aérea de esta hermana nación. La actividad estuvo encabezada por el Sr. Ministro Consejero del Perú en Chile, don Renato Reyes Tagle y el Agregado de Defensa Adjunto y Aéreo del Perú, Coronel FAP, Sr. Roberto Martín Aranda del Castillo.

De izquierda a derecha: ***General de Aviación Cristián Pizarro Stiepovich, en representación del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Renato Reyes Tagle, Ministro Consejero de la Embajada del Perú y el Coronel FAP Roberto Martín Aranda del Castillo, Agregado de Defensa Adjunto y Aéreo a la Embajada del Perú en Chile.***

Asistió en representación del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el General de Aviación Cristián Pizarro Stiepovich, comandante del Comando del Combate; el GBA.(A) Sr. Raúl Jorquera Conrads, Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile; altos oficiales de la Fuerza Aérea; Autoridades de los Ministerios de Defensa y Relaciones Exteriores del Perú; Agregados de países amigos, diplomáticos e invitados especiales.

En la solemne ocasión en la cual se recordó el camino conjunto que ambas Fuerzas Aéreas realizan tanto en los ejercicios coordinados de la defensa del Hemisferio Sur Americano como el apoyo mutuo ante las calamidades y desastres que nuestras naciones sufren constantemente, se hizo entrega de

dos valiosos libros con la recopilación histórica de los últimos 100 años transcurridos desde los orígenes de la actual Fuerza Aérea del Perú.

El primero de ellos fue entregado por el señor Ministro Jefe de Cancillería, don Renato Reyes Tagle al General de Aviación Cristián Pizarro Stiepovich, quien representación del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile agradeció el significativo y valioso trabajo. A continuación hizo lo propio, el Coronel FAP, Sr. Roberto Aranda del Castillo, Agregado Aéreo del Perú al entregar el segundo volumen al presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quien junto con agradecer a nombre de la corporación la publicación, recordó el temprano inicio que tuvo la aviación en el Perú con los vuelos de Juan Bielovucic, su nombramiento como oficial del Ejército del Perú y la posterior implementación de una Escuela de Vuelo en 1911.

❖ *Lanzamiento del libro: "Entre dos mundos, a un barco de distancia"*

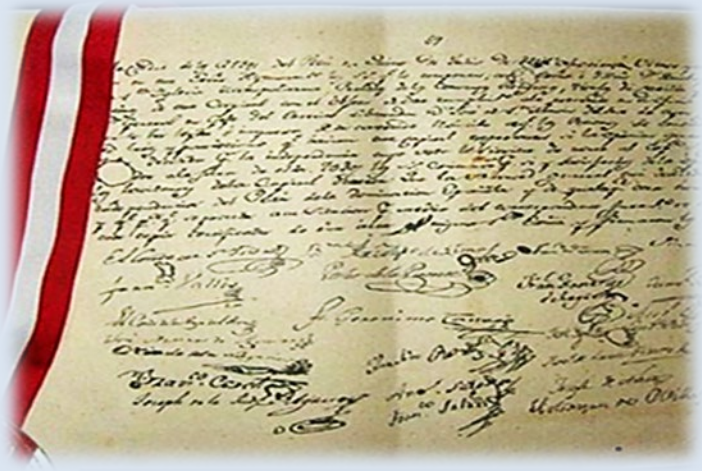
En la tarde del miércoles 24 de julio, tuvimos el privilegio de poder asistir a la presentación del libro *"Entre dos mundos, a un barco de distancia",* que se realizara en las dependencias de la Liga Chileno Alemana, ubicada en Avenida Vitacura 5875.

Presentan el libro, Melanie Kilian autora del trabajo de recopilación, redacción y diagramación de toda la historia de su abuelo, junto al Profesor Dr. Hugo Lara Silva.

El interesante libro da cuenta de la vida de Julio Kilian González, un joven estudiante chileno que vivía en 1939 en Alemania, quien tras estallar la Segunda Guerra Mundial, considera su deber moral el enrolarse al servicio de tierra de la Fuerza Aérea de esa Nación. La historia transcrita *es verídica de principio a fin*, donde el relato de este sobreviviente de Stalingrado, llega a nuestro conocimiento a través de la pluma de su nieta Melanie Kilian, dando a conocer una visión particular, algo más humana

y menos política de lo que fueron los crueles seis años de guerra, para un joven que con tan sólo 18 años recién cumplidos, se vinculó a una batalla que nunca fue suya.

❖ *198° Aniversario de la Proclamación de la Independencia del Perú*



El viernes 26 de julio, en la residencia del señor Embajador del Perú en Chile, se celebró el centésimo nonagésimo octavo aniversario de la Proclamación de la Independencia del Perú, en un acto que fuera encabezado por el señor Embajador de dicho país en Chile, Jorge Luis Valdez Carrillo y que contó con la asistencia de autoridades civiles y militares peruanas, chilenas y del extranjero.

En la concurrida actividad, se conmemoró la proclamación de la Independencia ocurrida el 28 de julio de 1821, en una ceremonia que fue realizada en la época en la Plaza Mayor de Lima por parte del General don José de San Martín[2], quien cumplía con el encargo chileno de comandar las tropas del Ejército Libertador del Perú[3].

En la ocasión, el Embajador Valdez agradeció la presencia de los invitados, destacando la relación con Chile. Por su parte, el Canciller chileno, junto con felicitar en esta fecha aniversario al Perú, enfatizó en las visiones compartidas por los países de la región.

A la celebración, asistió nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg, quien a nombre de nuestra corporación entregó los saludos y parabienes en tan significativa ocasión.

❖ *Consulado celebra Independencia del Perú en Viña del Mar*

Una selecta concurrencia de autoridades regionales, cuerpo diplomático residente de la región e invitados especiales, tuvo la celebración del 198° Aniversario Nacional del Perú, que el consulado del Perú en Valparaíso organizara el pasado lunes 29 de julio en los salones del Club de Viña.

[2] General en Jefe del Ejército Libertador del Perú, conferido por el Gobierno de Chile el 28 de enero de 1820.

[3] Instrucciones impartidas al comandante del Ejército Libertador del Perú por el Senado chileno, en Sesión Ordinaria del 23 de junio de 1820.

Tras la siempre acogedora bienvenida, del Cónsul General del Perú, don Gustavo Figueroa Navarro y señora, se entonaron los himnos patrios de ambas naciones. Una brillante intervención del señor cónsul sobre la visión y labor de hermanamiento y aporte al desarrollo regional, dio paso al brindis por el aniversario de su nación, el progreso y futuro de ambas naciones.

De izquierda a derecha: ***Gustavo Figueroa Navarro, Cónsul General del Perú en Valparaíso; Isabel Estrada de Figueroa y Norberto Traub G.***

A esta gentil invitación, asistió en representación de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg, quien presentó los saludos y felicitaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile al señor Gustavo Figueroa y demás cuerpo consular presente.

❖ *Nonagésimo Aniversario del Grupo de Aviación N°5*

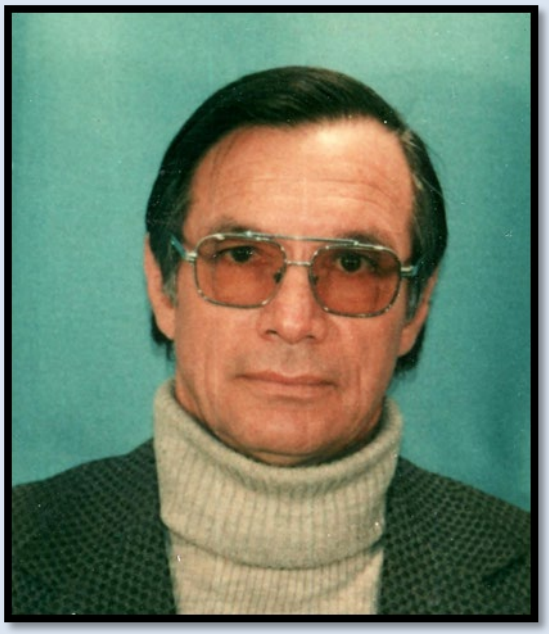
Con una ceremonia militar realizada el lunes 29 de julio en los terrenos de la ex Base Aérea La Chamiza[4] de Puerto Montt, el Grupo de Aviación N°5 de la IIIª Brigada Aérea celebró 90 años de su creación. La actividad estuvo presidida por el Comandante en Jefe de la Unidad, General de Brigada Aérea (A) Cristian Eguía Calvo, y contó con la presencia de autoridades civiles y militares de la zona, además de representantes de círculos de personal en retiro y vecinos del sector de Chamiza.

[4] Aniversario estuvo marcado por el hito histórico de realizar la ceremonia en los terrenos que albergaron las operaciones de la Fuerza Aérea de Chile hasta finales de la década de los 60.

En la oportunidad, el comandante del Grupo de Aviación N°5, Comandante de Grupo (A) Percy Gómez resaltó las actividades que han marcado la vida institucional de esta Unidad Interna, poniendo especial énfasis en los puentes aéreos efectuados en apoyo de la comunidad. *"Comenzar con los vuelos hacia la zona sur austral constituía una alta peligrosidad para realizar las actividades de vuelo, debido a las condiciones climáticas y geográficas muchas veces adversas… Solo el esfuerzo, sacrificio y tenacidad de estos hombres permitió que la incipiente aviación se asentara en la zona y se perpetuara hasta nuestros días",* explicó.

Vistas generales de la ceremonia aniversario

II. Obituario



Juan Arellano Sánchez (Q.E.P.D.)

Juan Arellano Sánchez

"El próximo seré yo"

El próximo seré yo, nos respondió con voz velada por la emoción cuando le dimos a conocer el fallecimiento de un camarada aviador, de similar y dilatada trayectoria a la suya en los cielos de la patria.

Siendo uno de los pocos sobrevivientes de aquella pléyade de muchachos entusiastas, que en diciembre de 1949 en la Base Aérea "El Bosque" recibieran sus alas de pilotos de guerra, estaba muy consciente que su salud no era buena y que para él, no estaba lejano el momento de emprender el postrer vuelo.

Aunque su carrera como oficial de la Fuerza Aérea no sería dilatada, si lo fue exitosa, al corresponderle servir en varias unidades, de todas las cuales rescataba una anécdota, siendo la que tal vez más recordaba, el acompañar como único oficial al entonces comandante Alfredo Lavín Ramírez, cuando a aquel se le encomendó la supervisión de la construcción de la nueva Base Aérea "Cerro Moreno" en Antofagasta. "El Grupo 7", como se le conocía en aquel entonces.

Con simpatía señalaba que los recursos eran escasos, que tenían un solo avión y debían trabajar sin descanso para tener listo, aquel que con el tiempo sería el nido donde se asentaría una de las unidades más poderosas de la Fuerza Aérea de Chile.

Acogido a retiro con el grado de capitán, incursionó en la aviación comercial, tanto de pasajeros como de carga, cuando las radioayudas eran prácticamente inexistentes y los sistemas de comunicaciones precarios, en que al decir de él, el volar hacia el sur con mal tiempo no era tarea sencilla.

Con un importante bagaje de conocimientos ingresó posteriormente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, desempeñándose en el área de inspección en vuelo, tarea exigente y de mucha responsabilidad, que acometió con el profesionalismo que lo distinguiera.

Así los años fueron transcurriendo y cuando muchos pensaban que su carrera como piloto estaba próxima a un merecido descanso, dijo adiós a la DGAC, dando inicio en Copiapó a una nueva etapa, integrándose a la aviación corporativa donde su paso también fue coronado por el éxito. Desde allá, a pesar de residir lejos de Santiago, cosa curiosa, se estableció un nexo fluido con nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Encontrándonos inmersos en la elaboración de un trabajo histórico, se suscitó una duda sobre los colores de una aeronave, la librea como algunos le dicen hoy en día, que en años distantes perteneciera a una ya desaparecida línea aérea de la zona sur.

Mientras unos aseguraban que sus colores eran tales y cuales, porque habían volado dicho avión, otros señalábamos algo distinto. Circunstancias en que un anciano general nos aconsejó; "Pregúntenle al perro Arellano", apelativo cariñoso con que lo bautizaran sus compañeros cadetes en la Escuela de Aviación.

Poco después, desde la distancia recibíamos por correo un sobre conteniendo una foto en colores, la que zanjó definitivamente la contienda.

Al tomarla en mis manos, de inmediato vino a mi mente la silueta de aquel DC-3, bajo un cielo amenazante, estacionado en los años sesenta en la Base Aérea "La Chamiza" en Puerto Montt, en una mañana en que las condiciones meteorológicas al estar bajo los mínimos, impedían proseguir en nuestros Mentor el raid al norte.

Desde entonces fueron innumerables las veces en que lo llamamos a su hogar para hacerle alguna nueva consulta y al atender el teléfono, con esa afabilidad que lo caracterizaba, nos decía "¿Y ahora que se les ofrece?".

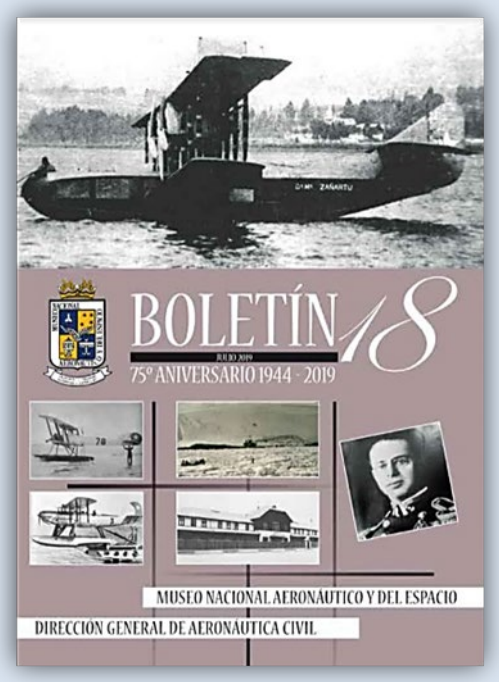
Aunque la disposición era la misma, a la postre su cansada voz denotaba que las fuerzas lo iban abandonando, quedando para un futuro, que lamentablemente nunca llegó, la búsqueda de un álbum con viejas fotografías de su época de comandante de aeronave, que permitiría dilucidar nuevas inquietudes.

Con resignación hoy debemos aceptar que se ha ido y al invocarlo con el corazón, por respuesta solo escuchamos la elocuencia del silencio.

Circunstancia en que solo nos resta la esperanza, que el día de mañana, cuando terminado nuestro peregrinar por esta vida, al coger el aldabón del amplio portón de la eternidad anunciando nuestra llegada, entre los rostros que salgan a nuestro encuentro estará el suyo, para decirnos; "¿Y ahora que se les ofrece?"

Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas



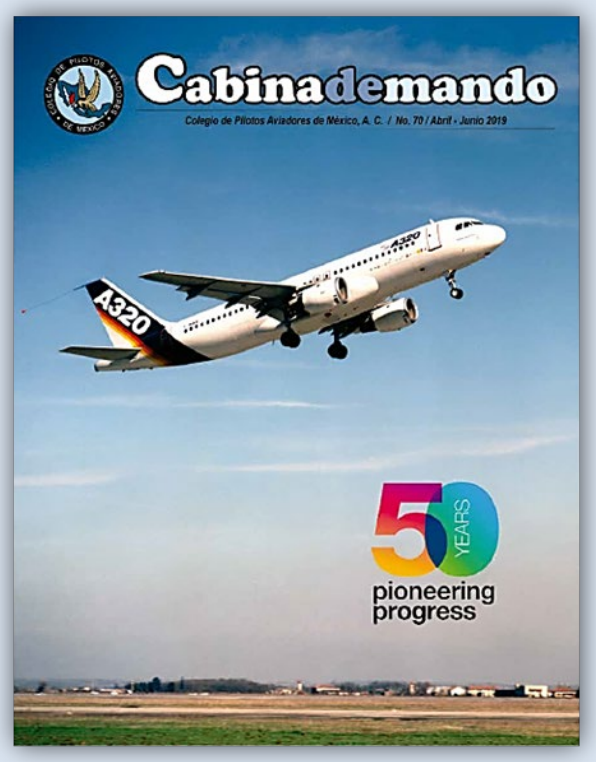
❖ ***En julio, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, agradecemos los entusiastas y excelentes comentarios recibidos en referencia a nuestros dos últimos números especiales, y a quienes han hecho posible su impresión.***

Portadas de algunas de las valiosas publicaciones que recibiéramos de regalo por parte del Museo Nacional Aeronáutico y Espacial; al Miembro Correspondiente en México, don Víctor Hugo Gutiérrez; al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea del Brasil, Claudio Palma, Raúl Elizalde Saavedra, José Esteban Guzmán y al Agregado Aeronáutico del Perú en Chile, Crl. FAP. Roberto Aranda Del Castillo

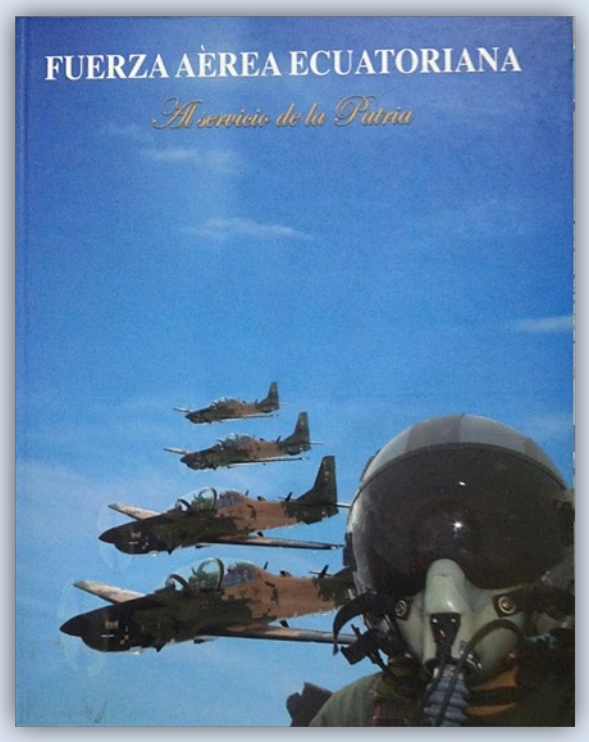
Muchas gracias a todos ellos.

100
FUERZA AÉREA DEL PERÚ
1919 - 2019
EL ORIGEN

FUERZA AÉREA
URUGUAYA


Cabinademando
Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. / No. 70 / Abril - Junio 2019
A320
50 YEARS
pioneering
progress

HISTORIA DE LA
FUERZA AÉREA ARGENTINA
Guía de
aeronaves
1912 - 2015
Eduardo Juan Amores Oliver


FUERZA AÈREA ECUATORIANA
Al servicio de la Patria

707-300B
(ADV) /C
Pilot
Training Manual
BOEING

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.

Nos enorgullece dar a conocer que el 16 de julio recién pasado, varios miembros de nuestro Instituto participaron junto a otros varios entusiastas y queridos amigos, todos actores relevantes de la Aeronáutica Nacional, de un importante y preliminar paso para la creación de la próxima…

CORPORACIÓN DEL PATRIMONIO
HISTÓRICO AERONÁUTICO
Y ESPACIAL DE CHILE
(CHAE)

Organización que no solo invitará próximamente a participar a todos aquellos "aviadores de corazón", sino que le gustaría contar con el apoyo de quienes simplemente vibran con lo relativo al apasionante mundo de la aeronáutica y del espacio, además de incorporar a quienes gustan de conocer, preservar y difundir esta importante parte de la historia patria.

Para cumplir con las tareas que significa este desafío moral y cultural, la "Corporación CHAE", tendrá por objeto el apoyar el desarrollo de actividades de conservación, investigación y difusión del patrimonio aeronáutico y espacial de Chile, en beneficio del crecimiento la cultura nacional, su preservación, un mayor conocimiento y mejor comprensión a lo largo del país y más allá de las fronteras.

Es así que la que esta corporación nace para apoyar y cooperar, directa o indirectamente, a cualquier organismo, institución o personas naturales que soliciten o requieran conservar o difundir el patrimonio aeronáutico y espacial, entendiéndose este, "como el conjunto de bienes naturales y culturales, tangibles o intangibles que, en su totalidad, constituyen la herencia aeronáutica y espacial nacional".

CORPORACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO AERONÁUTICO Y ESPACIAL DE CHILE (CHAE)

ACTA CONSTITUTIVA

En Santiago de Chile, a 17 de julio de 2019, en presencia del Ministro de Fe, don Mauricio Oros Bravo, en representación de la Ilustre Municipalidad de Santiago, designado por Decreto Secc. 2da. N° 367, de fecha 27 de febrero de 2012, se procede a celebrar la Asamblea Constitutiva de la persona jurídica de derecho privado denominada "Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile", que tendrá por objeto apoyar el desarrollo de las actividades de conservación, investigación y difusión del patrimonio aeronáutico y espacial de Chile, en beneficio de la cultura, y que para la aprobación de los estatutos que rigen esta organización, comparecen las personas que se individualizan y firman al final de la presente acta.

Mauricio Oros Bravo — Norberto Traub Gainsborg

Aníbal Jiménez Lazón — Marcos González Vassallo — Alejandro Thomas Bas

Carlos Traub Gainsborg — Oscar Avendaño Godoy — Ricardo Klima Weisskopf

Ricardo Ortega Perrier — Osvaldo Sarabia Vilches — Javier Anabalón Quiroz

Raúl Elizalde Saavedra — Tito Muñoz Reyes — Claudio Cáceres Godoy

Mónica Krassa Rowe — Hans Gesche Walker — Orietta Rodríguez Gauné

Aníbal Pinto Benussi — Carmen Luz Ovalle Reyes — Miguel Vesterlein Olguín

Eneas Grisolía Corbatón — Renán Colvin Treswalt — Alejandro Acuña Almeida

Juan Carlos Sepúlveda Farías — Humberto Limongi Sánchez

V. Efemérides del mes de Agosto

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

1/08/1920: Luego de una manifestación popular en el Parque Cousiño de la ciudad de Santiago, la entonces "1ra. Escuadrilla de Aviación" se embarca en el Vapor *Pisagua* rumbo a Arica, desde donde volará a Tacna, permaneciendo en la zona hasta abril de 1921.

Aeródromo "El Morro"

EL MERCURIO

VALPARAISO, jueves 31 de julio de 1924

BOTE VOLADOR "ZANARTU" DEBE INICIAR HOY EL PROYECTADO RAID AEREO HASTA ARICA

Un viaje de prueba destinado a abrir horizontes a la aviación comercial

LAS TARIFAS DE LANCHAJE Y MUELLAJE

modernización de la flota de guerra argentina

LA TRIPULACION DEL BOTE VOLADOR.

egaron varios tudiantes americanos

1/08/1924: El Teniente 1º de Marina, señor Manuel Francke Mariotti junto al Comandante Abel Campos y los cuatro tripulantes: mecánico 1º Guillermo Gómez; maquinista 1º Juan Constanzo; telegrafista 1º Emilio Cifuentes y el marinero 1º Hipólito Zambrano, realizan en el bote volador Guardiamarina Zañartu, el primer raid Valparaíso – Coquimbo – Huasco – Caldera – Mejillones - Iquique y Arica donde tras recorrer cerca de novecientas millas en 11,25 horas, arriban el día 4 de agosto a las 11.45 horas. Dos días después se inicia el retorno a Valparaíso utilizando la misma ruta.

1/08/1924: Dos Escuadrillas de aviones navales argentinos (3 VICKERS "VIKING" y 3 AVRO 552) vuelan desde la Estación Aeronaval Puerto Belgrano a Buenos Aires, para participar en la recepción de la División Naval Italiana, que conduce en visita oficial al heredero de la Corona de Italia, Príncipe

Humberto de SABOYA. El viaje de ida se efectuó en 5 horas 45 minutos y el de regreso 5 horas 30 minutos, significando para la época, un vuelo record en escuadrilla.

1/08/1932: El primer avión del Arma Aérea Paraguaya parte para el Chaco. Se trató del avión Potez 25 A.2 N°6, tripulado por el Tte.1°PAM, señor Trifón Benítez Vera como piloto, transportando al Capitán de Infantería, señor Ramón Avalos Sánchez, oficial de enlace del Estado Mayor, quien viajaba al Chaco en cumplimiento de una misión.

1/08/1936: Como a las 10 de la noche, fallece en su residencia parisina del Boulevard Saint Germain, el célebre pionero de la aviación, Louis Charles Joseph Blériot. Sus logros, hazañas y al igual que sus aviones, fueron conocidos e imitados por el mundo entero. Basta recordar que en Chile, fue un avión diseñado por este aviador, el primer aparato militar que voló una mañana del 6 de marzo de 1913.

Curiosa Postal que ilustra momentos anteriores al célebre cruce en avión del Canal de la Mancha por Louis Blériot

01/08/1988: Aniversario de la Dirección de Defensa Antiaérea y Fuerzas Especiales. Originalmente Dirección de Defensa Antiaérea y Telecomunicaciones, su primer Director fue el General de Brigada Aérea (DA) Antonio Braghetto Vergara.

2/08/1984: Se crea el Regimiento de Aviación Nº 1 "La Independencia" del Ejército de Chile con asiento en la ciudad de Rancagua. Esta Unidad de Armas Combinadas coopera en actividades de acercamiento con la comunidad, como lo son el traslado de enfermos graves, rescate en situaciones

de catástrofe natural y otras múltiples actividades de apoyo. A partir del 2 de enero de 1995, los medios del Comando de Aviación del Ejército pasan a conformar la Brigada de Aviación en la ciudad de Rancagua.

3/08/1928: Creación del Grupo de Aviación Nº3, que funcionará en la Base Aérea de Maquehue, con asiento en la ciudad de Temuco, Chile. Una de las más antiguas unidades de la Fuerza Aérea. El Grupo de Aviación Nº3 tuvo inicialmente como base El Bosque y luego la ciudad de Temuco, en el aeródromo de Maquehue. Su primer comandante fue el Capitán de Ejército Andrés Soza Fuentes. Posteriormente, será desactivado en varias ocasiones. Ha operado también como Grupo de Helicópteros y como Grupo de Ataque con material A-36. Hoy en día tiene su asiento en Iquique, en la Base Aérea "los Cóndores" y está dotado del más moderno material de combate de que dispone la Fuerza Aérea de Chile

4/08/1970: LAN Chile inicia vuelos a Europa con material de vuelo Boeing 707.

4/08/2009: Fruto del trabajo en conjunto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y LAN, se publica el primer procedimiento de aproximación satelital sin ayuda terrestre para el Aeródromo "La Florida" de La Serena. Mediante esta tecnología, que por primera vez se aplicó en Latinoamérica, se puede realizar aproximaciones con segmentos curvos, por entre las montañas, siguiendo la sinuosidad de los valles.

5/08/1920: Se crea la entonces Maestranza Central de Aviación, la que más tarde en 1930, cambiaría su denominación a Ala de Mantenimiento. En esta Unidad, en el año 1946, se organiza la Escuela de Ingenieros de Aviación, y más tarde en enero de 1963 se creará la actual Academia Politécnica Aeronáutica, encargada de impartir enseñanza superior con la finalidad de formar, especializar, perfeccionar y capacitar los recursos humanos profesionales y académicos que requiere la Fuerza Aérea de Chile.

6/08/2000: Un moderno bimotor CASA 212-300 del Ejército de Chile, despegado desde la base de la Brigada de Aviación en Rancagua en un viaje hacia Coyhaique trasladaba civiles mayormente parientes de oficiales y personal de esa fuerza armada; luego de dejar atrás Puerto Montt, el piloto reportó excesiva acumulación de hielo en los bordes de ataque de las alas y emprendió regreso hacia el continente, adentrándose hacia el frío interior cordillerano, donde su problema se agravó, terminando estrellado en una profunda quebrada. Sólo después de varios días de dramática y concurrida búsqueda los restos mortales de 14 personas fueron penosamente recuperados.

07/08/1886: Nace en Hijuelas (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet Nº1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Falleció en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958.

Con el fallecimiento de “don Cloro” como llamaban sus amigos, la aviación chilena al más popular de sus pioneros, y quizás uno de los más vinculados con el desarrollo de la aeronáutica. Su labor fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, Director de una Escuela de Aviación propia,

piloto de pruebas y de correo, protagonista de espectaculares accidentes y grandes hazañas. Quizás de él se pueda decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento en que vivió su apacible retiro, el zumbar de los motores constituyó su música predilecta. Figueroa nos dejó una máxima, y que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: ***"Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN"***

El segundo transporte de correspondencia por avión registrado, fue iniciativa privada del AERO CLUB DE CHILE y llevado a efecto el 1° de enero de 1919 por el aviador señor Clodomiro Figueroa Ponce, quien para costear en parte los gastos, cobró $ 5 por cada envío, valor señalado en una viñeta particular confeccionada al efecto. Transportó en este vuelo desde el Club Hípico de Santiago hasta el parque de Playa Ancha de Valparaíso 539 cartas, regresando la misma tarde a Santiago. Las cartas transportadas en su primer vuelo en ambas direcciones fueron entregadas personalmente y aquéllas en que la dirección era lejana, las depositó en el correo tradicional, pagando y adhiriendo un sello de 10 cts, que correspondía a la tarifa vigente en aquellos días. Más tarde, el 20 de agosto de 1921, realizó otro Correo Aéreo esta vez de carácter internacional, entre Santiago y Mendoza usando las mismas viñetas en aproximadamente 60 cartas.

(Fuente referencial consultada: http://www.chilecollector.com/archwebfila03/archwebstamp0100/stampset0149.html)

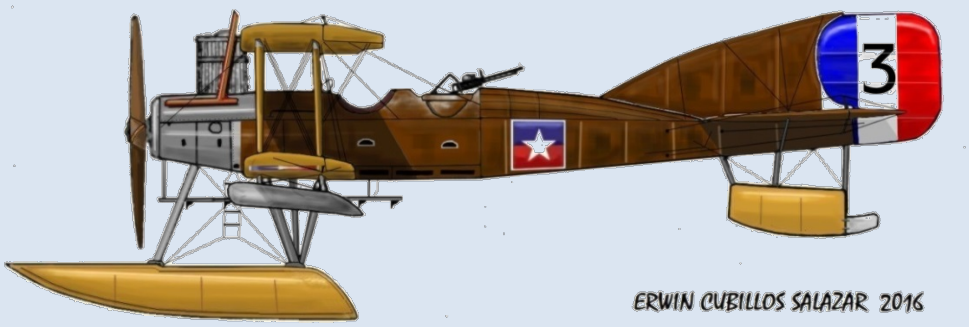
07/08/1953: Primer vuelo del bimotor argentino multipropósito IA-35 HUANQUERO, diseñado y construido por la FMA, y equipado con motores nacionales IA-19 R-El Indio, de 750 hp. Su primer Piloto fue el Teniente 1º, señor Jorge Connan Doyle. El diseño de la aeronave, se debe al famoso Ingeniero aeronáutico alemán, Dr. Kurt Tank y su asesor Paul Klages. El avión fue bautizado como IA 35 "Justicialista del Aire", nombre revocado luego de la Revolución de 1955.

8/08/1914: El Primer Raid Nocturno sudamericano con pasajeros fue realizado en Chile por el Aviador Chileno David Fuentes. Este fue entre las ciudades de Talcahuano y Concepción.

8/08/1919: El Sargento Aviador chileno, señor José del Carmen Ojeda, volando un Bristol M1-C, bate el récord sudamericano de altura, alcanzando una altitud certificada de 7.188 m., verdadera proeza en la época.

8/08/1920: El italiano Elia Antonio Luit, realiza un vuelo sobre Guayaquil, Ecuador a bordo de un avión Macchi Hanriot HD1, bautizado como "el Telégrafo 1". Este avión había sido adquirido en Europa por el dueño del periódico nacional "El Telégrafo". Será tanto el impacto de este vuelo, que el Presidente del Ecuador, señor José Luis Tamayo, conseguirá con fecha 27 el octubre de 1920, que el Congreso emita el decreto para la fundación de dos Escuelas de Aviación para Quito y Guayaquil respectivamente, dando así inicio oficial a la Aviación Militar Ecuatoriana.

08/08/1921: Primer Raid de la Aviación Naval de 3 aviones Short realizado en Chile entre las Torpederas y "Quintero". Esta fue una de las primeras operaciones de adaptación efectuadas por la Aviación Naval, reconociendo su entorno operativo natural. El raid fue liderado por el comandante británico asimilado a la Armada de Chile, señor James Travers. Otros Tripulantes fueron el Teniente 1° Manuel Francke Mariotti, Ingeniero 3°, Alfonso Lizasoaín Henríquez, Guardiamarina Alfredo Caces, Piloto 3° Agustín Alcayaga y los Mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda.



Aspecto original del Short 184 al momento de ser probado en Las Torpederas.

8/08/1963: Se aprueba el Decreto Ley 19 publicado en la Gaceta oficial 14.987, por el cual se reglamenta la Aviación Nacional de Panamá.

9/08/1931: El capitán hondureño, señor Lisandro Garay efectúa un recorrido aéreo entre Estados Unidos y Honduras, en el avión bautizado "Lempira", pero al arribar al Cabo Hatteras jurisdicción del estado de Carolina del Norte, USA, una fuerte tormenta le impidió continuar y descendió en el mar, permaneciendo aproximados 36 horas a la deriva, hasta ser rescatado por un barco de nacionalidad brasileña que navegaba en esas aguas. Garay está registrado como el primer piloto de la historia latinoamericana en ser rescatado de la mar.

10/08/1912: No obstante que la Fuerza Aérea Argentina como rama independiente fuera creada el 4 de enero de 1945, se conmemora cada aniversario de esta fecha su origen, recordando cuando a través de un decreto del entonces Presidente de la Nación, señor Roque Sáenz Peña, se creó la Escuela de Aviación Militar en terrenos de El Palomar, provincia de Buenos Aires.

10/08/1918: Cae en campos de Pau (Francia) el señor Capitán don Juan Manuel Boiso Lanza, pionero y primer mártir de la aviación militar uruguaya. En su memoria, la fecha fue establecida con la anuencia del Poder Ejecutivo, para evocar el Día de los Mártires de la Aviación Militar del Uruguay.

10/08/1938: Por Resolución de la entonces Aeronáutica Militar dependiente del Ejército Nacional del Uruguay, se dispuso homenajear cada 10 de agosto, a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber. Tras la creación en el año 1953, la Fuerza Aérea Uruguaya mantuvo dicha efeméride.

11/08/1919: Primer vuelo en Bogotá y segundo realizado en territorio colombiano. El avión Curtiss JN-4 Standard bautizado "Bolívar" llegó de Honda, a donde había sido transportado en cajas desde Barranquilla, y después de aterrizar en el campo Muzú fue recibido por el presidente Marco Fidel Suárez y su gabinete. Su piloto fue el joven poeta y pintor estadounidense, William Knox-Martin.

11/08/1932: Enrique Malek (quien fundó la primera aerolínea nacional panameña en 1933) llega a Paitilla, Panamá procedente de David en los Estados Unidos, en un aeroplano de la Crawford Airplane Distribution Co., que construyó él mismo en su mayor parte. Convirtiéndose en el primer panameño que confeccionaba un aeroplano, dándole nacimiento a la aviación privada y deportiva nacional.

12/08/1955: Se inauguran obras edilicias tanto en la Base Aérea Paraguaya de Ñu-Guazú, como en las instalaciones del Transporte Aéreo Militar (TAM) y de Líneas Aéreas de Transporte Nacional (LATN) en el Aeropuerto Internacional de Asunción, Paraguay.

14/08/1943: Son distribuidos entre diversos Clubes Aéreos, los diez primeros aviones "Aeronca", recibidos desde los Estados Unidos, que fueran adquiridos con el producto de la colecta pública "Alas para Chile".

- Club Aéreo de Chile (Santiago) 2 aviones
- Club Aéreo Universitario 2 aviones
- Club Aéreo de Valparaíso 1 avión
- Club Aéreo de San Felipe 1 avión
- Club Aéreo de Los Andes 1 avión
- Club Aéreo de Chillán 1 avión
- Club Aéreo de Temuco 1 avión
- Club Aéreo de Puerto Montt 1 avión

14/08/1944: Si bien los antecedentes primarios de la Aviación Naval se originan en Colombia a partir de la incorporación del buque MC Cucuta, entre 1934 y 1938, su creación oficial como Aviación Naval de Colombia se realiza mediante decreto Nº 1950 del año 1944.

14/08/1965: Creación del Club Aéreo de Alto Palena, ubicado a unos 360 kilómetros de Puerto Montt.

14/08/2010: Se reciben para la Aviación Naval Ecuatoriana, los primeros dos helicópteros Bell 430.

15/08/1919: El piloto italiano, señor Antonio Locatelli, realiza un vuelo de regreso entre Santiago (Chile) y Buenos Aires (Argentina), llevando al igual que lo hiciera en su viaje realizado en julio, los primeros sacos de correspondencia aérea desde estas ciudades. Correo que debidamente certificado por la autoridad postal nacional, constituyó el primer correo aéreo oficial entre ambos países

15/08/1962: El gobierno de la República Argentina dona una aeronave De Havilland DH.104 "Dove" para uso exclusivo del Presidente de la República del Paraguay. Dicha aeronave fue matriculada como T-39 en la FAP y llegó a ser el primer avión presidencial de uso exclusivo.

15/08/1964: Oficiales y Sub-Oficiales de la Aeronáutica Militar Paraguaya, lucen por primera vez el uniforme de color azul durante el desfile militar de la fecha. El mismo había sido autorizado por el Decreto N° 4.659 del 14 de mayo del mismo año.

16/08/1917: Obtiene en Chile, su brevet de piloto militar el teniente ecuatoriano, señor Pedro Traversari Infante, quien realizó sus estudios superiores en la Escuela Militar de Chile. Luego en 1915 ingresará a la Escuela Aeronáutica Militar de Chile.

