



# **AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA**

**INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN**

- ▶ **Anglo chilenas de azul, en los cielos de la Segunda Guerra Mundial**
- ▶ **Never was so much owed by so many to so few**
- ▶ **También los hubo en la Luftwaffe**
- ▶ **Spitfires durante la Segunda Guerra Mundial donados por Chile**





## *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**

***“Nunca en el campo del conflicto  
tantos debieron tanto, a tan pocos”.***

WINSTON CHURCHILL, 20 de agosto de 1940

Hay frases que por su valioso y testimonial contenido encajan en nuestra vida, capaces de provocarnos reflexiones o acercarnos a respuestas que de otra manera jamás descubriríamos. Estas, pueden orientarnos, ejemplificar o complementar una experiencia que brinda a nuestro camino, un apoyo útil para actuar o dirimir sobre diversas cosas que atañan nuestra vida.

Esta que hoy utilizamos y elegimos para encabezar este editorial, hace mención a la historia de la Segunda Guerra Mundial, y en ella, trataremos de entendemos el actuar y supervivencia del hombre.

Rememorar y honrar los hitos, perpetuar la memoria y difundir la actuación de aquellos que en sus respectivos países brindan patentes beneficios al prójimo; debiera ser parte integral del alimento del espíritu, pues es en el ejemplo, así como en la información, donde podemos encontrar la mayor de las veces la respuesta fundamental que complementa la paciencia, bondad, voluntad y corazón que impulsa y nos guía.

Esta es la consigna que mueve a una corporación como esta, que, con la ayuda de Dios, de los que la integran y la apoyan, esperamos en la medida de lo posible, siempre avanzar para trascender en la investigación, conmemoración y difusión de nuestro patrimonio para orgullo de una Nación.

Para muchos de nosotros, la historia tiene ese rol fundamental como conjunto de conocimientos, legados, realidades que le son propias al ser humano a lo largo del tiempo. Conocer de la historia del hombre contribuye sin duda alguna a nuestro crecimiento como personas capaces de conocer, de comprender, de racionalizar la información y de tomar esos datos para seguir construyendo día a día una nueva realidad

Sin lugar a equivocación, septiembre nos presentó **hitos y personajes** muy válidos, tanto en lo nacional, lo aeronáutico como en lo corporativo, y que en este número queremos compartir con ustedes de igual forma como lo hacemos con nuestros planes en el tiempo.

En este ejemplar, nos retrotraemos especialmente al comienzo de un trágico conflicto iniciado en Europa ya hace ochenta años atrás y que su desarrollo arrastró, directa e indirectamente a muchas de nuestras naciones iberoamericanas. El visibilizar algunos de sus aspectos, nos brindará la ocasión de reflexionar sobre algunos hechos y personajes especialmente vinculados a la historia aeronáutica donde nuestro país se involucró al conflicto. Los temas tratados entregarán nuevos conocimientos dando respuesta a algunas conjeturas y reflexiones de vida, pues el vivir con identidad, en conciencia y con conciencia, no es una demanda ética o religiosa, sino que forma parte del sentido común más educado.

Mensualmente expresamos nuestro sentir, agradecemos y reconocemos vuestro apoyo con la entrega del trabajo de investigación, conmemoración y difusión que realizamos, y con esta revista hacemos realidad parte importante de nuestro compromiso, expresado en sus contenidos, fotografías e intenciones de brindar parte nuestra para un país y un mundo mejor.

Vayan nuestros mejores deseos para cada uno de ustedes.

**Norberto Traub Gainsborg**

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

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

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





# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

## INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS .....	6
<i>Exposición y acto conmemorativo en recuerdo de los 80 años de la llegada a Chile de un grupo de inmigrantes españoles .....</i>	6
<i>Tras un gran entusiasmo y esfuerzo desplegado en su proyección y posterior confección, fue presentada la Sala Antártica del Museo Marítimo Nacional .....</i>	7
<i>Requiem æternam dona eis, Domine, et lux perpetua luceat eis .....</i>	11
<i>Cautivante y entretenido coloquio desarrollado por Francisco Balart en la Academia de Historia Militar.....</i>	12
<i>Impecable presentación de la Fuerza Aérea de Chile en la Gran Parada Militar 2019 .....</i>	12
OBITUARIO .....	15
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS .....	18
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	20
EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE .....	21
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	39
<i>Never was so much owed by so many to so few .....</i>	39
<i>No. 43379 Pilot Officer W. B. Patullo .....</i>	47
<i>Edward Alexander Pollock Tello, un taltalino en la R.A.F. ....</i>	53
<i>Flight Lieutenant R.A.F. F. K. Evans .....</i>	57
<i>Edward Flight Sergeant (Air Gunner) Wood, Geoffrey Walter .....</i>	59
<i>De la tierra de campeones, Harold Brown Pettie, un Iquiqueño de los aires .....</i>	62
<i>Juan Alberto Adams Langley, un chileno sobre los cielos europeos .....</i>	72
<i>La historia de Stanley Kendal Blandford .....</i>	77
<i>Anglo Chilenas de azul en los cielos de la Segunda Guerra Mundial .....</i>	79
<i>Margot Duhalde Sotomayor .....</i>	97
<i>Héctor Mario Latrille .....</i>	116
<i>Juan Muzard Despouy, otro franco chileno en el Día D .....</i>	119
<i>También los hubo en la Luftwaffe .....</i>	122
<i>Dobri Dobrew Pentschewa .....</i>	149
<i>Atilio Biseo .....</i>	152
<i>Nicola Magaldi .....</i>	158
AVIONES CON HISTORIA.....	164
<i>Avión Fleet Finch II modelo 16 B en Chile .....</i>	164
<i>Spitfires durante la Segunda Guerra Mundial donados por Chile .....</i>	172
¿SABÍA USTED? .....	176
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	178
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	180

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

### ❖ *Exposición y acto conmemorativo en recuerdo de los 80 años de la llegada a Chile de un grupo de refugiados españoles.*



*El señor presidente de la corporación, don Jaime Quintana Leal da lectura a la resolución por la cual le fueron otorgados los reconocimientos del Senado de Chile, a la artista plástica Roser Bru, al empresario Juan Cueto y a la señora Matilde Alonso López.*

El lunes 2 de septiembre, se realizó en el Salón de Honor del Congreso Nacional -sede en Santiago- un sentido homenaje en recuerdo de los refugiados españoles de la Guerra Civil que arribaron a Chile a bordo del vapor *Winnipeg*.

Al cumplirse 80 años de este acontecimiento, el Senado de Chile, representado en la ocasión por su Presidente, Jaime Quintana Leal y por su Vicepresidente, Alfonso de Urresti, rindió un homenaje. En el acto estuvieron presentes diversos representantes del Gobierno de España, encabezados por la Ministra de Justicia, señora Dolores Delgado y por el Embajador de España en Chile, don Enrique Ojeda, quienes junto a algunos senadores de todos los sectores políticos destacaron, ante los familiares de los refugiados españoles, el arribo de 1939, así como también el aporte que dichos migrantes han realizado a la sociedad chilena.

*“Hablar del Winnipeg es hablar de esperanza y solidaridad humana. Nuestro país hizo solo aquello que una nación de gente de bien debía hacer, y lo que recibió a cambio fue maravilloso: el aporte de migrantes que desde el primer día se dieron a la tarea de asentarse a la sociedad chilena, poniendo lo mejor de sí para aportar al país. Esperamos que nuestros amigos de la delegación de Gobierno y del Senado de España puedan apreciar en su paso por Chile el profundo orgullo que sentimos por haber sido un país de refugio para parte del exilio republicano español y el gran agradecimiento que tenemos por esos hombres y mujeres que tanto han contribuido al desarrollo de nuestro país”,* sostuvo al abrir la jornada el Presidente del Senado, Jaime Quintana.

En la oportunidad, se realizó un homenaje a la artista plástica Roser Bru, quien fue distinguida con la medalla de oro al mérito en Bellas Artes concedida por el Estado español. El galardón fue recibido por su hija, de manos de la Ministra de Justicia española y de las autoridades del Senado. Asimismo, se otorgaron algunos otros reconocimientos al empresario Juan Cueto, a Matilde Alonso López, de 86 años, quien llegó en el barco con apenas 6 años y en forma póstuma a Victorino Farga.

Tras el término de la actividad de índole cultural, los asistentes tuvieron la oportunidad de visitar una nutrida exposición que había sido preparada para exponer algunos de los muchos aportes culturales, fabriles y sociales realizados al país por los refugiados de la guerra civil acogidos en Chile. A la actividad, en representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, asistió nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg, quien presentó los saludos de esta corporación al presidente del Senado y a la señora Dolores Delgado, Ministra de Justicia del Reino de España.

### ***❖ Tras un gran entusiasmo y esfuerzo desplegado en su proyección y posterior confección, fue presentada la Sala Antártica del Museo Marítimo Nacional***

En Valparaíso, en dependencias del Museo Marítimo Nacional, se realizó por la mañana del 3 de septiembre, la inauguración de la sala “Antártica”, cuyo corte de cinta fue efectuado por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Julio Leiva, acompañado por el Presidente Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción, Patricio Donoso; el Presidente de la Fundación Mar de Chile, Luis Cambiaso y por el Director del Museo Marítimo Nacional, Contraalmirante Eduardo Troncoso.

Esta nueva y única exposición permanente en Chile, está dedicada exclusivamente a la Antártica y muestra cualidades de la zona, además de relatar la historia de nuestro país en dicho territorio.

En la oportunidad, el Almirante Leiva comentó que *“esta sala muestra el esfuerzo que ha hecho Chile desde mucho tiempo atrás, más de 100 años, en el desarrollo antártico y lo importante que es para nuestra soberanía. Chile reclama soberanía en la Antártica porque somos el país más cercano y hemos desarrollado toda una infraestructura y parte de ella está reflejada en esta exposición que trata de recrear lo que ha sido para todas las personas que han puesto un esfuerzo encomiable para que esto sea una realidad. Esta muestra es altamente recomendable para todos los chilenos para que sientan cómo se vive en la Antártica y qué es lo que Chile ha hecho para ejercer su soberanía en este territorio tan inhóspito, tan lejano, pero a la vez tan cercano de Chile”.*



La creación de la sala “Antártica” nació del interés de la Armada de Chile por contar con un Museo en la Base Arturo Prat, teniendo en el Museo Marítimo Nacional una suerte de “satélite” que genere conciencia de nuestra historia, presencia y quehacer en la gélida zona del fin del mundo.



***De izquierda a derecha: Coronel Jaime Dávila V., director del Museo Histórico Militar; Erwin Cubillos Salazar, profesor de Operaciones Portuarias y Socio del IIHACH; Rodrigo Germain Novión, secretario de la Academia de Historia Naval; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y Carlos Traub Gainsborg, vicepresidente del Cuerpo de Generales y Almirantes de la Defensa Nacional.***

Dicha iniciativa contó con el apoyo inicial de la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile junto con la Universidad de Harvard (DRCLAS). Este primer paso hacia el objetivo del Museo Antártico fue concretado por la Fundación Mar de Chile con financiamiento de la Cámara Chilena de la Construcción y aportes de Tánica, Antartica 21, El Mercurio y la Fundación Valle Hermoso, por mencionar algunos.

Durante la ocasión, la Fundación Mar de Chile, institución que asumió la importante gestión de administrar los aportes provenientes de las empresas auspiciadoras, representada por su presidente Luis Cambiaso, hizo entrega oficial del proyecto sala "Antártica" al director del Museo Marítimo Nacional, Contraalmirante Eduardo Troncoso, quien manifestó que "este trozo de Antártica que hoy abrimos al público se centra en la épica, en el valor de quienes se aventuraron en busca de gloria, de servicio, de lo desconocido, de conocimiento, de experiencias, en definitiva, de trascendencia".

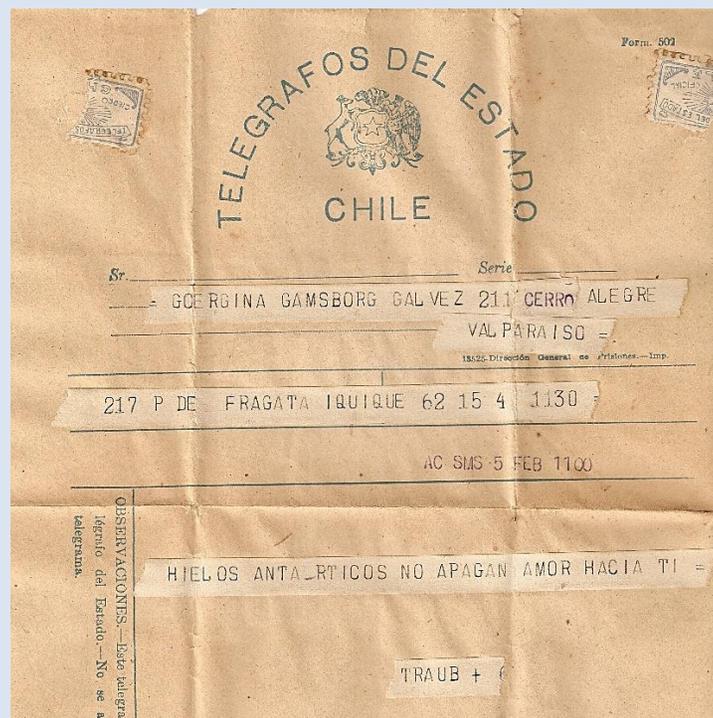
En tanto Patricio Donoso, comentó que "haber colaborado en este proyecto para lograr que la Antártica se acerque a la comunidad nos llena de satisfacción y esperamos que sea el inicio de cómo se abre la Antártica al resto del país".

La muestra, podrá ser apreciada por todos quienes visiten este centro histórico cultural de Valparaíso, destacando en ella una réplica del frontis de la Base "Arturo Prat", un casquete polar de gran formato, una bóveda estelar con las constelaciones que se ven en esa región, una representación de la fauna marina a tamaño natural; artefactos usados en la Antártica; recuerdos de los miembros que participaron en la Primera Expedición Antártica, ocasión en que participara encomiásticamente nuestra Fuerza Aérea llevando un hidroavión Vought Sikorsky con el cual se realizaron tareas de orientación geográfica muy útiles para la instalación de la primera base antártica denominada en 1947 como "Base Soberanía" y se levantaran relevantes trabajos de cartografía; maquetas de la mayoría de los buques que han operado en esas aguas y un túnel de frío que *ayuda* al visitante a evocar la naturaleza Antártica.





Un lugar destacado ocupa el rescate de los naufragos del Endurance en 1916, efectuado por la Escampavía “Yelcho” de la Armada de Chile, al mando del Piloto Luis Pardo Villalón.



***De entre los recuerdos históricos expuestos, se registra un interesante telegrama enviado por uno de los oficiales participantes en la primera expedición antártica a su novia.***

En un futuro próximo se busca incorporar elementos tecnológicos de realidad virtual y otros elementos didácticos, que permitan potenciar la experiencia de los visitantes. El diseño y la curatoría de la sala son del equipo del Museo Marítimo Nacional con el apoyo de un comité multidisciplinario externo para obtener apoyos, recolectar material y revisar la información histórica y científica.

❖ *Requiem æternam dona eis, Domine, et lux perpetua luceat eis*



**General José Miguel Carrera Verdugo  
1785 - 1821**

Con una misa de réquiem en la Catedral Metropolitana se recordó el pasado miércoles 4 de septiembre el trágico fallecimiento del general José Miguel Carrera, ocurrido en Mendoza, el 4 de septiembre de 1821.

La actividad fue encabezada por la señora presidente del Instituto Histórico José Miguel Carrera, Ana María Ried Undurraga, acompañada de una nutrida cantidad de distinguidos asistentes.

La eucaristía se desarrolló con la solemnidad que correspondía a la conmemoración, llamando la atención el calor y fuerza con que el sacerdote celebrante hizo resaltar la trayectoria del héroe a lo largo de su vida y sus esfuerzos por contribuir a la liberación de Chile durante el proceso independentista iniciado en 1910.



**De izquierda a derecha: En primer plano, la señora Ana María Ried Undurraga, presidente del Instituto José Miguel Carrera y José Miguel Alcalde, vicepresidente de esa corporación.**

## ❖ *Cautivante y entretenido coloquio desarrollado por Francisco Balart en la Academia de Historia Militar*

Como parte del ciclo “Conversaciones con la Historia 2019”, se llevó a cabo al mediodía del pasado viernes 6 de septiembre, el tercer coloquio titulado “De la Revolución Cubana a la violencia política en Chile y sus efectos en el Ejército”, en dependencias de la Academia de Historia Militar ubicadas en el segundo piso del Museo Histórico y Militar.