16/08/1948: Es creada la Aerolínea "Cuba Aeropostal", la que volaría desde 1949 rutas domésticas y dentro del área del Caribe hasta fusionarse con Cubana de Aviación en mayo de 1959.

16/08/1951: Primer vuelo nocturno desde Santiago de Cuba a La Habana con un avión Douglas DC-3.

17/08/1914: Fallece el Sargento 1º Aviador chileno, señor Adolfo Menadier Rojas, mientras pilotaba el avión Breguet "Soldado Cortés" de 80 Hp., tratando de cubrir la distancia entre Lo Espejo - Puente Alto -Río Maipo - Lo Pinto - La Estrella - Macul - Los Leones -Santiago, Las Rejas - Maipú - Lo Espejo. Su nombre hoy lo recuerda la Escuela de Especialidades "Sargento Adolfo Menadier Rojas" de la Fuerza Aérea de Chile.

17/08/1929: Es creada la Aviación Naval Paraguaya, por Decreto del Poder Ejecutivo Nº 34.300 como "La Estación Aeronaval", ante la necesidad de dotar a la Armada Nacional del poder aéreo apta para intervenir en operaciones integradas con las demás fuerzas navales.

18/08/1920: Se nombra Teniente 2° de Reserva al piloto militar don David Fuentes Soza, y destinándosele a la Escuela de Aeronáutica Militar, para que hiciera un curso de Instrucción.

18/08/1954: Se crea el Museo Aeronáutico del Uruguay, el que lleva el nombre del que fuera su creador y primer director, "Coronel (Aviador) Jaime Meregalli", actualmente dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea. Sus orígenes se remontan a varias vitrinas exhibidas desde inicios de los años cuarenta en el Aeródromo Militar Capitán Boiso Lanza.

20/08/1921: El primer correo aéreo internacional realizado por un piloto civil chileno, lo hizo el señor Clodomiro Figueroa Ponce, al unir Santiago de Chile y la ciudad de Mendoza en Argentina en su avión Morane Saulnier de 120 hp., bautizado "Valparaíso".

20/08/1945: A las 11.30 horas de este día, se efectuó en la Base Aérea de El Bosque, la ceremonia de bendición y entrega a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" del avión DL-DL.22 y del facsímil de la Espada de San Martín, que el Gobierno de la hermana nación argentina obsequiara para esa memorable fecha.

El avión traído en vuelo por el Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, había arribado al país, el pasado 21 de julio, junto a la escuadrilla de nueve aviones T-6 chilenos que viajaran en representación de Chile, a las *Fiestas Julias* de la vecina República.

DL-DL.22 luciendo los colores argentino-chilenos, con los que fue obsequiado.

21/08/1910: Con el fin de realizar vuelos en Chile, coincidiendo con el Centenario de la Independencia Nacional, los señores David Echeverría y Miguel Covarrubias, adquirieron en Francia un biplano Voisin con motor de 50 Hp., el cual, tripulado por el ciudadano francés residente en el país, don César Copetta Brosio con ayuda de su hermano Félix, se elevó desde la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, Santiago.

En honor a esta fecha, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, celebra en este día su aniversario.

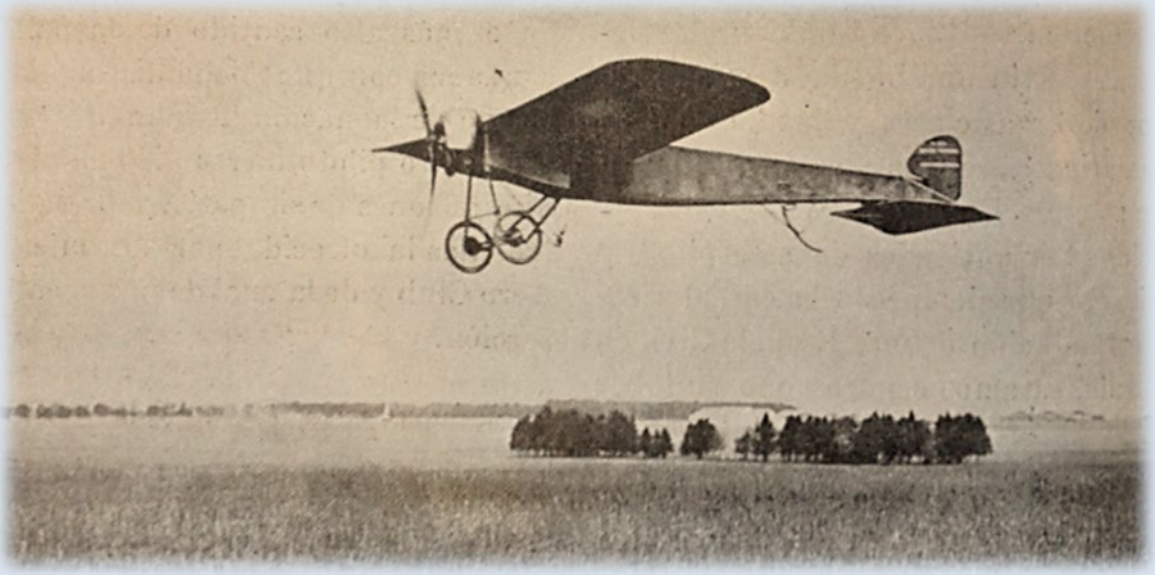
21/08/1941: Fundación del Club Aéreo de Rancagua, ubicado en la capital de la Provincia de Cachapoal, Chile y en la denominada "Región del Libertador General Bernardo O'Higgins", en recuerdo al Padre de la Patria.

21/08/2008: Primer "vuelo verde" en Chile y segundo a escala mundial. Recibió esta denominación por ser un vuelo comercial efectuado tras una planificación que optimiza la trayectoria y procedimientos a emplear, reduciendo el consumo de combustible y por ende las emisiones contaminantes, que contribuyen al efecto invernadero. En este caso, la DGAC, la autoridad de aviación civil de Nueva Zelanda y la empresa LAN unieron esfuerzos para que una aeronave Airbus 340 – 400 de LAN, hiciera la ruta Santiago – Auckland (vuelo LAN 801) y Auckland – Santiago (vuelo LAN 800) bajo esta modalidad.

22/08/1909: Entre los días 22 y 28 tiene lugar en Reims, Francia, la primera reunión aeronáutica de la historia. En el curso de esa celebración, Henry Farman llevó a cabo el primer vuelo de más de 100 millas (161 Km.) del mundo, convirtiéndose en el primer hombre en volar en un aeroplano con dos pasajeros a bordo. Otro hito adicional, lo cumplen los chilenos José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, siendo los primeros Sudamericanos que participan en este Gran Meeting de Aviación.

23/08/1912: El gobierno del Paraguay decidió mediante decreto, becar a Silvio Pettirossi para realizar estudios de pilotaje en Francia y convertirse así en el primer paraguayo en brevetarse como piloto.

23/08/1914: Primer vuelo sobre Magallanes. A las tres de la tarde del frío y amenazante domingo 23 de agosto de 1914 y ante una multitud que en número cercano a las tres mil personas colmaba las localidades del recinto hípico, se procedió a bautizar al pequeño monoplano Bathiat Sánchez con el nombre de "Punta Arenas". Luis Omar Page, llevando una boina y un grueso jersey de lana, guantes y antiparras, tomó colocación en el puesto de pilotaje. Luego de hacer partir el motor, el aeroplano corrió unos cuantos metros por la pista del hipódromo, para desprenderse del suelo y adentrarse tímidamente en el cielo patagónico.



Fotografía del Bathiat-Sánchez "Punta Arenas"

23/08/1916: Con la firma del decreto de creación de la Escuela de Aviación Naval (EAvN), por el entonces Presidente Wenceslau Braz, siendo ella la primera escuela de aviación militar de Brasil y, por lo tanto, cuna de su aviación militar.

23/08/1945: Creación del Club Aéreo de Curacautín, ubicado en la Región de la Araucanía, en la Provincia de Malleco, Chile.

24/08/1908: El piloto y constructor de aeronaves chileno, señor José Luis Sánchez Besa, gana la copa del Real Club Náutico en un hidroplano de su invención. El Concurso fue realizado en Saint Malo entre el 24 y el 31 de agosto.

Hidroavión Sánchez Besa

24/08/1917: El capitán Horacio Ruiz Gaviño vuela el primer avión de total manufactura mexicana: el biplano Serie A núm. 3 con hélice Anáhuac y motor Aztatl.

24/08/1920: A las 10.30 de la mañana, fallece el Guardiamarina señor Julio Villagrán Cádiz mientras efectuaba en la rada de Mejillones lo que sería su primer vuelo en hidroavión. El joven oficial naval que había recibido hace pocas semanas antes su brevet de piloto en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, tuvo un violento choque de su aeronave con uno de los cañones del Crucero acorazado O'Higgins de la Armada. Su rescate tras caer se efectuó de inmediato pero la magnitud de las heridas sufridas no le permitió continuar con vida.

24/08/1941: Creación Club Aéreo de Ancud, situado en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos. Se encuentra a 1.132 km de Santiago, Chile.

24/08/1953: Récord sudamericano de permanencia en el aire en Planeador. En Huesca, España, el Teniente 2° de la Fuerza Aérea de Chile, René Arriagada Anento, establece un nuevo récord sudamericano de permanencia en el aire en planeador, con 13 horas 24 minutos. El récord fue establecido en circunstancias que el Teniente 2° Arriagada efectuaba un curso de vuelo sin motor en la Escuela de Montflorite, Huesca, Aragón.

24/08/1959: René Pairoa Epple liderando un grupo de empresarios, forma la primera empresa comercial de helicópteros en Chile, llamada "Helicopservices Chile Ltda.", empresa destinada al

arriendo de helicópteros a privados y con ella nace también AEROTECH, la que inicia actividades trayendo equipamiento y suministros para aeropuertos y aeródromos.

25/08/1958: Inauguración del Hospital Clínico de la Fuerza Aérea de Chile, "General Dr. Raúl Yazigi Jáuregui". Creado para satisfacer una larga aspiración institucional, el hospital fue inaugurado contando con moderno equipamiento técnico obtenido en los Estados Unidos, en parte vía Pacto de Ayuda Militar. Lleva el nombre de su fundador y primer Director.

26/08/1916: En Bolivia, se establece la fundación de la primera Escuela Militar de Aviación, mediante Decreto Ley del 26 de agosto de 1916. Esta Ley planteaba la creación de una Escuela destinada a fomentar la aeronáutica en la República, de carácter militar y sujeta a la organización y régimen que estableciera el Estado Mayor General del Ejército.

26/08/1965: Se inaugura la Base Aérea "Coronel José María Argaña" en las cercanías de la ciudad de Capitán Meza (Itapúa, Paraguay). Ese mismo día, se inaugura también el Aeródromo "Coronel Adrián Jara" en la ciudad de San Juan Nepomuceno (Caazapá), Paraguay.

27/08/1916: El piloto chileno, don Eleodoro Rojas vuela en la nortina ciudad de Tocopilla por primera vez realizando la entonces novedosa maniobra acrobática conocida como "Looping", demostrando de esta forma su gran dominio de la aeronave.

27/08/1920: Segunda gran Colecta Chilena Pro-Aviación. Por segunda vez desde 1912, se realiza en todo el país, una gran colecta pro-aviación Militar.

28/08/1915: El paraguayo Silvio Pettirossi realizó su primer vuelo nocturno sobre la ciudad de San Francisco, California, en el marco de la feria internacional que se realizaba en dicho año. El cielo iluminado con luces de bengala posibilitaba ver las maniobras de Pettirossi, quien realizó dos "loopings the loop" y otras tantas arriesgadas acrobacias antes de aterrizar. El hecho fue comentado en el *"San Francisco Chronicle"* al día siguiente.

28/08/1946: Creación del Club Aéreo de la Universidad de Concepción. Sus precursores fueron un entusiasta grupo de alumnos de la reconocida Universidad de Concepción, unidos por el sueño y el deseo de conquistar los cielos penquistas y chilenos, por lo que dieron forma y dinamismo a la naciente actividad aérea en la zona, conformando los Estatutos y Personería Jurídica correspondiente. Con el pasar de los años, el Club se ha mantenido gracias a la participación constante de sus miembros, quienes mantienen intacto el espíritu de sus fundadores, los que con visión y entusiasmo

soltaron frenos e iniciaron la carrera de despegue hacia los cielos sureños y de todo el territorio nacional.

29/08/1922: Se efectúa el Primer Raid Internacional de Pilotos Militares Chilenos de largo alcance. (Santiago – Argentina – Uruguay - Brasil).

Con el propósito de llevar el saludo del Presidente de Chile al Pueblo de Brasil, celebrando el Centenario de la Independencia de ese país, emprenden vuelo dos aviones De Havilland DH-9 al mando de los Capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Baraona Walton, llevando como acompañantes al ingeniero inglés Arthur R. Seabrook y al Cabo 1º mecánico Manuel Barahona, respectivamente.

Tras innumerables percances, tales como la casi total destrucción de su avión a pocos kilómetros de Río de Janeiro, el Capitán Aracena junto a Seabroock, tuvieron que finalizar el Raid a bordo de un avión que les facilitara la Marina de Guerra del Brasil. Era ya el 25 de septiembre cuando, logrando una verdadera hazaña aérea para la época, entregaban la carta que el pueblo de Chile enviara al hermano pueblo del Brasil.

El texto de la carta enviada fue el siguiente:

Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile
a
Su Excelencia el Presidente de la República
De los Estados Unidos del Brasil

Grande y Buen Amigo

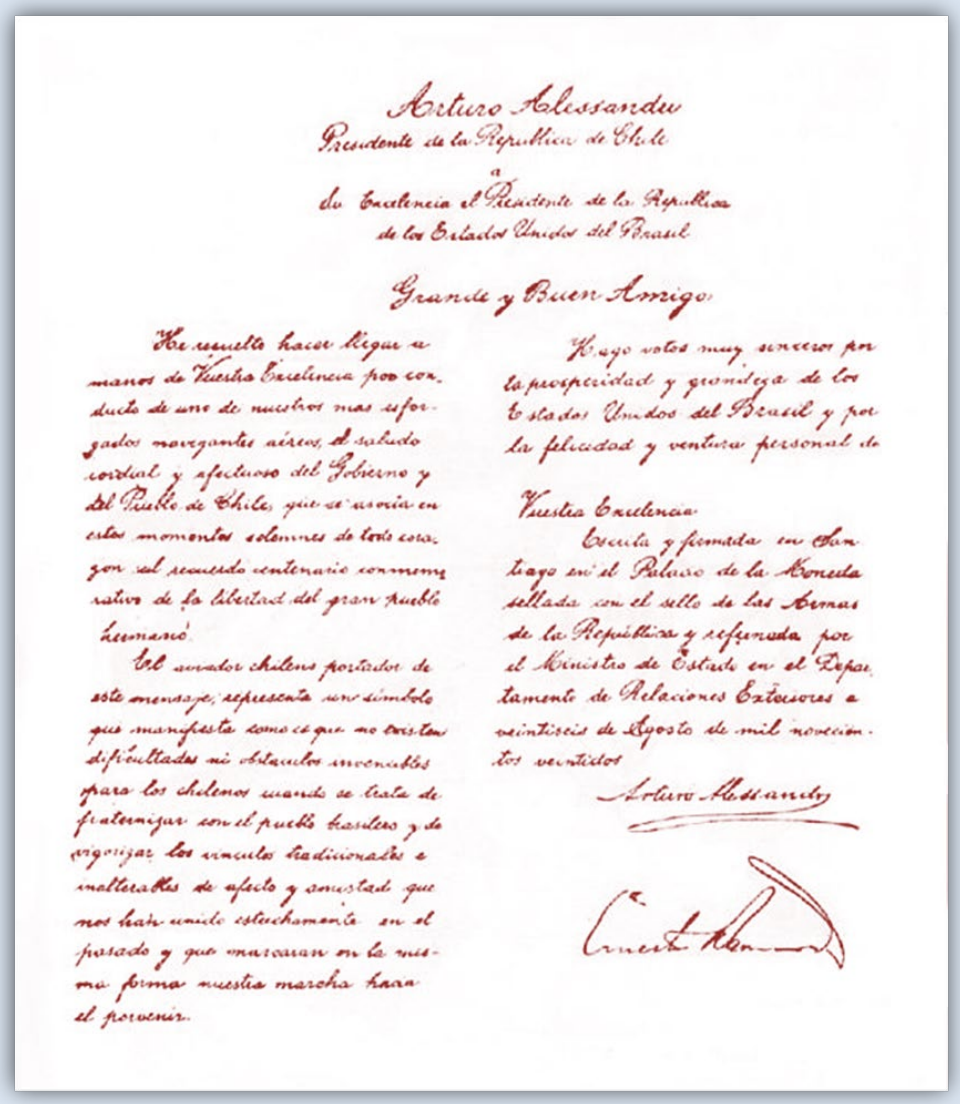
He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros más esforzados navegantes aéreos el saludo cordial y afectuoso del Gobierno del Pueblo de Chile que se asocia en estos

momentos solemnes de todo corazón al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

El aviador chileno portador de este mensaje representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstáculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vínculos tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcarán en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de Vuestra Excelencia.

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda, sellada con el sello de las Armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintitrés de Agosto de mil novecientos veintidós.



Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile
a
Su Excelencia el Presidente de la República
de los Estados Unidos del Brasil

Grande y Buen Amigo:

He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros mas esforzados navegantes aéreos, el saludo cordial y afectuoso del Gobierno y del Pueblo de Chile, que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazon al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

El aviador chileno portador de este mensaje, representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstaculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vinculos tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcaran en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de Vuestra Excelencia.

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda sellada con el sello de las Armas de la Republica y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintiseis de Agosto de mil novecientos veintidos

Arturo Alessandri

Facsímil del mensaje del Presidente Arturo Alessandri, y ratificado por el Ministro de Relaciones Exteriores que fuera llevado por el Capitán don Diego Aracena al Brasil en 1922

Alejandro Velasco Astete

29/08/1925: El Teniente, señor Alejandro Velasco Astete, se convierte en el primer piloto peruano en volar sobre los Andes peruanos uniendo las ciudades de Lima con Cuzco.

29/08/1944: Creación del Club Aéreo de Linares, ubicado en la séptima región del Maule en Chile.

30/08/2000: Se firma el acta de constitución de la "Fundación Museo del Aire de Honduras" en las instalaciones de Fuerza Aérea Hondureña en el Aeropuerto Toncontín de Tegucigalpa.

31/08/1928: A través del Decreto N° 31.157 del Poder Ejecutivo, se recibe la primera promoción de Mecánicos de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay. Egresaron en esta ocasión, los M.A.M. señores Federico Voitchach, Ernesto Guido, Lauro Keim, Basilicio Acosta y Leopoldo Schoeder.

31/08/1995: Se realiza el lanzamiento del FASat-Alfa, primer satélite chileno lanzado al espacio bordo de un cohete Tsyclon-3, adosado al satélite ucraniano de órbita polar Sich-1 desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia. El Jefe de este histórico proyecto, fue nuestro distinguido socio, don Fernando Mujica Fernández

La Segunda

Satélite chileno pasó sobre Santiago a las 8.50 horas

Con champagne se celebró en la FACh el lanzamiento esta madrugada desde Rusia

Página 2 y 3

Alzan sus copas el comandante Fernando Mujica, Jefe del Proyecto; el Comandante en Jefe de la FACh, general Fernando Rojas; los comandantes Mario Arancibia y Marcelo Schoenherr, y el ex Comandante en Jefe, general Ramón Vega.

Recorte de la portada del diario La Segunda; donde se aprecia el histórico brindis realizado por el General del Aire Fernando Rojas Vender, entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; el comandante Fernando Mujica, jefe del proyecto satelital y otros distinguidos oficiales y colaboradores de esta brillante tarea.

PRECURSORAS DE LAS ALAS CHILENAS, BREVE RESEÑA DE LAS PRIMERAS MUJERES EN LA AVIACIÓN NACIONAL

Cuando el pasado día 26 de julio pasado, se cumplió el 89º aniversario de la primera entrega de una licencia de piloto a una mujer chilena, en nuestro país, surge nuevamente la inquietud por el desconocimiento general que existe sobre este importante tema que ataña al interés de la mujer por incursionar tempranamente en las alas nacionales.

Tal como ocurrió en muchos países del orbe, la participación femenina en América del Sur no se realizó tan tempranamente como lo fue en Europa.

La aparición oficial de la mujer en la aviación, de hecho, nació en Francia como una realidad paralela y experimental derivada a los primeros vuelos realizado en Europa. La aparición de "Stella", el primer Aeroclub femenino se asomaba a la vida con gran éxito, el 13 de febrero de 1909.

Logotipo e insignia del Aero Club Femenino "Stella"

Primer trofeo aéreo recibido por las pilotos mujeres chilenas, Ada Zerbi y Dora Domínguez, al cruzar en avión la cordillera de los Andes de ida y vuelta por su parte más alta, el domingo 4 de julio de 1948

LES AÉRONAUTES DE LA " STELLA "

Mme Louis Blériot

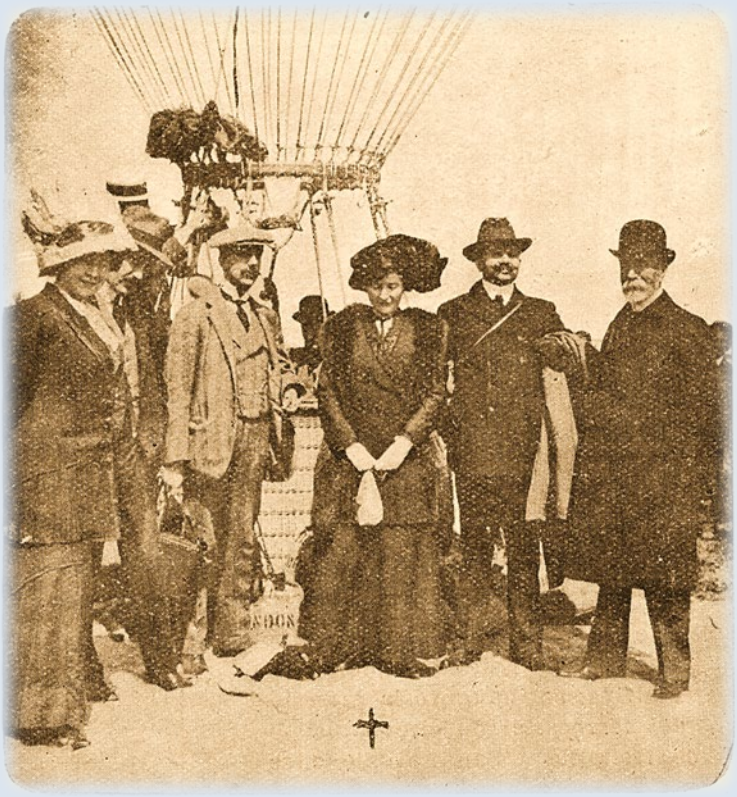
Mme Louis Blériot à bord du ballon *Les Hortensias*, à la fête fleurie aérienne de la *Stella*. De gauche à droite, en nacelle: M. Louis Blériot, Mme Louis Blériot, M. Alfred Leblanc, pilote. (*Photo Worlds Graphic Presse*).

En Chile, si bien ya existía conocimientos de muchos espectáculos aéreos realizados con anterioridad de esta fecha, los globos, fuera por su alto costo o por el desconocimiento de las técnicas de construcción, no tuvieron gran espacio ni demanda, hasta ya instaurado el vuelo de los primeros aeroplanos.

Por ello, el deseo de volar en las mujeres, parece no haber despertado hasta el momento.

La primera de muchas valientes mujeres ya osaba volar en globo, como lo atestigua la fotografía[5] en 1910, unos cuatro meses después de haber volado el primer avión en nuestro país.

Su debut se realizó en el "Valparaíso Sporting Club", uno de los principales y más importantes lugares de la quinta región, misma plaza donde se llevaron a cabo algunas de las primeras experiencias e importantes exhibiciones aéreas de este país.



Fotografía tomada con ocasión de la ascensión en globo del señor Mateo Clark, su hija Inés y el señor Hernán Gana en el esférico del señor Norton Griffith. Esta sería la fotografía de la primera mujer en subir y elevarse en un globo en Chile. (1910)

Aquí fue también, donde el aviador francés Marcel Paillette realizaría en 1912, un impactante espectáculo como piloto de un biplano Farman. Este aventurero piloto venía recientemente de cautivar al pueblo argentino, donde había realizado no sólo vuelos de exhibición, sino que también había impuesto records sudamericanos de distancia en su aparato volador. En cada Meeting, reunió una gran cantidad de público lo que debe haber constituido a la fecha, sin lugar a dudas, todo un éxito social.

Los registros dan cuenta que fue un hermoso día sábado 1 de junio de 1912, cuando el piloto ofreció vencer un record de altura en Chile además de llevar pasajeros en alguno de sus vuelos. La elegida para realizar esta segunda promesa, fue la viñamarina Frances Joste[6], y días más tarde Rosina Sansson. En otro medio de la época se registró que, al realizar demostraciones aéreas en el Club Hípico de Santiago, habría volado con la señorita Rosario Herrera Lira, el 16 junio de 1912.[7]

[5] ***"Los primeros vuelos de globo en Chile y su escaso desarrollo posterior".*** Norberto Traub Gainsborg. Hors-série – Journal of Technological Possibilism. USACH. Noviembre 2017

[6] Frances Emily Joste Fox. De padres británicos, nacida en Viña del Mar, circunscripción de Valparaíso el 21 de octubre de 1889

[7] "***Margot Duhalde Sotomayor – La Gran Aviadora Chilena".*** Héctor Alarcón Carrasco. https://identidadyfuturo.cl/2012/07/26/margot-duhalde-sotomayor-la-gran-aviadora-chilena

Marcel Paillette junto a Rosario Herrera Lira (primera mujer en volar en Santiago) sobre su avión Farman

Fotografía del Ministro de Aeronáutica de Francia, el comandante del dirigible francés "Zodiac" y la señora Lillian Elkin Jackson de Brownell, señora del Agregado Militar chileno en Francia, comandante Julio Brownell Rodríguez. Esta sería la primera mujer chilena en subir y elevarse en un aerostato en Europa. (1911)

Otros registros de provincia, dan cuenta de algunos importantes vuelos en Concepción y Talcahuano que realizará en agosto de 1912, el aviador chileno don Eduardo Molina Lavín, como piloto de su biplano Farman.

Molina Lavín junto a la señorita Ester Robles
(primera mujer en volar en Concepción, el día jueves 15 de agosto de 1912)

Un año más tarde, la joven santiaguina Florencia Michels, participó de algunos vuelos realizados el 13 de agosto de 1913, esta vez llevada en un avión militar, Blériot XI tándem. Años más tarde en 1919, la misma joven sería llamada por la prensa "*la primera loopista*", cuando con anuencia de su marido, el piloto militar Armando Urzúa Lavín, realizara acrobacias junto al piloto instructor británico en Chile, Mayor Frank P. Scott.

Otra joven santiaguina de 1913 (presumiblemente sea Carmela Prado Puelma de Pinto) a punto de ser llevada por algún piloto militar, esta vez en un biplano Sánchez Besa.

El domingo 22 febrero de 1914, el diario El Mercurio de Santiago, publica: **UN VUELO SOBRE BATUCO,** y con ello también registra el vuelo de don Luis Omar Page, llevando a dos pasajeros mujeres: **Elena Moore de la Paz y Zulema Acevedo**

EL MERCURIO

Santiago, Domingo 22 de Febrero de 1914

Instalaciones hidro y termo-eléctricas de 10 a más de 100,000 H. P

¡Industriales! ¡Aprovechad la fuerza eléctrica! ¡Hacendados!

Transmisiones a grandes distancias

UN VUELO SOBRE BATUCO

RESTAURANT

BIOGRAFOS

EFRAIN BAND

TATTERSALL

EL LUNES 23 y MIERCOLES

JUEVES 26

MADERAS

FERIA

Ese mismo año, el 26 de julio de 1914, los aviadores civiles Emilio Castro y Clodomiro Figueroa realizan las primeras exhibiciones aéreas sobre la ciudad de Antofagasta. Días más tarde, el domingo 2 de agosto, Figueroa acondiciona un asiento especial de su avión Blériot "Valparaíso" para así poder llevar a las alturas, a las dos primeras mujeres nortinas: **Antonia Carrasco** y **Aída Barrios**

Avión Blériot "Valparaíso" el cual fue modificado por Clodomiro Figueroa para trasladar pasajeros.

Una anecdótica e histórica referencia publicada en El Mercurio del 9 de enero de 1915, nos da cuenta que en la Galería Alessandri N°14, se abrió en esa fecha, un registro para que las personas que desearan hacer ascensiones en avión en calidad de pasajeros se inscribieran. Es gracias a esta lista, que pocos días después, el 14 de ese mes, Estela Reyes resultó la afortunada pasajera que Clodomiro Figueroa llevará en su raid de Batuco a Santiago, volando por casi una hora. A ella se sumaba el día 17, la hermana del piloto Emilio Castro Ramírez, doña Delfina Castro, quien participó de una serie de ascensiones con pasajero que realizó en Batuco el destacado piloto Talquino.

Emilio Castro junto a su hermana Delfina (Tina Castro). Enero de 1915

Como resultado tangible de la promoción aérea popular, a fines de enero de 1915, también aparecen inscritas como alumnas del curso de Aviador que promovía don Eduardo Molina Lavín las señoritas Ana Costa y María Acevedo, de quienes aún no se han encontrado registros que hayan posteriormente volado, ni menos hayan aprendido sobre las "artes del vuelo".

AVIACION

EL RAID AEREO DE ESTA TARDE

Como está anunciado, a las 5 de la tarde de hoy se iniciará el raid aéreo Santiago-Valparaíso, que la tiple cómica señorita María Ruitort

Señorita MARIA RUITORT

emprenderá como un saludo a la ciudad de Santiago, con motivo de su beneficio del jueves próximo.

Hay en el público interés por asistir a este espectáculo, ya que él es el primero que una mujer realiza en Chile.

Martes 12 de enero de 1915, la actriz cómica señorita **Maria Ruitort**, ofrece realizar un primer vuelo entre Santiago y Valparaíso.

"Hay interés por asistir a este espectáculo, ya que él es el primero que una mujer realiza"

David Fuentes junto con Margarita Cáceres. (1915)

Otro registro encontrado que data de octubre de 1915, cuando David Fuentes realiza con la señorita **Margarita Cáceres**, un vuelo de unos quince minutos sobre Viña del Mar,
para mostrarle las "*artes del vuelo*".

Como estos, hay muchos otros antecedentes, donde claramente fueron varias las mujeres que tuvieron la oportunidad de acompañar a algunos pilotos tanto militares como civiles.

Uno de los más curiosos, y quizás el de mayor valor, resulte ser una carta solicitud para ingresar como alumna de la entonces Escuela de Aeronáutica Militar, escrita en junio de 1916 por una sencilla joven llamada Julia R. Cavieres.

Señor

Jefe de la escuela de aviacion

Mui señor mio.

Presente

Deseando pertenecer a la escuela de aviacion que Ud. tan dignamente dirije, me permito rogarle tenga a bien a ceptarme como alumna, no teniendo que fianza presentar ni medios de que disponer, por ser hija de una madre pobre yj con numerosa familia que escasamente vivimos devido a tener un padre que no alcanza a satisfacer las necesidades del hogar yj yá deseando ser util a mi patria yj a mi madre no me amedrentè antes los peligros que afrontaré con toda valentia hasta ver coronadas mis anhelos, siempre que su jenerosidad me ayude, podre esperar un porvenir risueño ya que no cuento mas que con mi umilde persona que aunque pobre soi honrrada i de mi casa. cuento con 15 años

Saludo a Ud.

S. S. S. Julia R. Carreres

Ruego contestacion favorable Mi direccion es Calle Peres Valenzuela Nº 115

Santiago Junio 6 de 1916.

Septiembre de 1916, Clodomiro Figueroa realiza un vuelo sobre Osorno con la señorita Ester Messina Pinochet.

Octubre de 1916, David Fuentes realiza un vuelo sobre la Quinta Normal de Santiago, llevando a la señora Ana O. de Karstulovic.

El aviador Fuentes

Gran espectación pública

19 de mayo de 1918, David Fuentes efectúa un raid entre Concepción y Lota, aterrizando en el fundo de Colcura. Aquí realiza unos vuelos en los que llevará a **Amelia de Price y Elena Grismali.**

AVIACION

15-VI-1919

VUELOS CON PASAJEROS

El día de ayer ha sido fecundo en volaciones.

El aviador civil y piloto militar de reserva, señor David Fuentes Soza, efectuó varias volaciones, llevando como pasajeros en el primer vuelo al conocido sportsman, miembro del Aero Club de Chile, señor Julio C. Peña Labbé, con el que efectuó una larga y hermosa ascensión, alcanzando más de 500 metros de altura.

En el segundo vuelo llevó como tripulante a la intrépida sportswoman señora Bravo de Sanfuentes, esposa del conocido automovilista señor Salvador Sanfuentes.

En este vuelo, el aviador panquista puso a prueba el valor de la señora de Sanfuentes, ejecutando algunos cerrados virajes.

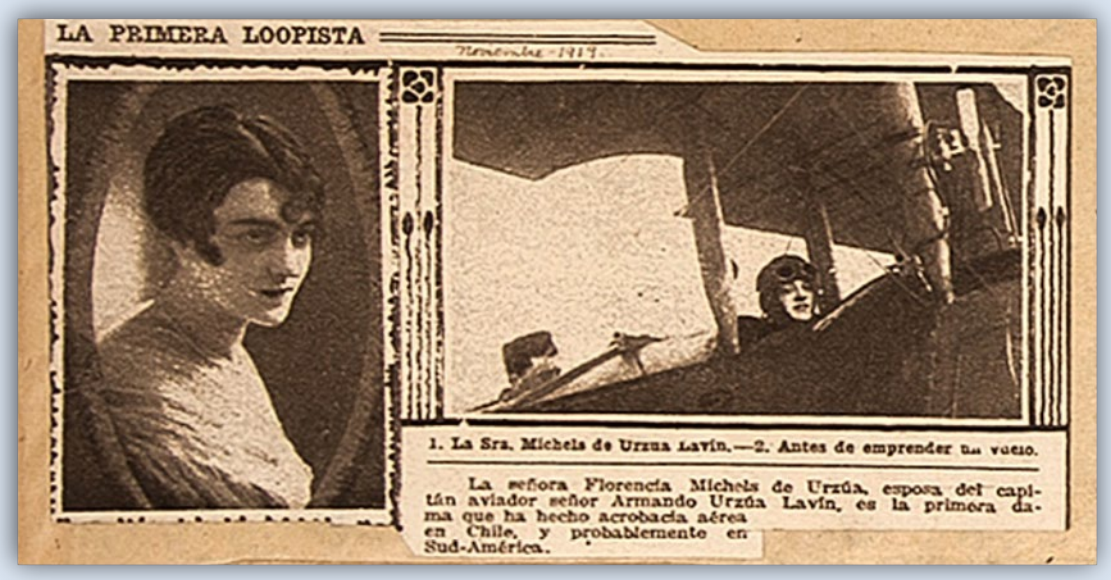
Al descender, tanto el aviador como su valiente tripulante fueron felicitadísimos.

En el tercer vuelo Fuentes llevó como pasajero al señor Carlos Romero Aguirre.

El aviador Rojas. — El aviador Rojas, que continúa mejorando de las heridas que recibió en el acci-

14 de junio de 1919, David Fuentes realiza vuelos sociales en el Parque Cousiño en beneficio del comité Pro Francia. Aquí efectua unos vuelos en los que llevará a la deportista Mariana Bravo Rogers de Sanfuentes, señora de don Salvador Sanfuentes del Río, fundador del Club Aéreo de Chile.

Un importante primer intento por concretar una formación mixta, se realizará en mayo de 1924 con ocasión de un curso para pilotos civiles que se anunciara en El Bosque y que entonces organizaba el pionero Aero Club de Chile, muy poco tiempo antes de desaparecer como organización.



LA PRIMERA LOOPISTA

Noviembre 1919

1. La Sra. Michels de Urzua Lavín.—2. Antes de emprender un vuelo.

La señora Florencia Michels de Urzúa, esposa del capitán aviador señor Armando Urzúa Lavín, es la primera dama que ha hecho acrobacia aérea en Chile, y probablemente en Sud-América.

El 14 de noviembre de 1919, Florencia Michels de Urzúa, sería llamada por la prensa ***"la primera loopista"*** y quien ya había tenido el honor de ser la primera mujer en subirse a volar años antes, en un avión militar.

También en este mismo mes de 1919, pudimos encontrar un registro de una **niñita de Osorno de apellido Bertín**, quien habría sido la pasajera del piloto civil, Maximiliano Soto, quien ese mismo día volando el Blériot Valparaíso de Figueroa sufrirá un accidente en el que destruirá el avión.

1. El aviador señor M. Soto y la niñita Bertín, que lo acompañó en uno de sus vuelos en Osorno.

EL ACCIDENTE AL AVIADOR SOTO

1. El aviador Soto en uno de sus vuelos; puede verse un hermoso fondo de nubes.—2. El aeroplano "Valparaíso" tal como quedó después del accidente.

Al intentar el raid Osorno-Valdivia, el aviador Maximiliano Soto sufrió un peligroso accidente, que destrozó casi por completo el aparato. Comenzando el primer viraje como a 30 metros de altura, el Valparaíso se precipitó bruscamente al suelo. Felizmente el aviador sufrió contusiones que no son de gravedad.

AVIACION

La sportwoman, señorita Victoria Valderrama.— Un programa por demás interesante es el que se ha confeccionado para hoy sábado en el Teatro Santiago en beneficio de la entusiasta deportista chilena señorita Victoria Valderrama, que en breve iniciará su aprendizaje de piloto aviador, con uno de nuestros pilotos civiles.

Las instituciones deportivas se encuentran animadas de los mejores propósitos para auspiciar y procurar fondos que costeen el aprendizaje de la señorita Valderrama, sportwoman que ha descollado con raras aptitudes para los más difíciles deportes llamando la atención en Valparaíso por su valor y serenidad.

Subirá a escena la notable comedia de Rafael Frontaura, "La oveja negra", interpretada por los elementos de la compañía chilena que dirigen Báguena-Lillo.

En un acto de concierto y deportivo tomarán parte los distinguidos artistas Elvira Pinos, Evaristo Lillo, Juanito Robles, de la Comedia, y los campeones Armando Vargas, Frollán Rojas, H. Contreras, B. Miranda y N. Marchant. La señorita Valderrama será presentada al público por un miembro del Aero Club de Chile.

21-III-1920

El Mercurio, 21 de marzo de 1920

Otro interesante registro de marzo de 1920, da cuenta de la loable intención que una conocida deportista, Victoria Valderrama de Cuevas, anunciaba su intención de convertirse en piloto aviadora.

Meses más tarde, una nueva nota aparecida en agosto de 1920, nos aporta nuevos antecedentes sobre **esta mujer**, quien continúa empeñada por convertirse en piloto aviadora.

AVIACION

En favor de una futura aviadora.—La distinguida sportwman porteña señora Victoria V. de Cuevas, futura aviadora chilena, realizó ayer interesantes vuelos en compañía de su profesor don David Fuentes.

La señora de Cuevas, que se ha revelado como un talento y valor impropio en las mujeres, no cuenta con los recursos necesarios para la cancelación de su aprendizaje, por cuyo motivo, conocedora de esto la señora Delia Matte de Izquierdo, no ha tenido reparo en patrocinar una erogación en favor de la señora de Cuevas, a fin de que pronto reciba su brevet de piloto aviador, erogación que se recibe en el diario "La Nación".

2-VIII-1920

EL CURSO DE AVIACION PARA AMBOS SEXOS

UNA FUTURA AVIADORA en el Aeródromo de Lc Espejo

SEÑORITAS AFICIONADAS A LA AVIACION, el día de la inauguración del curso civil que se desarrolla en la Escuela de El Bosque, bajo el patrocinio del Aero Club de Chile

El Teniente Federico Baraona Walton junto a tres entusiastas potenciales alumnas. (Revista Sucesos 1924)

El ingreso propiamente tal de las mujeres en la aviación nacional, estaría marcado desde la fundación del entonces Club Aéreo de Chile, el 5 de mayo de 1928, cuando el propio comandante Arturo Merino Benítez, en su calidad de primer presidente de la entidad aérea nacional, promovería el ingreso de mujeres interesadas por volar a esa entidad, donde un año más tarde se haría realidad este anhelo femenino.

Las primeras alumnas becadas en 1929, fueron las jóvenes Graciela Cooper Godoy y Clemencia Echeverría Palma. Esta última, sin embargo, por motivos familiares abandonó tempranamente su curso, mientras tanto que "Chela" Cooper, aprovechó esta oportunidad, estudiando y realizando con gran esmero sus vuelos de práctica en la entonces denominada *Escuela de Aviación Militar de El Bosque*.

Tras algún tiempo de haber volado sola, realizó finalmente su examen ante la comisión examinadora el 26 de julio de 1930, ocasión en que la recibió un cerrado aplauso de los presentes y le fue otorgado el ansiado brevet de piloto de turismo, a manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos Asenjo.

Tras recibir un cerrado aplauso de los presentes, le es otorgado su ansiado brevet de piloto de turismo y junto a ella, la insignia de solapa característica, que la acreditaba como piloto del Club Aéreo de Chile.

Si bien las actividades familiares de Graciela Cooper, no le permitieron destacarse mayormente como piloto en el tiempo, es mérito de su audacia y perseverancia, el haber marcado el rumbo a otras destacadas aviadoras que le siguieron en esta senda, como lo fueron Viola Blackburn, Margot Duhalde S., Dora Koeppen, Olga Reyes, María González, Brenda Duncan, Elisabeth Comber, Silvia Campos B., Amelia Echeverría, Carmen Martínez, Violeta Haniez, Elena Helfmann C., María Moya, Yolanda Cotal, Inés Fierro, Rebeca Yáñez, Lucía Salas, María Isabel Eastman de Edwards, Leonisa Rothgaenger, Rebeca Yáñez, Marta Hott, Irene Paetz, Betty Galle, Ruth Arend, Olivia Ibarra, Helena Iroumé, Graciela Lagreze, Lucía Piedrabuena de Trucco, Hilde Rommer, Gracia Saint Hunneus, María Isabel Vergara W., Amory Lorez de Heine, Elsa Olivares de Sánchez, Carmen Barbosa, Juana Unwin, Iris Villalobos y tantas otras que hasta hoy dejan huella imperecedera del gran aporte de la mujer en la aviación nacional.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Revista Zig-Zag, julio de 1930
- Diario El Mercurio, meses de marzo y agosto de 1920
- Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Registros del autor.

TENIENTE RENÉ BARRERA VÁSQUEZ, PRIMER MÁRTIR DEL CLUB AÉREO DE CARABINEROS

Teniente René Barrera Vásquez (Q.E.P.D.)

No fue fácil la creación del Club Aéreo de Carabineros; tampoco fue fácil llegar a tener una flota de aviones en el hoy llamado Club Aéreo del Personal de Carabineros. Para consolidar su nombre en las alas nacionales fue necesario el esfuerzo de muchos de sus jóvenes aviadores, varios han caído en el intento por lograr mantener la grandeza del Club, pero uno de ellos fue el primero, el que cayó precisamente el 14 de agosto de 1949, cuando se traían dos aviones desde Wichita, Kansas, Estados Unidos de Norteamérica.

Se trataba del teniente RENÉ BARRERA VÁSQUEZ, nacido en Santiago el 26 de octubre de 1918, hijo de José Barrera Arroyo y de Justina Vásquez. Había estudiado en el Internado Nacional Barros Arana, registrando su ingresó a la Escuela de Carabineros el 16 de marzo de 1939, perteneciendo a la Promoción 39-40.

El 15 de octubre de 1940 recibe el nombramiento de Brigadier de Carabineros; el 23 de abril de 1941 es ascendido a Subteniente y el 16 de septiembre del mismo año asciende al grado de Teniente.

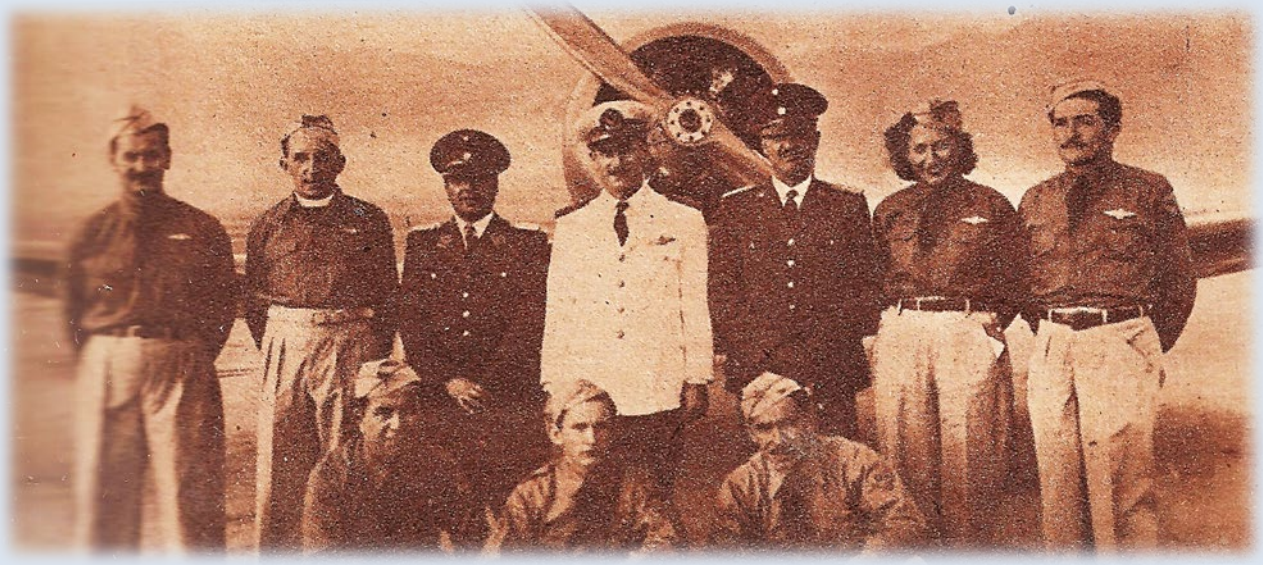
El día 12 de octubre de 1945, el teniente René Barrera había contraído matrimonio con la señora Gladys Nissim Molina, en la nortina Antofagasta. Ella lo recordaba más tarde en una entrevista como *"un muchacho cargado de ilusiones, sano, bien inspirado, correcto, muy apreciado de sus compañeros y afabilísimo en su trato con todos. Sus afanes por la aviación eran de una profundidad magnífica. Todo tenía relación con ella y soñaba crear una "conciencia aérea", como él llamaba, en la Institución a la que servía".*

Emotiva fotografía del matrimonio de doña Gladys Nissim Molina con el Teniente René Barrera Vásquez Iglesia parroquial de Chuquicamata, el 12 de octubre de 1945

El teniente Barrera había prestado servicios en Santiago, Valparaíso, Antofagasta, Brigada Motorizada del Tránsito y Escuela de Carabineros, unidad a la que pertenecía al momento de cumplir la comisión del Club Aéreo.

Se había iniciado en el Club Aéreo de Antofagasta, bajo la dirección del instructor Juan Cvitanic Harasic y realizó su primer vuelo solo el 27 de abril de 1946, recibiendo su brevet de piloto de turismo el día 21 de junio de ese mismo año. Fue director del Club Aéreo de Iquique hasta antes de su traslado a Santiago.

El teniente Barrera fue uno de los integrantes del grupo de oficiales que buscaron la creación del Club Aéreo de Carabineros, con el fin de ir a la apertura institucional en pro de la aviación policial, como un medio para combatir diversos aspectos de la delincuencia y facilitar el desplazamiento de personal en casos específicos.



Curso de pilotos civiles del Club Aéreo de Antofagasta, junto a su Instructor Alférez Juan Cvitanic H. (con blusa blanca). El teniente Barrera aparece a la derecha de su instructor

Fue así como el 16 de junio de 1948, se une un grupo de oficiales y crea el Club Aéreo de Carabineros, siendo René Barrera nombrado como secretario de esta institución de carácter deportivo, la que rápidamente comienza a tomar forma y mediante sus jóvenes aviadores, participa en encuentros aéreos efectuados en diversas partes del país.

Segundo modelo de piocha de piloto usado por el Club Aéreo de Carabineros

Durante su gestión, el teniente Barrera demuestra sus cualidades escribiendo artículos para la prensa y la Revista de Carabineros, en los que seduce a sus lectores con la implantación de una policía aérea, en cuyo tema estaban también los aviadores Julio Gallardo, Mauricio von Teuber, Guillermo Fuentes Besoaín, Sergio Márquez Molina y otros que se fueron incorporando para concretar esta idea.

Luego de haber efectuado un festival aéreo en el Estadio Nacional, con la concurrencia de más de sesenta mil personas, el Club se encontró con los dineros suficientes para adquirir dos aviones Cessna en Estados Unidos, misión que les fue encomendada al presidente del Club Mayor Guillermo Fuentes Besoaín, al capitán Mauricio von Teuber Stevens y al teniente René Barrera Vásquez, en atención a las horas de vuelo que registraban en sus nóveles bitácoras.

De gestiones realizadas por el Mayor Fuentes con su secretario René Barrera, se obtuvo de la Embajada de los Estados Unidos, una carta de presentación para todas la Misiones Aéreas de la ruta, con el fin de que dieran las facilidades a los viajeros para llegar a su destino. Este viaje se inició en los Cerrillos el 11 de julio de 1949, en horas de la mañana. Se trataba de un transporte militar, por lo que no contaba con todas las comodidades propias de un avión de pasajeros.

Haciendo escalas y en partes cambiando de aviones, fueron quedando atrás Antofagasta, Lima, Guayaquil y Panamá. De esta última ciudad zarparon el 18 de julio en un C-17 "Globemaster", por esos años el avión de mayor capacidad de carga. El vuelo los dejó en Mobile, desde donde volaron a Nueva York y desde allí, en dos vuelos diferentes arribaron finalmente a Wichita, Kansas, lugar donde debían recibirse de los aviones para el Club.

Luego de haber visitado la fábrica y efectuado un corto entrenamiento por parte de la empresa Cessna, el 30 de julio, las aeronaves un Cessna 170 al mando del capitán von Teuber, con el mayor Fuentes como copiloto y el Cessna 140 a los mandos del teniente Barrera, despegan con rumbo a Chile.

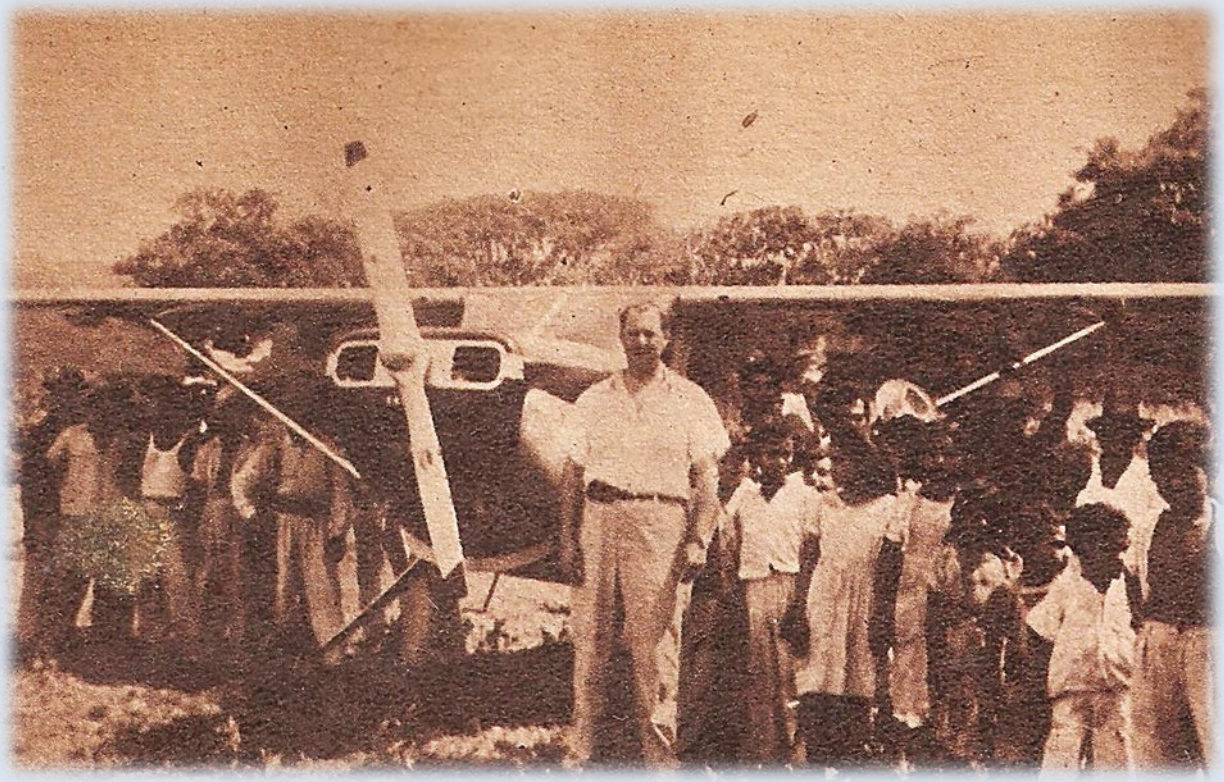
Capitán Mauricio von Teuber S.; un ejecutivo de Cessna; Mayor Guillermo Fuentes B., y el Teniente René Barrera V., en la fábrica Cessna de Wichita, Kansas, EE.UU. *(Fotografía tomada, el 30 de julio de 1949)*

Ese día, allá en el lejano aeródromo de Wichita, se abría definitivamente la ruta de los cielos para el Club Aéreo de Carabineros, al impulso seguro y decidido de esas dos pequeñas naves aéreas, que

despegaban de suelo americano, colocando proa al sur, buscando escribir una nueva página en la historia aeronáutica de nuestro país.

Según recordaba años atrás don Mauricio von Teuber, antes de partir recibieron precisas instrucciones de volar siempre a distancia visual, para evitar cualquier percance, toda vez que ambos pilotos nunca habían volado esa difícil ruta.

Durante el primer día llegaron a la ciudad de Brownsville, en el límite con México, donde debieron quedarse hasta el día 1° de agosto por problemas aduaneros. Al día siguiente atraviesan del Atlántico al Pacífico hasta Ispec. De allí vuelan a San José de Guatemala y ante la nula posibilidad de conseguir combustible, siguen hasta San Salvador, en cuyo recorrido fueron afectados por una fuerte tormenta, lo que obliga al capitán von Teuber a aterrizar en una playa cercana al pueblo de La Libertad.



Guillermo Fuentes acompañado por lugareños tras el aterrizaje forzoso hecho en la playa de La Libertad, en San Salvador

Conseguido el combustible, siguen vuelo hasta Honduras, aterrizando en Tegucigalpa donde fueron recibidos oficialmente por el Gobierno, de acuerdo a una invitación especial, previamente autorizada por el General Director Reynaldo Espinosa Castro.

En la losa esperaban el Embajador Eugenio Palacios Bate, su señora e hijos y funcionarios de la Embajada. Desde ese momento fueron declarados *"Huéspedes oficiales del Gobierno de Honduras"* y al Mayor Fuentes se le destinó un oficial como ayudante.

Fueron hospedados en el casino de la Fuerza Aérea. Hubo invitaciones a almuerzo en la Embajada y a cócteles en la Embajada de Estados Unidos, con la asistencia de todos los representantes diplomáticos y una recepción ofrecida por la Embajada Argentina en el Hotel Lincoln, a la que concurrió el Cuerpo Diplomático y gran parte de la sociedad de Tegucigalpa.

El día 8 de agosto partieron hacia Nicaragua, desde donde continuaron a Panamá, encontrándose en el trayecto con un furioso temporal que los acompañó hasta cerca de David. Al día siguiente volaron hasta el aeródromo comercial de Tocumén, lugar donde los aviones debían ser sometidos a una revisión general por el representante de Cessna. Mientras se efectuaban estas labores, los raidistas revisaban las cartas de vuelo para definir la ruta a seguir. Debido al mal tiempo, el vuelo debió postergarse hasta el día 14 de agosto a las 09:30 horas, en que se recibieron informes favorables de la ruta, confrontados con vuelos que se desplazaban entre Panamá y Ecuador, la misma ruta que deberían seguir los aviadores chilenos.

El despegue al sur desde Tocumén, se efectuó a las 09:30 horas, con dos minutos de intervalo, tomando rumbo inmediato mar adentro, para pasar poco después de una hora de volar a isla del Rey. Siguiendo la recta fueron a dar a una saliente de la costa frente a una pista de aviación abandonada; desde allí siguieron volando teniendo a la vista la playa; tuvieron un tiempo con visibilidad variable y se encontraron con los temporales del trópico, corrientes en esa zona e imposibles de evitar en aquellos lejanos años.

A las 15:15 horas von Teuber colocaba ruedas en la isla de Tumaco. Una isla pequeña, que en su centro tiene una pista de aterrizaje. Divisaron luego un avión pequeño, pensando que se trataba de Barrera, pero era el de un aviador ecuatoriano. Toda la tarde esperaron inútilmente la llegada del segundo avión, pero esto no se concretó. El día siguiente amaneció con un fuerte temporal que impidió volar hasta la tarde, en que se hicieron unas cuatrocientas millas, sin lograr encontrar el avión. Previamente desde el aeropuerto habían avisado de la emergencia a los embajadores de Panamá y Colombia, desde donde recibieron instrucciones de seguir vuelo al sur, cuando ya no se tuvieron mayores resultados.

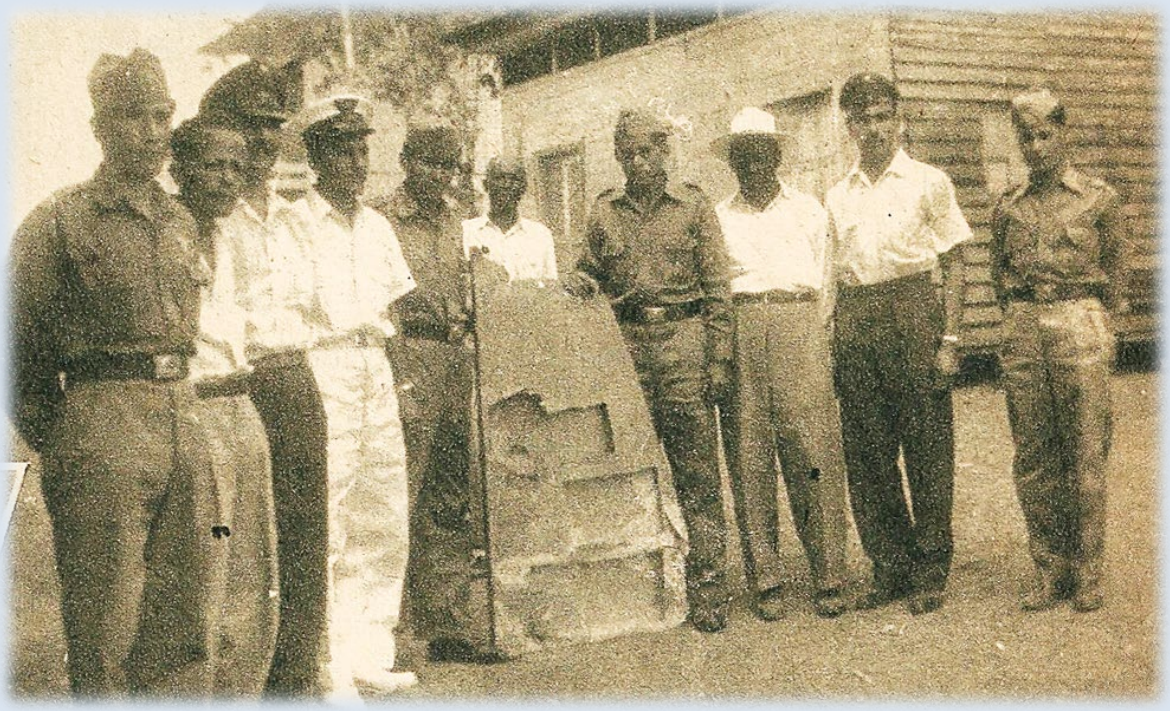
Previamente habían apoyado la búsqueda aviones norteamericanos y de la región, sin que se tuviera ninguna novedad al respecto.

El día 18 de agosto aterrizaban en Manta, primer aeródromo de Ecuador por el norte, donde se enteran por un diario que el día anterior había sido ubicado el avión de Barrera, caído en la selva del Cabo Corrientes. Ya perdida toda esperanza siguen vuelo al sur, llegando a Santiago el día 24 de agosto después de las 16: horas.

Desde ese momento la búsqueda de los restos del teniente Barrera quedaron suspendidas, ya que las informaciones llegadas del lugar daban cuenta que había aterrizado en una playa lejana en Nuqui, Colombia, lugar del que había despegado sin inconvenientes, debiendo volver al mismo sitio debido al mal tiempo, pero en esta oportunidad el avión se precipitó a tierra en la playa, pereciendo en el aterrizaje el teniente Barrera.

Esta situación motivó que años más tarde, durante un traslado de aviones para el Club Aéreo de Carabineros, los capitanes Rafael Cepeda Pomareda y José Valdebenito Demetrio, se propusieron repatriar los restos del aviador mártir, su compañero de curso (promoción 39-40), cuyo cadáver habría sido sepultado en un sitio inmediato al lugar del accidente.

Habiendo efectuado múltiples diligencias en la zona del Canal de Panamá, con el Embajador Almirante Enrique Lagreze, estas fueron negativas cuando establecieron que era imposible llegar al lugar vía aérea. Sin embargo, esto no los desanimó y en un acto temerario decidieron llegar a la misma playa del lugar del accidente, aterrizando muy cerca del caserío de Nuqui, en el departamento de Choco. Sus averiguaciones comenzaron en la Alcaldía, donde el secretario Miguel Dávila Soto, manifestó que había participado en todas las investigaciones del accidente. Dijo que el teniente Barrera se estrelló en una playa rocosa distante unos tres kilómetros de ese lugar, pero logró salir del aparato, pues cuando lo encontraron, su cadáver estaba separado a unos cien metros del avión, el que fue totalmente desvalijado. Al proceso fueron agregados un maletín de mano y restos de la camisa del aviador. El maletín estaba roto en su fondo, ignorándose el paradero de su contenido, ya que los habitantes ocultaron las cosas y nunca las devolvieron. El secretario Dávila hizo entrega a los aviadores de un timón de dirección que antes había estado en poder de los aborígenes del lugar.



Integrantes de la pequeña Guarnición Naval de Nuqui, exhiben el timón de dirección del avión que conducía el teniente Barrera, quien encontró la muerte en un lugar próximo a esa localidad, el 14 de agosto de 1949

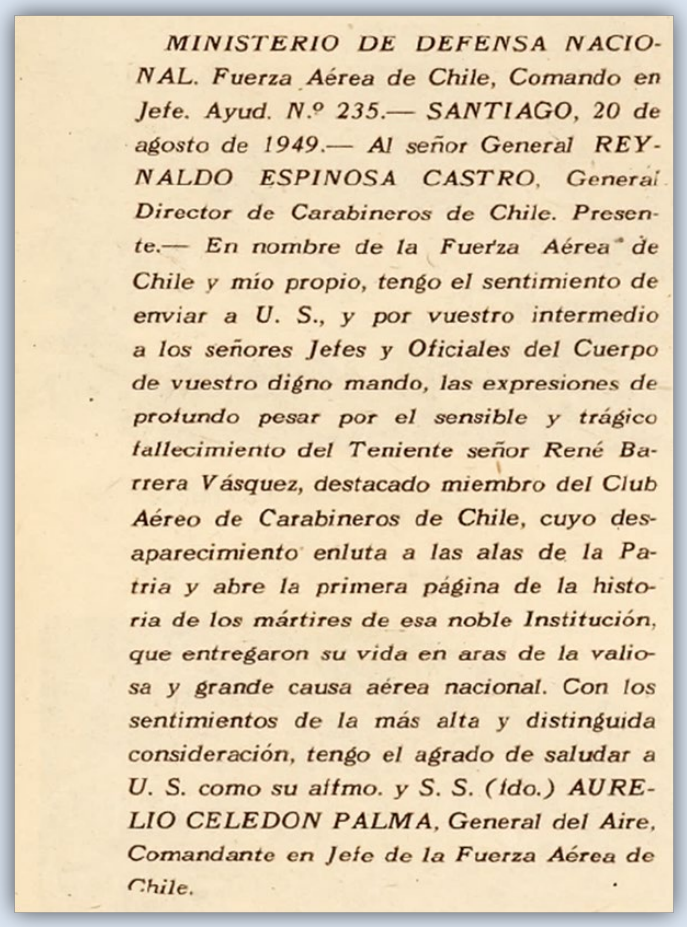
Cepeda y Valdebenito inspeccionaron detenidamente la pieza que se les entregó, sin poder encontrar ninguna señal que delatara vestigios del accidente, ya que no aparecían en ella las características deformaciones que delatan estos hechos.

Acompañados por los tres hombres que dieron sepultura a los restos, concurrieron hasta el lugar donde recordaban haber cavado la sepultura del cadáver en el año 1949. Allí se excavó en diez metros

a la redonda y diez metros de profundidad, pero nada apareció. Las olas y la selva no permitieron dilucidar el secreto que hasta la fecha mantiene en un manto de dudas los hechos sobre la muerte del aviador, que según algunos comentarios habría sido muerto por los aborígenes del lugar.

Ante la desesperación de no poder encontrar las verdades de este hecho, ambos aviadores solicitaron de la alcaldía de Nuqui, copia oficial del acta de defunción y un acta en la que se detalla la entrega del timón y una breve descripción del accidente que costó la vida al teniente René Barrera Vásquez.

Además, en un gesto simbólico, en una pequeña urna llevada al efecto, trajeron arena del lugar donde cayó el avión, la que fue depositada bajo el monolito que se levantó más tarde a la entrada del Club Aéreo en Tobalaba y donde el Club anualmente recuerda a su primer mártir.



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Fuerza Aérea de Chile, Comando en Jefe. Ayud. N.º 235.— SANTIAGO, 20 de agosto de 1949.— Al señor General REYNALDO ESPINOSA CASTRO, General Director de Carabineros de Chile. Presente.— En nombre de la Fuerza Aérea de Chile y mío propio, tengo el sentimiento de enviar a U. S., y por vuestro intermedio a los señores Jefes y Oficiales del Cuerpo de vuestro digno mando, las expresiones de profundo pesar por el sensible y trágico fallecimiento del Teniente señor René Barrera Vásquez, destacado miembro del Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuyo desaparecimiento enluta a las alas de la Patria y abre la primera página de la historia de los mártires de esa noble Institución, que entregaron su vida en aras de la valiosa y grande causa aérea nacional. Con los sentimientos de la más alta y distinguida consideración, tengo el agrado de saludar a U. S. como su attmo. y S. S. (fdo.) AURELIO CELEDON PALMA, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

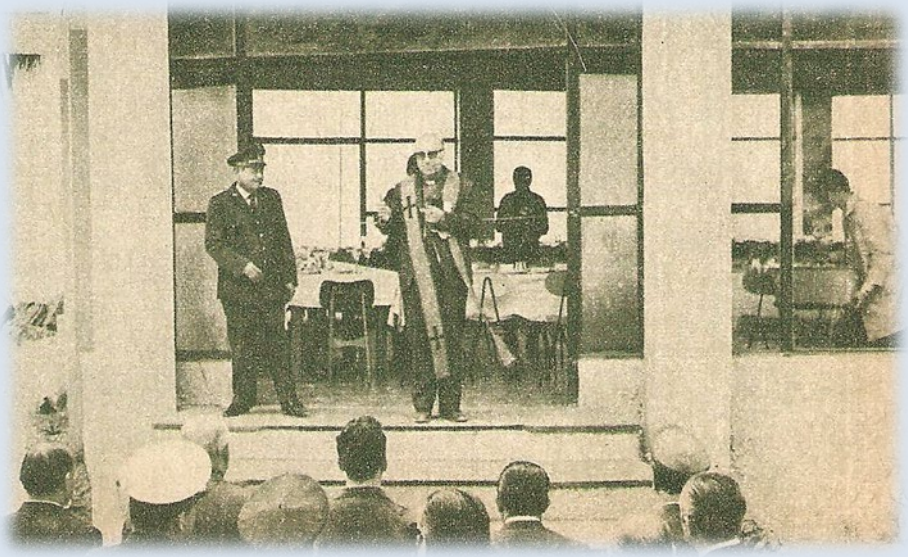
Nota de condolencias donde se expresa el profundo pesar que la Fuerza Aérea sintió ante el trágico fallecimiento del Teniente René Barrera Vásquez, enviada al General Director de Carabineros de Chile por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Aurelio Celedón Palma.

Su legado

El año 1950, con motivo de un nuevo aniversario del Club Aéreo, se bautizó el Cessna 170 con el nombre de "*René Barrera Vásquez*", en un acto realizado en localidad de Los Cerrillos donde funcionaba otrora, el Grupo N°10 de Transporte.

El acto se verificó luego de una misa en memoria del teniente Barrera y del teniente Norberto Núñez, también desaparecido, mientras era traído en vuelo desde Osorno a Santiago y estuvo a cargo del capellán Guillermo Cumming. Durante el cóctel el capitán Mauricio von Teuber hizo uso de la palabra en su calidad de presidente del Club Aéreo, resaltando las virtudes de ambos oficiales.

Con el fin de recordar las cualidades personales e institucionales y sus virtudes de haber sido un pionero de la aeronáutica en la Institución, con fecha 12 de agosto de 1970, se realizó en la caleta Hornitos la ceremonia de bautizo de un refugio de oficiales y del aeródromo "*René Barrera Vásquez*", acto al que concurrieron autoridades de la provincia de Antofagasta, Carabineros y de la comuna de Mejillones.



Bendición del refugio "Hornitos" por parte del Obispo de Antofagasta,
Monseñor Francisco de Borja Valenzuela Ríos, con la colaboración del Capellán 1° Sr. Florestán Pardo Salazar

El General Inspector Sr. Javier Provoste S., acompañado de su esposa, luego de haber efectuado el corte de cinta, acto con el cual se dio por inaugurada el aeródromo "Teniente René Barrera Vásquez".

La pista con una longitud de mil metros, fue endurecida con una capa de estabilizado de sesenta centímetros, con el fin de permitir el aterrizaje de bimotores y tenía orientación norte a sur, con cabezales perfectamente demarcados.

Cuando se cumplen 70 años de la dolorosa pérdida del teniente de Carabineros RENÉ BARRERA VÁSQUEZ (Q.E.P.D), nuestro Instituto se une a sus camaradas del Club Aéreo del Personal de Carabineros, en el recuerdo de la personalidad de este distinguido pionero que dio su vida en aras de la aviación policial.

Héctor Alarcón Carrasco
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

La Nación 30 de julio 1949
La Hora 19 agosto 1949
La Opinión 20 de agosto 1949
El Mercurio 6, 9, 18, 19, 25 de agosto y 1°, 3 de septiembre 1949
El Mercurio 26 de junio 1950
El Diario Ilustrado 25 agosto 1949
La Época (Honduras) 5 agosto 1949
El Día (Honduras), 5 de agosto 1949
Revista Vea, septiembre 1949
Revista de Carabineros N° 19 de julio y agosto 1949
Revista de Carabineros N° 20 septiembre – octubre 1949
Revista de Carabineros N° 185 septiembre de 1970
Revista Chile Aéreo junio 1950

Entrevistas:
Coronel de Carabineros Sr. Rafael Cepeda Pomareda (Q.E.P.D.)
Mayor Sr. Mauricio von Teuber Stevens (Q.E.P.D.)

Fotografías:
Tomadas de Revista de Carabineros
Chile Aéreo
Archivo del autor

EL PRIMER VUELO DE OBSERVACIÓN MILITAR EN LATINOAMÉRICA

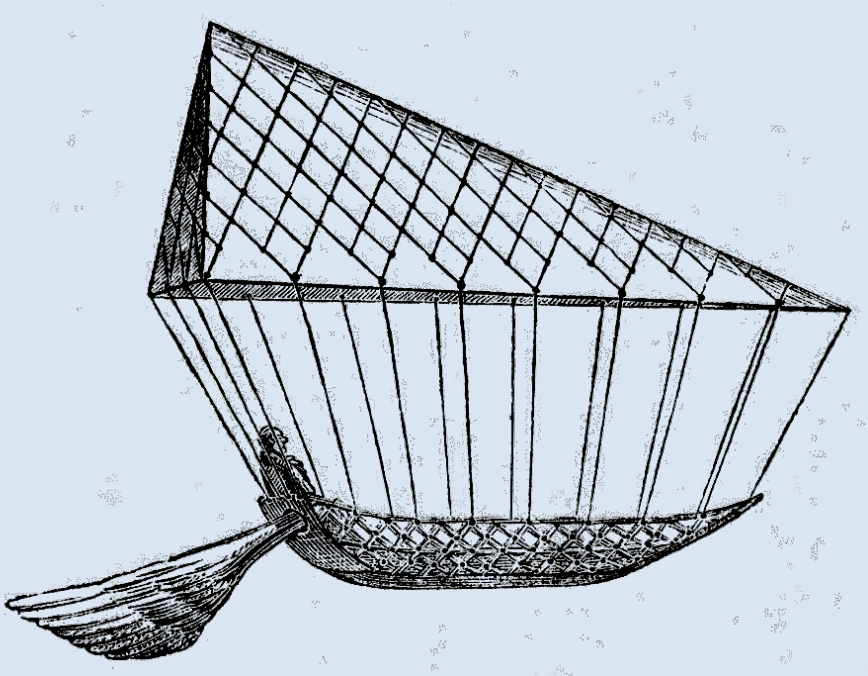
Antecedentes

¿Cuál era el empleo y la clasificación de los medios aéreos aplicados con fines militares?

Estableciendo un orden por complejidad los tipos de aeronaves más utilizados fueron tres: ornitópteros, cerf volants, también llamados cometas o barriletes[8] y los aeróstatos. Dentro de este último tipo se subdividieron según tres tipos de empleo: libres, cautivos[9] y dirigibles.

Si bien en esta investigación no lo abordaremos, fuera de estos tres grandes grupos debemos considerar al paracaídas como un artefacto que inicialmente fue utilizado con fines de exhibición y seguridad, adquirieron protagonismo militar durante el siglo XX a partir de la década del ´20 y descartar los desarrollos de planeadores debido a que en el período analizado no hemos registrados antecedentes respecto de su empleo.

Centrando el análisis solamente a los aeróstatos a partir del 8 de agosto de 1709, fecha en que Bartholomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724) marcó el tímido inicio de los *más livianos que el aire* cuando ensayó ante al Rey Juan V el globo *Passarola*[10]; existieron una muy interesante cantidad de antecedentes y estudios de los medios aéreos aplicados a la guerra.