En la ocasión, expuso ante un variado público el distinguido profesor y miembro de esa Academia, señor Francisco Balart Páez.



*Vista cenital de algunos de los asistentes*

## ❖ *Impecable presentación de la Fuerza Aérea de Chile en la Gran Parada Militar 2019*

Como ha sido tradición, la Fuerza Aérea de Chile tuvo una impecable presentación con motivo de la Gran Parada Militar 2019, en honor a la Glorias del Ejército, ceremonia que fue encabezada por S.E., el Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique, el jueves 19 de septiembre, en la Elipse del Parque O’Higgins.

Con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, la Institución se presentó ante las autoridades y la ciudadanía con más de mil efectivos, entre lo que se cuentan 163 mujeres, y 43 aeronaves.

Al son de la marcha “Gloria a los Héroes”, interpretada por la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, abrió la presentación institucional el Plantel Formador de Oficiales de la Fuerza Aérea, al mando de su Director, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot.



*El Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot y su plana mayor, encabezan el desfile en Honor a las glorias del Ejército de Chile*

Acompañaron el marcial paso de las compañías de cadetes de la Escuela, sobrevolando la Elipse del Parque O’Higgins, la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”.



Durante el desarrollo de la Gran Parada, la Fuerza Aérea de Chile presentó a las autoridades por primera vez en el Día de las Glorias del Ejército, la Unidad Base de Despliegue Motorizada, que dispone de carpas modulares de armado rápido, resistentes a las inclemencias del tiempo, aerotransportable de larga autonomía, para ser utilizadas en situaciones de emergencia, entre las que se cuentan; para labores de sanidad, seguridad, comunicaciones, transporte aéreo y puente aéreo.

Posteriormente, se presentó la sección del Sistema de Red Auto y Aerotransportada Táctica, adquirida recientemente por la Fuerza Aérea, la que posee plataformas de telecomunicaciones de última generación que permiten desplegar enlaces de voz, data e imágenes de tiempo real, en apoyo a la gestión de mando.

También lo hizo la Escuadrilla de Reacción Sanitaria Aeromóvil (ERSAM), tripulada por personal médico, paramédico y de apoyo, la que ha participado en apoyo a la comunidad en catástrofes naturales en los terremotos y tsunamis ocurridos en Chile y Perú.



El cierre del Escalón Terrestre estuvo a cargo de un pelotón de Infantería de Aviación Motorizado, quienes cumplen misiones de exploración, reconocimiento y apoyo logístico para las Unidades de la zona norte del país, brindando protección civil, patrullajes para la mantención del orden público y apoyo a la ciudadanía en Estado de Excepción Constitucional.

La Fuerza Aérea de Chile, Institución de servicio público siente un profundo compromiso de contribuir al desarrollo del país y apoyar a la ciudadanía por intermedio de todos sus recursos humanos y aéreos, a fin de lograr los objetivos superiores de la Nación.

La Fuerza Aérea de Chile se presentó ante todo el país, orgullosa de sus logros y capacidades, confiada en el provenir nacional y preparada para continuar sirviendo a la Patria en todo momento y en todo lugar.

## II. OBITUARIO



*Guillermo Benavides Díaz (Q.E.P.D.)*

### **Guillermo Benavides Díaz**

*"La aviación está de duelo"*

*"Que se apaguen un momento las guitarras, que los aviadores estén de duelo".* Versos que cobrarían plena vigencia ante una dolorosa e inesperada partida, sucedida durante estos días de festejos Patrios.

Guillermo adquirió sus alas como Oficial de la Rama del Aire de nuestra Fuerza Aérea. Se desempeñó en Santiago, Quintero y en Punta Arenas. Instructor de Vuelo por Instrumentos, tan enamorado de la aviación, que a su retiro con el grado de Teniente (A), se dedicó entre muchas actividades, a la prospección pesquera, vuelos de transporte privado y gestor intelectual de dos clubes aéreos hasta llegar a gerenciar exitosamente una Escuela de Vuelo.

Nuestro instituto rinde sentido homenaje al socio y hombre que nos brindara su amistad, alegría, humildad y bondad con que acogiera algunas de las necesidades que nuestra corporación alguna vez acusara, regalándonos desinteresadamente un equipo de proyección que ayuda hasta la fecha, a la difusión de nuestras exposiciones o investigaciones históricas.

Gracias Guillermo, que tu nombre nunca caiga en el olvido y recibas el reconocimiento que en ocasiones en esta vida, te fuera esquivo.



***"Fugit Irreparabile Tempus"*** sentenció Virgilio

*"El tiempo huye irreparablemente"*, dejando tras sí, una larga estela de recuerdos que lamentablemente no han de volver.

Muchos de ellos atesorados en visitas efectuadas al Club Aéreo de Chillán, hogar de buenos y nobles camaradas aviadores, donde la amistad se comienza a palpar no bien se cruza su umbral.

Por ello, ha sido muy sentida la partida de aquellos, que con escasos días de diferencia traspasaron el pórtico hacia la eternidad.



*Miguel Martínez Saldías (Q.E.P.D.)*

## Miguel Martínez Saldías

Desde hace años ocupaba el puesto de administrador del club, el que sirviera con abnegación sin límites, esforzándose por atender al amigo forastero en todo cuanto a su alcance estuviera. Modelo de corrección, no dejaba nada al azar y si de una reunión profesional o de camaradería se trataba, con la debida antelación tomaba las providencias del caso para que todo resultara como había sido programado, atento a cada detalle.

Meticuloso como lo era en todas sus actividades, aquel día aciago inició su regreso al aeródromo y contrariamente a lo acostumbrado, tomó otra ruta.

Tal vez por estimar que a esa hora le ofrecía mayor seguridad, o por razones que nunca se sabrán, sin sospechar como en el caso del Visir que huyó a Samarkanda, que ahí se encontraría con la viajera.



## Juan González Sepúlveda



*Juan González Sepúlveda (Q.E.P.D.)*

Antiguo y destacado piloto, en los denominados trabajos aéreos dejó grabada su impronta, legando un ejemplo de profesionalismo que ya nadie podrá borrar y cuando estimó que su edad así lo aconsejaba, dejó de volar.

Más, ello no lo alejó de la aviación y por el contrario se consolidó como la razón de su existir.

Con su sonrisa característica y una bonhomía que lo identificaba, no había reunión en el club en que no fuera de los primeros en llegar e iniciar la preparación de aquellos deliciosos asados, de los que tanto disfrutábamos al término de aquellas actividades.

No sin razón se decía que “Juanito” era el alma y corazón de la amistad.

De una salud aparentemente de hierro, por su edad a nadie llamó la atención que una ligera dolencia fuera razón para ser sometido a un control médico especializado.

Control que sacó a luz una dolorosa realidad, la que en pocos días lo llevó a presencia de Caronte para el cruce de la laguna Estigia.

Travesía mitológica que Joachim Patinir con maestría plasmara en una tela, que hoy adorna una de las paredes del Museo del Prado.

Con la partida de Miguel y Juan, acuden a nuestra memoria los versos de Jorge Manríquez;

*“Cuan presto se va el placer  
como después de acordarse, da dolor,  
como a nuestro parecer cualquier tiempo pasado  
fue mejor”*

Para nosotros su recuerdo no perecerá. Si fueron tantas las veces que como Instituto, a ellos recurrimos en busca de aquella información que nos urgía y nunca dejaron de ayudarnos.

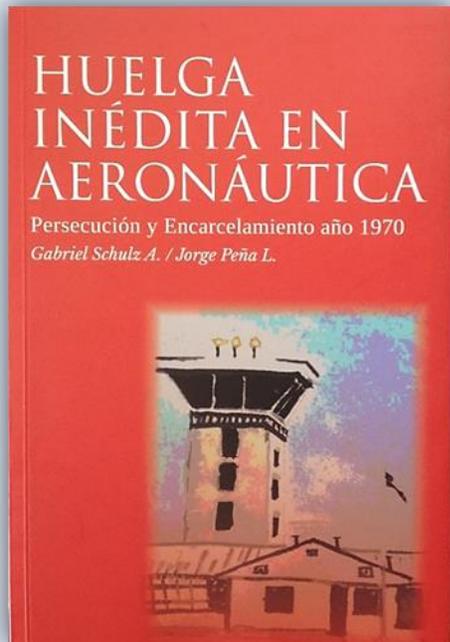
Ahora que no los tenemos, a la distancia agitamos nuestras manos hacia lo alto en señal de postrer despedida, diciéndoles:

*“Camaradas, descansen en paz”*

**Sergio Barriga Kreft**



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

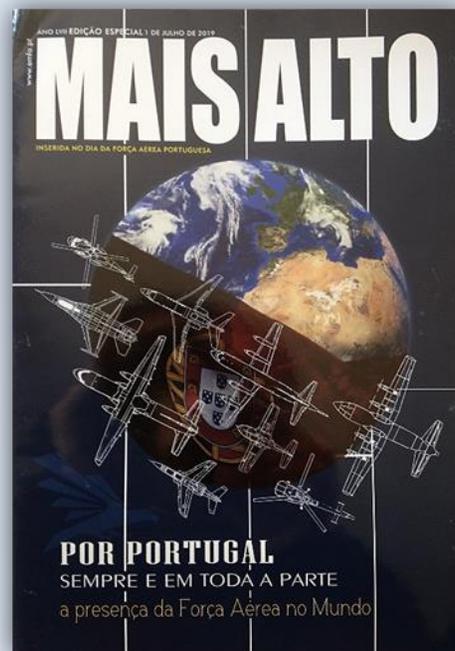
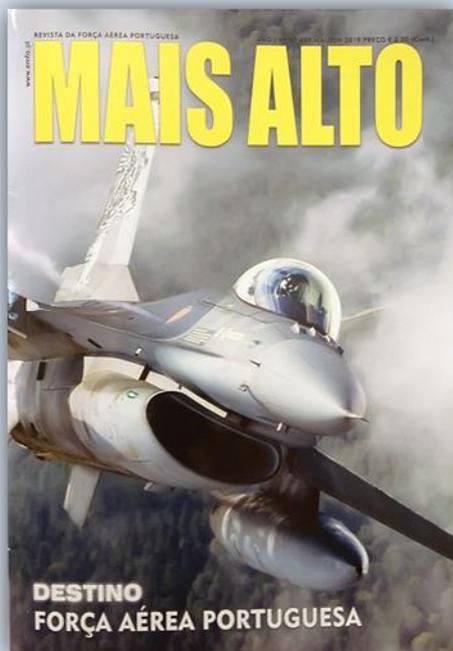


- ❖ *En septiembre, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, queremos agradecer también a los entusiastas autores del valioso libro “Huelga Inédita en Aeronáutica”, obra que de seguro sorprenderá gratamente a muchos de nuestros entusiastas lectores que nos siguen fielmente cada mes.*

*Portadas de las valiosas publicaciones que recibíáramos de regalo por parte de nuestro distinguido socio don José Guzmán; Fuerza Aérea de Brasil; Fuerza Aérea del Portugal; Departamento Comunicacional Fuerza Aérea de Chile; Federación Aeronáutica Internacional; Fundación Infante de Orleans en España y de los amigos Gabriel Schultz A. y Jorge Peña L.*

*Publicación disponible para su adquisición en  
LOM ediciones - Concha y Toro 23  
Tel.: (56 2) 2 860 68 00 lom@lom.cl - Santiago - Chile*

*Muchas gracias a todos ellos.*



 **FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
WORLD AIR SPORTS FEDERATION

**NEWSLETTER**

26 September 2019

**Swiss team Laurent Sciboz and Nicolas Tièche win the 2019 Gordon Bennett Cup**



The 63<sup>rd</sup> Coupe Aéronautique Gordon Bennett, the FAI World Long-distance Gas Balloon Championship, saw the victory of team SUI-1 (Laurent Sciboz/Nicolas Tièche). The two pilots landed their gas balloon in Romania, 1774.76km from the take-off site in Montbéliard, France. They spent a total of 82h03m in the air.

- > Videos
- > Pictures
- > Results
- > Story

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

**FIO DIGEST**

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

90

Noticias FIO



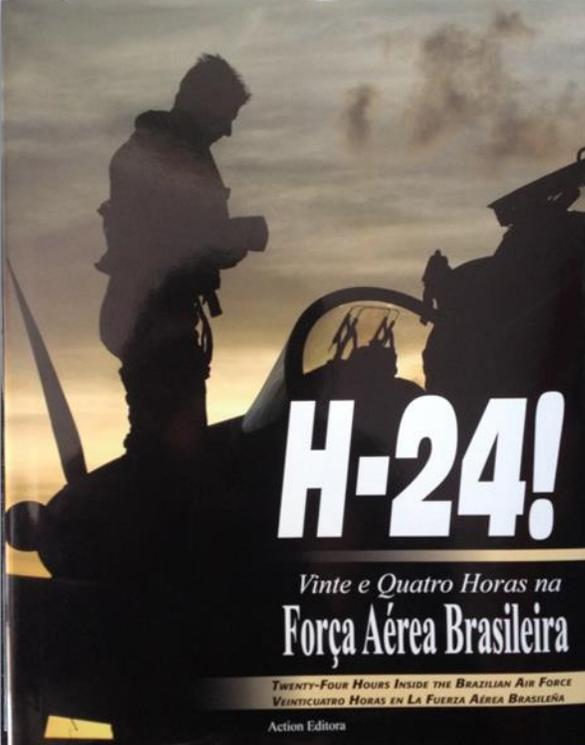


La demostración aérea del 1 de septiembre, tras el paréntesis de agosto, se celebró con buena meteorología y notable asistencia de público.

Comenzó con el remolque y lanzamiento del velero Swallow por parte de la Dornier 27. El grupo de aviones Alfa estuvo constituido por el Polikarpov U-2, que tuvo que suspender en el último minuto debido a un fallo técnico en el sistema de arranque, Miles Falcon, Stinson 108 Voyager y Böcker Jungmann EC-ETT. A continuación entraron los biplanos Stearman y DH 60 Moth, seguidos de los monoplanos DHC Chipmunk y AISA I-115. Luego fue el turno de la formación Jungmann – Jungmooster, para finalizar con el grupo de los aviones pesados: Beechcraft T-34 Mentor, T-6 Texan y C-45 Twin Beech. La demostración culminó con una tabla acrobática por parte del Yak 52. Se inscribieron a lo largo de la mañana diez nuevos socios donantes, entre los cuales se celebró el sorteo de un dron gentileza de Bal, además del habitual sorteo entre los socios asistentes, con una plaza de vuelo y una sesión de simulador F-18 brindada por Aviation Group.

Próxima demostración el domingo 6 de octubre

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS  
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



**H-24!**

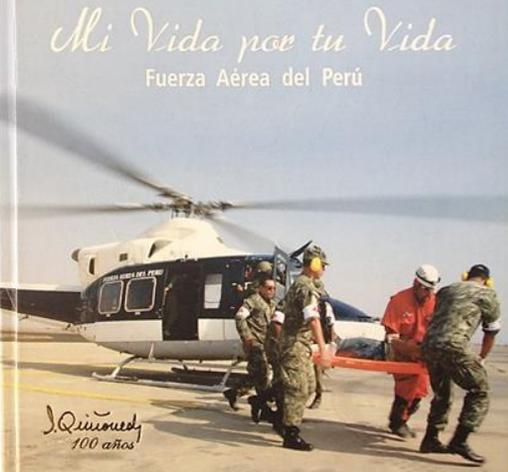
Vinte e Quatro Horas na Força Aérea Brasileira

TWENTY-FOUR HOURS INSIDE THE BRAZILIAN AIR FORCE  
VEINTICUATRO HORAS EN LA FUERZA AÉREA BRASILEÑA

Action Editora



*Mi Vida por tu Vida*  
Fuerza Aérea del Perú



J. Quiñones  
100 años

## 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.

- ❖ Hemos tenido este mes el privilegio de la visita de la señorita Iskra Maribel Realpe Román, Asesora Cultural y Jurídica de la Academia de Historia Aeronáutica del Ecuador.