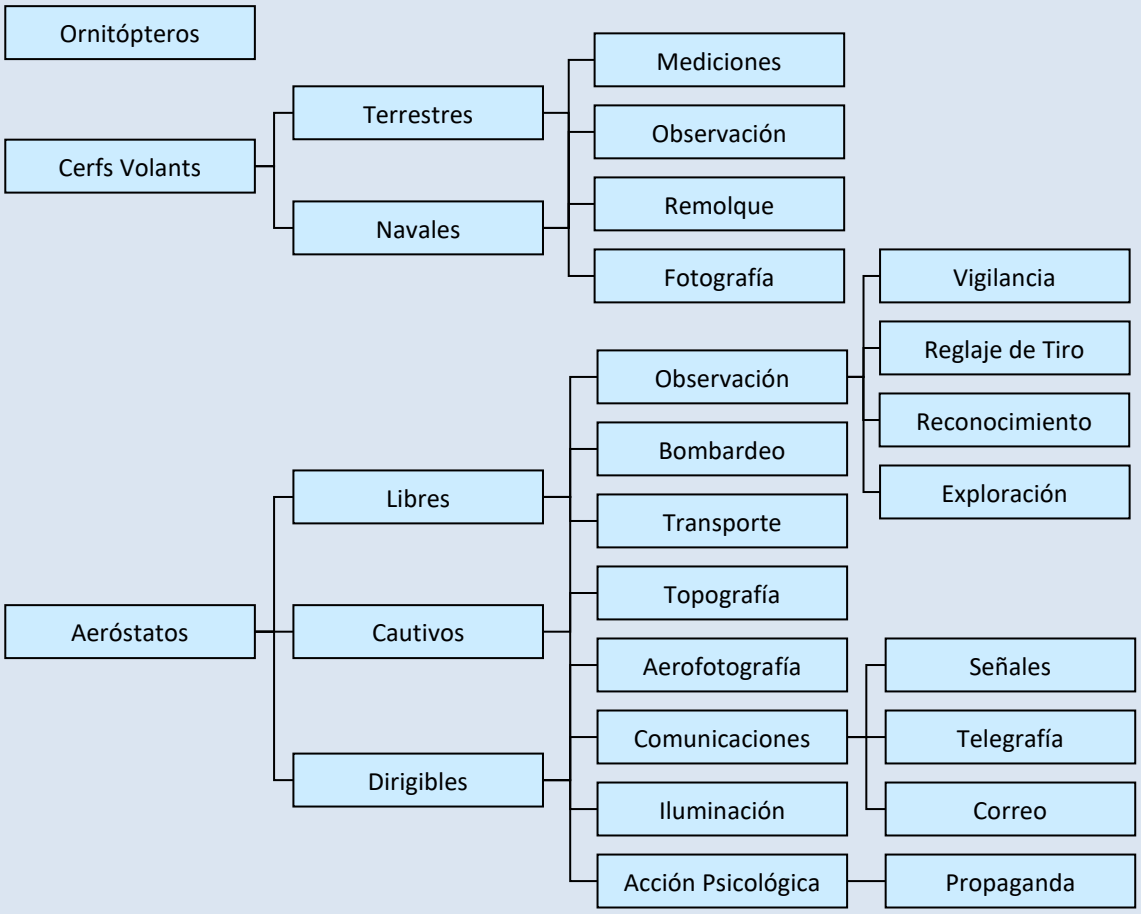
Máquina voladora del padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão conservada en la Biblioteca de la Universidad de Coimbra. 1709

[8] Esta definición es una variante del término barrilito, que aludía a una de las formas características de estas naves y que se habría introducido en Europa de la mano de Alejandro *El Magno*.

[9] Tipo de operación por la cual se sujeta la nave por una o más cuerdas a fin de poder moverla a voluntad tanto en dirección como en altura y reducir los efectos negativos que las condiciones meteorológicas, en particular el viento afecta su operación.

[10] Era de papel con una barquilla o bandeja con fuego.

Clasificación y principales misiones de los medios aéreos hasta la aparición del avión



Creación de la Compañía de Aerosteros

El 2 de abril de 1794 durante las campañas por la revolución francesa, el Comité de Seguridad Pública, por iniciativa de Guyton de Morveau se organizó la primera Compañía de Aerosteros (Compagnie d´Aérostiers) como una formación regular del Ejército de Francia que quedó asignada al Ejército del Sambre et Meuse al mando el General Jean Baptiste Jourdan (1762-1833). Subsidiariamente se organizó una fábrica de aeróstatos en Chalais-Meudon. Su primer jefe fue el Capitán Jean-Marie-Joseph Coutelle (1748-1845) cargo que ejerció hasta 1798. Fue sucedido por el Capitán Nicolás-Jacques Conté (1755-1805).

Dependía del Cuerpo de Ingenieros y estaba constituida por: dos oficiales (un Capitán y un Teniente), dos suboficiales (un Sargento Mayor y un Sargento de línea), dos cabos y veinte soldados[11]. Los efectivos incluían químicos, carpinteros, dibujantes y albañiles. El uniforme era de color azul con cuello negro y cordoncillo rojo; el equipo previsto fijaba dos pistolas y un sable por hombre. El uniforme era de color azul con cuello negro y cordoncillo rojo; el equipo previsto fijaba dos pistolas y un sable por hombre.

[11] Historia Militar de los Ejércitos. Vol. 3. Biblioteca Círculo Militar. Pág. 86, 87. Haydon Stansbury, Frederick. (2000) Military Balooning during the Early Civil War. The Hopkins University Press. Edición 2000. Pág. 8.

General Jean Baptiste Jourdan[12]

Capitán Jean-Marie-J. Coutelle

Capitán Nicolás-Jacques Conté

¿Por qué la aviación se inició en el arma de Ingenieros?

La actividad aerostación militar por su complejidad técnica, estuvo asociada a las formaciones de Ingenieros, esta arma históricamente tuvo cuatro misiones fundamentales: Construcciones, Defensa, Demoliciones y Comunicaciones. Dentro de esta última misión se agrupaban las tareas específicas: mediante estafetas, señales luminosas, banderolas, palomas mensajeras, telegrafía y fotografía aérea.

Precisamente en estas tareas de comunicación por señales y observación los globos desarrollaron su rol central fundamentalmente, en todas aquellas actividades orientadas a mantener un seguimiento actualizado de los movimientos de las fuerzas terrestres empeñadas en operaciones de modo tal que permitiese a los jefes maniobrar con éxito anticipándose al enemigo. Por este motivo veremos que desde sus inicios, hasta entrado el siglo XX todas las fuerzas militares con elementos aéreos orgánicos estaban asignados al arma de Ingenieros.

Criterios de operación con aeróstatos tripulados

Como hemos visto en las primeras páginas de esta investigación hubo tres categorías de *más livianos que el aire*: libres, cautivos y dirigibles. En general la operación está extremadamente comprometida por las condiciones meteorológicas donde el viento en particular juega un rol limitante importante con riesgos concretos para la tripulación y el material.

El segundo factor limitante eran los complejos sistemas logísticos de acompañamiento que incluían el transporte, abastecimiento, reparación y fundamentalmente equipamientos para el inflado de los aeróstatos en campaña de modo tal que su alistamiento para el combate fuese lo suficientemente rápido como para garantizar la oportunidad de su empleo. Por ese motivo es que a lo largo de la historia encontramos contados ejemplos del uso de globos libres con fines militares que tuvieron su máxima expresión en 1871 en el sitio de cinco meses sobre París durante la guerra franco prusiana. En consecuencia, hasta la llegada del aeróstato dirigible la gobernabilidad de la aeronave fue un tema central.

[12] Biblioteca Nacional de Francia. Recuperado de Internet de: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6953710z/f1.item.r=Jean%20Baptiste%20Jourdan

En consecuencia, las operaciones estuvieron centradas en el uso cautivo que consistía en sujetar la aeronave a una o más cuerdas (generalmente tres) sujetadas por soldados o eventualmente carretas, y dirigir la nave a voluntad desde la barquilla mediante señales previamente convenidas[13]. Por eso el aeróstato dirigible fue el fin último de los más livianos que el aire y por lo tanto una permanente fuente de inspiración para su empleo con fines militares y particulares cuyos antecedentes curiosamente son anteriores a los vuelos de Montgolfier.

Operación del L'Entreprenant en Maubeuge

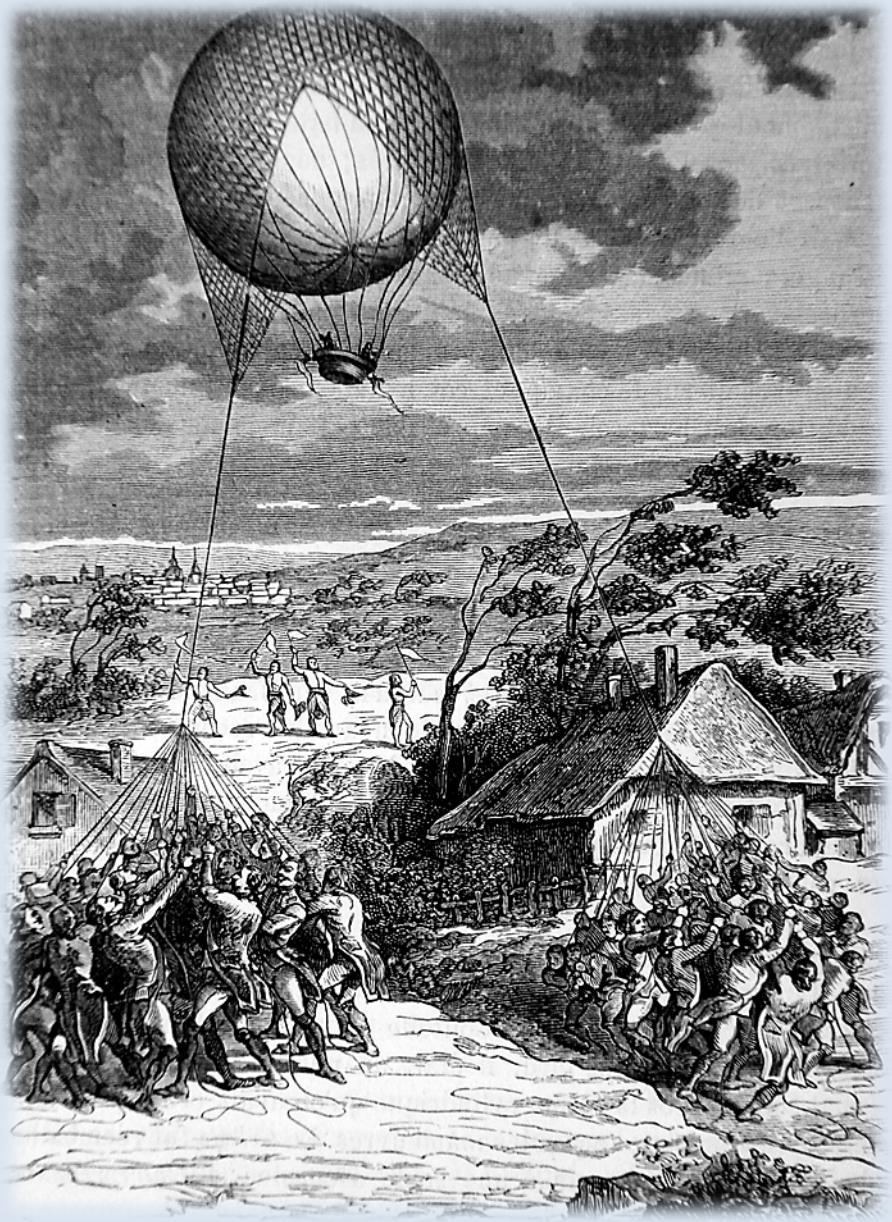
El 2 de junio el Capitán Coutelle efectuó con el General Étienne Radet (1762-1825) otra ascensión militar con el aeróstato L'Entreprenant desde la plaza de Maubeuge sitiada por austríacos y holandeses. Se realizó la observación de las tropas que establecían el cerco permitiendo corregir las apreciaciones del General Jean-Baptiste Jourdan.

Gracias a esta operación se pudo romper el sitio. Luego fue trasladado cautivo en quince horas hasta la plaza de Charleroi distante a más de 34 km, acción que precipitó el desplazamiento de los austríacos hacia ese lugar y desencadenó en la batalla de Fleurus donde también se empleó la nave.

Grabado de la batalla de Fleurus. 26 de junio de 1794[14]

13 Desde este tipo y criterio operativo surgieron los estudios para diseñar el aeróstato dirigible autónomo.

14 Biblioteca Nacional de Francia. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b85094437/f1.highres



Traslado del L'Entreprenant desde Maubeuge a Charleroi[15]

Aplicación en la guerra Civil Americana

Este fue seguramente el punto de partida concreto del uso del medio aéreo y desde entonces fue creciendo paulatinamente hasta llegar a su máxima expresión en la guerra Civil Americana en los años previos al inicio de la guerra de la Triple Alianza.

En ese conflicto interno las tropas beligerantes contaron con elementos de aerostación destacándose claramente los correspondientes al ejército de la Unión por su organización, cantidad y envergadura de las operaciones realizadas[16].

[15] TISSANDIER, Gastón. (1887) Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800.

[16] El 5 de marzo de 1862 Charles Cevor construyó el globo de seda bautizado Silk Dress Balloon en Chatham Armory para las fuerzas Confederadas. Fue fabricado con seda provista por la casa de Kerrison & Leiding en Charleston obtenida por Cheves. El costo total fue de U$S 514. Diseñaron un primitivo y rudimentario helicóptero ideado por el arquitecto Williams C. Power alrededor de 1862.

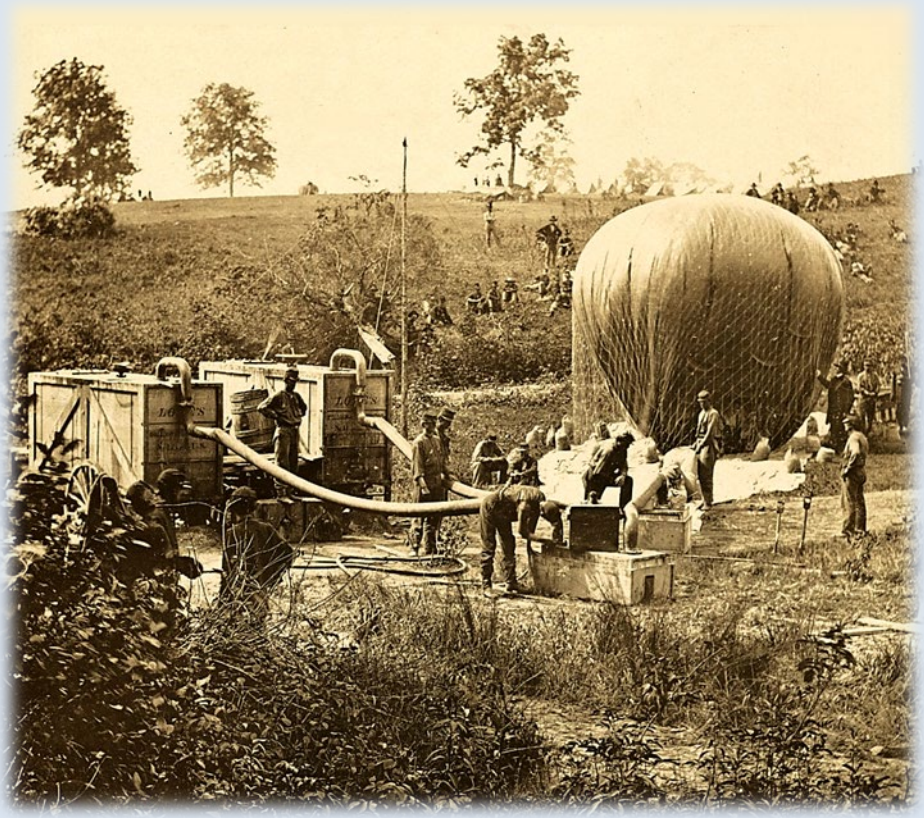
Preparativos finales de Lowe para una misión de observación con aeróstato cautivo en Fair Oaks. 31 de mayo de 1862

El Cuerpo de la Unión estuvo conformado por 9 aeróstatos: Eagle: (424.5 m3), Excelsior: (424.5 m3), Washington:(566 m3), Constitution: (707.5 m3), United States: (707.5 m3), Intrepid: (905.6 m3), Union: (905.6 m3), Saratoga: Construido por John LaMountain. Operó en el Puesto comando de Wool a cargo de su colaborador Francis Raveneth y Virginia: Operó en Hampton Roads.

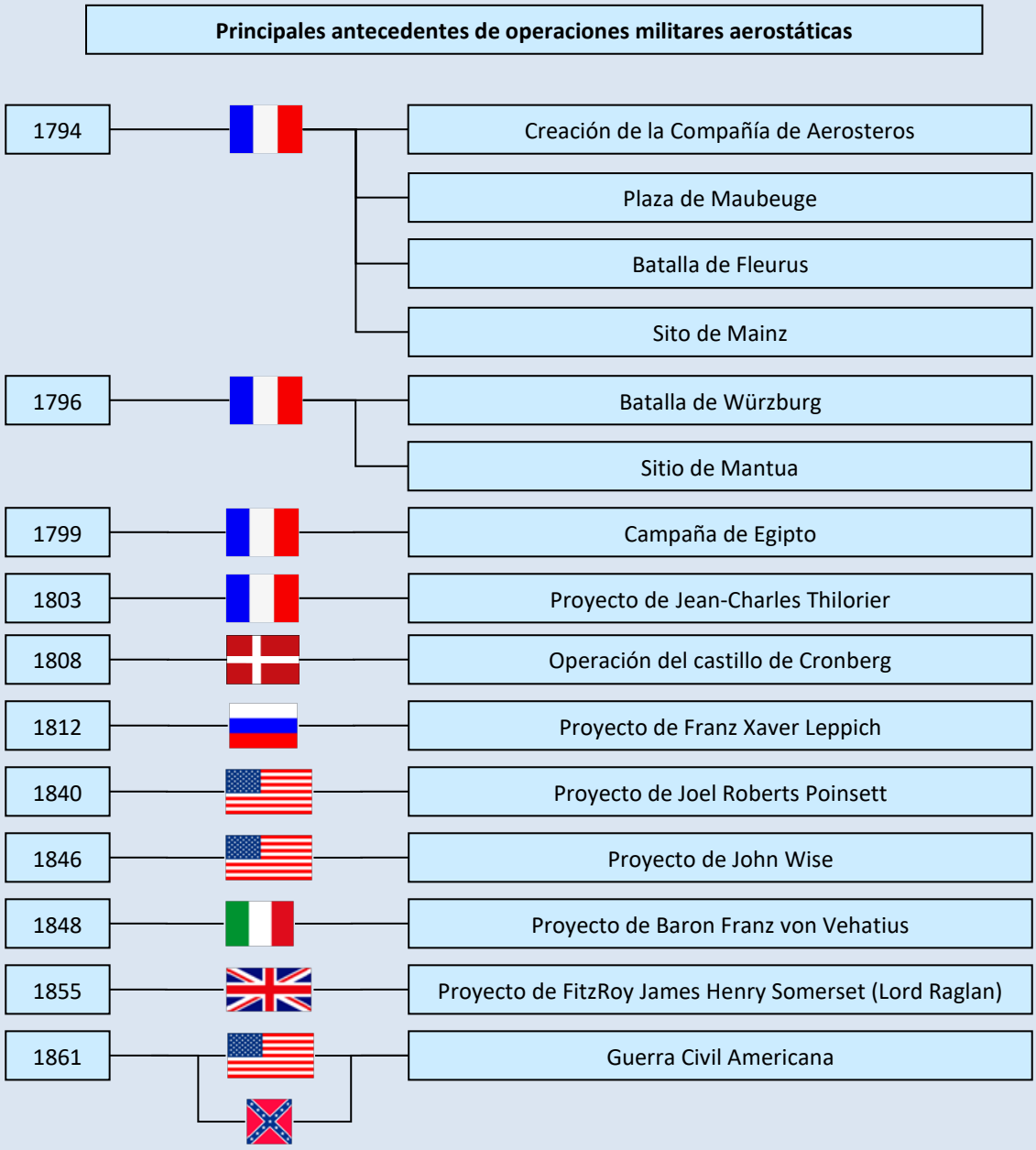
El 15 de marzo de 1862 fue asignado con el Constitution para operar desde Budd's Ferry. En 1864, con el propósito de resolver la limitación que ofrecía el uso de globos cautivos y proporcionar más flexibilidad de empleo, el Coronel ingeniero civil londinense enrolado en el 1er Regimiento de Ingenieros Voluntarios de New York Edward Wellman Serrell (1826-1906) proyectó un dirigible militar para reconocimiento propulsado por una máquina a vapor. MARTÍN, Eloy. (2016) Operaciones militares con medios aéreos hasta 1865. Fundación Histarmar. http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Operaciones-militares-con-medios-aereos-hasta-1865.pdf

Thaddeus Sobieski Constantine Lowe (1832-1913).

Lowe a bordo de la barquilla del Intrepid durante la batalla de Fair Oaks.



Guerra de Secesión. Inflado del globo Constitution en Fair Oaks, Virginia. 31 de mayo de 1862. El globo no operó y su gas fue trasvasado al Intrepid, que finalmente realizó las tareas de observación. Este es el mismo sistema empleado en la guerra de la Triple Alianza.



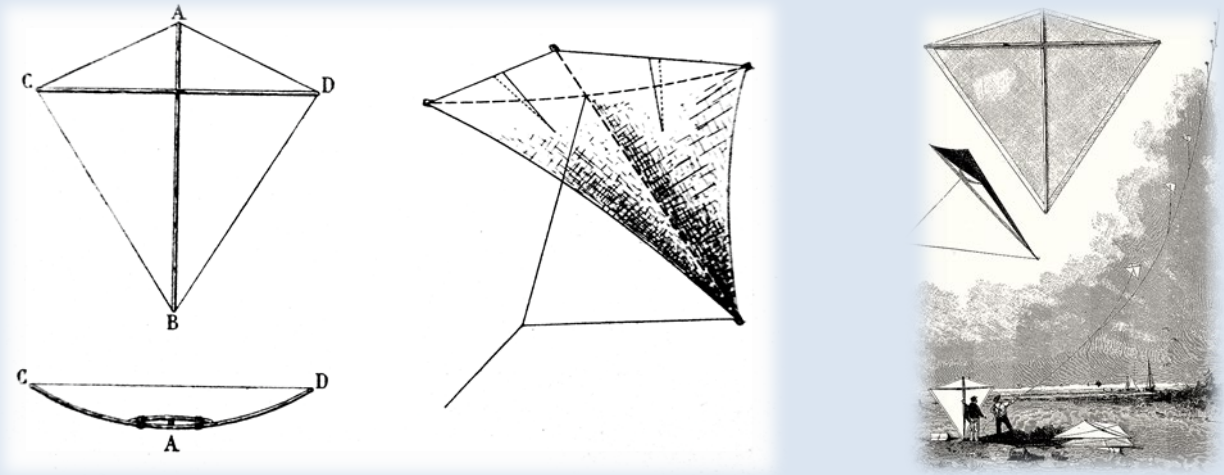
Medios aéreos en la guerra de la Triple Alianza

En esta contienda se inició el camino práctico de la conquista del aire con fines militares en Sudamérica a través del empleo de aeróstatos de observación y le cupo a las fuerzas armadas brasileñas la iniciativa de seleccionar entre varios proyectos, fabricar y adquirir material aéreo para tal fin.

Desde la Argentina, aunque absolutamente aislado, apareció en una correspondencia inédita del Coronel Czetz dirigida al Ministerio de Guerra el 6 de mayo de 1865 con conceptos relativos a la organización de la Compañía de Ingenieros y donde el día 30 reiteró un pedido de material formulado de instrumentos de matemáticas: *que son de absoluta necesidad en el cuerpo de mi mando*; dos

sextantes y un teodolito. *A poco requeriría del Ministerio la provisión de cometas, cajas y el uso de distintivos color punzó para el uniforme del Cuerpo de Ingenieros*[17].

Si bien las *cometas*, *cerf volants* o *barriletes* encuentran sus antecedentes de empleo militar en China hacia el 200 A.C. fue en el siglo XIX cuando comenzó a intensificarse su empleo. Uno de estos precursores fue un conocido marino de nuestra historia latinoamericana: el Teniente Thomas Alexander Cochrane (1775-1860), quien el 5 de abril de 1806 realizó experiencias tácticas de observación aérea frente a las costas francesas mediante el empleo de cometas desde la Fragata HMS *Pallas*[18].



Tren de Cerf Volants diseñado por William Abner Eddy. Circa 1898

Sobre la derecha, se puede apreciar el detalle del óleo de Cándido López donde ilustra el campamento de Curuzú. Vista interior mirado desde aguas arriba[19] correspondiente al 12 de septiembre de 1866 en el que se puede apreciar soldados de ingenieros trabajando y otro sentado sobre un tronco frente a un fogón

[17] Ruíz Moreno, Isidoro J. (2000) Los Ingenieros en el Ejército Argentino. Edivern Srl. Buenos Aires. Capítulo VI. Guerra del Paraguay.
[18] MARTÍN, Eloy. (2015) Antecedentes sobre la aviación militar embarcada.
http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Antecedentes-sobre-la-aviacion-militar-embarcada.pdf
[19] Oleo de. Tela 48.5 x 152 cm. Museo Histórico Nacional.

Observación en el teatro de operaciones

Hasta entonces la observación del campo de combate era bastante complicada por la vegetación y espejos de aguas existentes. Por ese motivo Chodasiewicz propuso construir una línea de mangrullos que permitiese observar mejor el terreno y alertar sobre los movimientos paraguayos.

Es así que, entre junio y julio de 1867, además de realizar la construcción de las trincheras sobre el perímetro defensivo de Tuyutí, supervisó la construcción de mangrullos de entre quince y veinte metros de altura en toda la línea. Estas construcciones consistían en cuatro troncos rectos (muy probablemente de palmeras) enterrados de manera tal que formaban una plataforma de observación cuadrada de 2.40 m de lado. Sin embargo, estos puestos eran de eficacia relativa ante las obras de fortificación paraguayas favorecidas por el tipo de vegetación local[20].

Por este motivo la observación aérea, si bien generó una logística particular y complicada sobre el material de aporte para generar gas hidrógeno, flexibilizó notablemente este tipo de operaciones haciendo más precisos los reconocimientos exploratorios de elementos tanto terrestres como fluviales.

Caricatura publicada por el diario El Mosquito (Año 3. N.º 106) 23 de julio de 1865. El grabado representa la pugna por observar y analizar el modo de romper el dispositivo defensivo paraguayo

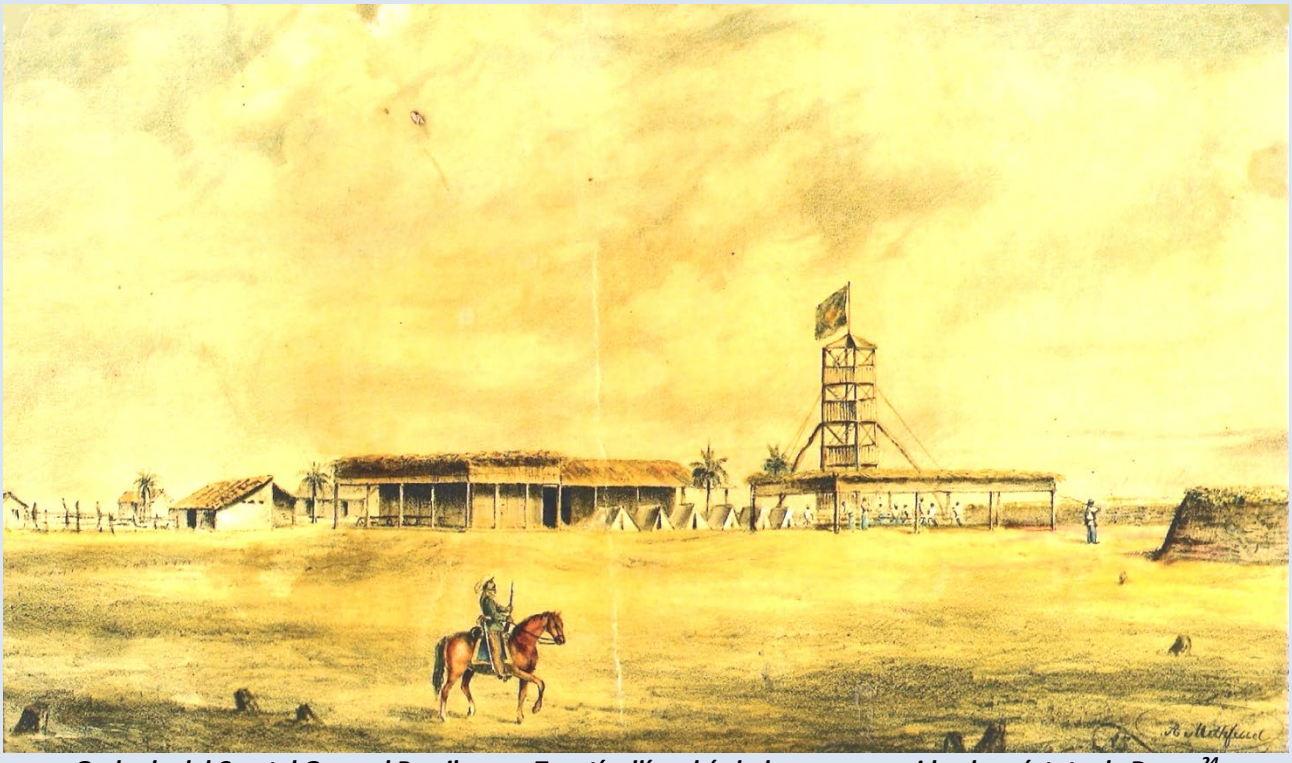
[20] MARTÍN, Eloy. (2010) Los ojos del águila blanca. Robert Adolfo Chodasiewicz. Capítulo III. Pág. 65.

Uso de aeróstatos en el teatro de operaciones aliado

El intento de Doyen

Uno de los grandes problemas que tuvieron que afrontar las tropas de la Triple Alianza fue la relación existente entre la disposición defensiva del ejército paraguayo, la fitogeografía del terreno y la meteorología existente que combinadas entre sí hacían muy dificultosa la observación en profundidad para reconocer posiciones y establecer cursos de acción exitosos. Luego de varios proyectos fallidos, uno de ellos ensayado en el teatro de operaciones aliado en diciembre de 1866 por un joven francés llamado Louis Désiré Doyen.

En el frente de batalla la situación de los aliados demandaba nuevos recursos para abreviar sus operaciones. El aeróstato de Doyen fue rápidamente transportado a la zona de operaciones; el 30 de noviembre[21] pasó por Montevideo y el 14 de diciembre llegó al campamento de Tuyutí. A efectos de acelerar sus operaciones ese día designaron como asistente del aeronauta al Teniente 1º Antônio José Maria Pêgo Júnior[22] y el aeróstato fue transportado desarmado con una carreta hasta lugar donde operaría en Tuyutí[23].



Grabado del Cuartel General Brasilero en Tuyutí, allí podría haber permanecido el aeróstato de Doyen[24]

[21] La referencia de esta fecha es contradictoria, considerando los tiempos de viaje al teatro de operaciones, podría ser 10 o 13 de diciembre. de Martini Siro, RODRÍGUEZ Oscar Luis. Los globos aerostáticos en la guerra de la Triple Alianza. Boletín del Centro Naval. 10 de octubre de 1989.

[22] FREIRE LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson. (1976) Os balões de observação na guerra do Paraguai. Instituto Histórico de Cultura Aeronautica. Pág. 30 a 32. Recuperado de Internet de:
http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_os_baloes.pdf

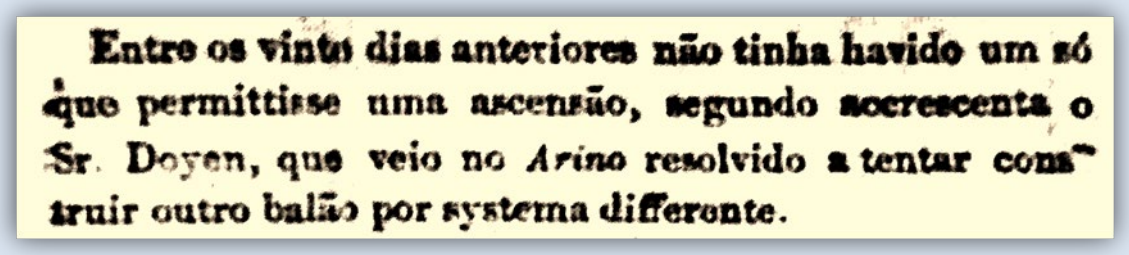
[23] Suponemos que sería el cuartel general brasilero.

[24] ARMELAN, Alberto. Bosquejos de la guerra del Paraguay. Recuperado de Internet de:
http://k30.kn3.net/taringa/E/A/B/8/9/2/Belisarivs/FEC.jpg

Desde entonces y hasta el 21 el globo no pudo realizar vuelos por motivos que la crónica periodística no especifica. En la mañana del 22 de diciembre, según relatos del propio Doyen, la envoltura del globo fue barnizada y dejada secar al sol esta exposición causó daños en algunos puntos de la misma. Sobrevino una tormenta y al almacenarlo la suma de los daños provocados por el sol y la humedad terminaron de sellar su destino[25].

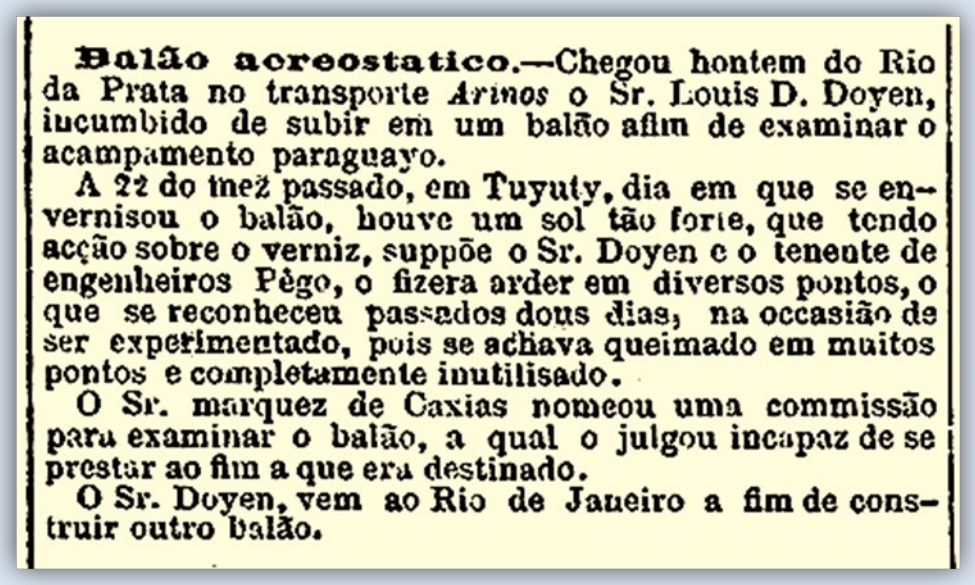
El primer y único intento de empleo en operaciones fue llevado a cabo por el inexperto aeronauta en la mañana del 22 de diciembre. El día lluvioso sumado al deficiente plegado de la envoltura completamente mojada por las condiciones meteorológicas y su posterior almacenamiento en un depósito carente de ventilación sellaron definitivamente el final de la aeronave. Tres cartas al Marqués de Caxias dieron cuenta del suceso; la primera, fechada el día 26 y luego otras del Teniente 1º José Antonio María Pego Junior y el Mayor ingeniero Gabriel Militão Vilanova Machado.

Doyen regresó en febrero a Río de Janeiro a bordo del transporte *Arino* con la intención de construir un nuevo globo. Es muy probable que en realidad hayan sido tres los aeróstatos construidos. De estos, dos permanecieron en el arsenal de Río de Janeiro y fueron infructuosamente ofrecidos a los hermanos Allen, para reforzar los traídos luego desde los Estados Unidos.



Entre os vinte dias anteriores não tinha havido um só que permittisse uma ascensão, segundo accrescenta o Sr. Doyen, que veio no *Arino* resolvido a tentar construir outro balão por systema differente.

Noticia del Jornal do Commercio de Río de Janeiro. 13 de enero de 1867



Balão aereostatico.—Chegou hontem do Rio da Prata no transporte *Arinos* o Sr. Louis D. Doyen, incumbido de subir em um balão afim de examinar o acampamento paraguayo.

A 22 do mez passado, em Tuyuty, dia em que se envernisou o balão, houve um sol tão forte, que tendo acção sobre o verniz, suppõe o Sr. Doyen e o tenente de engenheiros Pêgo, o fizera arder em diversos pontos, o que se reconheceu passados dous dias, na occasião de ser experimentado, pois se achava queimado em muitos pontos e completamente inutilisado.

O Sr. marquez de Caxias nomeou uma commissão para examinar o balão, a qual o julgou incapaz de se prestar ao fim a que era destinado.

O Sr. Doyen, vem ao Rio de Janeiro a fim de construir outro balão.

Artículo Balão Aerostático con referencia a Louis Desire Doyen. Diario do Río do Janeiro

[25] O Mercantil. Año VII. Nº 597. 17 de enero de 1867. Pág. 2. O Despertador. Año V. Nº 418. 18 de enero de 1867. Pág. 2. Diario de Pernambuco Año LXIII. Nº 19. 23 de enero de 1867.

Después de mediados de abril de 1867, una vez concretado el pasaje del ejército aliado desde Paso de la Patria al territorio paraguayo, la topografía del lugar y el interesante dispositivo defensivo del aguerrido enemigo dificultaron sensiblemente las operaciones. Las enfermedades provocadas por el clima y la proximidad de terrenos pantanosos, generaban enfermedades que afectaban sensiblemente el rendimiento de las tropas, una de estas era el paludismo (Chucho).

Cruce del ejército aliado

Cruce del río Paraná del General Bartolomé Mitre y el Almirante Tamandaré por Paso de la Patria a las 11 del 18 de abril de 1866[26]

Cruce por Paso de la Patria[27]

[26] Revista Ilustrada del Río de la Plata. 1910.
[27] SALLES, Ricardo. (2003) *Guerra do Paraguai. Memórias e imagens*. Edición Biblioteca Nacional. Noviembre de 2003.

A esta situación se sumaba la escasez de recursos y el creciente desgaste provocado por la situación estática incidían directamente no solo en la moral sino también en los canales logísticos aliados. Este conjunto de circunstancias hacía imprescindible aplicar un método de observación que hiciese posible romper el bloqueo con el menor costo posible de tropas, ganado y pertrechos.

Compra de material en los Estados Unidos

Sin perder de vista los notables resultados obtenidos con los globos en los Estados Unidos durante la guerra de Secesión, el 25 de enero de 1867 el gobierno brasileño envió un despacho confidencial al cónsul destacado en Nueva York a efectos de que se mandara a construir con la mayor urgencia posible, un aeróstato para incorporar al ejército en operaciones.

Dada la premura del requerimiento, el Cónsul Henrique Cavalcanti de Alburquerque realizó un contrato con el profesor meteorólogo, aeronauta y constructor oriundo de la ciudad de Jefferson: Thaddeus Sobieski Constantine Lowe[28] (1832-1913).

El ofrecimiento de Lowe fue rápidamente aceptado y se produjeron las diligencias necesarias para concretar el envío al teatro de operaciones sudamericano. Fueron embarcados: un globo nuevo con capacidad para diez personas (probablemente de la clase *Intrepid* o *Constitution*), otro menor, con capacidad para dos tripulantes (clase *Excelsior*, *Eagle*, *Washington*)[29] y el equipo de producción de gas hidrógeno, imprescindible para elevarlo. Adicionalmente Lowe también puso a disposición cuatro aeróstatos más pequeños y de diferentes medidas, remanentes de los empleados durante la Guerra de Secesión (1861-1867) y que fueran utilizados para observación y dirección del tiro por el Ejército del Potomac al mando del General George Gordon Meade. Los globos muy probablemente permanecieron a su disposición una vez finalizada la guerra civil.

Finalmente se concretó la compra de dos globos. Estos fueron construidos después de la guerra por Lowe, tenían mejoras respecto de los empleados en el Ejército de la Unión Guerra de Secesión; su envoltura, a diferencia de los primeros que eran de seda, se había realizado en tela de algodón barnizada. También se compró el equipamiento necesario para su inflado. El material llevado a operaciones fue el siguiente:

Material	Costo	Características
Aeróstato	$ 5.500	Envoltura de algodón barnizado de 12.19 m de diámetro y 37.000 ft^3 (1047.1 m^3) con capacidad para diez personas[30].
Aeróstato	$ 2.200	Envoltura de algodón barnizado de 8.50 m de diámetro con una capacidad de 17000 ft^3 (481.1 m^3) y un peso total en orden de vuelo de 177.15 kg con capacidad para dos tripulantes[31].
Equipo para la producción de gas hidrógeno	$ 2.500	Dos grandes estanques de madera de forma cónica de 1200 galones de capacidad c/u, ocho pulgadas de diámetro y las tuberías de interconexión para carga de gas de seis pulgadas de diámetro.

[28] Algunas fuentes refieren este nombre como Coulincourt.
[29] Los globos de referencia empleados por el Ejército de la Unión estaban construidos con envoltura de seda, a diferencia de los vendidos al Ejército Imperial del Brasil, confeccionados con tela de algodón.
[30] Clase Intrepid, Union.
[31] Clase Excelsior, Eagle, Washington.

Si bien existen referencias periodísticas en el diario de actividades aerostáticas confeccionado por James Allen y preservado en la librería del Congreso de los Estados Unidos; el único documento encontrado en Argentina hasta la fecha con la descripción detallada del globo empleado por primera vez, fue escrito por el propio Chodasiewicz en el *Álbum de la Guerra del Paraguay*, publicación de la que fue incansable colaborador, con el título *Los globos aplicados a la Guerra*[32].

Grabado encabezado de una entrega del Álbum de la Guerra del Paraguay con el célebre lema del abogado y periodista Oriental Mariano Adrián Varela Cané (1834-1902): La Victoria no da Derechos.

En ese artículo señalaba lo siguiente:

> *No será ya por primera vez que se aplique en Sudamérica el uso de los globos á la guerra. Cautivos o con libertad no será nueva su aplicación, desde que en la guerra del Paraguay se usaron con más o menos éxito. A continuación, publicamos la relación que sobre este tópico hace el Sr. Ingeniero Chodasiewicz.*
>
> *Los señores James Allen y hermano, aeróstatos norteamericanos fueron contratados para practicar ascensiones en globo cautivo que facilitasen observar al enemigo y el 22 de mayo de 1867 llegaron al campamento siendo portadores de dos globos de algodón barnizados, dos grandes estanques de madera, tubos, etc. etc., pero sin ingredientes para hacer el gas, ácido sulfúrico, zinc ó hierro, formula conocida por:*
>
> $$SO_3\ HO + Zn = SO\ Zn\ O + H$$
>
> *Por economía, en vez de zinc empleábamos aserrín de hierro, el gas pasaba por medio de tubos, los que estaban dentro del agua para su enfriamiento antes de entrar al globo. Éste,*

[32] Álbum de la Guerra del Paraguay. Tomo 1. Pág. 107.

como puede verse en el plano, se colocó sobre Estero Bellaco, cerca del paso principal, abiéndose hecho un corral de largas tacuaras para conservar el gas por dos o tres días dentro del globo siempre que el tiempo lo permitiera.

Las dimensiones del globo (pequeño) eran: diámetro, nueve metros. Volumen en la atmósfera cuando estaban llenos de gas, trescientos cincuenta y un metros setecientos decímetros cúbicos. Peso del aire que corresponde al globo, 405,86 kilogramos.

Peso en detalle de todo el globo:

Género	*59,21 kg*	
Red de guerra sobre el globo	*39,47 »*	
Canasto	*9,18 »*	
Lastre	*13,77 »*	
Cuerdas de sostén	*22,00 »*	
Gas hidrógeno	*34,12 »*	*177,75 kg*
Densidad del globo menor que el aire		*318,11 kg*
Calculando en una quinta parte el gas que sale por las costuras		*76,34 »*
Fuerza ascensional que tendremos		*241,77 kg*

Con lo que podían subir fácilmente hasta tres personas; para seguridad a disposición del viajero, tenía el globo una válvula para dar escape al gas y su correspondiente para-caídas.

Equipo la producción de gas hidrógeno

El sistema generador de gas para el inflado en campaña estaba basado en una idea empleada por los franceses en 1793. Fue diseñado y mejorado por Lowe para disponer de más movilidad en el terreno. Se construyó bajo su control en los cuarteles navales de Washington (Washington Navy Yard) a partir de septiembre de 1861 y según el reporte del aeronauta al Coronel John Navarre Macomb (1811-1889), responsable del Cuerpo de Aerostación, estuvieron listos para entrar en servicio a partir del 21 de octubre de ese año. Las bombas, cuplas, bridas y componentes de goma fueron provistos por Megee & Sons de Philadelphia, gomas *Goodyear, Belting & Packing Company*. Su costo final no superó los quinientos pesos.

En total se fabricaron doce equipos que estaban pintados con color azul pálido con una leyenda en letras negras *Lowe's Balloons Gas Generator* seguido del número de serie. El sistema y modo de operación fue patentado en diciembre de 1861 y consistía en dos depósitos o barriles contenedores del material de aporte y un sistema de enfriamiento por agua para incrementar la eficiencia del gas en calidad y demora de inflado. La materia prima empleada por Lowe para producir hidrógeno consistía en ácido sulfúrico y hierro que posibilitaban el inflado de la aeronave en pocas horas.

El sistema de inflado constituía, junto con el globo, uno de los elementos más costosos del equipo. El Ejército de la Unión usualmente lo empleaba acondicionado sobre un carro de uso general convenientemente preparado para su traslado que era tirado por cuatro caballos a sectores lo más

próximos posible al lugar de operación. No obstante, el excesivo peso tanto del equipo generador como del material de aporte, normalmente complicaba su operación. Según el análisis de documentos y esquicios de la época respecto del sistema generador de gas que llegó al Teatro de Operaciones del Ejército Aliado, no existen evidencias de este modo de empleo en la guerra con el Paraguay.

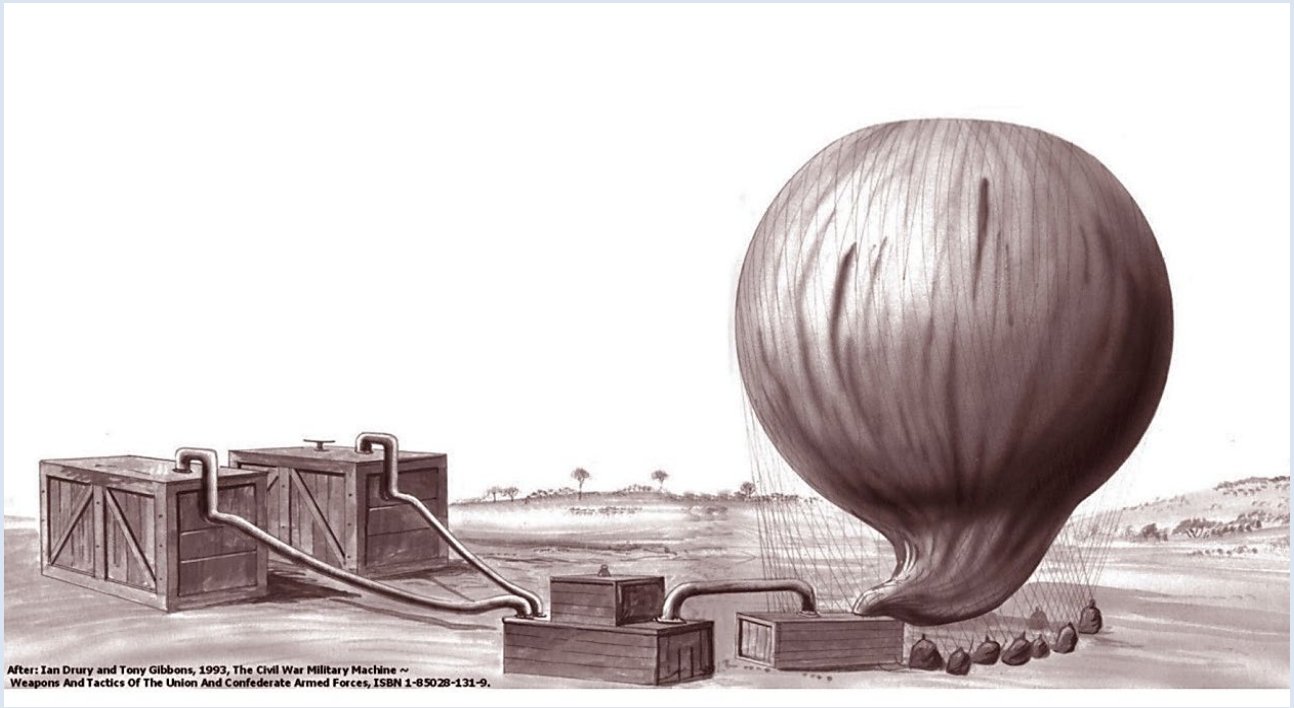


Ilustración del sistema de inflado de Lowe tal como se utilizó en la guerra de la Triple Alianza[33]

Equipo generador de gas de Lowe. Fotografía de Brady donde se muestra el carro generador, enfriador, bomba de empuje, purificador y cuplas conectoras

[33] DRURY, Ian, GIBBONS, Tony. (1993) The US Civil War Military Machine: The Weapons and Tactics of the Union and Confederate Armed Forces. Recuperado de Internet de:
http://www.geog.ucsb.edu/~jeff/115a/history/civilwarballoontext.jpg

El equipo era armado en campaña sobre lugares aledaños a espejos o cursos de agua y próximos al lugar efectivo de operación del aeróstato para facilitar el traslado del mismo mediante el uso de cuerdas sostenidas por soldados (vuelo cautivo). A diferencia de lo que ocurrió en el conflicto con el Paraguay los equipos del ejército de la Unión estaban acondicionados sobre carretas. Esta condición le proporcionaba una importante flexibilidad operativa para el cambio de posición de los medios aéreos, cosa que inexplicablemente no ocurrió en el primer caso, agregando una complicación operativa más.

Personal contratado por gestiones de Lowe

Un escueto artículo publicado por el *Providence Journal* el 19 de marzo de 1867 consignaba el viaje de los hermanos James y Ezra Styles Allen al teatro de operaciones en virtud de un contrato suscripto con el gobierno de Brasil que los nombraban respectivamente como Aeronauta Jefe y Ayudante de Aerostación. Ambos partieron desde New York el 22 de marzo con la idea de establecer una escuela de aerostación en Río de Janeiro para instruir en el vuelo a ingenieros militares del ejército. Meses después en una carta fechada el 27 de agosto, James dirigió al mismo periódico donde consignó su aporte en la actividad en medio de enormes limitaciones provocadas por la baja calidad de los elementos para producir gas hidrógeno.

James Allen (1824-1897)[34]

Ezra Styles Allen (1854-1918)[35]

Llegada de los hermanos Allen al teatro de operaciones

Finalizadas las diligencias locales; los hermanos Allen partieron de Nueva York el 22 de marzo de 1867 a bordo del vapor Merrimack, transbordaron al vapor de transporte Leopoldina en Río de Janeiro y prosiguieron su viaje recalando en Montevideo, navegando luego por los ríos Paraná y Paraguay.

[34] https://riahof.org/field-of-accomplishment/military/other-military/james-ezra-allen

[35] Ezra Styles Allen sobre el aro de un globo durante el casamiento de Margaret Bubkey y Edwards T. Davis en Rhode Island. 27 septiembre de 1888. http://1.bp.blogspot.com/-NcM173Rm8y0/U4dwGQgd_tI/AAAAAAAAEcQ/psP1J1TPpMw/s1600/Balloon-Wedding-2.jpg
https://riahof.org/field-of-accomplishment/military/other-military/james-ezra-allen

Su llegada al campamento de Tuyutí fue entre el 30 y 31 de mayo y se produjo en momentos en que los ejércitos beligerantes afrontaban un marcado estancamiento de las operaciones. Es muy probable que, en conocimiento de la participación del Sargento Mayor Chodasiewicz durante la Guerra Civil, este haya sido designado como el oficial de enlace con los Allen. Un detalle significativo es que los tres habían sido asignados a unidades de artillería y servido bajo el mando del Mayor General Burnside con excelente desempeño.

Por ese motivo fue comisionado en el estado mayor imperial entre el 24 de junio al 1 de septiembre. Allí integró la comisión de ingenieros a cargo del Teniente coronel José Carlos Carvalho junto a los Mayores José María Allencastro, Capitán José Thomé Salgado y los Tenientes Manuel Ignacio Carneiro da Fontoura[36] y Bernardino de Senna Madureira. A este cuerpo luego se incorporaron otros ingenieros: Capitanes Luis Vierra Ferreira, Joaquín Teixeira Peixoto de Abreu Lima, Floriano Viera Peixoto de Abreu Lima, Tenientes Jerónimo Rodríguez de Moraes Jardim, Alvaro Joaquím de Oliveira y Andrés Pinto Rebouças.

El problema inmediato más importante que debieron afrontar fue la obtención de material ferroso y ácido para la producción del hidrógeno cuyo pedido había adelantado a Río de Janeiro sin resultados. Las alternativas en la obtención del material de aporte para la producción de gas fueron precariamente solucionadas. Para ello recurrieron a unas barricas de hierro que Doyen había dejado depositadas en Corrientes; las mismas estaban cargadas con enormes piezas de metal de diferentes medidas y monedas de 5 y 10 centavos que, lógicamente eran inservibles dado que la única manera de emplear el metal era bajo la forma de limaduras.

Adicionalmente el Marqués de Caxias les hizo llegar desde Montevideo algunas piezas de zinc que, sumadas al material disponible, y que, convenientemente preparados, apenas alcanzaron para el engorroso inflado del aeróstato más chico.

Uso de protección en las operaciones de inflado

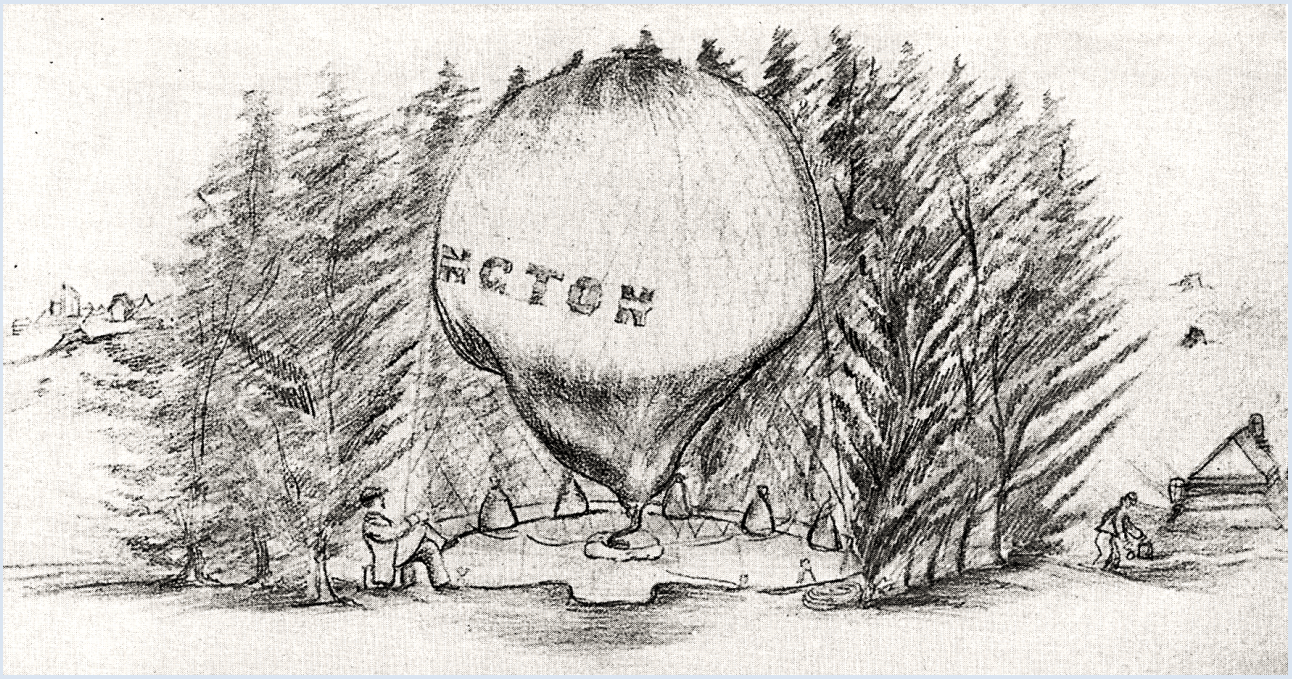
Partiendo de la premisa de la vulnerabilidad de la envoltura por acción del viento durante el inflado. Veremos que el sistema indistintamente empleado para sistemas de aire caliente o gas hidrógeno fue el mismo desde los inicios en 1783 hasta la guerra de la Triple Alianza.

El primer antecedente ilustrado data de 1783 y habría sido protagonizado por el químico y aeronauta francés Jacques Alexandre Cesar Charles (1746-1823) (37 años) y Nicholas Louis Robert *El joven* (1760-1820)[37] y un aeronauta de nombre Jonathan (circa de 1783). Debemos señalar además que, en lo que respecta a su aplicación militar, hay que agregarle el riesgo de incendio, acción del fuego de las armas del enemigo y por último el encubrimiento de los medios de inflado.

[36] Fallecido en el combate del Sauce el 18 de julio de 1866.

[37] Los hermanos Jean y Marie-Noel Robert habían desarrollado un aeróstato con envoltura de algodón engomado que voló en la Plaza de la Victoria de París el 27 de agosto de 1783. El 1 de diciembre realizaron el primer vuelo con gas hidrógeno.

Sistema de protección utilizado por Charles y Roberts el 27 de agosto de 1783 [38]



Protección de árboles utilizada durante la guerra de Secesión para proteger y encubrir el globo Washington. Original dibujado a lápiz por Lowe

[38] Colección del dibujante Vinck. Un siècle d'histoire de France par l'estampe, 1770-1870. Vol. 6. Biblioteca Nacional de Francia. http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6942164v/f1.highres

Ensayo del globo

Con la puesta en funciones del Duque de Caxias, en reemplazo del General Mitre entre agosto de 1866 y julio de 1867 se sumó la llegada de unos 19.400 hombres del Ejército Imperial del Brasil a la zona de operaciones en Tuyutí y el aumento de la flota a unos diez acorazados. En total el ejército aliado había logrado reunir unos 40.000 hombres.

En esos días las operaciones militares se encontraban circunscriptas prácticamente a una guerra de posiciones. El Mariscal Solano López, tenía emplazadas fortificaciones favorecidas por el encubrimiento que le proporcionaba la vegetación y basaba la mayor parte de sus operaciones en reconocimientos ofensivos (generalmente sobre los flancos) y hostigamiento con fuego de artillería.

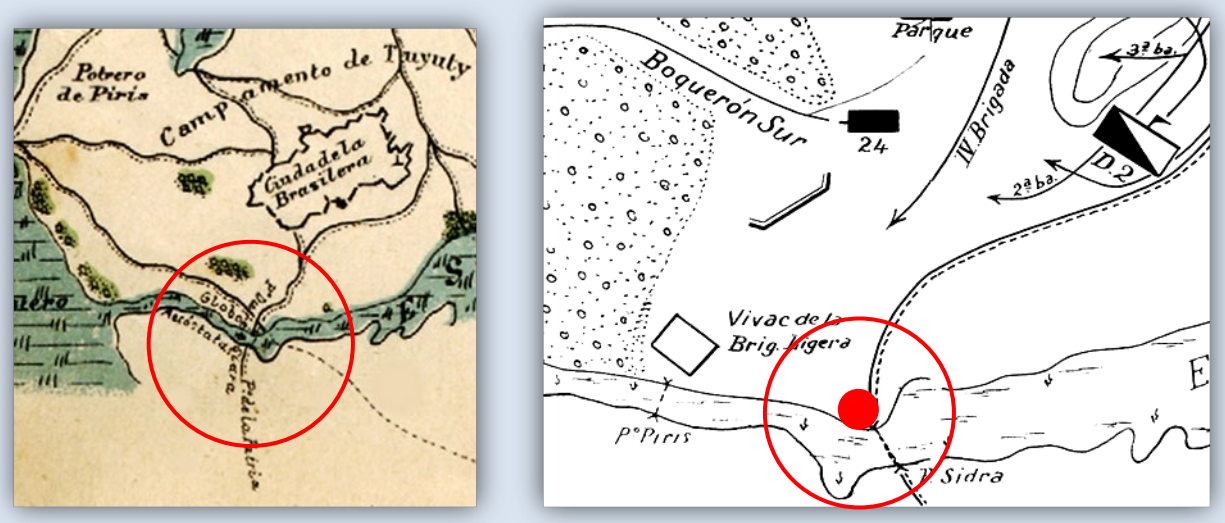
***Campamento brasilero en Tuyutí*[39]**

El primer vuelo de ensayo se realizó con el aeróstato más pequeño en el campamento de la sección aerostática en potrero Piris próximo al paso de Sidra.

Ese vuelo que fue cautivo sujeto por tres cuerdas sostenidas por soldados. Lo tripularon: el Capitán James Allen con el Sargento Mayor Chodasiewicz y apareció ilustrado en el Álbum de la Guerra del Paraguay. Se realizó a de unos 330 m de altura, cautivo por dos cuerdas de unos 183 m de longitud[40] sujetas por soldados fuera del alcance de las armas de fuego paraguayas. Las maniobras se realizaron asistidas por el uso de banderolas.

[39] Foto Bate & Cía.

[40] Hay referencias que el vuelo fue a ochenta y dos metros. Diario La Esperanza, 14 de julio de 1867.



Izquierda: Ampliación del plano levantado por el Sargento Mayor Robert Adolfo Chodasiewicz donde se aprecia la localización del grupo aerostático a la vera del paso de Sidra que lleva a Paso de la Patria. Derecha: Plano realizado por el Coronel Juan Beverina donde se puede apreciar la ubicación del cuartel de los globos flanqueado por el vivac de la Brigada Ligera

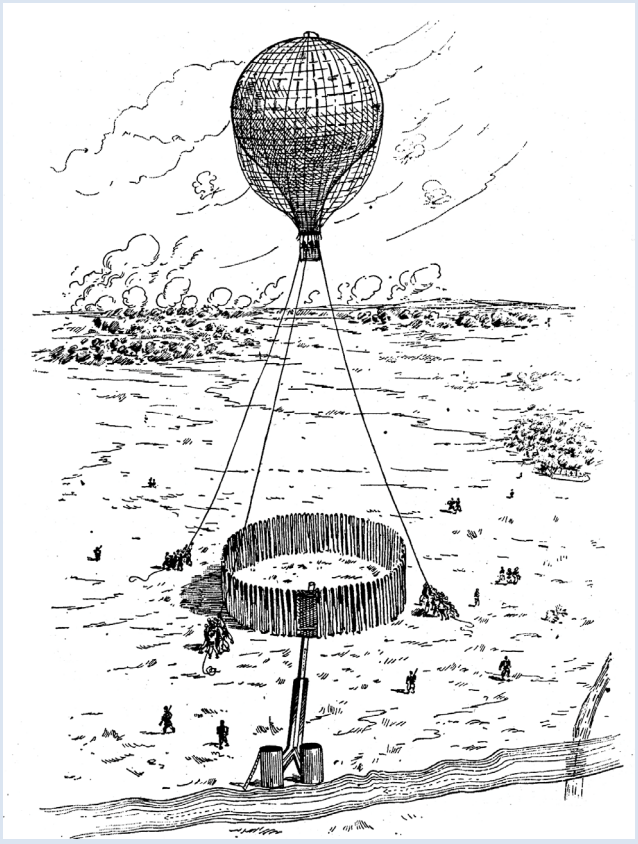


Ilustración de la operación con el Globo publicada en el Álbum de la Guerra del Paraguay[41]. Se aprecia claramente la empalizada protectora similar a la empleada en la guerra de Secesión y sobre el costado derecho el camino del paso de Sidra que conducía a Paso de la Patria. Este tipo de defensa habría sido utilizado en 1849 para proteger los aeróstatos durante su inflado en el sitio de Venecia, apareció en bocetos de la época y durante la Guerra de Secesión Americana. Esta ilustración seguramente se corresponde con la realizada el 24 de junio con Allen y Chodasiewicz

[41] Tomo I. Pág. 106.

Primer vuelo de observación

Realizado el ensayo inicial del material el 24 de junio e instruido el personal, existe un breve período donde la información de ascensiones siguientes es bastante difusa y en algunos casos contradictoria. Una carta de Ezra S. Allen a Lowe fechada el domingo 14 de julio de 1867[42] este le comentó: nosotros hemos realizado unas 10 o 12 ascensiones, o sea que fueron hechas entre el 24 de junio y el 13 de julio. Sin embargo, hasta la fecha hay documentadas solamente siete ascensiones hasta ese lapso.

Presumimos que de haber existido realmente, las operaciones 2 a 6 (entre el 24 de junio y 13 de julio)[43] fueron de ensayo en la zona de retaguardia tripuladas por el Capitán Allen, Sargento Mayor Chodasiewicz. En esta línea una operación aerostática involucraba varias fases: reunir material de aporte para la producción de gas, seleccionar el sector para la operación, acondicionar los equipos de producción de gas, seleccionar el aeróstato de acuerdo con la situación operacional, reunir el personal necesario y esperar la orden de operaciones para el vuelo. Como si todo esto fuera poco las limitaciones meteorológicas en esa época agregaban una variable incierta más al resultado exitoso de la operación.

Durante todo o dia conservou-se o sol encoberto, e a atmosphera nublada e carregada de novoeiros, o que impedio que se effectuasse a ascenção areostatica.
A' tarde communicárão da vanguarda, ter sido ferida uma praça do 40.º corpo de voluntarios, em serviço nas avançadas da esquerda, sendo esta a unica novidade occorrida durante o dia.

Informe del 5 de julio de 1867. Informe del Ministerio da Guerra (RJ) 1828 a 1940. Año 1868. Anexos. Pág. 4

Não pôde ser effectuada a ascenção areostatica, em razão do máo estado da atmosphera.

Informe del 6 de julio de 1867. Informe del Ministerio da Guerra (RJ) 1828 a 1940. Año 1868. Anexos. Pág. 5

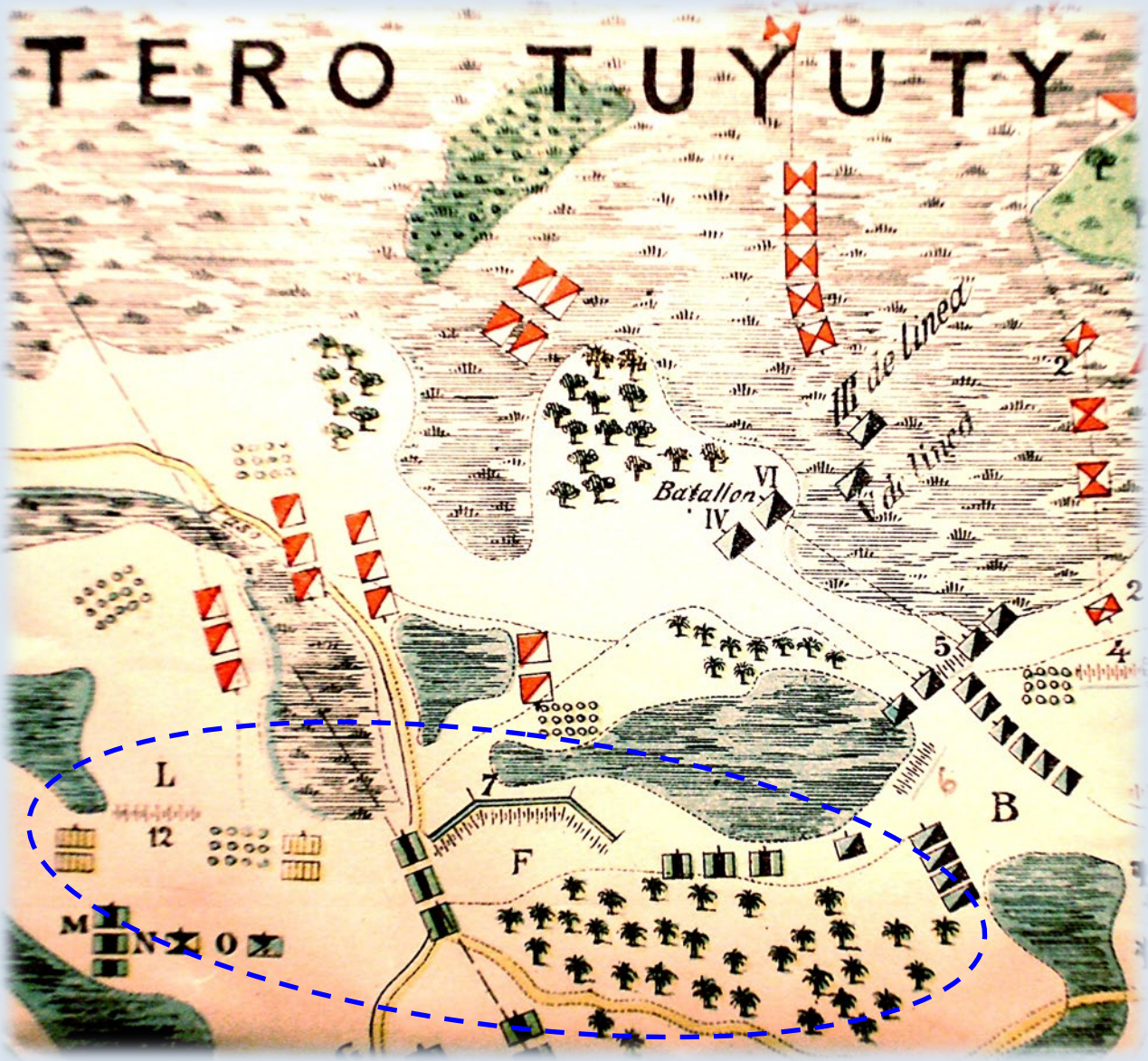
Basado en estas premisas no conocemos con certeza en que etapa de la preparación del vuelo se realizaron o cancelaron las operaciones referidas por los hermanos Allen. Por ese motivo es razonable conjeturar que muy probablemente destinadas a la familiarización con las operaciones aerostáticas. Hubo vuelos ordenados para el 3, 4 y 6 de julio que fueron cancelados por problemas en la producción de gas y de condiciones marginales de meteorología.

Siempre ajustándonos a las crónicas documentales investigadas, hasta el momento tenemos en concreto que el lunes 8 de julio en horas del mediodía se produjo la primera operación aerostática de observación militar. Tripularon el globo el Sargento Mayor Chodasiewicz y el Capitán paraguayo Higinio Céspedes y se realizó durante unos cincuenta minutos a 231.65 m de altura con el auxilio de tres cuerdas sujetas a la cintura[44] de treinta soldados que habían trasladado el globo inflado desde el cuartel de los globos hacia la zona de las posiciones ubicadas al noreste, con los tripulantes a bordo. Las alturas de operación, si bien basaron su empleo en las experiencias del Capitán Coutelle con el *L'Entreprenant* en la batalla de Fleurus[45] y Lowe durante la guerra de Secesión (140 a 1524 m), se

[42] Carta de Ezra Allen a Lowe. LOWE, Thaddeus S. C. My balloon in peace and war. Pág. 197, 198. Evans, Charles M. (2002) War of the Aeronautics. Stackpole Books. Primera edición. Pág. 297.
[43] Según testimonios de James Allen y otras fuentes.
[44] Método empleado en la guerra de Secesión para asegurar el lastrado del globo y evitar su pérdida en caso de que los soldados resultaren heridos o muertos durante la operación aérea.
[45] Durante unas diez horas desde unos 400 m de altura el Capitán Coutelle como piloto y el General Morlot como observador siguieron prácticamente

vieron también influidas por las condiciones meteorológicas reinantes y la infraestructura logística disponible para la producción de gas hidrógeno.

Fue realizada desde el centro del campamento de la 2da. División comandada por el Coronel Arredondo y a unos 3.600 m del campamento de los globos. Llegada al lugar, la aeronave recorrió la línea de trincheras de la zona de vanguardia a una altura de ciento treinta metros y descendió luego en el campamento argentino frente al Batallón *Rosario*, al mando del comandante Racedo.



Mapa de las posiciones en Tuyutí de la 2da. División.
El óvalo azul indica el sector probable de la operación aerostática

Se observaron claramente los bañados, esteros, lagunas y las posiciones de Curupaity, Curuzú, Itatí, Humaitá y la escuadra naval. Por el extremo derecho se observó hasta el poblado de Lengua. También

todos los movimientos de las tropas francesas que fueron conducidas desde el globo. Se conformó un cuerpo de aeróstatos, primera fuerza aérea en el mundo.

se pudo apreciar claramente la primera y segunda línea de trincheras paraguayas y se confeccionó un esquicio con las posiciones de tropa y artillería. Se contaron entre ciento tres y ciento seis piezas de artillería, tres morteros y la extensión de terreno hasta el paso Pucú y se evaluó el poder de fuego de estas armas. Se estudiaron los pasos de Espinillo, Zanja Honda, Tío Domingo y otros. En medio de gran sorpresa y nerviosismo, desde las posiciones paraguayas de El Sauce recibieron nutrido fuego de artillería y las fuerzas de primera línea se limitaron a generar cortinas de humo quemando pastizales para evitar delatar las posiciones.

Durante la operación Chodasiewicz preparó un esquicio asesorado por Céspedes con el detalle de las posiciones que luego transformó en un mapa que fue presentado al Estado Mayor aliado y que reproducimos en este informe. Constituyó esta la primera ascensión formal llevada a cabo en operaciones con fines estrictamente militares en Sudamérica.

Ese mismo día se repitió otro vuelo al mando de Chodasiewicz en el potrero Piris próximo al sector que ocupaba el cuartel de globos aerostáticos, también con el auxilio de tres cuerdas sujetas por treinta soldados que permitían dirigir el globo a voluntad del piloto con relativa facilidad mediante el uso banderolas con señales previamente convenidas.

SEGUNDA FEIRA 8.

Alvorada ás horas do costume.

Não occorreu novidade alguma, durante a noite, segundo as participações recebidas.

S. Ex.ª o Sr. general em chefe não sahio pela manhã a percorrer o acampamento, conforme o seu costume.

Estando a atmosphera menos carregada de nevoeiros do que na vespera, e promettendo melhorar o tempo, effectuou-se a ascenção aerostatica do mesmo lugar em que foi preparado o balão, ao meio dia; sendo dahi conduzido até o centro do acampamento da 2.ª divisão de infantaria, percorreu parallelamente a linha das trincheiras da vanguarda o espaço entre aquelle acampamento e o dos argentinos, onde desceu.