*De izquierda a derecha: Señores Alberto Fernández Donoso, director secretario de la corporación; Iskra Maribel Realpe Román y Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

## IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

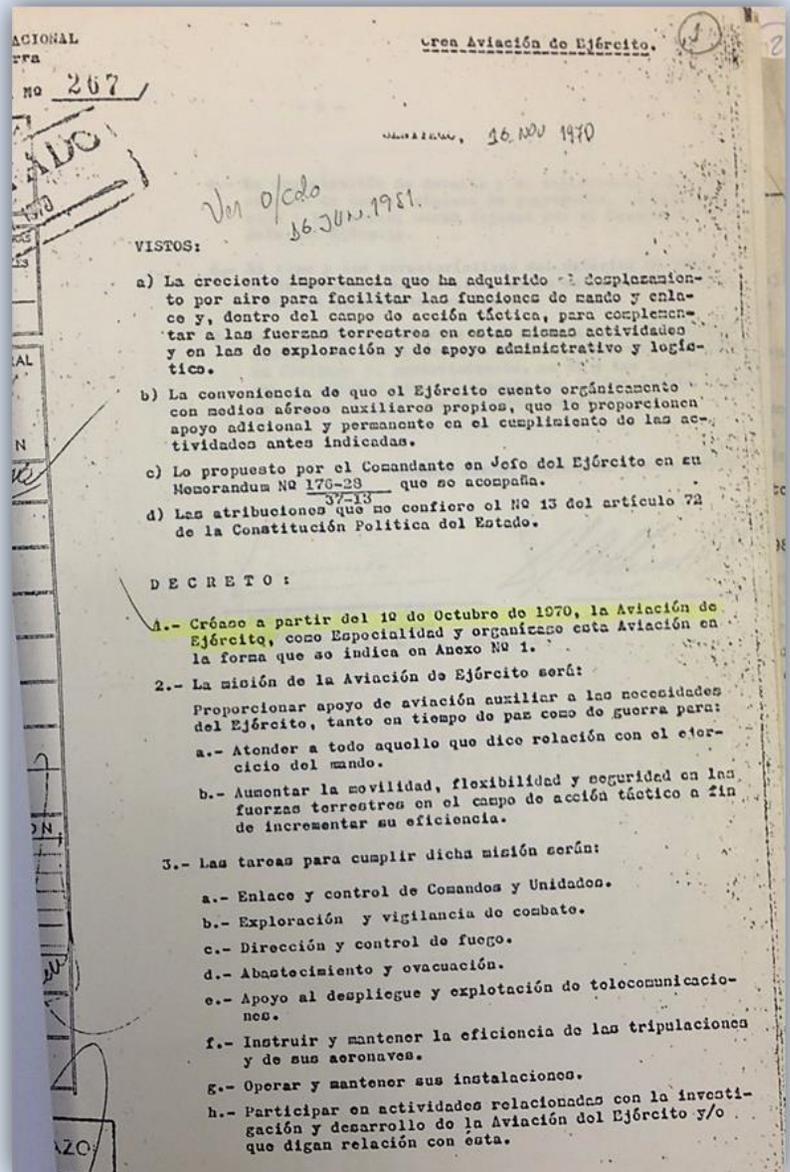
La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de octubre, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

**1/10/1970:** Junto con crearse como Especialidad de Aviación, se organiza la unidad antecesora a la Brigada de Aviación de Ejército de Chile. Con la necesidad de contar con medios aéreos propios, la Comandancia en Jefe del Ejército había dispuesto ya en la década de 1950, los estudios conducentes a concretar tal aspiración.

Diversos contratiempos retardaron ésta, hasta el 16 de noviembre de 1970, cuando por D.S. Nº 267, se establece como fecha oficial de creación a partir del 1º de octubre de ese año la Aviación de Ejército como especialidad, y su organización bajo la denominación de *Comando de Aviación de Ejército*.

Su primer comandante fue el Coronel, señor Gustavo Valenzuela Pérez.

**1/10/1984:** Con esta fecha, el entonces Presidente de la República y Comandante en Jefe del Ejército de Chile, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte inauguró el Regimiento de Aviación Nº1 "La Independencia", con asiento en la ciudad de Rancagua y cuyo primer comandante fue el Teniente Coronel Raúl Moyano Vatel.



Saluda a US.

RAUL MOYANO VATEL  
Teniente Coronel  
Comandante Batallón Aviación

**1/10/1944:** Con gran concurrencia de autoridades, masivo público y el paso de una formación de aviones de la Fuerza Aérea de Chile, se realizan ese día domingo los funerales de don Jorge Matte Gormaz, quien en 1913, como Ministro de Guerra y Marina, fuera uno de los fundadores de la Escuela de Aeronáutica Militar. Matte fallecido a los 68 años de edad, era un reconocido abogado muy apreciado en los círculos sociales, políticos, bancarios, diplomáticos y de la aeronáutica nacional, desempeñando en el Aero Club de Chile un entusiasta y perseverante trabajo que le mereció el cargo de presidente en 1916, para el primer Congreso Panamericano de Aviación celebrado en Chile. Más tarde en 1921, comisionado por el gobierno, visitó Argentina, Brasil y Uruguay, como embajador extraordinario; en este año fue también, ministro del Interior subrogante.



En 1925, se le designó ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización y en éste carácter fue a Montevideo a recibir al ex presidente Arturo Alessandri, que regresaba del destierro. Inició también, como ministro de Relaciones las gestiones de solución del problema de Tacna y Arica y puso su firma al Decreto que promulgó la nueva Constitución Política de Chile, que dio término al régimen parlamentario. En dicho año, además fue Ministro del Interior Subrogante.

En la presidencia de Emiliano Figueroa Larraín, 1925-1927, sirvió la cartera de Relaciones Exteriores y en la vice presidencia de Abraham Oyanedel, desempeñó las mismas funciones hasta 1932. Presidió la delegación chilena en la Octava Conferencia Panamericana de Lima de 1938.

**1/10/1999:** Se funda Amazonas S.A., la primera Línea Aérea Turística de Bolivia, operando vuelos regulares y chárter. Los primeros aviones de operación fueron tres Cessna Grand Caravan C-208B que llegaron a lugares del norte del país y la frontera con Brasil. En octubre de 2004 se reemplazan por aviones bimotores Fairchild metro 23. En julio del 2012 se amplían las operaciones a nuevos destinos y por ello se incorporan aviones Jet, el canadiense Bombardier CRJ 200. Si bien Amazonas nace como línea aérea bandera de la ciudad de La Paz y su conexión al departamento de Beni con rutas no convencionales en aeronaves de baja capacidad de transporte, la incorporación de la nueva flota de CRJ200 se convirtió en la más moderna de este país, y ha obtenido el objetivo de consolidarse en las rutas principales de Bolivia, incluidas Santa Cruz, Cochabamba, Sucre y las turísticas (Uyuni y Rurrenabaque) y luego su expansión hacia destinos internacionales tales como Cusco en Perú; Asunción en Paraguay; Campo Grande en Brasil, Iquique, Antofagasta, Copiapó y La Serena en Chile – Salta, Córdoba y Buenos Aires en Argentina; Montevideo en Uruguay y otros destinos de la región sudamericana.

Actualmente el centro de operaciones de la aerolínea se encuentra en el aeropuerto de Santa Cruz y tiene previsto hacer un paulatino cambio de flota de aviones hacia el Jet regional Embraer 190.



Su nombre proviene de la frase “A más zonas” que tiene un sonido idéntico a “Amazonas”.

Actualmente mantiene varios acuerdos interlineales que permiten ofrecer una mejor conectividad al pasajero que llega o sale de Bolivia, entre ellas: Copa, Air Europa, StarPerú y Aerolíneas Argentinas.



*Teniente 2° Alfonso Moraga*

**2/10/1920:** Con motivo de las celebraciones de aniversario de la ciudad de Rancagua, los aviadores militares chilenos realizaron un raid. El comando de la Escuela Aeronáutica Militar dispuso que fueran un monoplano Bristol pilotado por el Teniente 1° José Arredondo; otro pilotado por el Capitán Armando Castro acompañado por el aspirante Wenceslao Díaz y un de Havilland pilotado por el Teniente coronel Víctor Huston llevando de pasajero al aspirante Carlos Charme. Los aviadores arrojaron sobre la ciudad unas proclamas que decían: **“El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio”**

**3/10/1929:** El piloto Teniente 2° Ingeniero, señor Alfonso Moraga, pierde la vida en un accidente de aviación mientras efectuaba un vuelo de instrucción. El oficial ingresado como aspirante el 29 de marzo de 1923, es uno de los muchos formados en la Escuela de Ingenieros Mecánicos que funcionó en el apostadero naval de Talcahuano en Chile, hasta fusionarse esta con la Escuela Naval de Valparaíso, en marzo de 1927.

**3/10/1933:** Vuelo por los cielos de Argentina y Brasil, de la Escuadrilla argentina “Sol de Mayo” al mando del pionero aviador Coronel señor Ángel María Zuloaga. Integrada por 10 aviones, nueve de los cuales eran de manufactura nacional.

Dicho vuelo fue realizado en ocasión de la visita a Brasil del entonces Presidente Argentino. Durante el vuelo, el Palomar - Río de Janeiro – El Palomar se recorrieron 4.560 Km sin sufrir desperfectos.



**3/10/1939:** Se inaugura el aeropuerto regional *Alberto Jaramillo Sánchez*, ubicado en el corregimiento de Otú y que sirve al Municipio de Remedios en Colombia. La pista del aeropuerto también es usada como una pequeña base militar para la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional.

**3/10/1940:** Siendo las tres de la tarde, aterrizan en El Bosque, la primera escuadrilla de seis aviones brasileños adquiridos en Norteamérica por este hermano país. Los aviones North American T-6, de bombardeo y ataque, venían en viaje directo vía costa del Pacífico con rumbo al Brasil. A su arribo, cada tripulación fue saludada con una diana brindada por el *Orfeón de la Fuerza Aérea*. Se encontraban presente en esos momentos, el señor Embajador del Brasil, Samuel de Souza-Leao Gracie junto a personal de la Embajada; el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General Armando Castro; el señor Subsecretario de Aviación, comandante Alfredo Puga, quien concurrió en representación del Ministro de Defensa Nacional y altos jefes y oficiales de la institución aérea.

Una vez en tierra, los aviadores recién llegados junto a las autoridades se dirigieron a los jardines de la Escuela de Aviación, en cuyo mástil central fue izada la bandera del Brasil, mientras la banda ejecutaba los acordes del Himno Brasileño. Esta sencilla pero significativa ceremonia junto a la exteriorización de afecto por los aviadores chilenos, impresionó vivamente a los visitantes.



*El Jefe de la Escuadrilla, Mayor José Sampaio Macedo escucha los acordes de su himno patrio, en compañía de las autoridades nacionales y brasileras presentes*

La escuadrilla estaba formada por el Mayor José Sampaio Macedo, comandante; los tenientes R. Nicoll, R. Lima, M. Neves, H. Fonseca, A. Hamerly; los sargentos L. Aranha, L. Carvalho y B. Calado. Además, volando independientemente arribó a El Bosque esa tarde, el representante sudamericano de la fábrica North American Aviation, Inc. en Inglewood, el señor M. Bouchelle.

**5/10/1943:** Se decreta la creación de la Fuerza Aérea Naval Mexicana, previendo un ataque aéreo a México por parte de las fuerzas del Eje (Alemania, Italia y Japón), a las que este país había declarado la guerra el 28 de mayo de 1942. Sin embargo, no se enviaron aviones de combate a la Segunda Guerra hasta 1944, en que al formarse la Fuerza Aérea Expedicionaria, México contribuyó a la causa aliada con el "Escuadrón 201".



**6/10/1916:** A bordo del vapor "Chiloé", llegaron a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, trayendo consigo el monoplano "Talcahuano", un Blériot biplaza de 80 hp., con el cual habían iniciado una gira meses antes, realizando demostraciones en diferentes ciudades del Sur de Chile, y con el que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que se realizaría en la ciudad brasilera de Río de Janeiro durante 1917. Será en este avión que el 1º de noviembre de 1916, logre el aviador David Fuentes éxito de cruzar el Estrecho de Magallanes desde Punta Arenas hasta la ciudad de Porvenir.

**6/10/1941:** Creación del Club Aéreo de Arica. Ubicado en la actual región de Arica y Parinacota en el extremo norte de Chile. Su historia se remonta a los éxitos alcanzados por el Club de Planeadores que fuera fundado en febrero de 1941.

Animados por este logro, la población ariqueña adhirió con entusiasmo a la campaña *Alas para Chile*, la que culminó con una colecta nacional realizada el 20 de agosto de 1941 en homenaje al natalicio de Bernardo O'Higgins y animada por el propio presidente Pedro Aguirre Cerda, que tuvo el propósito de reunir fondos para fomentar la aviación civil y formar pilotos para la Reserva Aérea del país.

Así mismo, un grupo cercano a los cuarenta entusiastas, incluida doña Ethel Quinteros Urrea, la única mujer, se reunió el día seis de octubre en la biblioteca del Hotel Pacífico, con el propósito de fundar el club y eligiendo de inmediato su primer Directorio, el que quedó conformado por los señores Gonzalo Castro D., Presidente; Guillermo Quinteros T., Vicepresidente; Osvaldo Barrientos A., Secretario; Julio Muñoz L., Prosecretario; Jorge Idro M., Tesorero; Gabriel Alalquiaga F., Protesorero; Arnold Tossi G., Consejero; en tanto que el teniente Horacio Díaz de la Fuerza Aérea de Chile, fue designado delegado ante la Dirección de Aeronáutica.



**7/10/1943:** Se da inicio al Servicio de Auxiliares a Bordo en Chile, siendo la señorita [Dora Magdalena María Koeppen Maisan](#), la primera en ocupar ese cargo como tripulante del avión Lan-Chile, modelo Lodestar de itinerario que al mando del Comandante Alfonso Cuadrado hizo la ruta Santiago-Antofagasta.

“Mucki” como cariñosamente le denominaban sus camaradas del Club Aéreo de Chile, había efectuado además su curso de piloto, obteniendo su brevet en febrero de 1940 en el Club Aéreo de Temuco (segundo más antiguo del país, fundado en 1929).

La [Federación Aérea de Chile](#) recuerda su nombre con el Premio “**Orden al Mérito Dora Koeppen Maisan**” que es otorgado anualmente a destacadas pilotos femeninos.

**8/10/1913:** Cosme Renella Barbatto, se convierte en el primer piloto ecuatoriano en volar un avión sobre cielos del Ecuador, ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

Nacido en Secondigliano, Nápoles, Italia, el 15 de febrero de 1890, fue traído de un año de edad a Guayaquil por sus padres, Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido entusiasmados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial Poco después nacieron aquí en Guayaquil sus hermanas Fortuna y Josefina.

En 1912 ingresa al Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil, el que le financiará un viaje a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítaloparlante.

El alumno de piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co. que usaban aviones Neuport, donde se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

Con el apoyo de su Club en Ecuador, adquiere un avión Dalmistro de 50 hp. bautizado “Patria No.1” con el cual se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil.

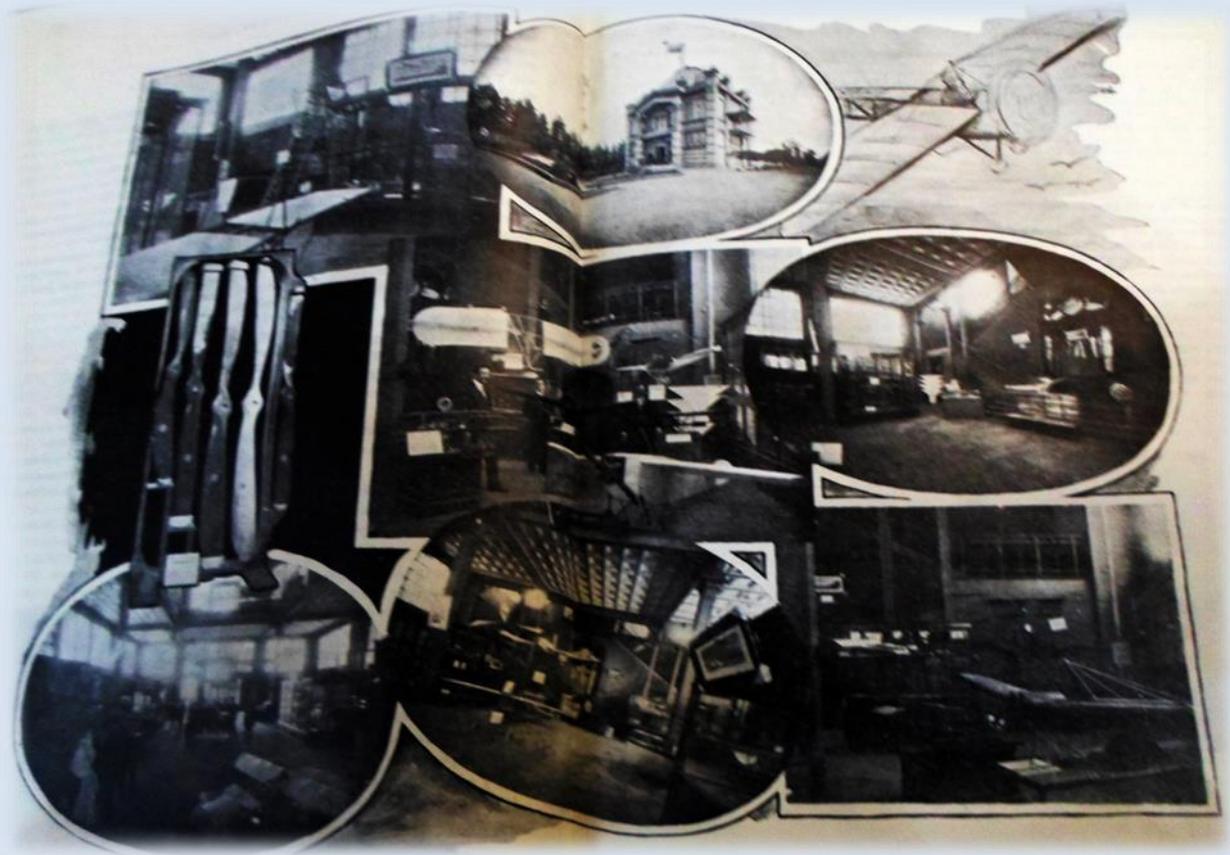


Cosme Rennella, un hombre optimista y alegre, siguió dedicado a su oficio de piloto hasta los últimos años de su vida y contribuyó enormemente al desarrollo de la aviación militar y comercial en Ecuador, a veces comisionado como piloto militar e instructor, otras tantas como piloto comercial y postal, considerado el decano de los pilotos ecuatorianos disfrutó del respeto de sus compatriotas y camaradas de armas, fue ascendido al rango de Teniente Coronel de Aviación el 25 de diciembre de 1936.