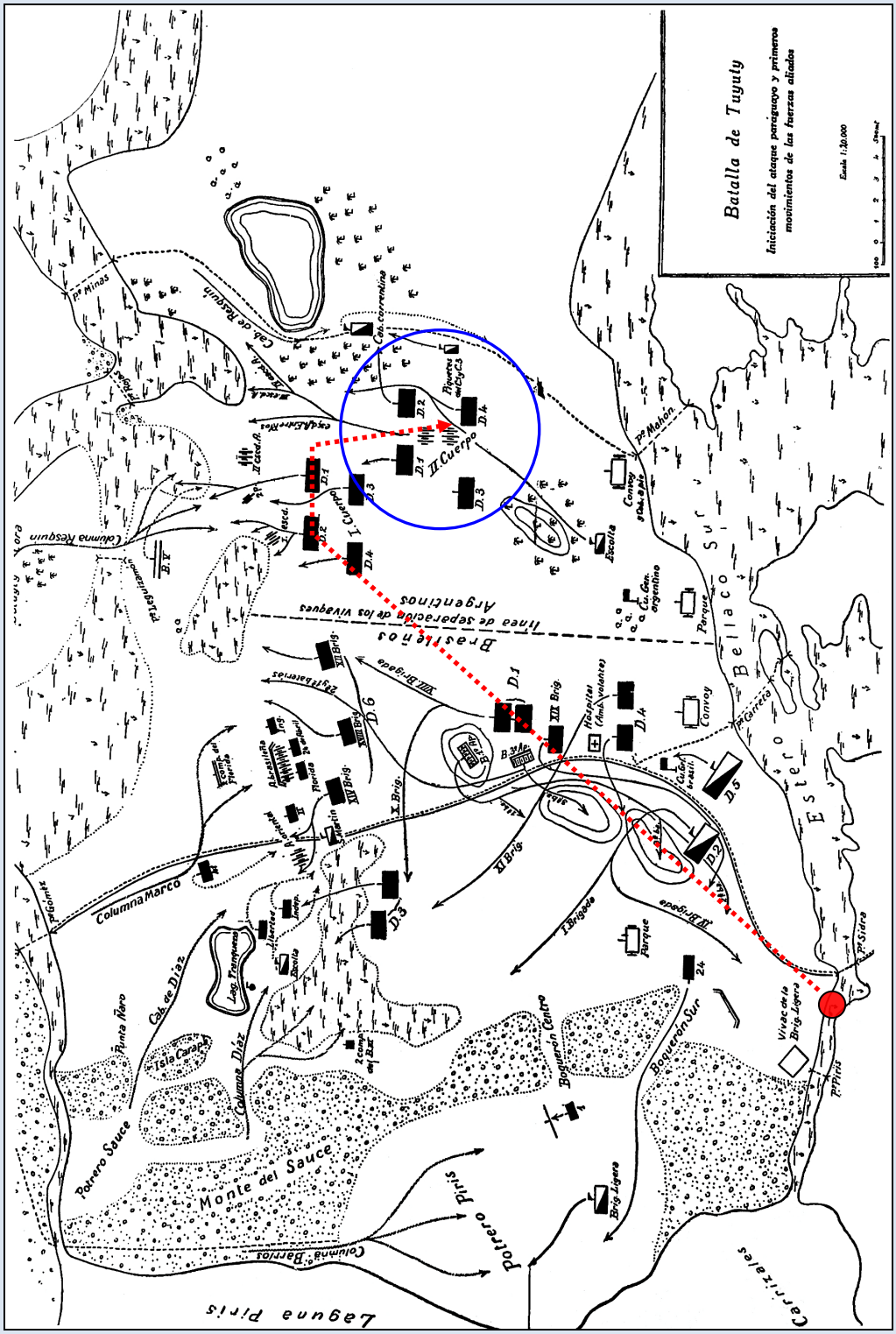
Subirão na barquinha, como observadores, o engenheiro polaco, contractado no exercito argentino e um paraguayo pratico dos lugares, que tinhão de ser observados.

O referido engenheiro declarou ter observado, da altura a que attingio, o forte de Curupaity, Curuzú, as posições da esquadra e Itaty, mas que Humaitá, e outros pontos mais á direita, não puderão ser vistos, em consequencia da cerração que havia para esses lados, parecendo que por alli chovia. Que nada de extraordinario notou no campo inimigo, tendo-se apenas certificado da não existencia de obras de desenfiamento na retaguarda das primeiras linhas de fortificações, como se suppunha.

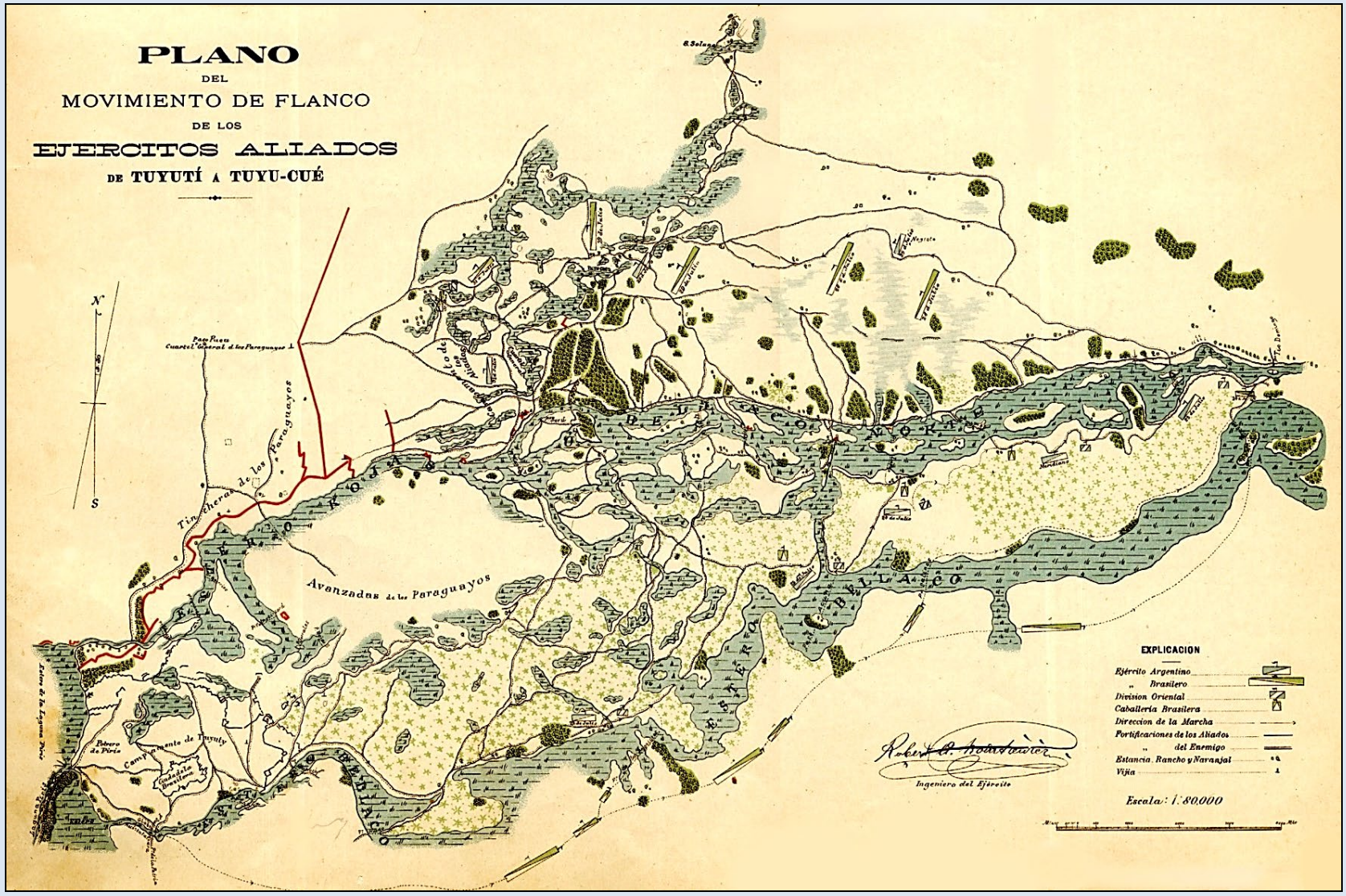
O balão permaneceu no alto, quando muito, uma e meia hora.

O 2.º corpo de exercito remetteu ao quartel general do commando em chefe, por cópia, o termo dos depoimentos dos 17 soldados recrutas, presos no dia 5 do corrente, pelo piquete do regimento argentino S. Martin, e a que se refere o diario daquella data. Estes depoimentos são concordes nos pontos essenciaes. Declarárão os referidos recrutas que, no dia 4 do corrente, pouco depois da revista da tarde, apresentára-se no acampamento do corpo a que elles pertencem (34.º de voluntarios), o tal caboclo João Fortunato Constantino, convidando-os a irem para a sua terra, porque elle os levaria a salvamento, visto como era com esta a quarta vez, que se propunha a fazer isto, tendo-se das outras sahido perfeitamente. Que, á vista do exposto, se resolvêrão a seguil-o. Que o dito caboclo, promettendo leval-os ao Passo da Patria para beberem alguma cousa, tomára entretanto direcção diversa, guiando-os sempre pelos

Informe del 8 de julio de 1867. Informe del Ministerio da Guerra (RJ) 1828 a 1940. Año 1868. Anexos. Pág. 6



Mapa de operaciones en Tuyutí. Recorrido estimado del aeróstato durante la primera ascensión de observación realizada el 8 de julio de 1867



Mapa del relevamiento aéreo de la zona de operaciones en Tuyutí realizado por el Sargento Mayor Chodasiewicz durante el primer vuelo aerostático

A los efectos de ser objetivos y despejar dudas sobre el tema debemos señalar que según testimonios de James Allen y otras fuentes, entre el 24 de junio y 13 de julio Allen y Chodasiewicz se programaron o desarrollaron vuelos que no fueron explícitamente documentados en los partes de operaciones y que muy probablemente hayan sido actividades de familiarización con las operaciones aerostáticas y vuelos cancelados por problemas meteorológicos tales como tormenta o vientos inapropiados para la operación cautiva o de producción de gas para el inflado.

***James Allen*[46]**

Robert Adolfo Chodasiewicz

***Higinio Céspedes*[47]**

Los vuelos realizados durante la campaña y sus protagonistas

Es relativamente complejo determinar con precisión la cantidad de vuelos desarrollados. Existe una gran cantidad de referencias de las cuales muchas guardan puntos en común respecto del detalle de cada vuelo; sin embargo no todas concuerdan en la cantidad de operaciones aerostáticas preparadas y concretadas.

El historiador Harris Gaylord Warren que acreditó a los hermanos Allen más de cuarenta ascensiones y Ezra, en su carta a Lowe, refirió *unas diez o doce* realizadas hasta el 14 de julio de 1867; otros en cambio hablan oficiosamente de cuarenta o cincuenta documentadas en *Cartas de los campos de batalla del Paraguay* Cartas 19-27 a Wikisource (*Letters from the Battlefields of Paraguay*). Estos vuelos de observación fueron citados además en el informe del Ministerio da Guerra (RJ) 1828 a 1940 (*Diarios do Exercito em Operações*), *La Historia de la Guerra de la Triple Alianza y el Paraguay,* publicada en 1934 por el General de División Augusto Tasso Fragoso y cotejadas con referencias contenidas en el *Álbum de la Guerra del Paraguay*, *Revista del Instituto Histórico y Geográfico Brasilero*, *La Historia de la Fuerza Aérea Brasileña* escrita por el Teniente Brigadier Nelson Freyre Lavenere Wanderley, *The Hispanic American Historical Review, The Aeronautics Corps of the Brazilian Army, 1867, 1868* escrito por Frederick Haydon Stansbury, y en las cartas de Richard Francis Burton en el frente de batalla brasilero.

[46] https://riahof.org/field-of-accomplishment/military/other-military/james-ezra-allen

[47] Foto de George Holtzweissig. CASAL, Juan Manuel. WHIGHAM, Thomas (Editores). (2013) *Paraguay: Investigaciones de historia social y Política*. III Jornadas Internacionales de historia del Paraguay en la Universidad de Montevideo. Editorial Tiempo de Historia. Universidad de Montevideo. Facultad de Humanidades. Pág. 144 a 145.

Analizados los diferentes testimonios y documentos, hasta ahora solo hemos podido confrontar y documentar fehacientemente treinta y seis operaciones (planificadas, ejecutadas y canceladas) durante la guerra, la última de ellas ejecutada el 25 de septiembre. En el examen de la documentación disponible aparecen elementos comunes de carácter operativos interesantes:

- Dificultad para disponer de material de aporte para la producción de gas.
- Restricciones meteorológicas (viento y lluvia) para el uso de globos.
- Cortinas de humo provocadas por los paraguayos para ocultar sus posiciones, precedidas de un fuego masivo y concentrado de sus armas sobre la nave en el aire.
- El daño en la envoltura del globo de observación más pequeño en la primera etapa de las operaciones aéreas. Esta circunstancia obligó a tener que disponer de mayor cantidad de gas para operar con la nave más grande complicando significativamente la logística para este tipo de operación y reduciendo la posibilidad de empleo con mayor cantidad de vuelos.
- Reticencia del Duque de Caxias para utilizarlos como plataforma de observación cautiva, probablemente debido a sus dificultades operativas para producir gas.

Los protagonistas de la campaña

Dejando de lado el intento fallido Louis Desiré Doyen en 1866, debemos señalar que las operaciones aéreas contaron con la participación central de los hermanos Allen y la notable intermediación profesional del multifacético Chodasiewicz. Hasta entonces era conocido como un oficial de sobresalientes condiciones técnico-profesionales caracterizado por un brillante desempeño en todas las misiones para las que fue asignado.

Por sus intervenciones este oficial inicialmente contratado por el ejército argentino, según testimonios del General Juan Andrés Gelly y Obes, por expreso pedido del Brigadier Luís Alves de Lima e Silva, Duque de Caxias, por ese entonces General en Jefe de los ejércitos de la Triple Alianza; fue dado de baja de las filas argentinas el 24 de junio de 1868, transferencia que el polaco refrendó el 4 de julio, y dado de alta en el Cuerpo de Ingenieros del Ejército Brasileño.

El polaco que seguramente había visto las operaciones aerostáticas en la guerra de civil americana y muy probablemente había conocido por lo menos de vista a alguno de los Allen; se capacitó en este tipo de observación, pero además capacitó a una cantidad de oficiales de ingenieros del ejército imperial brasilero. Los ocho integrantes que formaron parte de estas tripulaciones fueron los siguientes:

1. Capitán James Allen (1824-1897)
2. Sargento Mayor Robert Alberto Chodasiewicz (1832-1896)
3. Capitán Francisco César da Silva Amaral (1835-¿?)
4. Capitán Conrado Jacob de Niemeyer (h) (1831-1905)
5. Capitán Antonio Bernardino de Senna Madureira (1841-1889)
6. 1.er Teniente Manoel Peixoto Cursino do Amarante (1842-1908)
7. Capitán Higinio Céspedes (Ejército del Paraguay)[48]
8. Oficial no identificado

[48] En el Álbum de la Guerra del Paraguay Chodasiewicz se refiere a este oficial como Ignacio Céspedes.

Para concluir con este brevísimo informe, el impacto ocasionado por el uso de este recurso fue profusamente reproducido e ilustrado por los corresponsales de medios periodísticos y militares de los países beligerantes con abundantes textos descriptivos y caricaturescos muy curiosos e interesantes, pero esa es otra historia…

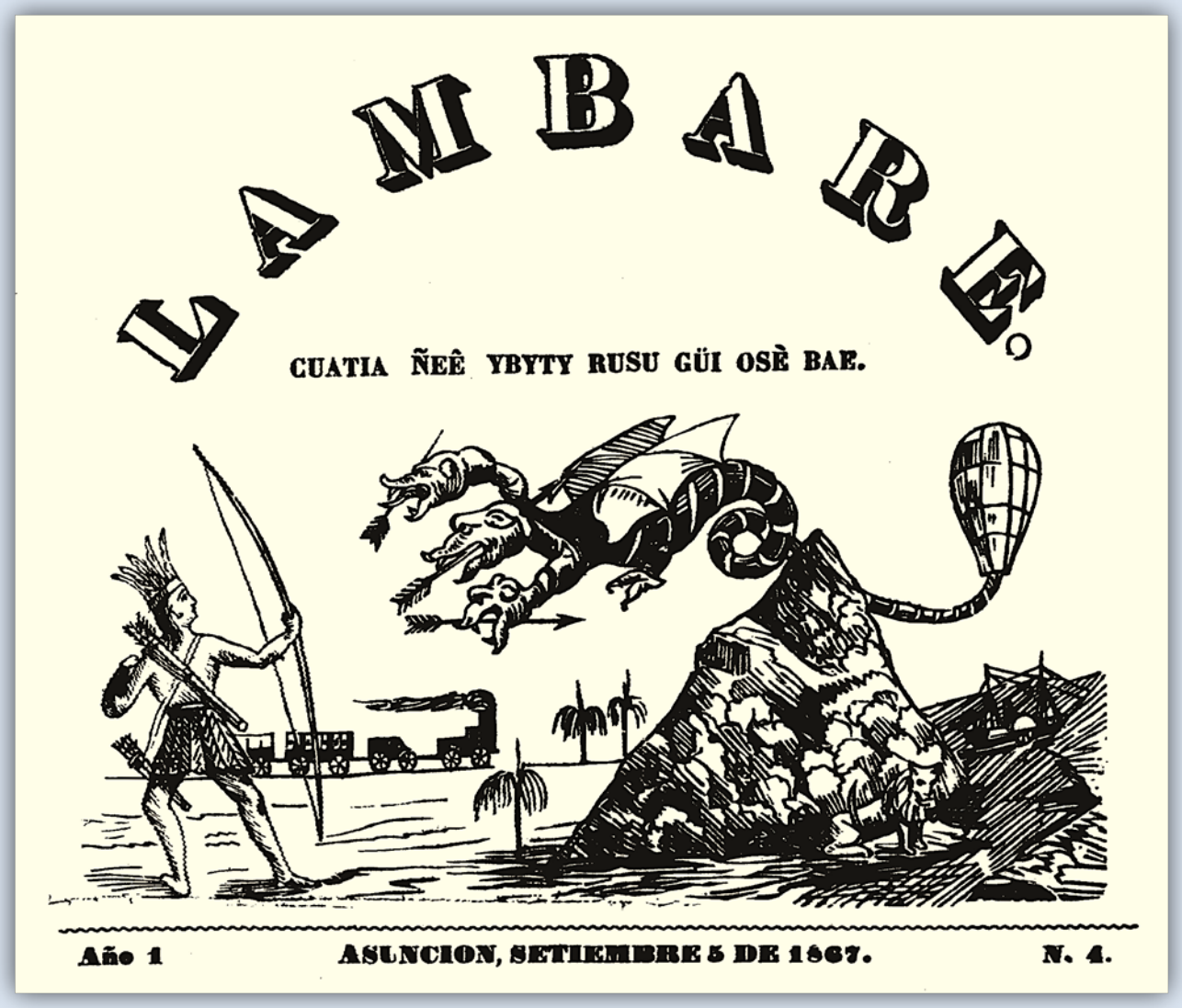


Ilustración de tapa de Cacique Lambaré

Mg. Eloy Martín
Miembro Correspondiente en Argentina del
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Chodasiewicz, Robert Adolfo "***Los ojos del águila blanca".*** Publicado en 2010. Estados Unidos de América. ISBN: 1453826564: EAN-13: 9781453826560

CORONEL AVIADOR FAU, DON JAIME MEREGALLI AGUIRRE

A 65 años de la creación del Museo Aeronáutico del Uruguay, el que lleva el nombre de quien fuera su creador y primer director, Coronel (Av.) "Jaime Meregalli", actualmente dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea del Uruguay, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se honra y complace en incluir en esta edición, una reseña biográfica póstuma, que preparara nuestro querido y jamás olvidado Miembro Correspondiente del Uruguay en Chile, don Juan Maruri (Q.E.P.D.) y que finamente complementa la información proporcionada por el Cnel. Álvaro Quirós.

Coronel (Av.) Jaime Meregalli Aguirre

Nació en la ciudad de Montevideo, en el hogar del matrimonio compuesto por el italiano Ernesto Meregalli y la uruguaya Francisca Aguirre el 10 de diciembre de 1911.

Se educó en el Colegio Alemán, estudiando, luego de finalizar secundaria, hizo preparatorios de Arquitectura tras lo cual ingresó a la Escuela Militar, desde donde egresó el 1° de febrero de 1937, como Alférez de Infantería.

Solamente un año prestó servicios en su arma de origen, pues el 21 de abril de 1938, atraído por la aventura de la aviación, se incorpora a la Escuela Militar de Aeronáutica ubicada en las proximidades de la ciudad de Pando (departamento de Canelones). Instituto que recién comenzaba a operar desde ese campo de aviación usado anteriormente por la compañía Air France. Comienza a recibir sus

primeras clases en el primer Curso de Pilotaje de Oficiales en las nuevas instalaciones. Vuela en los aviones De Havilland DH.82 “Tiger Moth”.

El 30 de diciembre de 1938 recibe su “brevet” N° 86 de Piloto Aviador y posteriormente en 1939 comienza el Curso de Aplicación (Curso Avanzado) a través del cual logra el 30 de diciembre el “brevet” Nº 55 de Piloto Aviador Militar. Para complementar este período de instrucción vuela los aviones Potez 25. Luego de finalizar su capacitación es destinado como piloto de escuadrilla en la Base Aeronáutica N°1.

De contextura baja, complexión robusta, ágil, veloz y de espíritu competitivo hace también que se destaque como deportista de muy destacado nivel. Dada su activa vida, paralelamente al vuelo, lleva a cabo diferentes disciplinas deportivas competitivas siendo declarado el 30 de agosto de 1938 por el Ministerio Instrucción Pública y Previsión Social Campeón Nacional de Natación en la categoría “Saltos Ornamentales”. En 1940 obtiene el primer puesto en Pentatlón Militar de Oficiales del Ejército: En febrero de 1941 representa a Uruguay en el Campeonato Sudamericano de Natación desarrollado en Chile, donde obtiene el segundo puesto en la disciplina de Saltos Ornamentales. Logra ser campeón nacional en natación veintitrés veces y sudamericano en tres.

Como oficial subalterno, prestó servicios en diferentes unidades de la Aeronáutica, volando los típicos aviones biplanos de esa época de transición, hasta que llegaron los primeros aparatos metálicos al país y se fueron abandonando aquellos de tela y madera que marcaron todo un período en la organización.

En 1941 el joven aviador consigue exponer en una vitrina en el Club de Oficiales del Aeródromo Militar “*Capitán Juan Manuel Boiso Lanza*” una colección personal de insignias nacionales y extranjeras de pilotos aviadores civiles y militares y de diferentes aeroclubes. Esta pequeña muestra puede decirse que fue el tímido comienzo de un futuro museo aeronáutico. Paralelamente se realiza en el Subte Municipal de Montevideo la Primera Exposición Histórico Aeronáutica organizada por el Aero Club del Uruguay.

El 17 de septiembre de 1942 contrajo matrimonio con Marta Noriega Beisso, quien que lo acompañará durante toda su vida

Se sobrepuso a un accidente de aviación que sufrió el 16 de mayo de 1944, dando instrucción de vuelo en un avión Fairchild PT-19 a un alumno, que lo alejó por muchos meses de la actividad aérea y deportiva en las cuales se destacaba tanto. No obstante, aunque queda con secuelas en una de sus piernas para toda su vida, su gran espíritu de superación lo hace volver a sus actividades en 1945.

En 1948 siendo Capitán, es designado como Agregado Militar Adjunto a la Embajada de Uruguay en Estados Unidos de América, donde realiza Cursos en la Air Tactical School en Tyndall A.F.B., Florida[49]. A su regreso al país a fines de 1949, retorna sus obligaciones en la Aeronáutica Militar.

[49] Este centro de instrucción, se había hecho muy célebre durante la segunda guerra mundial, debido a que varias estrellas de Hollywood, tales como el teniente Clark Gable, habían obtenido su habilitación tanto como artilleros y pilotos. Al parecer, Meregalli más de alguna vez hizo referencia a esta anécdota histórica, incluyéndose en la lista de famosos que este centro formó.

.MINGTON, N. C.

PLANT LABOR
RATION HEAVY

inued from Page One)

duction program continues
d, we can expect a small
of large American com-
to have gathered up the
ajority of all war workers.
mmittee can readily fore-
an annual (postwar) total
,000 persons moving be-
tates in search of new em-
t is not possible but prob-

shall be fortunate indeed
o not have sizeable unem-
t for a considerable per-
me. Every small manufac-
lant which might be used
work and every communi-
hich such plants are being
wn is a serious loss to Am-
ost-war program.
e has been considerable
on of the probability that
will be feeding the world
early postwar period. If
not begin today to stock-
ples against this period,
avy drains on current Am-
roduction will have an in-
bad effect upon the at-
of the American public
the reconstruction period.
the drain of foodstuffs on
se account is becoming a
issue."

A
OPENS DRIVE
LABOR PIRATES

WINGS FOR GABLE

Lt. Clark Gable is shown as he stood in line with other enlisted men at the graduation exercises at the Army Air Forces Gunnery School, Tyndall Field, Fla., where he received his silver wings as an aerial gunner. Lt. Gable, described by Col. W. A. Maxwell as "an excellent student," said he hoped to see active service, and to return to Hollywood and his movie career after the war.

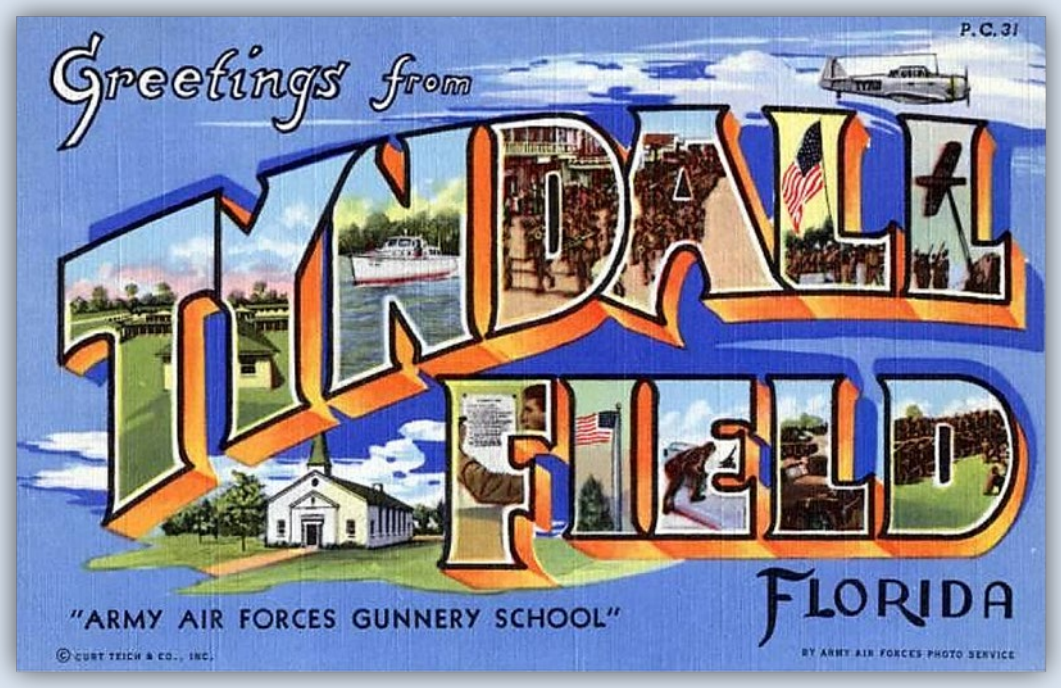
Berli

NE
Berlin
Germ
dispat
report
bassa
spent
Lozov
of for
The
had b
thus
And
patch
Alexa
bassa
Chun

Nav

NE
Unite
the
city's
three
for
tion,
noun
The
talk,
stati
for
auxil
numb
to 8.

M
AN
layec
pers
day
Ihsa
a su



Antigua postal contemporánea a la estadía de Meregalli, en la Air Tactical School en Tyndall A.F.B. de Florida

Meregalli era un oficial que desde muy joven se sintió atraído por la historia aeronáutica. Por esa época comienza a atesorar material, documentos, fotografías, libros, etc., relativos a la historia de la Aeronáutica, que conserva donde presta servicios y lo acompaña en sus destinos con todo el inconveniente que ello significaba. Por suerte para la Aviación Nacional fue apoyado por sus Jefes, pudiendo conservar y aumentar día a día, el acervo de un futuro museo. Dotado de una personalidad alegre, jovial, simpática, inquieta con capacidad organizadora y líder en su creencia de preservar y difundir la aeronáutica nacional en todas sus disciplinas que poco tiempo más tarde, lo llevaría a ser el fundador y primer director del Museo Aeronáutico uruguayo.

Al ascender a Mayor en 1950, fue nombrado Sub-Director de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, donde pudo lograr mayor comodidad para las cosas que iba acumulando, de modo que primero pudo implementar una sala de exhibición en el Comando de la Aeronáutica Militar, Base Cap. Boiso Lanza, contando únicamente de objetos personales, insignias y uniformes de los aviadores pioneros.

Al retrotraérsele las fechas de ascenso, en 1952 accede al grado de Teniente Coronel siendo destinado en la Dirección General de la Aeronáutica Militar que a partir del 4 de diciembre de 1953 se transforma en la Inspección General de la Fuerza Aérea; tenía su sede en un edificio en las calles Uruguay y Yi, donde marchó con sus vitrinas.

El 4 de diciembre de 1953 con la creación de la Fuerza Aérea Uruguaya, cambia su uniforme “verde oliva” al típico “azul pizarra” propio de los aviadores de la nueva institución. Con los grandes cambios pasa a prestar servicio en la Inspección General de la Fuerza Aérea, en un edificio en las calles Uruguay y Yí. El nuevo Inspector de la Fuerza Aérea es el General (Piloto Aviador Militar) Medardo Farías, pionero de la aviación y entusiasta de los asuntos históricos. El Teniente Coronel Meregalli con el apoyo del General Farías es autorizado a realizar en nueve vitrinas conseguidas por él, una pequeña muestra de material histórico aeronáutico en el edificio de la Inspección General.

Con esta base y experiencia museal, el 18 de agosto de 1954, se creó el Museo Nacional de Aviación, prácticamente en los corredores y en un hall de un edificio anexado para ampliar la Inspección General de la Fuerza Aérea, nombrándosele ese mismo día, como su primer Director. Algunos meses más tarde, el 22 diciembre 1954, se creará una Comisión Honoraria con el fin de regir los destinos del nuevo Museo compuesta por representantes del Ministerio de Defensa Nacional y del Ministerio de Instrucción Pública siendo confirmado nuevamente el Teniente Coronel Meregalli, como su Director.

El 1° de febrero de 1955 asciende a Coronel, teniendo como destino la Inspección General de Fuerza Aérea, continuando como Director del Museo Nacional de Aviación. En esta nueva destinación, encontrará el apoyo del general (Piloto Aviador Militar) Hernán Barú, quien como Inspector General de la Fuerza Aérea, le ayuda a dar más relevancia y mejor presentación al acervo histórico y dispone el acondicionamiento del mismo, en el anfiteatro de la Base Aérea N°1 en Carrasco.

El 23 de octubre de 1956 se realiza la ceremonia de inauguración oficial del Museo con invitados nacionales y extranjeros. En mayo de 1957 será distinguido por el Ministerio de Aeronáutica del Brasil, con la medalla de plata “Mérito Santos-Dumont”.

Al frente del Museo Nacional de Aviación organizó, en agosto de 1957, con total éxito una exposición aeronáutica en la explanada del Palacio Municipal que tuvo una duración de 45 días. De la misma manera concurrió a la ciudad de Buenos Aires en el mes de noviembre, al frente de una delegación a la Exposición y Semana Aeronáutica, con una parte del acervo del Museo, la cual se expuso en esa ciudad.

CNEL. JAIME MEREGALLI Una experiencia positiva.

Como el anfiteatro de la Base de Carrasco ya era insuficiente para albergar y exponer todas las donaciones recibidas, realiza exitosas gestiones ante el conocido hombre público que era el señor César Grauert y ante el Consejo Departamental de Montevideo, logrando que se cediera al Museo, cinco pabellones de la Exposición Nacional de la Producción, sobre la Avda. Centenario (hoy Dámaso A. Larrañaga) como nueva sede de la Institución, la que es reabierta al público el día 24 de febrero de 1959; ese mismo día por Decreto del Poder Ejecutivo, se dispuso que el nombre desde ese momento fuera Museo Aeronáutico.

La lucha del Cnel. Meregalli, por la supervivencia de la Institución que fundara, a la cual ya se había entregado en cuerpo y alma, no cejaba, y ésta, que había sido creada precariamente, así continuaba su existencia, sufriendo diferentes avatares y mudanzas, para que finalmente el 14 de enero de 1967 reabriera sus puertas para el público en general, en el predio donde actualmente se encuentra, edificio que se comenzó a levantar en 1962, gracias a sus diligencias ante el Inspector General, Brigadier Conrado A. Saez, muy sensible por las cosas de la historia, y el Consejo Departamental de Montevideo que cedió en usufructo por treinta años estos terrenos.

El 10 de diciembre de 1966 el Coronel Meregalli de acuerdo a la ley, pasa a situación de retiro obligatorio. Ante esta situación y dadas sus cualidades personales se le reincorpora y se le confirma en el cargo de Director.

En el pensamiento que ese sería el lugar definitivo, el emprendedor Meregalli, comienza a realizar una serie de mejoras y ampliaciones de las instalaciones con el fin de lucir su acervo.

Con la sensibilidad que lo caracteriza, logra que el Poder Ejecutivo en 1968, reconozca a los pioneros de la Aeronáutica Nacional, nombrándolos Precursores y Beneméritos en un acto de gratitud tan necesario para enaltecer sus trayectorias y ejemplo para las futuras generaciones de aviadores.

Al fundarse en 1971 el Comité de Aviación Nacional por sus aptitudes y conocimiento se le nombra Secretario General del mismo.

Escribió, con la colaboración del historiador, Sgto. 1° (TE) Carlos Leonel Bernasconi, *"Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya*", importante y primer libro sobre la historia de la Aeronáutica Militar, editado en 1974, que ha servido y seguirá sirviendo como libro de consulta a historiadores y en general a cualquier lector, tanto del Uruguay como de los diferentes países involucrados en sus páginas.

En los años setenta organizó dos exposiciones en los predios del Cilindro Municipal y Museo Aeronáutico, con el fin de recaudar fondos para su Institución, siempre tan carente de rubros. También en la ciudad de Salto, durante los festejos del 40° Aniversario del Centro de Aviación Salto en 1975, estableció una muestra, con importantes piezas del acervo del Museo; aprovechando esta oportunidad editó un folleto, igualmente con la ayuda del Sgto. 1° Bernasconi, al cual se denominó *"Alborada de la Aeronáutica Salteña".*

El Museo Aeronáutico, que fue la obra de su vida, le llevó buena parte de la misma a la búsqueda de piezas, documentos, libros y otras cosas que pudieran ser interesantes para su acervo. Con mucha paciencia, usando de su simpatía personal y los muchos amigos que logró en su vida profesional, deportiva y como historiador, fue incrementando ese acervo, quizá en forma un poco desordenada,

pero con un maravilloso espíritu de consagración a esa obra, presentando al final de los años setenta, dentro de los pocos medios económicos con que contaba, un museo bastante bien provisto en sus salas de exposición, con algunas piezas únicas como los dos monoplanos Castaibert, conservados gracias a la tenacidad del Gral. Cesáreo L. Berisso, o el Potez XXV, aunque muy deteriorado único en el mundo; un archivo enorme, todavía a organizar y desentrañar, fuente de todas las investigaciones sobre la historia aeronáutica del Río de la Plata; una biblioteca aeronáutica, militar, histórica, etc., muy bien provista; y finalmente un pequeño taller de restauración. Todo esto creado y logrado casi en forma exclusiva por él.

A principios de 1979, debido a un quebranto de salud, se le exonera de la responsabilidad de dirigir el Museo, quedando desde ese momento como Asesor Técnico de este Instituto que fundó y organizó por 25 años, este trabajador incansable que, hoy como merecido homenaje, lleva su nombre el Museo Aeronáutico.

Desde sus inicios en 1971, formó parte del Comité de Aviación Nacional como Secretario General. Fue un distinguido miembro correspondiente en el Uruguay del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica (actual Instituto Nacional Newberiano).

Los problemas de salud hacen que lamentablemente fallezca en Montevideo, el 14 de junio de 1982.

Tte. 1°. (Av.) (R) Juan Maruri (Q.E.P.D.)
Miembro Correspondiente en Uruguay
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: *Material gentilmente recolectado y facilitado por nuestro Miembro Correspondiente en Uruguay del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Gustavo Víctor Necco.*

MEDALHA MÉRITO SANTOS-DUMONT

La condecoración “Medalla al Mérito Santos-Dumont”, fue creada por el Decreto N° 39.905 del Ministerio de Aeronáutica del Brasil[50], de fecha 5 de septiembre de 1956, modificada por el Decreto N ° 66.815 del 30 de junio de 1970, ambos derogados por el Decreto N ° 4.209 del 23 de abril de 2002, en un homenaje en memoria del inmortal pionero aeronáutico brasileño ALBERTO SANTOS-DUMONT, nacido el 20 de julio de 1873, con motivo de las conmemoraciones del quincuagésimo aniversario del primer vuelo del *"Más pesado que el aire".*

La condecoración, tiene por objeto premiar al:

- Personal militar de la Fuerza Aérea Brasileña que se ha destacado en el ejercicio de su profesión;
- Al personal militar de las Fuerzas Armadas Nacionales o Extranjeras que se han convertido en acreedores de un homenaje especial;
- Ciudadanos brasileños o extranjeros que han prestado servicios sobresalientes a la aeronáutica brasileña.

Las personalidades civiles y militares, brasileñas o extranjeras, pueden recibir la medalla "Mérito Santos-Dumont", siempre que hayan prestado servicios destacados a la Aeronáutica brasileña o, por sus cualidades o su valor, en relación a la Aeronáutica, sean juzgados dignos.