**8/10/1929:** Cubana de Aviación fue fundada en La Habana. Cuando en América sólo existían 8 aerolíneas y en el resto del mundo 21 empresas. Comenzó como Compañía Cubana Nacional de Aviación Curtiss. En 1932 al ser comprada por Pan Am, se deja fuera la palabra Curtiss. En 1959, con la llegada de la Revolución Cubana es nacionalizada y su nombre oficial es cambiado a Empresa Consolidada Cubana de Aviación. Actualmente Cubana de Aviación S.A, es la línea aérea de bandera en Cuba y se dedica al transporte de pasajeros, carga, correo y vuelos chárter.

**9/10/1913:** El Aeroclub de Chile, organiza en el hermoso Pabellón de Industrias ubicado en el recinto de la Quinta Normal, la Primera Exposición en Sudamérica de Aeroplanos fabricados en el país.

A la importante jornada iniciada a las 16 horas de ese día, acude el Presidente de la República S.E señor Ramón Barros junto a algunos de sus Ministros de Estado y altas personalidades. Antes de darse por terminado el acto, se iniciaron algunas “volaciones” realizadas por el piloto señor Clodomiro Figueroa.



**9/10/1948:** Se crea la “*Posta Aérea Sanitaria de Osorno*”, servida admirablemente por los pilotos del Club Aéreo de Osorno. Ofrece el servicio con un avión ambulancia Beechcraft “Bonanza” adquirido con fondos del club. Algunos de sus primeros pilotos fueron Eduardo Burnier y Carlos Buschmann.

**9/10/1980:** Mediante el Decreto Ley N° 17.691, se crea el Ministerio de Aeronáutica de Bolivia, entidad que por años aglutinó las actividades aeronáuticas de este país hasta ser suprimido en 1990.

**11/10/1932:** Se nombra alumno extranjero de la Escuela de Aviación al Guardiamarina de 2da. Clase, Ingeniero ecuatoriano, señor Nicolás López Valdivieso. El oficial que por Decreto Supremo N°1195 del 31 de agosto de 1932 pasó de la Armada a disposición de la Fuerza Aérea, prestará sus servicios como alumno del Curso de Pilotaje.

**11/10/1963:** Nacimiento del Servicio Aero Fotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (S.A.F.).

Este importante organismo es creado por Ley N°15.284, cuyo principal objetivo es satisfacer las necesidades de aerofotogrametría y técnicas afines, e instruir al personal de la Fuerza Aérea de Chile en estas materias. Su primer Director, fue el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Juan Soler Manfredini.



**11/10/1995:** Creación de la Vª Brigada Aérea en Antofagasta. Dentro de una modificación al organigrama institucional, la 1ª Brigada Aérea es trasladada desde Antofagasta (BA Cerro Moreno) a Iquique (B.A. Chucumata), y Cerro Moreno pasa a ser asentamiento de esta nueva Vª Brigada Aérea, que agrupa como unidades de vuelo, a los Grupos de Aviación N°7 y 8, además de unidades logísticas, electrónicas y Antiaéreas. Su primer comandante fue el General de Brigada Aérea (A), señor Ettore Rossi Zerega.

**12/10/1920:** A bordo del vapor Santa Teresa, llega a Valparaíso la Misión Aérea del Mayor R.A.F, señor Frank P. Scott, ex instructor del Central Flying School de Gosport en Inglaterra. Le acompañaban como instructores ayudantes, el Mayor, señor Charles Pickthorn y el Capitán señor Osvaldo Manning, destacados pilotos de la Real Fuerza Aérea Británica y especialistas en mecánica.

**12/10/1923:** Durante la presidencia de Bolivia, del Dr. Bautista Saavedra Mallea, se funda oficialmente la Escuela de Aviación Boliviana, creada por el Decreto Supremo del 7 de septiembre del mismo año.

**12/10/1935:** Creación del Club Aéreo de Valparaíso y Viña del Mar. Su nombre fue originalmente “Club Aéreo de Aconcagua” y comenzó a operar en El Belloto, donde se construyó una pista. Posteriormente, el terreno fue adquirido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual dotándolo de la infraestructura necesaria lo convirtió en el Aeródromo El Belloto, el cual operó bajo esta denominación hasta algunos años atrás. Con el tiempo, el Club cambió su nombre a “Club Aéreo Valparaíso y Viña del Mar”. En el año 1961, el Club adquirió el terreno donde está actualmente

ubicado el Aeródromo de Rodelillo en Viña del Mar, trasladándose a él en el año 1964. Importante resulta destacar que esta pista, fue el primer y único aeródromo civil que tuvieron y siguen teniendo hasta hoy las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

**12/10/2005:** En París (Francia), la FAI (Federación Aeronáutica Internacional) otorga el Diploma Paul Tissandier a la señora Madeleine Dupont en reconocimiento a los destacados servicios prestados a la aeronáutica y los deportes aéreos.

**13/10/1966:** Formación del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, elemento logístico que agrupa todas las actividades de mantenimiento de línea realizadas al material de ala fija y rotatoria de la Armada de Chile.

**13/10/1968:** Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°35 de la Fuerza Aérea de Chile. Asentada en Puerto Montt, (IIIª Brigada Aérea), esta unidad fue creada inicialmente bajo la denominación de Departamento de Comunicaciones y Electrónica que funcionaba en la Base Aérea de La Chamiza, y que años más tarde, el 6 de junio de 1986 adoptara su actual nombre.



**14/10/1895:** Nace el Capitán de Ingenieros Mariano Barberán y Tros De Ilarduya, director de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y héroe de la Guerra de Marruecos, habiendo adquirido un reconocido prestigio como navegante en la preparación del vuelo del Plus Ultra, concibió la idea de realizar un vuelo sin escalas desde España a las Antillas.

**14/10/1946:** Un Douglas DC-4 de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), dio inicio a los vuelos comerciales itinerantes entre Buenos Aires y Santiago y al día siguiente un Douglas DC-3 de la Línea Aérea Nacional de Chile, los estableció entre Santiago y Buenos Aires.

**14/10/1975:** Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°31, en Antofagasta, Chile. Denominado originalmente como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°31. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) señor Fernando Gómez Astudillo.

**15/10/1954:** Se celebra por primera vez el Día del Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea de Chile, tras ser creado por O.C.J N°97 del 22 de marzo de 1954.

**16/10/1928:** Con esta fecha se dispuso que el aeródromo de Iquique se denominara "Los Cóndores". Su característico primer hangar metálico, de 100 metros de largo por 30 metros de ancho llevó pintado el nombre del Aeródromo y de la ciudad de origen, fue construido por la firma Curtiss Aeroplane Export Corp. y entregado para el servicio en enero de 1930.

**16/10/1936:** Como justo homenaje y reconocimiento a su aporte a la aviación, se denominarán "Santos-Dumont", "Bartolomé de Guzmán" y "Augusto Severo" los aeropuertos brasileiros situados en Punta de Calabouço, en Santa Cruz y en Recife respectivamente.

**16/10/1939:** Se crea la Escuela de Especialidades "*Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas*" de la Fuerza Aérea de Chile.

Ante la creciente complejidad de los aviones y sistemas que incorporaba la Fuerza Aérea, fue necesario reestructurar y ampliar el campo de acción de la existente "*Escuela de Mecánicos*", creada en 1935, pasando a ser "*Escuela de Especialidades Mecánicas*", creada por Decreto Supremo Seco I. N° 666, de 16 de octubre de 1939.

Tiene por objetivo formar los especialistas del cuadro permanente que requiere la Institución para el cumplimiento de su misión. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (I) señor Gustavo Herrera Ponce de León.



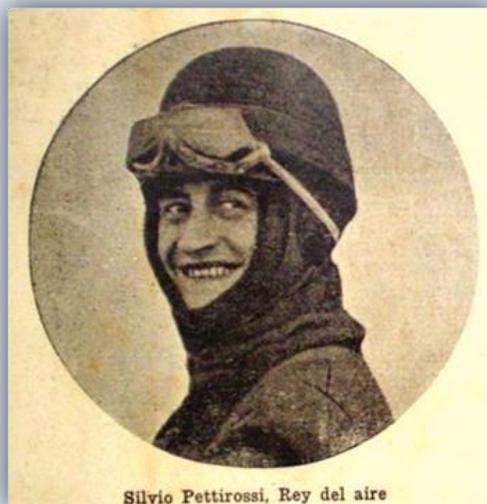
*Escarapela usada por los alumnos de la Escuela de Especialidades*

**16/10/1946:** Se dicta en esta fecha el Decreto Supremo N°701, creando la Federación de Clubes Aéreos de Chile, más tarde conocida como Federación Aérea de Chile (FEDACH).

**16/10/1956:** Es creado el ya desaparecido Club Aéreo de Panimávida.

**17/10/1908:** Hace 110 años en Buenos Aires, se eleva el globo "Pampero", llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente, pero en horas de la noche el viento lo arrastró hacia el río, de donde nunca más volvieron sus intrépidos tripulantes, quienes se convirtieron en los primeros mártires de la naciente aeronáutica argentina.

**17/10/1916:** Se cumple el primer centenario del trágico accidente en Buenos Aires, que le costara la vida al piloto pionero y acróbata de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi, quien durante un vuelo de prueba, verificaba las reparaciones hechas a su avión tras el incidente aéreo sufrido en los Estados Unidos. El muy apreciado aviador cae con las alas de su avión tronchadas, ante su joven esposa y un público desbordante que observaba su ya legendaria temeridad.



**17/10/1921:** Concluye el armado del primer bote volador de la entonces "Estación de Hidroaviones" de la Marina de Chile, en la caleta de Las Torpederas, en Valparaíso. Con la asistencia del Director General de la Institución, Almirante Muñoz Hurtado acompañado de su señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado se procedió a romper en la proa del bote Felixtowe F2A una botella de Champagne bautizándolo como "Guardia Marina Zañartu". En la ceremonia estuvo presente el Capellán de la Armada, Presbítero don Ángel Custodio Concha quien bendijo la embarcación y a sus tripulantes.



*Bautizado en recuerdo del valeroso joven piloto, Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, fallecido trágicamente en mayo de 1921.*

El bote volador tenía capacidad para ocho personas, tenía dos motores y fue una de las naves más grandes que operó en Chile por esos años, efectuando destacados vuelos.



*El Director General de la Armada, acompañado de su señora doña Teresa Arlegui quien fue la Madrina de este bote volador.*

**17/10/1967:** Creación del Club Aéreo de Laja, ubicado en la Provincia de Biobío de la VIII Región de Chile.



**18/10/1913:** Primer oficial mártir de la Marina chilena, víctima de la aviación.

Durante el desarrollo de las pruebas para optar al Título de Piloto Aviador por algunos integrantes del cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque (Santiago), ocurre un trágico accidente, falleciendo el alumno aviador, Teniente 2º señor Pedro Nolasco Luco Cristie.

**18/10/1951:** Se crea el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil de Colombia, adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

**19/10/1913:** Se elige este día para inaugurar en la localidad francesa de Saint Cloud, en París un monumento dedicado al insigne pionero brasilero de la aviación mundial, señor Alberto Santos-Dumont, en recuerdo que un 19 de octubre de 1901, utilizara por primera vez un motor de combustión interna en la aeronáutica.

Esta estatua de bronce se erige en la misma zona, en honor al primer hombre que realizó exitosamente una aventura aérea en el dirigible de su creación Nº 6, haciendo que este aparato recorriera un circuito controlado entre el Parque del Aeroclub de Francia en Saint-Cloud y la Torre Eiffel en menos de treinta minutos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la escultura fue removida de su base y aparentemente fundida. Luego de terminado el conflicto, el gobierno brasileño y la colonia brasilera residente ofrecieron a Francia una realizar una réplica de la estatua con la cual el 4 de julio 1952 se reinauguró este hermoso testimonio.



**Obra del escultor francés Georges Colin, y sobre su base lleva el texto:**

***"Este monumento fue erigido por el Aero-club de France para conmemorarlas experiencias de Santos Dumont, pionero del transporte aéreo".***

**19/10/1927:** Inicia operaciones la Pan American World Airways, con el vuelo entre Cayo Hueso, U.S.A. y la ciudad de La Habana en Cuba.

**20/10/1932:** Por Decreto Supremo N° 105, de esta fecha, se asciende de grado al Sub Oficial Mayor Mecánico, Sr. Marcos Loyola González, al grado de Ingeniero 3° de Aviación, convirtiéndose así en el primer suboficial en ascender a oficial.

En la Circular 105, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo Sr. Adirio Jessen Ahumada, señala el hecho de modo sirva de estímulo a todo el personal, *“pues la mayoría de los diversos escalafones de tropa”*, contemplan esta ampliación en la carrera a la categoría de Oficial.

*“Sólo se exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable”*

SOBRE ASCENSO A GRADOS SUPERIORES DEL  
PERSONAL DE TROPA DE LA F A N

D. P. 1 Núm 105.—Santiago, 20 de Octubre de 1932

CIRCULAR 105

«Por Decreto Supremo reciente, ha sido ascendido a Ingeniero 3° de Aviación el Sub-oficial Marcos Loyola Gonzalez, este ascenso pone en practica, por primera vez, lo establecido en la Ley respectiva que amplía la carrera del personal de tropa.

Por este motivo, este Comando en Jefe no ha querido dejar pasar inadvertido este hecho, y que el ascenso del Sub-Oficial Mayor Loyola, sirva de estímulo a todo el personal, pues, la mayoría de los diversos escalafones de tropa contemplan esta ampliación en la carrera del Sub Oficial a la categoría de Oficial.

Esto exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable.

Finaliza el texto de la circular: *“Este Comando en Jefe se complace comentar este merecido ascenso, y espera y desea, poder premiar en igual forma el esfuerzo profesional de cualesquier miembro del personal de tropa de la Fuerza Aérea Nacional”*. Se dio orden de difundir la nota en la Orden del Día, para que llegara a conocimiento de todo el personal.

**21/10/1944:** Se crea la actual División de Bienestar Social de la Fuerza Aérea de Chile, bajo la denominación de Departamento de Bienestar, debe su origen a iniciativa del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, siendo su primer jefe el Comandante de Grupo (T) Sr. Luis Bravo Jofré.

Su misión es la de proporcionar al personal institucional asistencia social, jurídica, educacional, económica, religiosa, etc.

El actual Jefe de esta importante División de la Fach, es el distinguido General de Brigada Aérea (TI), señor Gastón Elsholz Bravo.



**22/10/1929:** Creación del Club Aéreo de Temuco. Su primer Directorio provisorio lo conformaron el Capitán de Ejército, señor Osvaldo Acuña, como Presidente y el Teniente de Ejército, señor Guillermo Rodríguez, como su Secretario.