Se dispuso que la entrega de las condecoraciones a los agraciados sería efectuada cada día 20 de julio, aniversario de Alberto Santos-Dumont, *Padre de la Aviación* y *Patrono de la Aeronáutica Brasileña*. Si esta fecha coincidiera con un sábado o un domingo, la solemnidad se celebrará el viernes anterior.

[50] En el año 1939, al inicio de la Segunda Guerra Mundial, la forma cómo se desempeñaban los combates en mar y tierra sorprendieron y desvelaron la falta de preparación de las fuerzas armadas brasileñas para enfrentar las exigencias de un conflicto de esa magnitud. Sumándose a estas las carencias materiales típicas de un país con insuficientes recursos financieros, existía aún toda una organización militar estructurada en bloques de la I Guerra Mundial, motivo por el cual era necesario un cambio.
Ya en el debate en torno a la creación de una única Fuerza Aérea, reemplazando a las ya existentes aviaciones del Ejército y de la Marina, así como la creación de un ministerio exclusivo para administrar la aviación brasileña, esto vino ocurriendo desde inicios de los años 1930, la guerra en Europa acabó por reforzar esa tendencia, consolidando la idea de que era necesario centralizar los medios aéreos del país.
El desperdicio y los problemas surgidos a causa de una administración separada de múltiples aviaciones, militares y civiles, se constituyeron en uno de los principales argumentos en favor de la creación del **Ministerio del Aire**.
Finalmente, después de un amplio debate y campañas en la prensa, el presidente Getúlio Vargas, el 20 de enero de 1941, suscribió el Decreto 2961, creando el Ministerio de la Aeronáutica (cuyo primer titular fue Joaquim Pedro Salgado Filho) y se hizo la fusión de los cuerpos aéreos del Ejército y de la Marina en una sola corporación, denominada *Fuerzas Aéreas Nacionales*. Poco tiempo después, en mayo de 1941, un nuevo decreto cambió el nombre de la recién nacida fuerza aérea por Fuerza Aérea Brasileña (FAB), nombre que permanece hasta el día de hoy.

Alberto Santos-Dumont en 1922, durante su segunda visita a Chile.
(20 de julio de 1873 - 23 de julio de 1932)

Los primeros antecedentes

Las primeras condecoraciones creadas en la Fuerza Aérea Brasileña, fue la Orden del "Mérito Aeronáutico", instituida en 1943, similar a la Orden del Mérito Naval, de la Marina, y a la Orden del Mérito Militar, del Ejército, que habían sido establecidas tempranamente en 1934.

La idea de la institución de la "Orden del Mérito Aeronáutico" había nacido en el *Touring Club de Brasil*, donde se presentó la sugerencia de creación a la Comisión Nacional de Conmemoraciones del 30º Aniversario del Primer Vuelo de Santos-Dumont. Años más tarde, en 1956, una segunda distinción será creada en consideración del 50 aniversario del *primer vuelo del más pesado que el aire*.

Su institución original señalaba: *"…Teniendo en cuenta lo expuesto por Ministro de Estado de Aeronáutica sobre la conveniencia de establecer una medalla con el propósito de homenajear los militares de la Aeronáutica Brasileña que se han distinguido en el ejercicio de su profesión; los militares de Fuerzas aéreas extranjeras que se han convertido en acreedores de los honores de F.A.B. y los ciudadanos brasileños y extranjeros que han prestado servicios sobresalientes a la aeronáutica;*

Teniendo en cuenta que Alberto Santos-Dumont, una figura brillante, tuvo su vida enteramente dedicado a los problemas relacionados con la aeronáutica, cuyos logros se celebran este año, designado "Santos-Dumont "por el Decreto 38.610 del 19 de enero de 1956, para solemnizar el cincuentenario del *primer vuelo del más pesado que el aire".*

Esta nueva distinción fue creada inicialmente en dos categorías:

- De Plata
- De bronce

Anverso y reverso en versiones en plata.

Versión en bronce

Sus características

Las características de las insignias, distintivos y diploma de la "Mérito Santos-Dumont", fueron las siguientes:

Condecoración - La insignia consistirá en una medalla de plata o bronce[51] oxidada de 35 mm. de diámetro por 1.8 mm. de espesor, llevando en su anverso, al centro, sobre un fondo liso, la efigie de perfil de Alberto Santos-Dumont mirando hacia la derecha, teniendo en su base, en línea horizontal la legenda: "Santos-Dumont". En semicírculo inferior sobre un plano liso, llevará grabada la inscripción: "Mérito".

[51] Suprimida la categoría de bronce por Decreto N° 66.815, de 30 de junio de 1970.

Por el reverso tiene en su centro, el símbolo de la Fuerza Aérea Brasilera. En el exergo superior llevará la inscripción "MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA", y en el inferior: "FORÇA AÉREA BRASILEIRA". Las inscripciones estarán separadas por dos estrellas.

La medalla está suspendida por un pasador que constará de una corona de laureles abierta en su parte superior, sobrepuesta sobre un par de alas estilizadas.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Medalha "Mérito Santos-Dumont"

Decreto n. 39.905 de 5 de Setembro de 1956

DIPLOMA

O Ministro de Estado da Aeronáutica resolve conferir o presente diploma ao Senhor Edson Duartes do Nascimento tendo em vista a Portaria nº 00 de julho de 1970, que lhe concedeu a medalha "Mérito Santos - Dumont", em prata, por destacados serviços prestados à Aeronáutica Brasileira.

Brasília, 00 de julho de 1970, 149º da Independência e 82º da República.

Marcio de Souza e Mello
Ministro da Aeronáutica

Semrise

Diploma de Medalla "Mérito Santos-Dumont" usado hasta 2002

Cinta - La cinta será de 35 mm. de ancho por 40 mm. de largo de color azul con bordes amarillos de 3 mm por cada lado.

Miniatura - Igual a la Medalla con un diámetro de 16 mm.

Barra distintiva - Será de metal recubierta con cinta de 35 mm. de ancho por 10 mm. de largo de color azul con bordes amarillos. Para distinguir la condecoración de categoría plata con la de bronce, la primera llevará en plata como distintivo el símbolo de la Fuerza Aérea Brasilera.

Roseta – Botón circular de 11 mm. recubierta con cinta de color azul con bordes amarillos. Para distinguir la condecoración de plata con la de bronce, la primera llevará en plata como distintivo el símbolo de la Fuerza Aérea Brasilera.

Diploma - El Diploma será de cartulina de color blanco de 30.5 cm. de largo por 24 cm. de ancho, con impresión en negro y con el símbolo de la Fuerza Aérea Brasilera en color gris verde[52].

La concesión de la condecoración se hizo inicialmente hasta el 20 de enero de 1957, por Decreto del Presidente de la República, más tarde fue otorgada mediante propuesta del Ministro de Aeronáutica, luego por el Consejo de Mérito de Guerra.

A partir de abril de 2002, su imposición dependerá del Comandante de Aeronáutica, modificando de este modo la leyenda en su reverso, y añadirá el poder ser concedida a título Post Mortem.

52 El Decreto N° 4.209, de 23 de abril de 2002 modifica el formato del diploma como también el reverso de la Medalla Mérito Santos-Dumont, pues a partir de esta fecha otorgada a través del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea del Brasil.

Anverso y reverso de la condecoración en su modelo actual *(desde 2002)*

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA

Medalha "Mérito Santos-Dumont"

(Criada pelo Decreto nº 4.209, de 23 de abril de 2002)

DIPLOMA

O Comandante da Aeronáutica, de acordo com a Portaria nº 531/SC, de 10 de junho de 2003, resolve conceder a Medalha "Mérito Santos-Dumont" ao Ministro de Estado GILBERTO PASSOS GIL MOREIRA, pelos destacados serviços prestados à Força Aérea Brasileira.

E, para constar, mandou expedir o presente diploma.

Brasília, 18 de julho de 2003; 182º da Independência e 115º da República.

Ten.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno
Comandante da Aeronáutica

Diploma del Ministerio de Defensa para otorgar la Medalla "Mérito Santos-Dumont", usado en la actualidad

Directrices para el uso de la condecoración

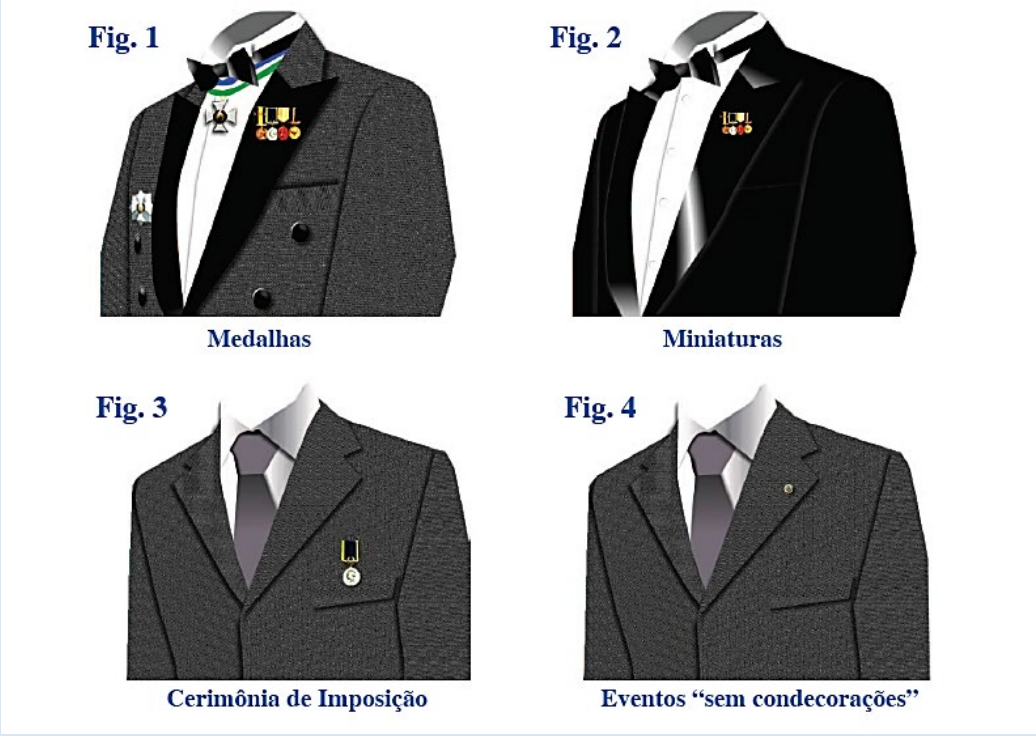
De acuerdo a la normativa oficial otorgada por la Fuerza Aérea del Brasil, la medalla "Mérito Santos-Dumont", si se usa concomitantemente con condecoraciones extranjeras, tendrá prioridad sobre estas.

Entre las medallas nacionales, se utilizarán después de condecoraciones de valor militar, heridos en acción, participación en la campaña y el cumplimiento de misiones u operaciones de guerra, las de atestación de mérito, las de servicios relevantes, las de recompensa de buenos servicios militares. y para recompensar las contribuciones al esfuerzo de guerra nacional. Tendrá prioridad a los de la misma clasificación para los miembros del Comando Aeronáutico, sobre los destinados a recompensar el mérito cívico y los de las aplicaciones a los estudios.

Para los militares, el uso de una cinta o barra distintiva, en sustitución de la condecoración, obedece a las mismas prescripciones, siendo apropiado su uso en las situaciones definidas por los respectivos Reglamentos de uniformes.

El uso de la condecoración en la vestimenta civil, respetando el orden de precedencia, se realizará de acuerdo con las siguientes pautas:

- Traje de gala o frac (fig.1): se lleva la solapa en miniatura;
- Smoking (fig.2): se usarán las miniaturas en la solapa cuando se estipule el traje *"con condecoraciones",* o la roseta (botón) en caso de que el evento sea *"sin condecoraciones";* y
- Traje de paseo o terno (fig.4): el rosetón (botón) se usa en la solapa, incluso si no es una solemnidad. La sola excepción se hace en la ceremonia de imposición de la distinción, ocasión en la cual el receptor utilizará la condecoración (fig.3).



En el caso de uso para las mujeres, cuando se colocan con otras medallas o incluso cuando están aisladas, por estética, generalmente la miniatura se usa para todos los vestidos formales, excepto para la ceremonia de imposición, cuando se usa el tamaño normal. El rosetón (botón) se utilizará cuando no esté estipulado el uso de condecoraciones o con motivo de una vestimenta menos formal, no siendo solemnidades.

"Mérito Santos-Dumont", con cinta versión femenina

Condecoraciones "Mérito Santos-Dumont", impuestas a chilenos desde su creación en 1956

1. CDG Carlos Toro Mazote Granada 19/10/1956
2. CDE (F) Alfonso Anfossi Muñoz 19/10/1956
3. CDA Alberto Fritis Campusano 19/10/1956
4. CDB (S) Humberto Berg Fontecilla 19/10/1956
5. CDB Dantón Montalva Fernández 19/10/1956
6. CDB Luis Tenhamm Arce 19/10/1956
7. CDB Hans Bostelmann Petersen 19/10/1956
8. GBA Eduardo Iensen Francke 13/05/1957
9. GBA Diego Barros Ortiz 13/05/1957
10. GBA Mario Guevara Rodríguez 13/05/1957
11. CDG Gabriel van Schouwen Figueroa 17/07/1963
12. CDA Jorge Basoalto Valenzuela 03/02/1965
13. CDG Roberto Roth John 12/01/1968
14. CDG Sergio Figueroa Gutiérrez 05/02/1968
15. CDA Mario Vivero Ávila 01/09/1969
16. CDG Pedro Guerrero Rojas 02/10/1969
17. CDA Francisco Hernán Rojas Lemm 24/11/1970
18. GAv Juan Pablo González González 24/06/1974
19. CDG Nelson Sepúlveda Brito 24/06/1974
20. CDA Enzo Di Nocera García 05/05/1979
21. CDG Jaime Estay Vivero 28/05/1979
22. CDA Pedro Bobadilla Peña 05/09/1979
23. CDA René Miranda Buitano 05/09/1979
24. CDA Fernando Silva Corvalán 16/06/1983

25. Sra. Margot Duhalde Sotomayor 11/10/1985
26. CDG Patricio Ríos Ponce 01/06/1988
27. CDE Patricio Toro Papapietro 01/06/1988
28. CDB (DA) Rolando Martínez Rodríguez 02/05/1988
29. CDG José Ignacio Concha Besa 31/05/1989
30. CDG Héctor Hernán Barrientos Parra 31/05/1989
31. CDG Ricardo Gutiérrez Alfaro 31/05/1991
32. CDE (BA) Pedro Darío Barrueto Poblete 31/05/1991
33. CDA Jorge Alberto Coddou Braga 25/05/1995
34. Hugo Oliva Haupt 12/06/1997
35. CDA Patricio Campos Montecinos 27/05/1999
36. CDA José Ili Salgado 27/05/1999
37. GBA Julio Escobar Díaz 10/06/2003
38. CDA Jaime Fernando Alarcón Pérez 10/06/2003
39. CDG Adrián Alfonso Bravo Carrasco 10/06/2003
40. GBA (I) Carlos Traub Gainsborg 22/06/2004
41. GBA Ricardo Klima Weisskopf 22/06/2004
42. CDA Juan Squella Orellana 22/06/2005
43. CDA Oscar Saa Herrera 06/2005
44. GDA Osvaldo Fernando Sarabia Vilches 07/06/2006
45. CDA José Manuel Huepe Pérez 07/06/2006
46. CDA. Carlos Patricio Rivera Menares 15/06/2007
47. GBA Juan Carlos Bascuñán Betancourt 11/06/2008
48. GBA Luis Ili Salgado 11/06/2008
49. CDA Rodolfo Patricio Baeza Maturana 25/05/2009
50. CDA Fernando Javier Atala Cifuentes 25/05/2009
51. GBA Juan José Soto Palomino 25/05/2010
52. CDA Patricio Andrés Topali Frávega 25/05/2010
53. CDE Javier Delaveau Sánchez 19/05/2011
54. GBA René Sánchez Díaz 03/06/2013
55. CDA Hugo Eduardo Rodríguez González 30/05/2014
56. CDG Gonzalo Javier Opazo Drouillas 30/05/2014
57. GDA Jorge Robles Mella 23/05/2016
58. CDE (BA) Leonardo Patricio Carrasco Cordero 31/05/2017
59. Sr. Embajador Jaime Gazmuri Mujica 31/05/2017
60. CDA Roberto Eduardo Mancinelli López 10/05/2018
61. CDA Andrés Eugenio Leiva Divasto 23/01/2019
62. Sr. Norberto Traub Gainsborg 13/05/2019

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- BRASIL. Decreto Nº 40.556, de 17 de dezembro de 1956. Regula o uso das condecorações nos Uniformes militares e dá outras providências. Lex: Diário Oficial, 17 dez. 1956, p. 23.918.
- Ministério da Aeronáutica. Medalhística Aeronáutica Brasileira. Brasília, DF, 1998.
- Ministério das Relações Exteriores. Como usar as condecorações.
- Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica Editora, 1956. Notas organizadas pelo Ministro Orlando Guerreiro de Castro.
- Portaria N°728/SCGC, de 13 de maio de 2019. Publicado en el BCA N°082, de 16 de maio de 2019

Avión RW-3 P75"Multoplane" de matrícula CC- POB
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes, en donde ilustra el vuelo sobre los faldeos cordilleranos del avión propiedad de Oscar Andwanter Schwarzenberg

Breve reseña del RW 3 P75 Multoplane, un extraño avión alemán en los cielos de Chile.

En la edición de Aerohistoria de este mes, presentaremos un avión bastante extraño por decir algo, y del que sólo se construyeron 27 unidades, y por supuesto, una de ellas llegó a Chile. He aquí algo de su interesante historia.

Hanno Fischer, co-fundador de la empresa aérea Rhein-West-Flug Fischer & Co. (RWF), junto a su socio Bernhard Schulze-Wilmert, diseñó el prototipo del RW 3A Multoplane, matriculado D-EJAS. Se trataba de un avión ligero, con asientos en tándem, de construcción metálica, ala media y cola en T, tren de aterrizaje triciclo, retráctil, equipado con un motor Porsche 678/0, de 65 cv., alojado al interior del fuselaje, que impulsaba una hélice inserta en una ranura vertical bajo el timón. Tenía controles duales y una cabina de plexiglás larga.

Se construyó un segundo prototipo de esta serie de motoplaneadores, totalizando sólo dos aviones.

Prototipo del RW 3 junto a un automóvil Porsche.

El fundador Fischer, autorizó a la Rhein Flugzeugbau GmbH (RFB) bajo una licencia de producción, para que construyera un lote de RW 3 Multoplane, en su fábrica ubicada en Krefeld-Uerdingen, saliendo el primer avión de producción a vuelo el 8 de febrero del año 1958.

Folleto publicitario de la fábrica del año 1958.

Esta versión fue conocida como RW 3 P75 para identificar que estaba equipada con el motor Porsche 678/4 de 75 hp. En la factoría, se construyeron 22 unidades de esta versión. tres aviones adicionales, quedaron abandonados cuando la empresa suspendió la producción en el año 1961, en tanto un constructor aficionado, construyó otro ejemplar.

Otro inmaculado avión RW 3 con matrícula de los Países Bajos.

RFB también construyó otros dos RW 3 con mayor potencia, denominado RW 3 C90 Passat, equipados con un motor de 90 hp, luego reemplazado por un Lycoming de 150 hp, y una hélice de velocidad constante Hartzell. La empresa aérea ofreció para esta versión y las anteriores, paneles opcionales de extensión de puntas de alas, que permitía al avión ser operado como un planeador con asistencia eléctrica. Las extensiones aumentaron el rango de ala de 34 a 50 pies.

Modelo de RW 3 equipado con estanques auxiliares, que aumentaban su autonomía de vuelo.

El RW 3 Multoplane, fue un avión operado solamente por pilotos privados tanto en Alemania como en otros países y su costo de adquisición en esos años era de U$ 7.096,52, sin incluir mejoras.

En el registro de aeronaves civiles de Alemania del año 2009, figuraban dos aviones RW 3 operativos. Asimismo, dos ejemplares se encuentran en museos de aviación en Alemania. El modelo matriculado D-EIFF, se encuentra en el Deutsches Technikmuseum de Berlín.

Imagen de Lukasz Slawiarz publicada por Jetphotos del ejemplar D-EIFF

RW 3 en Chile

Mediante contrato de venta de fecha 23 de diciembre del año 1959, celebrado ante el señor Gustav Muhle, notario público de Hamburgo, Alemania, Georg Grotjahn y Co. vende, cede y transfiere el avión RW 3 Moltoplane, a don Oscar Andwanter Schwarzenberg.

El señor Andwanter, lo inscribe en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el 23 de marzo de 1960, en la categoría de turismo, recibiendo la matrícula CC-POB, s/n° 016, equipado con un motor Porsche 678/4, de 75 hp, fijando como base habitual del avión, el Aeródromo Eulogio Sánchez, Tobalaba.

Según las investigaciones realizadas, el avión alcanzó a volar un total de 75,6 horas en casi dos años de uso, resultando destruido en un accidente ocurrido en la Chacra Valparaíso, Santiago, el 6 de

marzo del año 1962, falleciendo su piloto don Fernando Mujica Augier, piloto de línea aérea con bastante experiencia, y su pasajero don Gerard Wiechmann.

Vista del tablero de instrumentos de un aeroplano RW 3.

Estado en que quedó el RW 3 CC-POB tras su lamentable caída, el 6 de marzo de 1962

El sumario del accidente señala como causa del accidente, el haber entrado en un spin plano, sin posibilidad de recuperación.

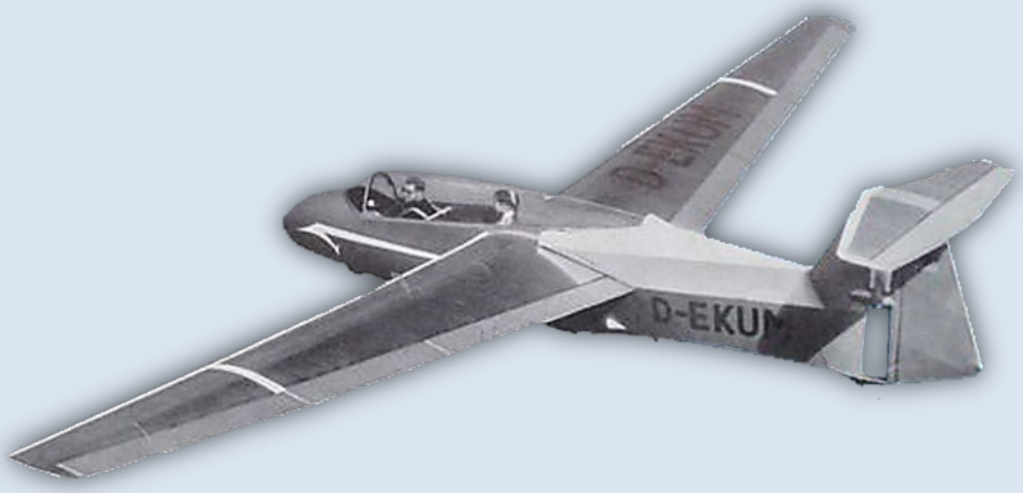
Es así que al perder este extraño avión que surcara por los cielos de Chile, su matrícula fue cancelada mediante resolución de la DGAC N° 2960 de fecha 12 de abril de 1962.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

ttps://en.wikipedia.org/wiki/Rhein_Flugzeugbau_RW_3_Multoplan
Registro Nacional de Aeronaves DGAC, libro 2
Libro de Accidentes DGAC, año 1962.
Apuntes trabajo incidentes y accidentes en Chile, Tony Beales 2018
Apuntes del autor

Colaboración:
Sr. Erwin Cubillos Salazar
Sr. Rino Poletti Barrios
Sr. Samuel Matamala Fuentes
Sr. Juan Carlos Velasco García



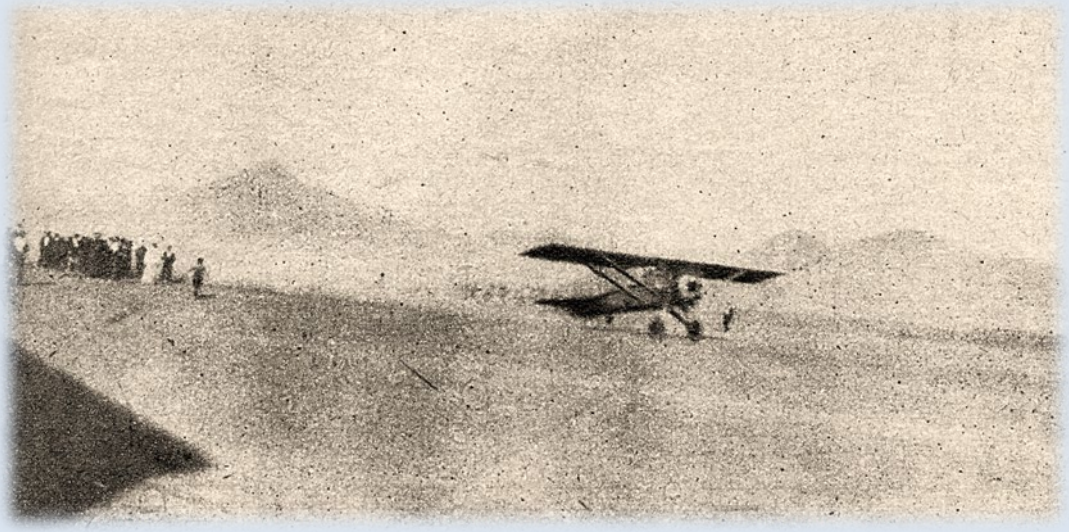
VIII. SABÍA USTED?

…que hace 90 años atrás, en un acto realizado desde el 28 de agosto de 1929, se produjo el día de la reincorporación de Tacna al Perú en donde, de acuerdo al Tratado de Lima, parte de la provincia de Tacna fue devuelta por Chile al Perú?

En este contexto, se exponen algunos interesantes hechos aeronáuticos asociados a este importante acontecimiento.

"Jesús del Gran Poder"

La tarde del 22 de abril de 1929 el aeródromo El Buitre de Arica fue escenario de un vuelo notable. En esta oportunidad se trató del aterrizaje de los capitanes de la aviación española Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, procedentes de Santiago en el Breguet XIX TR Nº 72, "Jesús del Gran Poder", en el marco de una gira por las capitales sudamericanas. El tramo hasta Arica les tomó 10:05 horas continuando a las nueve y media del día siguiente a Lima donde los esperaba una entusiasta multitud que les brindaría una calurosa recepción en el aeropuerto limeño al término de la nueva jornada de siete horas de vuelo.



Despegue del capitán Modesto Vergara Montero al encuentro del "Jesús del Gran Poder"

Dos aspectos de la llegada del Breguet XIX TR Nº 72, "Jesús del Gran Poder" a Arica

Recepción a los aviadores españoles ofrecida por el intendente de la provincia, Coronel Rafael Pizarro A.

El vuelo en cuestión tuvo una importancia extraordinariamente significativa para las relaciones chileno-peruanas, ya que el presidente Carlos Ibáñez, en una demostración de su plena confianza en el devenir del transporte aéreo, le confió a sus tripulantes la honrosa misión de ser los portadores del documento jurídico que zanjó definitivamente el problema limítrofe entre ambos países, con la devolución de los territorios de Tacna y Tarata a Perú. Tan pronto el Breguet de los aviadores hispanos se posó en la losa del aeropuerto Las Palmas de Lima, el capitán Iglesias procedió a entregar el mencionado documento al presidente Augusto Leguía contribuyendo con ello al término del prolongado conflicto[53].

"El último vuelo sobre Tacna"

Poco tiempo después, Arturo Merino Benítez, acompañado por el sargento Alejandro Vidal, fue posiblemente el último aviador nacional en despegar de esa ciudad aún en manos de Chile el 9 de mayo de 1929. De allí regresó a Arica y el día 10, efectuó el primer vuelo directo a Santiago realizado por un aviador chileno, cubriendo la distancia en 8 horas con su biplano Curtiss Falcon.

Una vez aprobados los términos del Tratado de Lima, se acordó que la entrega de la ciudad se efectuaría el 27 de agosto a las dos de la tarde con la firma del Acta de Entrega de Tacna a las autoridades peruanas. A las 17 horas del día anterior a tan importante evento, una escuadrilla del Grupo N° 1 compuesta por once Curtiss Hawk y Falcon de la Base Aérea "Los Cóndores" de Iquique, evolucionó a modo de saludo, sobre el vapor "Mantaro" que llegaba a Arica, con la delegación peruana encabezada por el Canciller José Pedro Rada y Gamió, escoltando momentos después al convoy en que dichas autoridades viajaron a Tacna. Media hora después los aviones aterrizaban en El Buitre a la espera de evolucionar por última vez sobre aquella ciudad.

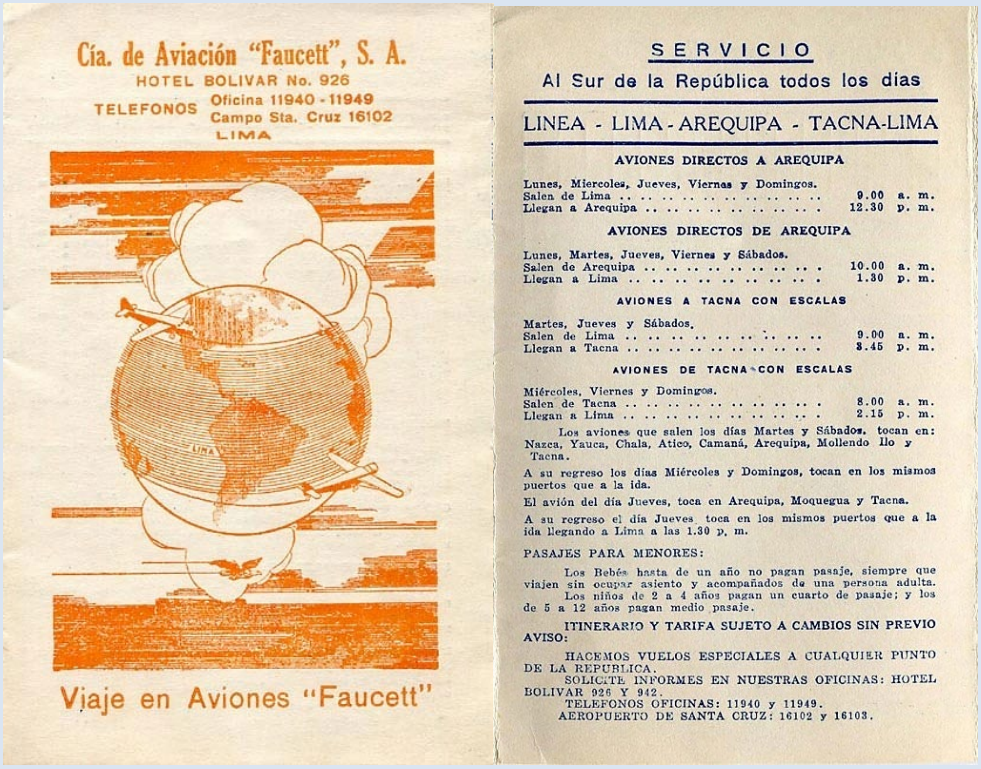
El día 27, después de almorzar en el hotel Pacífico, la formación al mando del mayor Armando Castro e integrada por los capitanes Osvaldo Acuña, Marcial Arredondo, Juan de Solminihac, y Manuel Hurtado y los tenientes Ismael Sarasúa, Alberto Triviño, Felipe Latorre, Alfonso Moreira, Juan Rodríguez y Salvador Nacrur, volvió a despegar para sobrevolar Tacna justo en el momento que el Intendente Gonzalo Robles firmaba el histórico documento, se arriaba el pabellón nacional y era izado el de Perú.

[53] El 3 de junio de 1929, Perú y Chile firmaron en Lima, el Tratado y Protocolo complementario para resolver la cuestión de Tacna y Arica, en virtud del cual el 28 de agosto se procedió a la devolución de Tacna al Perú.

Aviones del Grupo Mixto de Aviación N°1 "Los Cóndores" durante el último vuelo sobre Tacna el día de la entrega (1929)

"El primer servicio aéreo regular"

Pocos días después, el 15 de septiembre de 1929, en horas de la tarde aterrizó el Stinson-Faucett F-19 Detroiter Nº3 de la empresa Faucett, conducido personalmente por Elmer Faucett y William Bray, constituyéndose en el primer avión peruano en hacerlo allí. Tras aquel vuelo inicial, Faucett estableció un servicio regular saliendo de Lima los martes, jueves y sábado para llegar a Tacna a las 15:45 y regresando a las 08:00 los miércoles, viernes y domingo para llegar a Limatambo a las 14:15 hrs.



Cía. de Aviación "Faucett", S. A.
HOTEL BOLIVAR No. 926
TELEFONOS Oficina 11940 - 11949
Campo Sta. Cruz 16102
LIMA

Viaje en Aviones "Faucett"

SERVICIO
Al Sur de la República todos los días

LINEA - LIMA - AREQUIPA - TACNA-LIMA

AVIONES DIRECTOS A AREQUIPA

Lunes, Miercoles, Jueves, Viernes y Domingos.
Salen de Lima .. .. 9.00 a. m.
Llegan a Arequipa .. .. 12.30 p. m.

AVIONES DIRECTOS DE AREQUIPA

Lunes, Martes, Jueves, Viernes y Sábados.
Salen de Arequipa .. .. 10.00 a. m.
Llegan a Lima .. .. 1.30 p. m.

AVIONES A TACNA CON ESCALAS

Martes, Jueves y Sábados.
Salen de Lima .. .. 9.00 a. m.
Llegan a Tacna .. .. 3.45 p. m.

AVIONES DE TACNA CON ESCALAS

Miércoles, Viernes y Domingos.
Salen de Tacna .. .. 8.00 a. m.
Llegan a Lima .. .. 2.15 p. m.

Los aviones que salen los días Martes y Sábados, tocan en: Nazca, Yauca, Chala, Atico, Camaná, Arequipa, Mollendo Ilo y Tacna.

A su regreso los días Miércoles y Domingos, tocan en los mismos puertos que a la ida.

El avión del día Jueves, toca en Arequipa, Moquegua y Tacna.

A su regreso el día Jueves toca en los mismos puertos que a la ida llegando a Lima a las 1.30 p. m.

PASAJES PARA MENORES:

Los Bebés hasta de un año no pagan pasaje, siempre que viajen sin ocupar asiento y acompañados de una persona adulta. Los niños de 2 a 4 años pagan un cuarto de pasaje; y los de 5 a 12 años pagan medio pasaje.

ITINERARIO Y TARIFA SUJETO A CAMBIOS SIN PREVIO AVISO:

HACEMOS VUELOS ESPECIALES A CUALQUIER PUNTO DE LA REPUBLICA.
SOLICITE INFORMES EN NUESTRAS OFICINAS: HOTEL BOLIVAR 926 Y 942.
TELEFONOS OFICINAS: 11940 y 11949.
AEROPUERTO DE SANTA CRUZ: 16102 y 16103.

Itinerario de Faucett de 1930

“Un raid de buena voluntad”

Ajenos a estas circunstancias, el coronel mejicano Pablo Sidar P. y el subteniente mecánico Arnulfo Cortes despegaron de Ciudad de México el 29 de agosto de 1929 dando inicio a una gira por los países sudamericanos a bordo del Douglas O-2M, “Ejército de México”, registrando su paso por Arica a fines de septiembre de 1929, para continuar a Santiago vía Antofagasta. El raid prosiguió por Argentina, Uruguay, Brasil, Paraguay, Bolivia, efectuando la etapa La Paz -Tacna, en homenaje al tratado recién firmado.

Douglas O-2M, “Ejército de México”

Tanto Sidar como Faucett, los primeros aviadores que aterrizaron en Tacna nuevamente bajo soberanía del Perú, utilizaron uno de los dos campos de aterrizaje demarcados para las operaciones de la 1ª Compañía de Aviación en 1920 y para el Raid Santiago – Tacna – Santiago de 1924. Uno de ellos ubicado en “el Hípico”, que era una pampa sobre la que hoy se encuentra la Universidad Nacional y el segundo que se trató de un campo aledaño al estadio Jorge Basadre cerca del Cementerio General.

“La concesión de operación aérea para Panagra”

Resulta interesante destacar además que el 24 de junio de 1929, Chile concedió la autorización de operación a la Panagra, que hasta ese momento no se le permitía pasar al sur de Arica. Entre las cláusulas del permiso figuraba una que obligaba a la empresa norteamericana a ingresar y salir del territorio nacional *“por el Norte, siguiendo la línea férrea Tacna - Arica; y cuando el 11 de octubre de 1929, quedó oficialmente inaugurada la línea Lima – Santiago - Buenos Aires”.* Perú dispuso que Tacna sería el aeropuerto de entrada y salida de los vuelos internacionales a Chile.

SERVICIO AEREO INTERNACIONAL “PANAGRA”

PASAJEROS - CARGA - CORRESPONDENCIA

(La Compañía se reserva el derecho de alterar este itinerario sin previo aviso)

HORA STANDARD DE NUEVA YORK

Y DE LA COSTA OCCIDENTAL DE SUD-AMÉRICA

(Véase indicación al pié)

	LIMA	Sale - 6.30	Jue.-Dom.
*	Cañete	.....	Jue.-Dom
*	Pisco	.....	Jue.-Dom.
*	Ica	.....	Jue -Dom.
*	Camaná	.....	Jue.-Dom.
	Arequipa	,, - 11 15	Jue.-Dom.
*	Ilo	.....	Jue.-Dom.
	Tacna	,, - 13.15	Jue.-Dom.
	Arica	,, - 13.50	(3) Jue.-Dom.
	ANTOFAGASTA	Llega - 17.05	(3) Jue.-Dom.