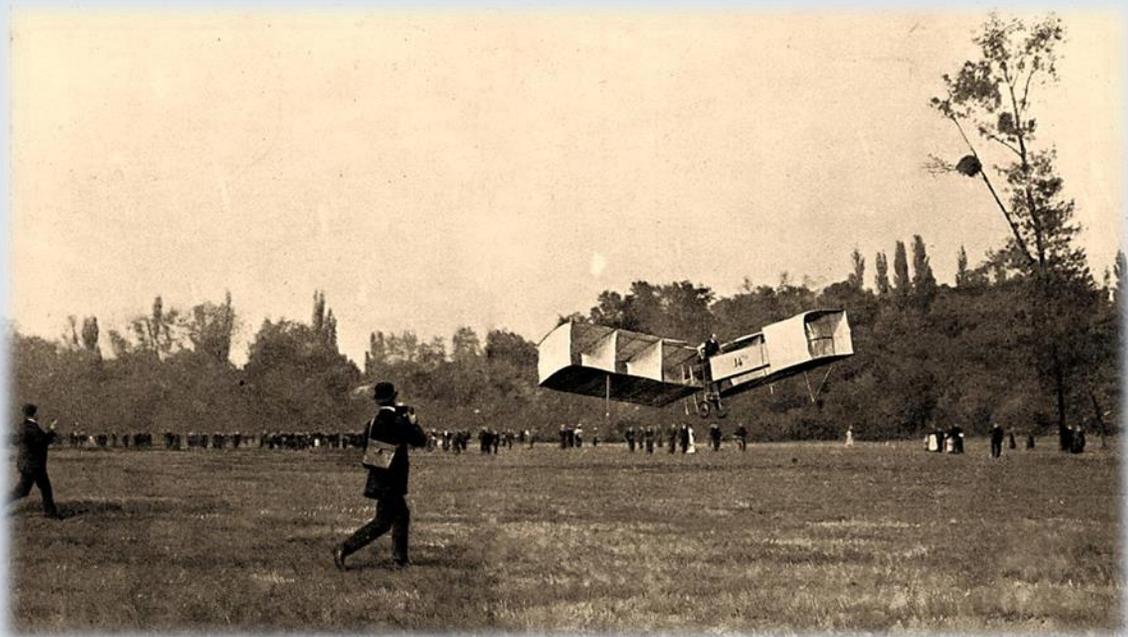
**22/10/1944:** Se funda el Club Aéreo de Parral. En la época de su creación, esta organización estuvo equipado con material aéreo Aeronca y Fairchild, común a los clubes aéreos civiles de la época. Tras un largo receso, este Club se reactivó en 1999.

**22/10/1946:** Mediante la Resolución Ejecutiva Número 22, se autoriza a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia –AVIANCA–, para prestar Servicios de Aeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil en el país, hasta cuando el gobierno asuma directamente la prestación de sus servicios. Esta resolución sienta las bases de los actuales Servicios de Tránsito Aéreo y Comunicaciones Aeronáuticas en este país.

**23/10/1906:** El célebre brasileño Alberto Santos Dumont, con un pequeño aeroplano de su invención bautizado como “14-bis”, realiza un vuelo de unos 70 metros a algo menos de 2 metros de altitud sobre el campo de Bagatelle en París. Esta hazaña aeronáutica marca el primer vuelo de un avión que despegar por sus propios medios, diferenciándose del famoso “Wright Flyer” de los Hermanos Wilbur y Orville Wright, el cual para despegar era catapultado al aire.

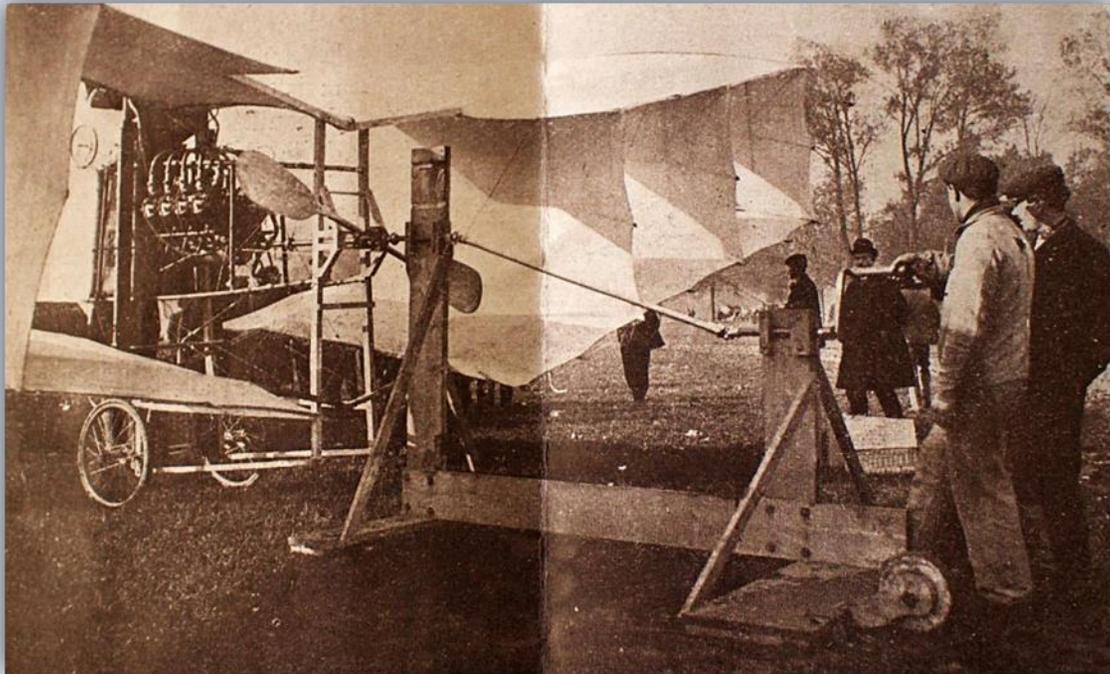
*“Santos Dumont, verdadero e inquieto “Sportsman”, quiso, con notable clarividencia, cambiar su orientación aeronáutica y se dedicó con éxito a la conquista del aire por medio de aparatos más pesados que ese elemento. Aportó a tal fin su envidiable experiencia, y en julio de 1906 logró “despegar”, por primera vez en Europa, en uno de esos vehículos. Efectuó un breve salto de unos cuantos metros, al término del cual resultó averiado el tren de aterrizaje, lo que le impidió reanudar sus ensayos hasta el 23 de octubre, fecha consagrada en el Brasil como Día de la Aviación”.*

La prueba antes referida, que relata este extracto de texto superior, fue presenciada por representantes del Aero Club de Francia, quienes sin duda informaron a la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), que fuera fundada poco tiempo antes, el **14 de octubre de 1905**.



**Fotografía del trascendental momento en la historia de la navegación aérea mundial.**

*(Fuente L'illustration, 23 de octubre de 1906)*



*Antes de la partida. El motor se pone en marcha con la ayuda de una manivela instalada sobre un aparato independiente del aeroplano con la cual se evitan eventuales accidentes.*

**23/10/1943:** Por medio de un decreto, el presidente mexicano, señor Manuel Ávila Camacho instituye que en el día 23 de octubre de cada año, se conmemorará el “Día Nacional de la Aviación Mexicana”.

**24/10/2007:** Es creada “Boliviana de Aviación”(BoA), mediante el Decreto Supremo N° 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Cuenta con estatutos aprobados mediante Decreto Supremo N° 29482 de 19 de marzo de 2008. Comenzó sus operaciones en marzo de 2009.

**25/10/1921:** A contar de esta fecha, por Decreto N°3101, se suprimió la Inspectoría General de Aviación, la que había sido establecida por D.S. N°1669, del 15 de julio de 1920. En su lugar, se crearía la Dirección de Aeronáutica Militar, que comienza a figurar en noviembre de 1921, cuando por Decreto G. 5 N° 3186 del 4 de noviembre se aprueba un Nuevo Reglamento Orgánico de los Servicios Aéreos del Ejército.

El primer Director de Aeronáutica Militar chilena fue el General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.



*Luis Contreras Sotomayor*

**26/10/1917:** Tras su condición de neutralidad declarada en 1914, Brasil declara la guerra al Imperio Alemán. Esta nación fue el único país de América del Sur en participar efectivamente en este conflicto más allá de una declaración formal.

**27/10/1940:** Fallece en un lamentable accidente aéreo, el pionero aeronáutico francés vecindado en Chile, don César Copetta Brosio, quien fuera el autor del primer vuelo en aeroplano en Chile, en 1910.



*Fotos derecha: Sobrio y sencillo, simbolizando así la personalidad de don César Copetta, aparece a la entrada del antiguo aeropuerto Los Cerrillos, el monolito que indicara el lugar de su trágico accidente en 1940 (Inaugurado el 6 de diciembre de 1942)*

*Foto derecha: Dos grandes de la Aviación Nacional. Señores Arturo Merino Benítez junto a don César Copetta Brosio*

**28/10/1915:** Récord sudamericano de altura con pasajero. El piloto chileno, señor David Fuentes, llevando como pasajero al deportista Federico Helfmann bate el récord sudamericano de altura con pasajero en el Sporting Club de Viña del Mar, alcanzó una altura de 3.200 mts. en un avión Blériot XI "Tandem".

**28/10/1987:** Creación del Grupo de Comunicación y Detección N°32 de la Fuerza Aérea de Chile, en Santiago. Inicialmente denominado Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°32. Su primer jefe fue el Comandante de Escuadrilla (DA), señor Jorge Dumont Baeza.

**29/10/1990:** Se recepciona en Francia el primer helicóptero Super Puma para la Armada de Chile, destinándose al entrenamiento de pilotos y misiones de transporte y rescate. Los siguientes aparatos de este fabricante recibidos corresponden al modelo Cougar, equipados para misiones AS.



Helicóptero Super Puma de la Armada de Chile

**30/10/1944:** Se realiza el sobre vuelo de un hidroavión sobre la bahía y ciudad de Valparaíso. El aparato de dotación del acorazado O'Higgins que piloteado por el teniente Manuel Francke Mariotti, rompió un record de altura al alcanzar los 11.000 pies, no superado para este tipo de naves en Sudamérica.

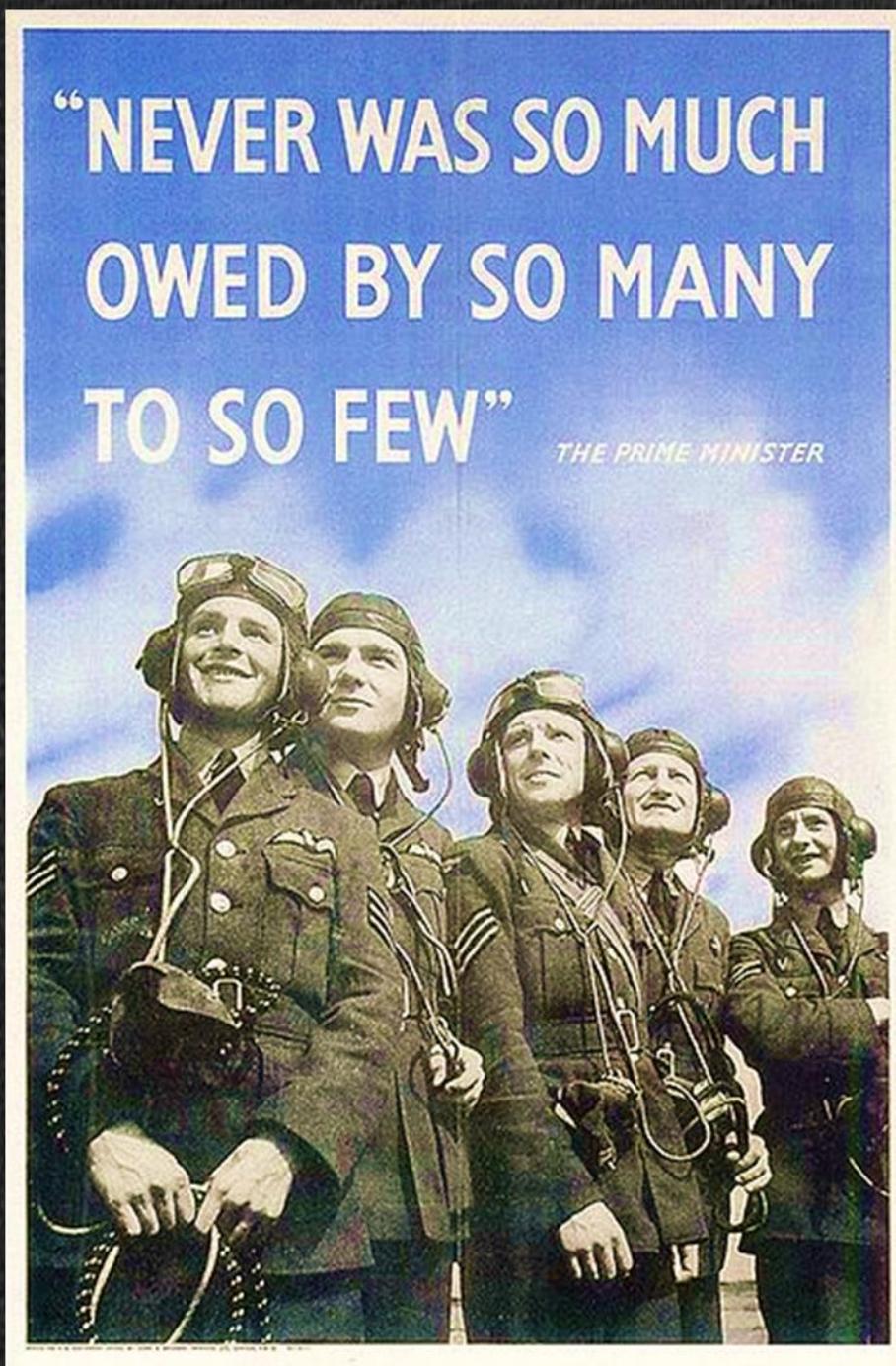


**30/10/1944:** Fundación del Club Aéreo de Angol. Ubicado en la capital de la Provincia de Malleco en la Región de la Araucanía de Chile.



**31/10/1929:** El aviador de la Compagnie Générale Aéropostale y reconocido escritor francés, señor Antoine de Saint Exupéry lleva el primer correo aéreo patagónico.





*“Nunca en el campo del conflicto  
tantos debieron tanto, a tan pocos”.*

WINSTON CHURCHILL, 20 de agosto de 1940

El listado de voluntarios chilenos<sup>1</sup>, hombres y mujeres, que participaron en la Segunda Guerra Mundial, al servicio de la aviación británica es notablemente extenso, en el se incluyen las distintas especialidades, rangos militares e instituciones a las cuales accedieron estos Chilenos Británicos.

## ROLL OF HONOUR

*Killed or die on service*

***At the call of King and Country, those of our volunteers whom this Roll commemorates left all that was dear to them, endured hardships, faced danger and finally passed out of sight of men by the path of duty and self sacrifice, giving up their own lives that others might live in freedom"***

***"Let those who come after, see to it that their names are not forgotten"***

***Ante el llamado del Rey y la Patria, aquellos de nuestros voluntarios a quienes este Rol conmemora dejaron todo lo que les era querido, soportaron dificultades, enfrentaron peligro y finalmente desaparecieron de la vista de los hombres por el camino del deber y el sacrificio propio, renunciando a sus propias vidas para que otros puedan vivir en libertad "***

***"Que los que vengan después, velen por que sus nombres no sean olvidados"***

NOMBRE	SERVICIO	GRADO	FECHA DE FALLECIMIENTO
<b>(Salieron desde Antofagasta)</b>			
George Victor Etchells	Royal Navy	O/Seaman	27 de mayo de 1942
Frank Norman Gillitt	R. A. F. V. R.	Flight Lieutenant	22 de octubre de 1942
Edward Alexander Pollock Tello (Taltal)	R. A. F. V. R.	Flight Lieutenant	1 de febrero de 1945
Harry Edgar Nicholls	Royal Army	Bombardier	26 de noviembre de 1944
<b>(Salieron desde Valparaíso)</b>			
David William Allardice	K. O. Liverpool Regiment	2 <sup>nd</sup> Lieutenant	2 de noviembre de 1942

<sup>1</sup> La presente nómina fue extraída de la revista "South Pacific Mail" de fecha 30 de agosto de 1945. Ésta fue gentilmente facilitada por el presidente de la **Royal British Legion** en Chile, señor Mark Watkins, actualizada, corregida y completada con los archivos e investigaciones del IIHACH.