Detalle del itinerario de Panagra en 1930

“La aviación la aviación aerocomercial, gana terreno”

Otro actor de interés para esta aviación fronteriza fue la francesa Compagnie Générale Aéropostale, que estableció una conexión Arica - La Paz vía Tacna, a cargo de los pilotos Jean Couret y Georges Pivot. El servicio fue programado para conectar con los vuelos de la LAN procedentes de Santiago y con los de la Faucett que llegaban a Tacna procedentes de Lima.

Finalmente, el 1 de octubre de 1930 Jean Couret y el mecánico Pierre Chaulet realizaron el primer vuelo de la Aéropostale a La Paz en un Late 28, y al día siguiente lo inauguró oficialmente George Pívot en un Potez 25 que aterrizó en el aeropuerto paceño a las once y media de la mañana con la primera valija de correo procedente de Toulouse. El regreso, se verificó el 6 de octubre por la misma ruta, con lo que Bolivia habría de quedar integrada al correo aéreo entre Sudamérica y Europa.

Mapa de las rutas de la Aeropostale que muestra con línea segmentada el tramo Santiago Lima por estar en combinación con LAN y Faucett respectivamente y el pequeño trazo Arica- Tacna –La Paz de la CGA

Por diferentes causas la iniciativa francesa no prosperó dejando su espacio a un tercer actor internacional como el Lloyd Aéreo Boliviano – LAB, fundado el 14 de septiembre de 1925 en Cochabamba por el empresario alemán Guillermo Kyllman.

Aviones Junkers F-13 del Lloyd Aéreo Boliviano – LAB

La aerolínea se expandió rápidamente a diferentes ciudades de Bolivia y el 23 de mayo de 1932, uno de sus monoplanos Junkers F-13 al mando del piloto Hermann Schroth, inició el servicio bisemanal La Paz – Arica – Tacna – La Paz conectando en Arica con los vuelos de la Panagra, con lo que se esperaba llenar el espacio dejado por el retiro de la Aeropostale en mayo de 1931.

Para terminar, digamos que el 31 de julio de 1936, Arica fue sede de una importante reunión aerocomercial convocada por Arturo Merino Benítez, presidente del Consejo de Lan, a la que asistieron el Sub-Gerente del Lloyd Aéreo Boliviano y Elmer Faucett para firmar un convenio de coordinación y ayuda recíproca entre las tres aerolíneas.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. Recortes y notas con Historia

AVIACION COMERCIAL

ITINERARIOS OFICIALES

Cie. Gle. Aeropostale

CORREO AEREO

Chile - Europa

EN 9 DIAS

Con escalas en Argentina, Uruguay, Brasil, Africa

Informes en el Correo Central y en Ahumada 21.

Salida de Santiago: jueves.

Línea Aérea Nacional

Pasajeros, correspondencia, encomiendas: Ahumada esq. Nueva York. Teléfono 84609.

Salida de Santiago: martes, jueves y sábado, a las 7 horas.

Desde Arica, de regreso, los mismos días.

Escalas: Ovalle, Vallenar, Copiapó, Chañaral, Antofagasta, Calama, Iquique, Arica.

Correo Aéreo a EE. UU.

Perú, Ecuador, Colombia, Centro América, Antillas y Canadá.

Santiago-Nueva York, 6 días.

Salidas de Santiago: Miércoles y Sábados.

Recepción de correspondencia: Martes y viernes, hasta las 22 horas.

Pan-América. Grace Airways Inc.

PANAGRA

Nyrba - Line

PASAJEROS SOLAMENTE

Trimotores Ford, de 14 pasajeros.

Sale: Martes, 7 A. M.

Llega: sábados, 4 P. M.

Valor del pasaje a Buenos Aires, inclusive 25 kilos equipaje: $ 1,327.

Boletos ida y vuelta: 20 por ciento descuento.

Oficina AHUMADA ESQUINA NUEVA YORK. — Teléf. 84608.

FABRICA DE CASAS DESARMABLES, la construcción más económica y rápida. Av. Matta 360. 1.o-Agosto.—20436

VENDO CASITA, BLANCO GARCES 9, produce $ 300. Grandes facilidades pago. Población Quinta Normal. 1021—6 Jn.

VENDO CHALET SUÑOA, CARMEN Covarrubias 254. 0976—6 J.

$ 5,000 COMODA CASA, CINCO PIEZAS, dos patios, hall, baño, luz, servicios. Carrión 1537. 0707—Jul 6.

VENDO CASA CUATRO PIEZAS gran galpón, agua y luz. Población

$ 120,000, OCASION, CASI POR VALOR del terreno, vendo chalet un piso, cómodo, gran quinta. Vicuña Mackenna 1337. 1308.

AVENIDA PEDRO VALDIVIA, FRENTE tres calles, vendo todo o parte quinta, 4,100 metros. Diagonal Ñuñoa pasará media cuadra. Dueño: Vicuña Mackenna 1337. 1307.

$ 33,000, VENDESE COMODA Y NUEVA casa, 4 piezas grandes, hall, baño cocina, sitio grande, plantado frutal, carros y góndolas a la puerta, verla: Caupolicán 2911. Tratar: Maipú 491. 1294.—7-jul.

$ 50,000, CASA GRANDE, 8 HABITA- Llaves Plaza Brasil.

La Nación, julio de 1929

A fines de 1929, el diario La Nación de Santiago, comenzó a publicar el itinerario de las empresas de aeronavegación que llegaban a Chile. El recorte en cuestión no tendría nada de particular si no fuera por la batalla aerocomercial que se dio principalmente en el mes de julio de 1929, por el establecimiento de los primeros servicios aeropostales en el país y al extranjero.

Al cabo de 90 años, podemos encontrar las huellas de aquellas jornadas en diferentes diarios de la capital y del país. Esta no es más que una breve reseña en base a recortes de prensa del diario La Nación de Santiago y otras fuentes bibliográficas consultadas.

"La idea de establecer en Chile la Línea Aero Comercial, fue lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez"[54], diría sobre el comodoro Arturo

[54] Ramón Vergara Montero "Por rutas extraviadas"

Merino Benítez, su más enconado detractor, el coronel Ramón Vergara Montero, Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación, quien abogaba por una licitación internacional, ya que a su juicio las aerolíneas extranjeras contaban con la experiencia y capitales necesarios para brindar un buen servicio.

Ante tan contradictorias posiciones, el Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, por indicación del presidente Ibáñez, nombró una comisión compuesta además de los mayores Merino y Vergara, por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona, la que debía informar a la brevedad sobre los beneficios de fundar una aerolínea comercial en el país sobre la base de pilotos y aeroplanos de la aviación militar.

La comisión concluyó *"recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada"* con el voto disidente del coronel Vergara.

Para fortuna de Merino, en las vitrinas de la firma Morrison & Co. en plena calle Ahumada, exhibían un pequeño biplano de Havilland DH-60 Cirrus Moth que se ajustaba a sus requerimientos, por lo adquirió la primera partida de estos aviones que Gran Bretaña exportó fuera de los límites de la Comunidad Británica.

La urgencia de Merino tenía que ver con que a comienzos de ese año, la Dirección General de Correos y la Compagnie Générale Aéropostale, CGAL, habían llegado a un acuerdo para el transporte de correspondencia aérea al extranjero, incluyendo derechos de cabotaje en la ruta a Arica, acto que lo había sorprendido y que habría de concretarse con la dictación del respectivo Decreto Ley durante el mes de septiembre.

Coincidiendo con lo anterior, llegó el país el presidente electo de los EE.UU., Herbert Hoover, quien traía en su agenda la petición al gobierno chileno, de otorgar las facilidades necesarias para que la Pan American pudiese extender sus líneas a Santiago y desde aquí, a Buenos Aires.

Para la obtención de sus respectivos derechos de cabotaje aéreo, tanto franceses como norteamericanos habían presionado al gobierno, incluso por medios diplomáticos, señalando que aquello era un beneficio para el país, que no disponía aún de una aerolínea propia, y que al dejar el negocio en manos de ellos, le ahorrarían a la agobiada economía nacional, un gasto que parecía ser superfluo.

Para salirle al paso a tales argumentos, el comodoro creó la Línea Aero Postal Santiago - Arica, cuyo vuelo inaugural habría de verificarse al amanecer del 5 de marzo de 1929, momento a partir del cual el gobierno *"pudo decirle a los solicitantes que al volar sobre el territorio chileno no le hacían al país servicio alguno, que era Chile quien les hacía merced al permitirles explotar el aire patrio"*, tras lo cual vinieron en rápida sucesión la creación de la Línea Aeropostal a Puerto Montt en diciembre de 1929 y la del Servicio Aéreo Experimental al Aysén, en enero de 1930,agrupados bajo el nombre de Línea Aérea Nacional.

Sólo una vez establecido este plano de igualdad para negociar derechos de tráfico, el Gobierno procedió a otorgar nuevas autorizaciones.

Las primeras de ellas fueron para la Compañía General Aeropostal, que ya tenía los derechos del correo a Europa, pero a la que se le exigió que cuando estableciera el correo aéreo a La Paz, sería LAN la que lo transportara hasta Arica; la PANAGRA que recibió la suya el 24 de junio de 1929 y la NYRBA que establecería el primer servicio de pasajeros a Buenos Aires, el 27 de julio de 1929.

La primera en entrar en acción fue la Compagnie Générale Aéropostale con el aterrizaje, pasado el mediodía del lunes 15 de julio, en El Bosque, del Potez-25, F-AJDY, que conducían Jean Mermoz y Henry Guillaumet.

Para Mermoz era una cuestión de urgencia. Había intentado hacerlo el día anterior, 14 de julio, para darle un resonante triunfo a Francia en su día, ganándole a los americanos y alemanes en la ruta aérea por entonces, considerada la más difícil del planeta, pero la meteorología andina se había interpuesto y en segundo término, lo motivaba alcanzar el extremo final de la ruta soñada por el fundador de "la línea", Pierre Georges Latécoère.

AYER PARTIO DE BUENOS AIRES EL PRIMER AVION DEL SERVICIO AEROPOSTAL ENTRE ESA CAPITAL Y SANTIAGO DE CHILE

Viene a cargo de esa máquina el conocido aviador francés Mermoz

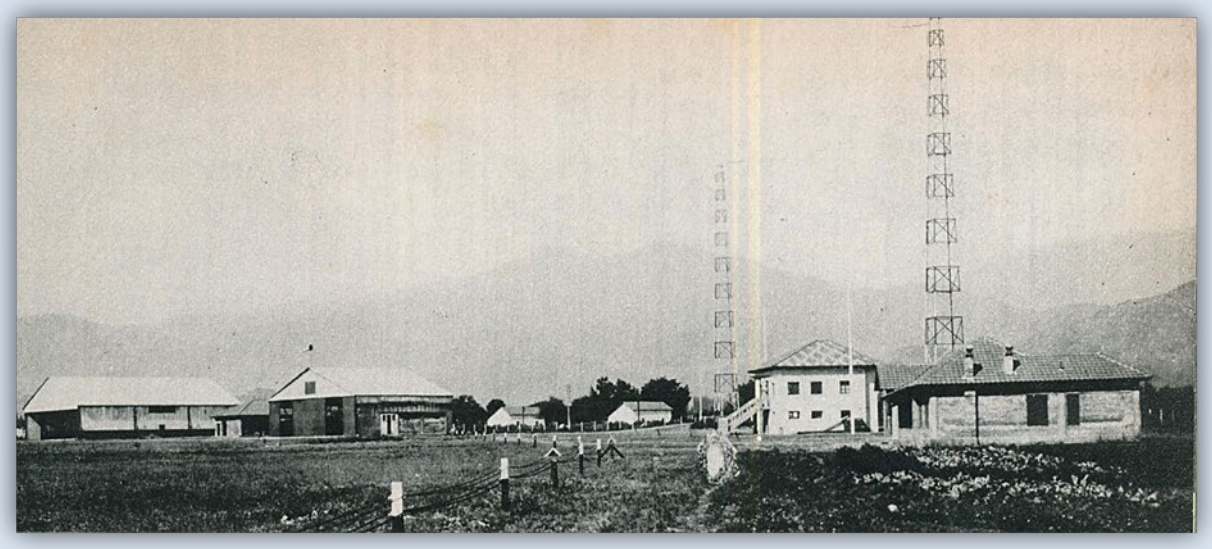
La Nación, 15 de julio de 1929

"BUENOS AIRES 15. — En la mañana de hoy, sin previo aviso ni ceremonia alguna, se realizó el primer viaje de transporte de correspondencia a Chile, por avión.

La máquina conducida por el conocido aviador francés Mermoz, partió del aeródromo de Pacheco, que está situado en las cercanías de esta capital, a las 6.25 horas. El avión lleva cuarenta kilos de correspondencia. Después de hacer una escala en Mendoza, Mermoz prosiguió su vuelo a Santiago.

Con este viaje queda inaugurada la línea aero-postal entre las dos principales capitales de esta parte del Continente. El itinerario del nuevo servicio contempla dos viajes semanales. Una máquina partirá el día lunes del aeródromo de Pacheco, a las 6 horas, hará una escala en Mendoza para dejar y tomar correspondencia. Deberá llegar a Chile entre las 14 y 15 horas del mismo día. Este mismo avión saldrá de Santiago el día Jueves, a las 6 horas, con rumbo a Buenos Aires.

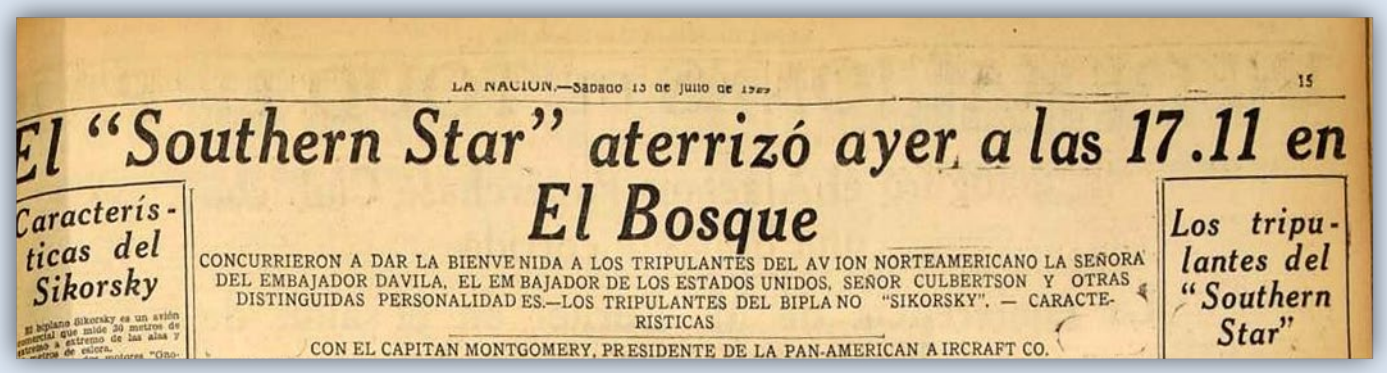
En su vuelo de regreso hará también una escala en la ciudad de Mendoza, para dejar y tomar correspondencia. El recorrido comprende unos mil trescientos kilómetros, que serán cubiertos en solo nueve horas. — L M. ALVAREZ."



Aeródromo de Colina 1929 construido por la Compagnie Générale Aéropostale

Cuando Jean Mermoz bajó de su Potez, en la losa, además de las autoridades que lo esperaban, pudo ver un Fairchild FC-2 de la Panagra, llegado a media mañana del 10, al mando del piloto Robert Williams, procedente de Lima y Copiapó, trayendo al gerente de la empresa John D. Mac-Gregor, quien venía a ultimar los acuerdos aeropostales a los EEUU. con Correos de Chile. Era el primer avión de la Panagra que aterrizaba en Santiago y su gerente no ocultaba las intenciones de expandir los servicios a Buenos Aires tan pronto recibiera las autorizaciones pertinentes.

También se encontraba estacionado el biplano bimotor Sikorsky S-37 Southern Star, llegado el 12 procedente de los EEUU. vía costa del pacífico. Había sido construido en 1927 por encargo del francés René Fonck, para intentar la travesía de Nueva York a París, hazaña que como es sabido quedaría en manos de Charles Lindbergh.



LA NACION.—Sábado 13 de julio de 1929 15

El "Southern Star" aterrizó ayer a las 17.11 en El Bosque

Caracterís-ticas del Sikorsky

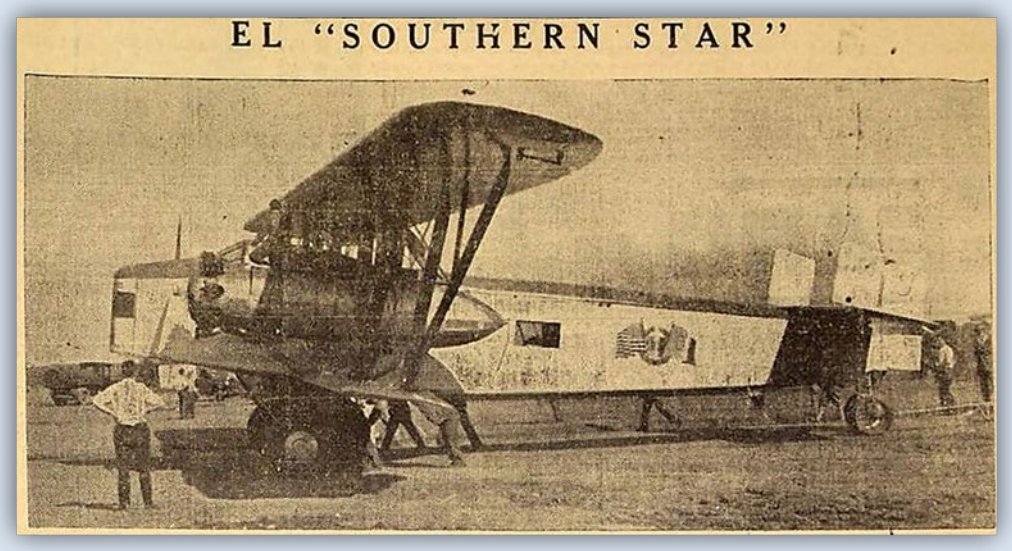
El biplano Sikorsky es un avión comercial que mide 20 metros de extremo a extremo de las alas y

CONCURRIERON A DAR LA BIENVENIDA A LOS TRIPULANTES DEL AVION NORTEAMERICANO LA SEÑORA DEL EMBAJADOR DAVILA, EL EMBAJADOR DE LOS ESTADOS UNIDOS, SEÑOR CULBERTSON Y OTRAS DISTINGUIDAS PERSONALIDADES.—LOS TRIPULANTES DEL BIPLANO "SIKORSKY". — CARACTERISTICAS

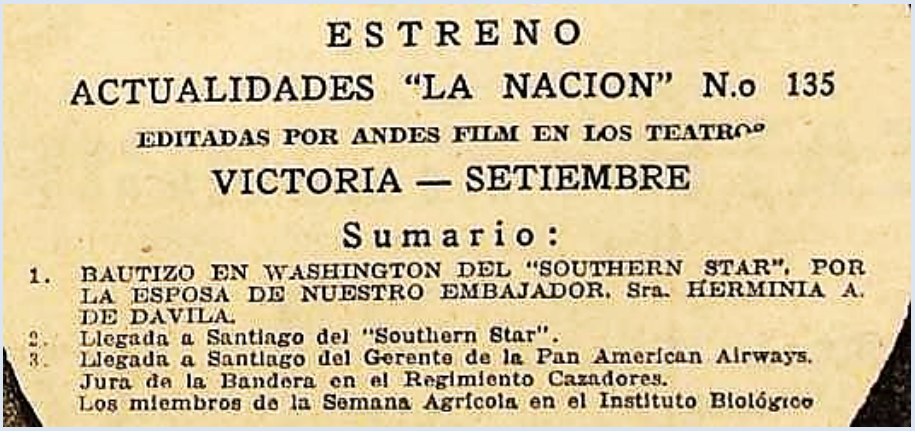
CON EL CAPITAN MONTGOMERY, PRESIDENTE DE LA PAN-AMERICAN AIRCRAFT CO.

Los tripulantes del "Southern Star"

La Nación, 13 de julio de 1929



El Sikorsky S-37 "Southern Star" en Tampa, Florida antes de emprender su vuelo a Santiago. En Washington DC. se le cambió el nombre Ville de París por el de "Southern Star", en una ceremonia en la que la esposa del embajador de Chile, Herminia Arrate de Dávila ofició de madrina, gesto que fue destacado por los noticiaros del cine nacional.


ESTRENO

ACTUALIDADES "LA NACION" N.o 135

EDITADAS POR ANDES FILM EN LOS TEATROS

VICTORIA — SETIEMBRE

Sumario:

1. BAUTIZO EN WASHINGTON DEL "SOUTHERN STAR", POR LA ESPOSA DE NUESTRO EMBAJADOR, Sra. HERMINIA A. DE DAVILA.
2. Llegada a Santiago del "Southern Star".
3. Llegada a Santiago del Gerente de la Pan American Airways.
   Jura de la Bandera en el Regimiento Cazadores.
   Los miembros de la Semana Agrícola en el Instituto Biológico

El Southern Star al mando del capitán John K. Montgomery, y el piloto Mac Mahon fue el inicio de una guerra por el servicio aeropostal entre los EEUU. y los países sudamericanos. Juan Trippe había conseguido crear la Pan American Airways y ganado terreno en la costa del Pacífico al asociarse con la naviera Grace Line, de la que nació la Pan American Grace, Panagra.

La NYRBA, de la que Montgomery era su vicepresidente, pretendía hacer algo similar por la costa atlántica, uniendo además, Santiago y Buenos Aires y la presencia del Southern Star en Santiago, era justamente una avanzada exploratoria y promocional.

En este escenario, el vuelo de la CGAL no podía haber sido más oportuno para sus fines.

El jueves 18 Mermoz y Guillaumet partieron de regreso a Buenos Aires, dando por iniciado oficialmente el servicio aeropostal entre ambas capitales, los lunes a Santiago y los jueves la capital del Plata.

El servicio aero-postal entre Santiago y Buenos Aires quedará inaugurado hoy

A LAS 7.30 HORAS EL AVIADOR MERMOZ SE DIRIGIRA DESDE "EL BOSQUE" A MENDOZA LLEVANDO CORRESPONDENCIA

El Potez 25 F-AJDY, cn 1521, en vuelo sobre la cordillera de Los Andes en 1929

(Foto: www.memoire-aeropostale.com)

Dentro de tres meses se inaugurará el servicio aéreo de pasajeros entre Buenos Aires y Santiago

SE USARAN AVIONES TRIMOTORES CON CAPACIDAD PARA 14 PASAJEROS.—SERA UNA CONTINUACION DE LA LINEA AERO-COMERCIAL ENTRE NUEVA YORK Y LA CAPITAL ARGENTINA

El Southern Star proseguirá su raid trascontinental la próxima semana. --Visita del capitán Montgomery a "La Nación"

Sin darse tregua, mientras Mermoz se internaba por los cajones cordilleranos en demanda de Mendoza, Montgomery declaraba a la prensa santiaguina que *"Por la sección cablegráfica de La Nación" me he impuesto que en breve quedará inaugurada la línea Aérea Comercial entre Nueva York y Buenos Aires a lo largo de la costa del Pacífico. En efecto, como vice-presidente de esta firma, puedo*

adelantarles qué, además, esta línea quedará extendida dentro de tres meses o antes hasta Santiago, tanto para el servicio de correspondencia como de pasajeros".

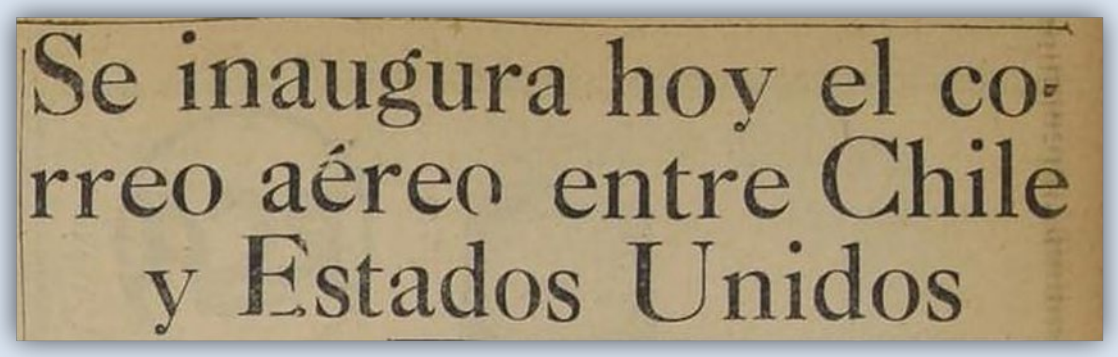
Es probable que haya habido un error al expresarse o bien en la redacción, ya que en realidad, Montgomery se refería a la costa atlántica, pero agregaba que transportaría pasajeros, lo que aún no había ocurrido comercialmente.

Pero las noticias no se detuvieron allí. Panagra finalmente conseguiría la autorización para operar en Chile y realizaría su vuelo inaugural con un par de días de anticipación, lo que demuestra de alguna forma, la premura por poner en marcha el servicio, antes que su oponente lo hiciera por el Atlántico.

AYER LLEGO A ARICA UN FAIRCHILD EN VIAJE INAUGURAL DE LOS SERVICIOS AEREOS NUEVA YORK-CHILE

Hoy seguirá viaje a Santiago a las 8 horas

"ARICA, 19. — Hoy a las 17.20 horas llegó procedente de Ilo, en viaje inaugural de los servicios aéreos postal y de pasajeros Nueva York-Chile, el avión Fairchild, de la Panamerican Grace Airways piloteado por el señor Travis.
Inmediatamente después del aterrizaje, el Fairchild fue recibido por las autoridades sanitarias y aduaneras. Trajo dos sacos con correspondencia de Cristóbal, destinada a Arica y Bolivia.
Las cartas vienen fechadas a 16 del presente mes. Trajo, también "La Prensa" y "El Comercio" de Lima de fecha de hoy. Mañana a las ocho horas seguirá viaje a Santiago e intermedios. — Corresponsal."



Se inaugura hoy el correo aéreo entre Chile y Estados Unidos

El regreso del Fairchild sería anunciado por La Nación del domingo 21 de julio en los siguientes términos:
"Hoy quedará inaugurado el correo-aéreo, de correspondencia Internacional, entre Chile y Estados Unidos y viceversa. El correo procedente de Estados Unidos de Norte América, llegará al aeródromo de El Bosque alrededor de las 12 horas. El que conducirá por primera vez la correspondencia de Chile al lejano país, partirá de nuestra capital a las 8 horas".

Efectivamente ese día despegó de El Bosque, el Fairchild FC-2, W2 NC8039, c/n 529, con el número institucional P5, al mando del piloto Robert R, Williams, conduciendo como pasajeros al vicepresidente de la empresa, John D. Mac-Gregor; a su compatriota F. H. Metzner y al capitán Juan Solminihac, oficial de ruta chileno destinado al Grupo N°1 en Iquique.

Fairchild FC-2 de Panagra sobre los Andes (*http://panamericangrace.com)*

Como es de suponer, el incremento de las operaciones civiles en El Bosque perturbaba las actividades de la Escuela de Aeronáutica Militar, por lo que el Comodoro Arturo Merino estimó necesario dotar a Santiago de un aeropuerto civil y comercial.

MILITARES Y NAVALES

En Maipú se construirá el primer puerto aéreo del país

Ayer se decretó la adquisición del fundo "Los Cerrillos". --- Destinaciones y nombramientos

Coincidentemente, en la misma página del diario se anunciaba que *"Por decreto expedido ayer por el Ministerio de Guerra, se autorizó al Jefe del Departamento Administrativo del Ministerio, para que en representación del Gobierno, suscriba el contrato de compra-venta del fundo "Los Cerrillos", ubicado en la comuna de Maipú, en la suma de un millón de pesos, cantidad que se imputará a los fondos de la Donación Guggenheim.*

Como se sabe, este fundo perteneciente en la actualidad al Obispado de Concepción, será destinado a la construcción del primer puerto aéreo del país, cuyos detalles y planos hemos dado a conocer en ediciones anteriores".

Nadie se quería quedar atrás.

El martes 23 de julio, la Aéropostale ofreció un almuerzo en el Club de la Unión, a las máximas autoridades que habían permitido el inicio de sus operaciones en Chile.

Brillante fué el almuerzo ofrecido ayer por la Cía. Latecoere

LA MANIFESTACION TUVO LUGAR EN EL CLUB DE LA UNION, CON LA ASISTENCIA DE ALGUNOS MINISTROS DE ESTADO

En un vibrante discurso en francés, el representante de la Compañía Latècoère, Marcel Portait se dirigió al canciller Conrado Ríos Gallardo: *"Señor Ministro: nosotros no olvidaremos jamás que ha sido V. E. el precursor de la aviación comercial en Chile, iniciativa que se nos grabó con entusiasmo desde el primer momento… Sin duda, ya en la época presente, vosotros debéis pensar en Chile, como Latècoère en Francia, que el avión no debe ser empleado en una obra de destrucción, sino en una obra de acercamiento cordial de los pueblos. Vos, señor Ministro, acabáis de pactar con la nación vecina, un tratado*[55] *que ha producido la admiración del mundo entero, por su espíritu de conciliación como por los resultados bienhechores que de él se desprenderán en breve curso.*

Y he aquí que apenas firmado dicho tratado, nuevas redes aéreas, en estrecho contacto con la aviación militar chilena, van a extender su hilo maravilloso, contribuyendo a cerrar los vínculos indisolubles que habéis creado pacientemente…. Levanto mi copa por la salud de S. E. el Presidente de la República, que ha querido auspiciar personalmente nuestras negociaciones; por la prosperidad de Chile y de Francia, y por la aviación de Chile y la aviación francesa."

[55] Se refiere al Tratado de Lima suscrito el 3 de junio de 1929 entre Chile y Perú, poniendo fin a la controversia de la soberanía de las provincias de Tacna y Arica.

A la manifestación asistieron entre otros el Ministro del Interior, Guillermo Edwards Matte; Ministro de Relaciones Exteriores, Conrado Ríos Gallardo; Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche; embajador de Francia, señor des Longchamps; general Pedro P. Dartnell; subsecretario del Ministerio de Guerra, coronel Elías Veloso; director de aviación, Arturo Merino; teniente coronel Diego Aracena; mayores Ramón Vergara, Federico Barahona y Oscar Herreros; capitanes Arturo Herrera; Gregorio Bisquert, Rafael Sáenz Abelino Urzúa y Gustavo Pinto; tenientes Armando Rivera y Jorge Lathrop; meteorólogo Julio Bustos Navarrete, y Armando Urzúa Lavín.

Al mismo tiempo el capitán Montgomery almorzaba con un grupo de periodistas a los que les anunció que el Southern Star partiría a las 6:30 de la mañana a Buenos Aires, lo que efectivamente efectuó, aunque con retraso por un incidente ocurrido al poner en marcha uno de los motores.

tendente del Salitre, don | Ramirez regresa al pais | lagadores resultados que | funcionarios del Gobierno, | simpatía.

A las 10,46 horas de ayer decolo en "El Bosque" con destino a Buenos Aires el avión "Southern Star"

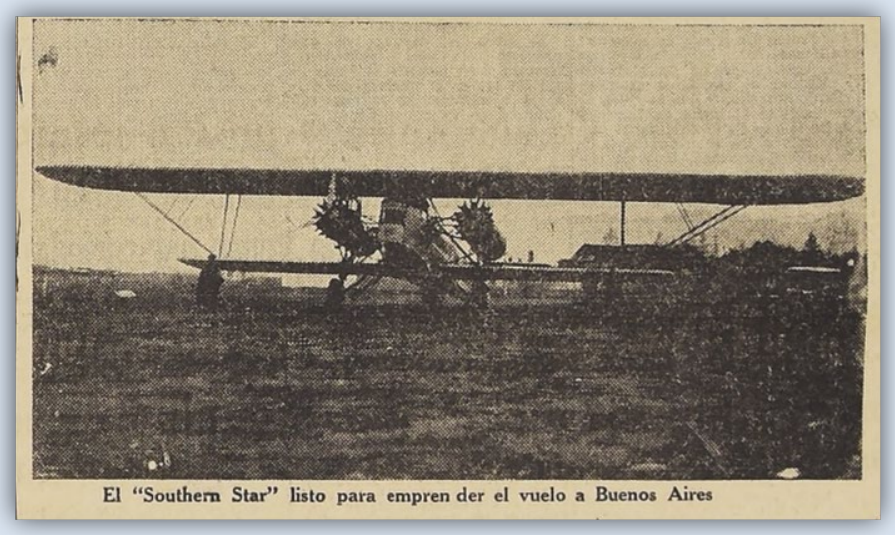
UN ACCIDENTE OCURRIDO A LAS 6 DE LA MAÑANA MALOGRO UN PRIMER INTENTO DEL VUELO—SE CORRIGE EL DESPERFECTO CON OPERARIOS CHILENOS.—DOS PASAJEROS A LA CAPITAL ARGENTINA.—LA SALIDA.—EL MINISTRO DE GUERRA VISITO EL POTENTE AVION AMERICANO

A las 10.46 horas de ayer, de- | dirlos, numerosos miembros de la | el extremo norte de la cancha, fué | EN ESPERA | tativas del raid a Argentina.

"Estando en el comando el piloto Mac-Mahon, el mecánico Medina puso en marcha la hélice izquierda y se proponía a hacer lo suyo el mecánico Shermann, con el motor de la derecha, cuando ya conseguido su objeto, resbaló súbitamente y hubo de soltar la manilla que se fue a enredar con la hélice en movimiento.
Inmediatamente fueron silenciados los motores y tanto el capitán Montgomery como el piloto Mac-Mahon procedieron a revisar el desperfecto que se había dejado sentir de inmediato.

El recio choque de la manivela, que sirvió para hacer funcionar los motores, con la hélice en marcha fue lo suficiente para que se doblara en uno de los extremos de las palas y sufriera, además, algunas rasmilladuras. Inmediatamente se procedió a desmontar la hélice doblada, la que fue enviada sin pérdida de tiempo a la Maestranza de la Escuela de Aviación por personal de la Escuela, para su arreglo".

Cerca de las 10 am. los mecánicos de la Maestranza aparecieron con la hélice reparada lista para ser montada hacer las pruebas de rigor. Terminadas estas, a las 10.46 hora, y después de una cordial despedida de la concurrencia, el avión decoló, dio una vuelta por la cancha sobre el aeródromo y enfiló hacia el macizo andino escoltado por un avión Curtiss Falcon piloteado por el capitán Herreros para establecer el asombroso record de cruzar la cordillera de los Andes, por su parte más alta, con carga máxima y 14 pasajeros entre quienes figuraban, el Subgerente de la Kodak Chile Mr. Griffin y al empleado de la West India, señor Federico Hoffmann.



El "Southern Star" listo para empren der el vuelo a Buenos Aires

El Sikorsky S-37 Southern Star en la losa de El Bosque instantes previos a su despegue a Buenos Aires Mermoz, Williams, Mac Mahon fueron los hombres. CGAL, Panagra y Nyrba, las empresas, y junto a ellas, Merino, sus muchachos y LAN, que 90 años después luchan contra el olvido en las amarillentas páginas de los diarios de antaño.

CORREO AEREO
INTERNACIONAL

P. A. G. A. I.

P.A.G.A.

Servicio rápido entre Santiago de Chile, Estados Unidos y países intermedios.

TARIFAS en moneda corriente: Perú, $ 1.75; Ecuador y Colombia, $ 2.05; Panamá, $ 2.90; Nicaragua, Honduras y Honduras Británicas, $ 4.20; Cuba, Haití, Santo Domingo, Puerto Rico y Caracas, $ 4.70; Zona del Canal de Panamá, $ 3.95; y Estados Unidos, $ 5.70.

SALIDAS DE CORRESPONDENCIA:

Desde Santiago y Ovalle: Todos los domingos.
Desde Copiapó y Antofagasta: Todos los lunes.
Desde Arica: Todos los martes.

LLEGADAS DE CORRESPONDENCIA:

A Arica: Todos los viernes.
A Antofagasta y Copiapó: Todos los sábados.
A Ovalle y Santiago: Todos los domingos.

NOTA: La correspondencia con destino a Estados Unidos y países intermedios debe ser depositada en el Correo Central antes de las 23 horas (11 de la noche) del día anterior a la salida del avión.

PAN AMERICAN GRACE AIRWAYS INC.

EDIFICIO GRACE —:— CASILLA 14-D

L.-X

Gerente

Línea Aero-Postal Militar

SERVICIO ESPECIAL, ALCANCE DE VAPORES AL NORTE

El Correo Aéreo Militar, con su servicio de aviones entre Santiago y Arica, tres veces por semana en ambos sentidos, ofrece al comercio en general la ventaja de poder enviar a cualquier puerto o país del norte, toda correspondencia, algunos días después que los vapores han partido de Valparaíso.

Los aviones del Correo Aéreo Militar hacen escala en Ovalle, Copiapó, Antofagasta, Iquique y Arica. Los vapores hacen el viaje entre Valparaíso y Arica en cuatro a seis días. El Correo Aéreo Militar en un día y medio.

Ic-n|o.

Primeros avisos de las líneas aéreas en Chile, jueves 25 de Julio 1929

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

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

CORREO RECIBIDO

Distinguido Presidente y Honorables miembros del Directorio:

Muchísimas gracias por el excelente boletín,
Me lo leí de una vez. Muy entretenido y con gran historia.

Felicitaciones a todos los magníficos historiadores y buenos escritores.-

Con un cordial saludo,

GAV Jorge Iturriaga Moreira

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

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

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martin
Gustavo Víctor Necco
Héctor Alarcón Carrasco
Sergio Barriga Kreft

FIDAE 2020

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

March 31 – April 5

Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile

www.fidae.cl

SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT

ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE

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

Grisolia
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchali
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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