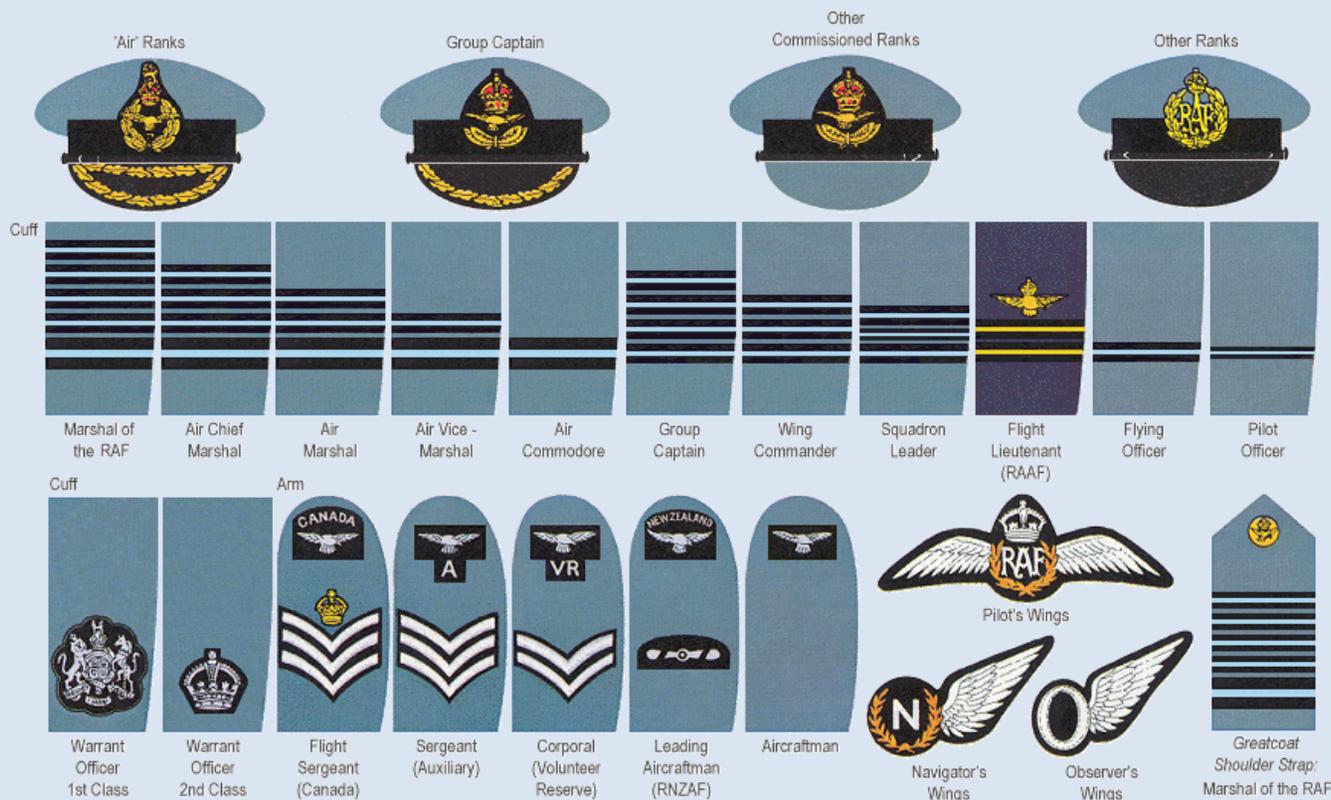
Phillip Mclauchlin Allardice	R. A. F. V. R.	Pilot Officer	22 de marzo de 1942
Fernando Raúl Bunster	R. A. S. C.	Private (Driver)	12 de febrero de 1944
Dennis Niel Burrows (Limache)	R. N. V. R.	O/Seaman	10 de junio de 1944
Jack Reginald Bushell D.F.M.	Royal Air Force	Pilot Officer	19 de julio de 1941
John Angus Cumming	Gloucestershire Regt.	Major	21 de mayo de 1944
John Francis Errington	R. N. V. R. (Fleet Air Arm)	Lieutenant (Aviator)	16 de mayo de 1945
William Rentoul Lyon	Hampshire Regiment	Lieutenant	10 de julio de 1944
Peter Alistair McDowall	The Black Watch	Lieutenant	25 de junio de 1944
James Douglas Morrison	Royal Air Force	Pilot Officer	1° de mayo de 1940
Ronald M. Morrison	Royal Armoured Corps	Trooper	Mayo de 1943
Richard William Newcomb (Olmué)	R. A. F. V. R.	Pilot Officer	18 de noviembre de 1943
Robert Vardy Peddar	Suffolk Regiment	Lieutenant	5 de julio de 1945
Archibald James Sommerville (Coquimbo)	Royal Scots	Lieutenant	9 de junio de 1944
Charles Henry Sutton	R. N. V. R.	Sub Lieutenant	29 de julio de 1945
John Melville Wedderspoon	R. N. V. R.	Surgeon Lieutenant	5 de junio de 1945
<b>(Salieron desde Santiago)</b>			
Jack Albert Adams Langley (La Calera)	R. A. F. V. R.	Flying Officer	8 de julio de 1944
James Hogarth Adamson	Royal Air Force	Flight Sergeant	7 de junio de 1941
Stanley Kendal Blandford (Coronel)	Royal Air Force	Sergeant (Navigator)	22 de octubre de 1943
Donald Campbell	R. A. F. V. R.	Flying Officer	Mayo de 1945
Richard Brian Charles (Viña del Mar)	R. A. F. V. R.	Flying Officer	5 de marzo de 1944
Richard Noel de Camy Hogge (Santiago)	R. A. F. V. R.	Sergeant	19 de noviembre de 1943
John Radnor Evans	Royal Scots	Private	Abril de 1943
Alfred S. Hills	Royal Scots	Lance Corporal	Marzo de 1944
John Paterson Lockett	Royal Armoured Corps	Lance Corporal	Diciembre de 1941
Norman B. MacAuliffe Bawden (Coquimbo)	R. A. F. V. R.	Sergeant Pilot	21 de julio de 1942
Ian L. MacDonald	The Black Watch	Lieutenant	Febrero de 1945

Walter Percy Mead	R. A. F. V. R.	Flight Sergeant (A.G)	23 de abril de 1944
Rexald M. Miller	Reconnaissance Corps	Trooper	Marzo de 1945
William Blair Patullo	Royal Air Force	Pilot Officer	26 de octubre de 1940
Charles Ian Scott Kinnear	R. A. F. V. R.	Sergeant Pilot	2 de julio de 1942
John Robert Tomlison	Royal Air Force	Leading Aircraft (U/T Pilo	3 de enero de 1942
<b>(Salieron desde Concepción)</b>			
Richard Norman Walker Bock	R. A. F. V. R.	Flight Lieutenant	14 de enero de 1944
Paul Henry Clarkson McCarthy	R. A. F. V. R.	Sergeant Gunner	14 de julio de 1941
Gerald L. Cooper	Royal Air Force	Pilot Officer	Mayo de 1939
Arthur Thomas Rose-Price Mackay	Royal Air Force	Flight Lieutenant	2 de septiembre de 1940
Paul B. Randlett	R. A. F. V. R.	Sergeant (Pilot)	24 de julio de 1943
Francis Langhorne Backhouse (Concepción)	R. A. F. V. R.	Sergeant (Air Gunner)	28 de julio de 1943
Thomas Noel Cooper	R. A. F. V. R.	Flight Lieutenant	6 de noviembre de 1944
<b>(Salieron desde Magallanes)</b>			
John Reynolds Booth	Royal Armoured Corps	Lance Corporal	Julio de 1944
William T. MacDonald	R. A. F. V. R.	Sergeant	Octubre de 1942
Harold Nielsen	R. A. F. V. R.	Sergeant (Air Gunner)	6 de febrero de 1945
Richard William Trehern	Royal Air Force	Pilot Officer	4 de enero de 1941
Geoffrey Walter Wood D.F.M.	R. A. F. V. R.	Flight Sergeant (A.G.)	21 de febrero de 1944
Ronald Gordon Vicary Gibbs	R. A. F. V. R.	Pilot Officer	31 de octubre de 1942
Colin Raymond Leitch Ramsbottom	R. A. F. V. R.	Flying Officer	9 de noviembre de 1943



# LISTA DE VOLUNTARIOS CHILENO BRITÁNICOS EN GENERAL QUE SIRVIERON EN LOS SERVICIOS AÉREOS EN ULTRAMAR

(LIST OF VOLUNTEERS SERVING OVERSEAS)



**Cuadro explicativo de grados en la Real Fuerza Aérea (Fuente: Andrew Mollo)**

Muchos chilenos que ingresaron y sirvieron en la Real Fuerza Aérea, estuvieron principalmente incentivados por el éxito propagandístico que tuvo a través de los muchos noticiarios mundiales, la Batalla de Inglaterra del año de 1940, la cual prácticamente, había significado la salvación ante la inminente ocupación de Inglaterra. Varios de estos voluntarios que habían viajado al viejo continente con gran riesgo y dificultad, fallecieron lamentablemente en la flor de su juventud, otros tantos, conquistaron la tranquilidad de haber cumplido con su deber moral, hacia con la patria ancestral, siendo condecorados por sus valientes acciones.

**(Viajaron desde Iquique)**

Thomas H. Rooke	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
James C. Sommerville	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman

**(Viajaron desde Antofagasta)**

Victor Antcliff	Royal Air Force Volunteer Reserve	Corporal
James Harold Benson	Royal Canadian Air Force	Flying Officer
William D. Thomas	Aircraft Factory Accounting	

**(Viajaron desde Valparaíso)**

Eric A. Bushell	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
M. Crangle	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Robert Crichton	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 1 <sup>st</sup> . Class
John M. Danks	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
John O. Lloyd Davies	Royal Air Force	Lieutenant
James E. Douglas	Fleet Air Arm	Petty Officer Airman
Frederick Keith Evans Inglis	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
Kenneth R. Hadida	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
John H. Hart	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
John R. Hemans	Royal Air Force Volunteer Reserve	L.A.C. (invalided out)
Ernest H. Honeyman	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Sergeant
Alan G. Jackson	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
Archibald S. Jackson	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
Alan R. King	Royal Air Force Volunteer Reserve	Squadron Leader
Dennis M. King	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
Henry Luxton	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Jeffrey R. K. MacDonald	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
William A.L. Macqueen Joste	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Christopher H. Matthews	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Sergeant
Albert C.W. Miranda	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
George Pérez	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Robert P. Pérez	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
William Pérez	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Peter B. Perkins	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
Martin J. Phillips	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
Richard W. Phillips	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
William B. Phillips	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
Eric W. Reid	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Ralph C. Shepherd	Fleet Air Arm	L/Airman
Hugh P. B. Smith	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Sergio M. Smith	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
George Sutherland	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Peter Velasco	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant
Arthur T. Wheats	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
J. S. Young	Royal Air Force	

**(Viajaron desde Santiago)**

Francis H. Adams	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Leonard Alflatt	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant
Harold D.L. Bain	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Horatio Battle	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Harry E. Brass	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 1 <sup>st</sup> . Class
Harold Adrian Brown (DSO, DFM)	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
Elliot Buchanan	Royal Air Force	Flight Lieutenant
Thomas Henry Burford Wilson (DFC)	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Frank B. Burford	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer

Geoffrey V.S. Crew	Royal Air Force	Flight Lieutenant
Alfred B. Davis	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
Donald P. Dewar	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
Thomas E. Dowd	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant
Hernán Femenías	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant Navigator
Gerald J. Gibbons	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
Frederick R. Giles	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Gerald Hamilton	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant
Eric J. Hobsbawn	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
Anthony Hobsbawn	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Sergeant
Geoffrey R. Hobsbawn	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant Observer
Arthur Horspool	Royal Air Force Volunteer Reserve	Warrant Officer
Colin T.B. Irwin	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
William D. Kinnear	Royal Air Force Volunteer Reserve	Sergeant
Edwin W. Lee	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
Ronald F. Lowery	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Alfred D. Macve	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Wilfred N. Meredith	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
John W. Murdoch	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
Geoffrey Murkett	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Thomas H.C. Peack	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
John H. Price	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Ralph W. Randell	Royal Air Force Volunteer Reserve	Supply Prob.
John Reynolds	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Norman C.S. Riddell (DFC)	Royal Air Force	Squadron Leader
Archer S. Robertson	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
Harry Rogerson	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Brian T.F. Rowlands	Fleet Air Arm	Sub Lieutenant
Thomas C. Sargent	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 2 <sup>nd</sup> . Class
Leonard P. Smith BBC	(ex Royal Air Force)	Announcer
Walter A. Smith	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 1 <sup>st</sup> . Class
Edward C. Smith	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 1 <sup>st</sup> . Class
William L.A. Smith	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Reginald C. Steel	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Hubert Stephens	Royal Air Force Volunteer Reserve	
William H. Strang	Royal Air Force Volunteer Reserve	Air Cadet
Douglas G. Taylor	Royal Air Force Volunteer Reserve	Invalided out
Roderick K. Webb	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Sergeant
Roland L. Wotherspoon	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Andrew E. Wotherspoon	Royal Air Force Volunteer Reserve	Pilot Officer
Edward G. Wright	Royal Air Force	Leading Aircraftsman

**(Viajaron desde Concepción)**

Roderick G.M. Carey	Royal Air Force Volunteer Reserve	Aircraftsman 1 <sup>st</sup> . Class
Brian E. Cooper	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flying Officer
Ronald E. Cooper	Royal Air Force Volunteer Reserve	Flight Lieutenant
Robert Cullen	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman
Sidney Gibbons	Royal Air Force Volunteer Reserve	Leading Aircraftsman

Norman E. Grimsditch  
Keith A. Maxwell  
Brian Mongard (CG & B)  
Malcolm Morrison  
William S. Morrison  
Maxwell Pearson  
Geoffrey Pearson  
Robert P. Steel (DFC)  
Herbert E. Wayland  
George S. Yates (DFC)  
Richard S. Yates

Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force Volunteer Reserve  
Free French Air Force  
Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force Volunteer Reserve

Sergeant  
Pilot Officer  
Flight Sergeant  
Leading Aircraftsman  
Flight Sergeant  
Corporal  
Corporal  
Pilot Officer  
Corporal  
Pilot Officer  
Squadron Leader

**(Viajaron desde Valdivia)**

Roy Brown  
Eugenio W. Spencer

Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force Volunteer Reserve

Aircraftsman 2<sup>nd</sup>. Class  
Flight Sergeant

**(Viajaron desde Magallanes)**

John C.B. Hartley  
Magnus McKay  
John Piggot  
Charles Stewart  
Robert A. Stewart  
T.F. Thomson  
R.F. Timms  
R.M.C. Williams

Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force  
Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force Volunteer Reserve  
Royal Air Force  
Royal Air Force Volunteer Reserve

Leading Aircraftsman  
Aircraftsman 2<sup>nd</sup>. Class  
Aircraftsman 2<sup>nd</sup>. Class  
Cadet  
Sergeant  
Leading Aircraftsman  
Pilot Officer  
Sergeant Navigator



## No 43379 Pilot Officer W. B. PATULLO

La historia de guerra de William “Billy” Pattullo Blair, siendo sensiblemente corta dentro del conjunto de otras narraciones que intentarán visibilizar la esforzada presencia de algunos chilenos en la Segunda Guerra Mundial, demuestra el valor, deber, servicio y amor demostrado por tantos jóvenes voluntarios que viajaron a Europa para servir en el esfuerzo de defensa de las respectivas patrias de sus ancestros. *Billy* Blair Patullo así como otros muchos, viven hoy en el sagrado recuerdo que merecen quienes no dudaron en acudir al llamado de auxilio, que la Paz y la seguridad de los pueblos, reclamaba por aquellos angustiosos y duros años de este conflicto mundial.



*Pilot Officer R.A.F. William Blair Patullo*

Patullo nació el 7 de marzo de 1919, en la provincia de Antofagasta, Chile, hijo de padres escoceses Patrick William Pattullo and Jessie Hood Blair. Fue educado en el Dundee High School, Reino Unido y en el colegio Grange de Santiago, Chile.

Tras sus estudios de enseñanza media, ingresó a trabajar en la Compañía Salitrera Anglo-Chilena y más tarde en Valparaíso a la Compañía Británica-Sudamericana de Tabaco. Al mismo tiempo ingresó en noviembre de 1938 como voluntario de la histórica 11th Compañía de Bomberos de esta ciudad.

Meses antes del inicio oficial de la guerra en Europa, William como muchos de sus otros colegas de trabajo y ex compañeros de colegio, solicitaron poder viajar a Gran Bretaña para ofrecer sus servicios

en la defensa de la patria de sus ancestros. Arribado al viejo continente, solicitó unirse a la RAF como piloto en agosto de 1939 y luego de un arduo pero breve entrenamiento militar, recibió la comisión de servicio en una unidad de formación para pilotos en octubre de 1939.



**Escudo del Escuadrón de Caza No. 151  
de la Real Fuerza Aérea**

*Creado el 1° de abril de 1918 con el nacimiento de la Royal Air Force (RAF) como resultado de la unión de los servicios aéreos del Royal Flying Corps del Ejército y del Royal Naval Air Service de la Armada. Este fue uno de los primeros nueve escuadrones operacionales de la nueva arma aérea británica.*

*Su lema "Foy pour Devoir", se traduce como "Fidelidad en el Servicio".*



**Escudo del Escuadrón de Caza No. 249  
de la Real Fuerza Aérea**

*El Escuadrón No. 249 (Gold Coast) RAF fue un escuadrón de la Real Fuerza Aérea, activo en los roles de patrulla marítima, caza y bombardero durante su existencia. Fue uno de los mejores escuadrones de combate de la RAF en la Segunda Guerra Mundial.*

*Su lema "Pugnis et Calcibus", se traduce como "Castigo con Puños y Patadas".*



Después de completar el entrenamiento de vuelo en la Unidad de Entrenamiento Operativo No. 7, en Hawarden, fue nuevamente comisionado el 26 de agosto de 1940 bajo el mando del S/Ldr J.A.G. Gordon, quien comandaba al célebre Escuadrón de Caza No. 151 (*No. 151 Fight Squadron*) con asiento en North Weald.

El 30 de agosto, sobre el estuario del Támesis, tras efectuar una misión en defensa ante el inminente ataque de un grupo de bombarderos alemanes, reclamó su primera victoria en combate aéreo; un avión Dornier 215.

El 9 de septiembre fue enviado al de Caza No. 249 (*No. 249 Fight Squadron*) también ubicado en North Weald y el 15 de septiembre al Escuadrón 46 en su aeródromo satélite en Stapleford Tawney.

*Billy* demostró ser un piloto de combate muy exitoso y en su corta carrera de combate derribó o estuvo involucrado en la destrucción de 4 aviones Dornier 17/215, 3 Messerschmitt Me109, 3 Messerschmitt Me110, 2 Heinkel 111 y un Junkers 88.

Por lo tanto, su desempeño le dio un puntaje total de 4 destruidos, 6 compartidos destruidos, 2 probablemente destruidos y uno dañado. *Billy* fue recomendado para la concesión de la “*Cruz del Vuelo Distinguido*”, pero lamentablemente no sobrevivió para recibirla.



*A punto de subir a su querido avión Hawker Hurricane*

A las 11:30 h del 25 de octubre, William Patullo estaba en su segundo combate aéreo del día junto con dos compañeros pilotos, Adj. Bouquillard y el Sargento Beard. Actuaban como “*tejedores*” para el “*Ala*” de North Weald cuando los tres rebotaron sobre Gravesend. Después de recibir múltiples heridas de bala en su cuerpo, *Billy* llevó su HURRICANE V6804 dañado al otro lado del Támesis, donde, en un intento por aterrizar a la fuerza en Maylands Aerodrome, Romford, Essex, su avión abandonó la lucha.



***Algunos de los miembros del Escuadrón No 249, una de las unidades con más derribos de la RAF, logrados durante la Segunda Guerra Mundial. Atrás, un avión Hawker HURRICANE, similar al utilizado por Patullo.***

El Hawker Hurricane V6804 rebotó en una esquina de la cuadra A12 y se incrustó en el frente de "Keiray House". William Patullo fue sacado de los escombros por testigos y posteriormente cayó en la inconsciencia. Fue ingresado en Old Church Hospital, en Romford y tras no haber recuperado la conciencia, murió producto de sus muchas heridas, la noche siguiente.



***Hermana del teniente Pollock tras la instalación en 2005, de una placa recordatoria en uno de los muros de la "Casa Keiray" sobre la cual cayó el avión de Patullo. Aquí aparece junto al entonces Agregado Aeronáutico de Chile en Inglaterra, CDA(A) Hugo Tilly Ebensperger***

William Blair Pattullo tenía 21 años cuando dio su vida por la patria de sus antepasados después de haber viajado al otro lado del mundo para llevar a cabo lo que veía como su deber.

### **Su recuerdo en Chile**

Este mismo mes en Chile, la hoy emblemática 11th Fire Company de Valparaíso, recibirá la lamentable noticia de su fallecimiento, quienes ante este trágico hecho, citaron a una Asamblea extraordinaria programada para el 13 de junio de 1941, ocasión donde simbólicamente se le reincorporó como integrante de la unidad, incorporándose con ello al *Roll of Honour* de la tradicional compañía porteña. A la vez, el entonces director de la Compañía de Bomberos "George Garland", Mr. Sidney Withwell Roe en conjunto con su Secretario Mr. Edward Honeyman Hills, le escribieron al padre de Patullo comunicándole el acuerdo tomado por la corporación y le invitaban a participar de un acto de homenaje que se celebraría el 13 de septiembre de este mismo año.

Con fecha seis de agosto arribó desde Inglaterra, una carta de respuesta de Mr. Patrick Patullo, en la que junto con agradecer profundamente el homenaje a su hijo, les avisaba que no podría estar presente pues se encontrarían en Londres para esta fecha.

Mientras tanto en Valparaíso, el 13 de septiembre de 1941, con la asistencia del Senador Humberto Álvarez Suárez; el Diputado Luis Bossay Leiva; el Superintendente del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, don José Fabres Pinto; el comandante del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso, don James Walker Atkey; el Tesorero General, Secretario General Sr. Óscar Fernández M.; Director de la Primera Compañía Sr. Alfredo Jackson; Director de la Tercera Compañía Sr. Guillermo Purcell Verdugo; el presidente de la Legación Británica Mr. Leslie Bowen; Oficiales y Voluntarios de la prestigiosa y tradicional compañía de Bomberos 11th Fire Company de El Puerto, se realizó el anunciado homenaje al joven héroe caído en la guerra.



*Fotografías del Voluntario William Patullo (1938)*



*Ilustración de una de las batallas aéreas con la participación de Patullo*

El paso por la Décimo Primera Compañía de Bomberos del joven Patullo, si bien hoy ya es efímero, el recuerdo y legado de su ejemplo de servicio y valor prevalece y se perpetúa en los ceremoniosos muros de la “George Garland”, animando a los Oficiales y nuevos Voluntarios, a continuar la senda de trabajo y entrega por el prójimo, aún a costa de sus vidas.

### ***“Utrimque Paratus”***

**Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía:**

- ❖ Christopher Shores, Clive Williams. ***Aces High: A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces of WWII***, Volume One. Grub Street Publishing, 2008
- ❖ Garín Jimenez, Jorge Daniel. ***Libro Centenario Eleventh Fire Company, “George Garland” 1901 – 2001***. Valparaíso, Chile. Septiembre de 2001.
- ❖ Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

## EDWARD ALEXANDER POLLOCK TELLO

### *Un taltalino en la R.A.F.*

Entre la lista de los audaces chilenos que fueron a la guerra y que ingresaron a la Real Fuerza Aérea (Royal Air Force) estaba este joven nortino, y que fuera más conocido dentro de su círculo familiar como “Teddy”.



**No. 124182 Flight Lieutenant Edward Alexander Pollock Tello**  
(Fuente: Diario El Mercurio de Antofagasta, 25 de abril de 1943)

Sus padres, fueron el ciudadano británico William Hamilton Pollock, quien había llegado a Chile en 1911 y la señora Sara Amanda Tello Valera, chilena natural de Taltal, en la provincia de Antofagasta. William trabajaba para la Compañía Salitrera Lautaro, una de los dos más grandes productores de salitre y yodo en Chile para la década de los treinta.

Teddy, al igual que muchos otros jóvenes de su época y condición chileno británica, había recibido su educación primaria tanto en Chile como en Inglaterra, país desde donde se preparó para poder ingresar a trabajar en la misma compañía donde laboraba su padre. Tiempo después, demostraba una gran capacidad y competencia en muchos asuntos de la empresa, por lo que fue trasladado algún tiempo a una filial en Tocopilla.

Una vez iniciado el conflicto en Europa, motu proprio, pidió permiso a sus padres para poder viajar a enrolarse pues era algo que lo consideraba su deber. Ellos lo entendieron, pero no por eso quedaron menos tristes y apenados por su eventual partida.

Era un joven de 20 años cuando viajó a fines de 1940 a Inglaterra para servir a la causa de la defensa de la patria de su padre. Tras un breve entrenamiento en 1941 en el arma aérea, fue enviado a Canadá y luego a los Estados Unidos, en donde terminó sobresalientemente su formación como piloto. Así fue que volvió a Inglaterra a fines de 1942, en donde recibiría su comisión como Flight

Lieutenant<sup>2</sup>, siendo destinado por la superioridad como Instructor para muchos otros jóvenes, en la Universidad de Oxford.

En 1943, una nota publicada en El Mercurio de Antofagasta, daba cuenta de los notables servicios prestados por el valiente taltalino, donde además su padre agregaba respecto a su hijo: *“Teddy a través de sus cartas cuenta con pena, que él no ha tenido la suerte de que se le dedique a efectuar bombardeos, como a los demás de sus compañeros, sin pensar dentro de su ardor juvenil, de que el puesto que le ha sido asignado, es para las Fuerzas Aliadas de mayor importancia, ya que él es uno de los puntales de la gran incubadora con que cuenta la Royal Air Force para la producción de sus valientes pilotos.”*

Esta notable observación hecha por un padre al periodista del diario nortino, fue encontrada tras la investigación iniciada hace algún tiempo atrás, y que hoy en esta breve investigación nos permite la visibilización de algunos de los diferentes participantes que partieron desde Chile para prestar su respectivo apoyo en este conflicto de carácter mundial y que seguramente le aportará al lector, algunos nuevos aspectos que permitan entender la masiva intervención, dentro del status de neutralidad que el presidente Juan Antonio Ríos había ratificado para Chile al asumir la primera magistratura de la nación en abril de 1942.

Un muy curioso y confuso incidente<sup>3</sup> sucedido casi a un mes de haber asumido el presidente Ríos, ocurrió en la noche del 12 al 13 de mayo de 1942, cuando en el vapor de bandera chilena *Toltén*, asignado a la Compañía Sud-Americana de Vapores fue hundido frente a las costas norteamericanas, muriendo 28 de sus 29 tripulantes. La nave fue hundida por el submarino alemán U-404<sup>4</sup>, debido al extraña orden que había recibido horas antes de navegar sin luces que permitieran su clara identificación como barco neutral.

Estados Unidos y la opinión escrita y radial de los medios iniciaron una serie de presiones sobre el gobierno chileno para hacer variar el rumbo ya ratificado de neutralidad. Se le atacaba diplomáticamente, advirtiendo que este Status Quo, permitía la acción de espías desde su territorio. El gobierno chileno recién asumido, por su parte, fue recapacitando e intentó a través de su ministro de Relaciones Exteriores Ernesto Barros Jarpa, condicionar el eventual abandono de la neutralidad, con la obtención de una mayor asistencia y apoyo militar por parte de los Estados Unidos. Dentro del país, la opinión de la prensa causaba una fuerte presión a favor de la ruptura de relaciones, es así que el partido de la Alianza Democrática llegó a exigir al presidente Ríos, la ruptura con el Eje y la apertura de relaciones con la Unión Soviética.

En tales circunstancias, el mandatario debió prescindir de su ministro Barros y reemplazarlo por Joaquín Fernández Fernández, quien en diciembre de este año organizó la entrevista del ministro del Interior Raúl Morales con el presidente Roosevelt para explicar la posición del país y obtener garantías antes del quiebre. Cuando las obtuvo, el presidente Ríos consultó el acuerdo con el Senado —que lo aprobó por 30 votos a favor, 10 en contra y 2 abstenciones—, tras lo cual se

---

<sup>2</sup> Suplemento del *London Gazette*, del 12 de enero de 1943. Páginas 272 y 273.

<sup>3</sup> Salazar, Cristián. *El hundimiento del "Toltén" Una oscura tragedia naviera de 1942 y sus consecuencias diplomáticas en plena Segunda Guerra Mundial*. <https://urbatorium.blogspot.com>

<sup>4</sup> Blair, Clay. *"Hitler's U Boats War. The Hunters"*. Random House, NY, 1ª Ed. 1996.

decretó el día 20 de enero de 1943, la ruptura de relaciones diplomáticas con las Naciones del Eje, más no la declaratoria de guerra<sup>5</sup>.

Al respecto, el padre de Pollock agregaría más tarde en una de sus impresiones *“Teddy normalmente se refería a su Patria (Chile), y antes que se produjera la ruptura de las relaciones entre nuestro país y los del Eje, escribía lleno de tristeza por esta incomprensión, pero más tarde cuando supo la ruptura, decía: - Nos juntamos varios chilenos y tomamos unos tragos de puro gusto, brindando por nuestra querida Patria”*

Es importante señalar el fenómeno que resulta de la filiación binacional de los voluntarios que viajaron a Europa, pues independientemente de sus orígenes, todos revelarán una doble pertenencia tanto a Chile como a la patria de sus ancestros. Muchos de ellos, aunque hubiesen nacido en Chile, hay que recordar que conservan las tradiciones europeas, pues ellas normalmente se cultivaban al interior de las comunidades anglo-extranjeras con mucha fuerza, sea en los colegios, clubes deportivos, centros sociales, de beneficencia, iglesias, bomberos y muchas veces, en las empresas.

Los primeros meses de 1943, Pollock continuó prestando servicios en la rama de entrenamiento, pero sus reiterados pedidos de reasignación, junto al rumbo que ya tomaba la guerra, harían que el Alto Mando resolviera brindarle una nueva comisión en el recientemente reactivado Escuadrón de Bombardeiros No 166, equipado con aeronaves bimotores *Vickers Wellington*.

Desde su ingreso Pollock volaría como copiloto hasta obtener su total habilitación, realizando regularmente sólo *salidas nocturnas*, como parte del Comando de Bombardeiros del Grupo No 1 y luego comenzaría a volar los poderosos *Avro Lancaster* de cuatro motores, a partir del último trimestre de 1943.

A finales del año siguiente, se comenzó a notar una desaceleración en la operación, por lo que el escuadrón voló salidas tanto diurnas como nocturnas.

Fue en una de estas misiones, donde al teniente Pollock se le daría por desaparecido, confirmándose poco tiempo después, su fallecimiento en 1945.

Sorties >>		Posted in 29 Sep 1944	Notes:			Notes:
7 Oct 1944	PB632 AS-L	Emmrich		16 Nov 1944	PB632 AS-L	Duren
11 Oct 1944	ME647 AS-J	Fort Frederick Hendrix	mission abandoned in target area	18 Nov 1944	ME647 AS-J	Wanna Eichel
14 Oct 1944	ND626 AS-O	Duisburg		21 Nov 1944	"	Aschaffenburg
15 Oct 1944	ME647 AS-J	Wilhelmshaven		27 Nov 1944	"	Freiburg
25 Oct 1944	W4994 AS-Z	Essen		29 Nov 1944	"	Dortmund
28 Oct 1944	PD335 AS-K	Cologne		3 Dec 1944	"	Urft Dam
30 Oct 1944	ME647 AS-J	Cologne		12 Dec 1944	"	Essen
31 Oct 1944	"	Cologne		15 Dec 1944	"	Ludwigshafen
2 Nov 1944	"	Dusseldorf		17 Dec 1944	"	Ulm
4 Nov 1944	"	Bochum		24 Dec 1944	PB632 AS-L	Cologne
9 Nov 1944	"	Wanna Eichel		28 Dec 1944	ME647 AS-J	Munchan-Gladbach
11 Nov 1944	"	Dortmund		31 Dec 1944	"	Osterfield
						Missing nothing heard after takeoff

**Cartola de misiones de la Unidad de Pollock**

<sup>5</sup> Sólo el 11 de abril de 1945, Chile le declarará la guerra al Japón.



*Tumba del Flt. Lt. E.A.Pollock RAF – 1° de febrero de 1945  
(Fallecido a los 25 años de edad)*

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Bibliografía:**

- ❖ El Mercurio de Antofagasta. Varios meses de 1943 – 1944 y 1945.
- ❖ South Pacific Mail, 30 de agosto de 1945
- ❖ International Bomber Command Centre. <https://internationalbcc.co.uk/losses/pollock-ea>
- ❖ Commonwealth War Graves Commission. <https://www.cwgc.org/search-results>
- ❖ Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- ❖ Apuntes del autor.

## FLIGHT LIEUTENANT R.A.F. F. K. EVANS

La historia de guerra para Frederick Keith Evans Inglis se inicia en Valparaíso en 1924. Hizo sus estudios primarios en el St. Peter's School, cuando este colegio tenía su sede en la ciudad de Villa Alemana.

Luego, siguiendo la costumbre de muchas familias inglesas de la época, sus padres lo enviaron junto a sus dos hermanos mayores a completar sus estudios secundarios en Uppingham School, en Leicestershire, Inglaterra, donde fueron internados hasta egresar, pasando sus vacaciones en casas de parientes en Inglaterra.



*Flight Lieutenant, R.A.F. Keith Evans (1924 – 2009)*

Al salir del colegio trabajó un corto tiempo en una compañía eléctrica, para posteriormente unirse a la Royal Air Force (R.A.F.), el cual lo envió a King's College en Cambridge para un curso de vuelo básico. Al finalizarlo, fue enviado a Sudáfrica para un adiestramiento más especializado, siendo luego nombrado instructor de vuelo de pilotos de guerra.

Al finalizar la guerra, Keith volvió a Chile y se recibió de contador auditor, complementando dichos estudios en la Universidad Bob Jones, de South Carolina, en los Estados Unidos de Norteamérica. En dicha universidad había un 'Estar de Citas' (Dating Parlour), donde jóvenes de ambos sexos podían sentarse juntos en la misma habitación, cuidados por chaperones. Esto no tuvo éxito y Keith volvió a Chile, tan soltero como llegó.

En la década de los sesenta, cuando se estableció nuevamente en Chile, Keith y su madre compraron y remozaron un colegio inglés en Viña del Mar, el St. Paul's School, donde permaneció muchos años como profesor de Matemáticas y administrador.

En 1973, contrajo matrimonio con Daphne, una misionera anglicana inglesa que había sido enviada desde Inglaterra al St. Paul's como profesora de música.

Keith Evans fue un hombre metódico, honesto y paciente, siendo un soltero cotizado en los círculos de la Colonia Inglesa de Viña del Mar, hasta que se casó con Daphne, después de lo cual se convirtió en un ejemplar marido y padre.

Le encantaba la contabilidad y los números. Además, tenía la costumbre de verificar obsesivamente el nivel de aceite de sus autos, debido a que en una oportunidad durante la guerra tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en Sudáfrica por culpa de falta de aceite en su avión. Y tenía particular cuidado cada noche de tapar el motor de su auto con una frazada para no tener problemas para la partida al día siguiente, lo cual causaba mucha gracia en la familia.



*Una de las imágenes de Evans desfilando en Sudáfrica (1941)*

En 1982, la familia dejó Chile y se establecieron en Woking, cerca de Londres, donde falleció algunos años después, en 2009. Le sobreviven su esposa Daphne, su hijo John, y sus hijas Elizabeth y Nancy.

### **Christine Evans Treurnicht**

Catedral Anglicana Saint Paul de Valparaíso

# FLIGHT SERGEANT (Air Gunner) WOOD, GEOFFREY WALTER

Service Number 1810692

El Sargento de Vuelo Geoffrey Walter Wood, falleció el 21 de febrero de 1944 con tan solo 33 años de edad. Es poco lo que se pudo averiguar sobre la vida de este Artillero Aéreo Voluntario en la Reserva de la Real Fuerza Aérea y que aparece enrolado en la lista publicada en 1945 por la revista South Pacific Mail, como uno de los valientes voluntarios que partieron desde Chile durante los duros tiempos de la Segunda Guerra Mundial para ir a luchar en defensa de la Patria de sus ancestros.

Las primeras averiguaciones realizadas, no arrojaron fotografía alguna que nos permitiera visualizarlo, pero en cambio se nos fueron proporcionando otros datos sobre este valiente aviador hijo de George H. Wood y de Sylvia Wood, naturales de Newbury, en Berkshire.

Geoffrey Wood, si bien no nació aparentemente en Chile, si partió a la Guerra Europea desde la chilena ciudad de Punta Arenas. Sea quizás este registro del consulado británico, el que con el tiempo quizás haya contribuido, al mal entendido posterior.

Con algo más de datos sobre la mesa, apareció finalmente el registro de su sepultura y el correspondiente campo santo de *Cambridge City Cemetery* en donde descansan sus honorables restos. Aquí, su alba lápida nos iluminó el panorama y de alguna extraña forma, nos pudo confirmar su trasandino origen, mediante la descriptiva frase que reza en silencio, a los pies de la misma:

*“VOLUNTEER FROM ESTANCIA HUECHAHUE, JUNIN DE LOS ANDES, ARGENTINE”*

County: CAMBRIDGESHIRE. GRAVES REGISTRATION REPORT FORM Schedule No.: 37.38

PLACE OF BURIAL: CAMBRIDGE CITY CEMETERY UNITED KINGDOM DISTRICT

Controlling Authority: \_\_\_\_\_ Certified complete and correct.

The following are buried here: SIGNATURE [Handwritten Signature] DATE 19 AUG 1955

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)
PRC. Grave No.	No. and Rank	Initials, Name and Honours	Unit	Date of Death	Details of Grave marking including Screen Wall	By whom maintained, if at Commission expense state fee payable	Ownership of Grave	REMARKS
14307	418403 P/Sgt.	R. A. HARRIP	<i>Wid. [Handwritten]</i> Service-Plot No. 2. R. A. A. F.	14.6.44.	G/H ✓	All by Commission Gardener		PI
14308	172182 P/O. (Pilot).	P. A. NASH	630 Squadron R. A. F. (V. R.)	15.5.44.	G/H ✓			PI
14309	<del>424507</del> 41257 F/O.	S. W. L. RICHINS	R. A. A. F.	22.4.44.	G/H ✓			PI
14310	145333 F/Lt. (Nav).	P. E. CADMAN D. F. C.	105 Squadron R. A. F. (V. R.)	10.4.44.	G/H ✓			PI
14311	412970 F/O.	R. S. KELLY	R. A. A. F.	24.3.44.	G/H ✓			PI
14312	53826 F/O. (A/B).	J. A. BARTHOLOMEW (of S. Africa) D. F. C.	97 Squadron R. A. F.	21.2.44.	G/H ✓			PI
14313	1810692 <del>440. Flt/Ser(Vlc)</del>	G. W. WOOD D. F. M.	97 Squadron R. A. F. (V. R.) <i>Squadron</i>	21.2.44.	G/H ✓			PI
14314	412990 F/O. (Nav).	L. G. BIDDISCOMBE	427 Squadron R. A. F. (V. R.)	20.1.44.	G/H ✓			PI
14315	414403 F/Sgt.	T. J. HOGAN	R. A. A. F.	20.1.44.	G/H ✓			PI

*Informe de sepulturas del Cambridge City Cemetery en el Condado de Cambridgeshire, U.K.*



Esta interesante información nos regaló su número de servicio, lo que vino a ayudarnos a identificarlo posteriormente en una vieja fotografía de la unidad a la que perteneció, además de confirmar e incorporar nuevos y relevantes datos, los que incluyen que este Artillero Aéreo nacido en la Argentina, no solamente fue un valeroso hombre que sirvió en defensa de la paz en el Escuadrón N° 97 de la R.A.F., sino que además le fue otorgada una prestigiosa condecoración, por su entrega arriesgada en el valiente desempeño de su servicio, recibiendo póstumamente uno de los máximos reconocimientos otorgados por esta arma aérea, la *Medalla del Vuelo Distinguido*.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Sólo 163 condecoraciones de este tipo recibidas por su Unidad durante toda la guerra.

- 1336775 Flight Sergeant Leslie William CROMARTY, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 61 Squadron.
- 977944 Flight Sergeant Vincent Brian CROSBY, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 156 Squadron.
- 1343457 Flight Sergeant Alastair Norman DYKES, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 139 Squadron.
- 1266216 Flight Sergeant Thomas Henry FRANKLIN, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 166 Squadron.
- 517091 Flight Sergeant Samuel Augustus GRAVES, Royal Air Force, No. 106 Squadron.
- 1381501 Flight Sergeant Ronald Llewellyn JONES, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 7 Squadron.
- 1128475 Flight Sergeant Vincent LYNCH, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 106 Squadron.
- 572901 Flight Sergeant James Gilbert MYERSCOUGH, Royal Air Force, No. 207 Squadron.
- 933801 Flight Sergeant Alford Rhys ROGERS, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 103 Squadron.
- 1697217 Flight Sergeant John SKELTON, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 207 Squadron.
- 1128922 Flight Sergeant Jack SMITH, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 35 Squadron.
- 1392508 Flight Sergeant Wilfrid George SMITH, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 12 Squadron.
- 1386395 Flight Sergeant Charles Frederick SOLLY, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 12 Squadron.
- 1194499 Flight Sergeant Robert STANWIX, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 50 Squadron.
- 1321020 Flight Sergeant Ivor Glyn STEPHENS, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 97 Squadron.
- 1313802 Flight Sergeant Harry TOON, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 156 Squadron.
- 701995 Flight Sergeant Cyril TURNER, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 50 Squadron.
- 1204244 Flight Sergeant Henry Albert Thomas WARNER, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 100 Squadron.
- 1434264 Flight Sergeant Donald Eric WESTERMAN, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 50 Squadron.
- 1398438 Flight Sergeant Harry Louis WILSON, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 156 Squadron.
- 1810692 Flight Sergeant Geoffrey Walter WOOD, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 97 Squadron (since deceased).
- 1107089 Acting Flight Sergeant Guy Ernest DUNNING,
- 1676077 Sergeant Walter MORTIMER, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 625 Squadron.
- 1378953 Sergeant John Edward MULDOWNY, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 101 Squadron.
- 1583375 Sergeant Thomas POWERS, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 166 Squadron.
- 1321413 Sergeant Frank Douglas ROBERTS, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 57 Squadron.
- 1324407 Sergeant Kenneth Frederick SCOTT, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 101 Squadron.
- 1202972 Sergeant Frederick Henry SIMMONDS, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 57 Squadron.
- 1232155 Sergeant Joe WATERHOUSE, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 9 Squadron.
- 1411553 Sergeant James Thomas WATTS, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 57 Squadron.
- 1176424 Sergeant Roger Alistair WHITLEY, Royal Air Force Volunteer Reserve, No. 166 Squadron.

## ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE.

*Distinguished Flying Cross.*

- Flight Lieutenant Francis William BOYLE (Aus.404231), No. 627 Squadron.
- Flight Lieutenant William Albert CHRISTENSEN (Aus.403660), No. 105 Squadron.
- Acting Flight Lieutenant Ronald EASON (Aus.420166), No. 97 Squadron.
- Acting Flight Lieutenant John Harold NICHOLLS (Aus.403147), No. 97 Squadron.
- Flying Officer Bruce Furze GASTON (Aus.406646), No. 86 Squadron.
- Flying Officer Noel KNIGHT (Aus.420892), No. 6 Squadron.
- Flying Officer Thomas James O'DEA (Aus. 403147), No. 626 Squadron.
- Pilot Officer Arthur Leslie FULLER (Aus. 403147), No. 10 Squadron.
- Warrant Officer John Edmond (Aus.420514), No. 626 Squadron.
- Warrant Officer John M. (Aus. 403147), No. 6 Squadron.
- Acting (Aus. 403147), No. 6 Squadron.



Norberto Traub Gainsborg  
 Instituto de Investigaciones  
 Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía:

- ❖ South Pacific Mail, 30 de agosto de 1945
- ❖ International Bomber Command Centre. <https://internationalbcc.co.uk> › losses
- ❖ Commonwealth War Graves Commission. <https://www.cwgc.org> › search-results
- ❖ <https://www.findagrave.com/memorial/32379546/geoffrey-wood>
- ❖ <http://www.97squadronassociation.co.uk/RollofHonour.html>
- ❖ The London Gazette. Suplemento del 2 de junio de 1944. Página 2537.
- ❖ Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- ❖ Apuntes del autor.

## DE LA TIERRA DE CAMPEONES

### HAROLD BROWN PETTIE, UN IQUIQUEÑO DE LOS AIRES

La presencia británica en Chile es centenaria, partiendo por viajeros que recalaron a nuestras costas durante el siglo XVIII, para proseguir ya en la república bajo la forma de marinos, comerciantes, industriales y banqueros, establecidos especialmente en Valparaíso.

El auge minero y salitrero, principalmente este último, atrajeron una mayor cantidad de ciudadanos del Reino Unido a Chile, lo que resultó especialmente notorio tras la Guerra del Pacífico. Al respecto, el puerto de Iquique es paradigmático, pues en él, la colonia británica alcanzó una relevancia social y económica comparable solo a la ya mencionada en Valparaíso durante el siglo XIX.

Muchos de los británicos afincados en nuestro país fundaron familias con mujeres chilenas, contribuyendo a generar una cercanía que superaba los intereses económicos derivando a la cultura y la esfera de lo privado.

Ya en el siglo XX, un resultado de lo anterior fue la existencia de una corriente pro británica en la sociedad chilena, así como la había pro alemana, derivada de la migración germana a Llanquihue y alrededores, durante el siglo XIX. Por esto, los estallidos de la Primera Guerra Mundial en 1914 y de la Segunda Guerra Mundial en 1939 llevaron a descendientes de británicos y alemanes a combatir bajo las banderas de sus ancestros en ambos conflictos.

Un ejemplo de esto podemos encontrarlo en el caso particular de Harold Adrian Brown Pettie, chileno hijo de británico nacido en Iquique el 11 de marzo de 1915. Su padre Ronald Brown llegado al país para trabajar en la industria salitrera, se casó con la iquiqueña Maud Lilian Pettie Livingston descendiente también de británicos, con quién engendró a sus hijos Harold y John.

Harold, quien trabajaba en Santiago en la firma Gibbs y compañía, sintiendo el llamado de su sangre se enlistó en julio de 1940 en la Real Fuerza Aérea británica, sirviendo en la Royal Air Force Volunteer Reserve (R.A.F.V.R.) durante la guerra en el mando de bombardeo. Combatiendo en unidades dependientes de este mando, unió su nombre a algunas de las operaciones aéreas más destacadas de la Segunda Guerra Mundial.

Al respecto, hemos podido determinar su pertenencia a los escuadrones N° 35 y 578. Sirviendo en el primero con el grado de Sargento de Vuelo en mayo de 1942, fue condecorado con la Medalla al Vuelo Distinguido, reconociendo su valor y destreza al atacar objetivos en la base naval alemana de Trondheim en Noruega.

Posteriormente, tras un período de reentrenamiento pasó al escuadrón N° 578, con el cual también realizó misiones sobre Noruega, fruto de las cuales obtuvo la Orden de Servicios Distinguidos, según se publicó en "The London Gazette" del martes 2 de enero de 1945.



**EIGHTH SUPPLEMENT**  
TO  
**The London Gazette**  
Of FRIDAY, the 29th of DECEMBER, 1944  
**Published by Authority**

*Registered as a newspaper*

TUESDAY, 2 JANUARY, 1945

*Air Ministry, 2nd January, 1945.*

The KING has been graciously pleased to approve the following awards in recognition of gallantry displayed in flying operations against the enemy:—

*Distinguished Service Order.*

Squadron Leader Nigel BICKNELL, D.F.C. (73041), R.A.F.V.R.

This officer has completed a very large number of sorties since being awarded the Distinguished Flying Cross. Many of his assignments have necessitated flights far into enemy territory, often in adverse weather. He has at all times displayed the highest standard of skill and resolution and his example has been well reflected in the efficiency and success of his flight. This officer has rendered exceptional service.

Acting Squadron Leader Bransome Arthur BURBRIDGE, D.F.C. (100067), R.A.F.V.R., 85 Sqn.  
Flight Lieutenant Frank Seymour SKELTON, D.F.C. (106675), R.A.F.V.R., 85 Sqn.

These officers are pilot and observer of aircraft respectively. They have completed a very large number of sorties and throughout have displayed keenness and devotion to duty of the highest standard. They have destroyed 14 enemy aircraft, 4 of them during a recent sortie at night. This feat well illustrates their superb skill and unbeatable determination.

Acting Squadron Leader Alfred William Gordon COCHRANE, D.F.C. (N.Z.403429), R.N.Z.A.F., 156 Sqn.

This officer has displayed the highest standard of skill and courage in operations against the enemy. He has completed a very large number of sorties, involving attacks on a wide range of enemy targets and throughout has displayed outstanding determination and devotion to duty. On a recent occasion, Squadron Leader Cochrane participated in an attack on the airfield at Eindhoven. His accurate and determined bombing in the face of concentrated anti-aircraft fire set a very fine example. His achievements have won great praise.

Acting Squadron Leader Gerald Ernest FAWKE, D.F.C. (111547), R.A.F.V.R., 617 Sqn.

This officer has completed a very large number of sorties, many of them against dangerous and difficult targets. He has shown the greatest determination in pressing home his attacks, often in the

sorties. He has continued to display the highest standard of courage and resolution and his sound leadership, good judgment and great skill have greatly impressed all. In addition to his work in the air, Squadron Leader Keir has rendered yeoman service in the training of other members of the squadron.

Acting Squadron Leader George McKEAND, D.F.C. (101511), R.A.F.V.R., 692 Sqn.

This officer has completed a very large number of sorties, involving attacks on a wide range of heavily defended targets in Germany. He has displayed conspicuous gallantry and determination in pressing home his attacks and has set an example of a high order. His achievements have been worthy of the highest praise.

Acting Squadron Leader John Wycliffe PERRY, D.F.C. (Can/J.9192), R.C.A.F., 405 (R.C.A.F.) Sqn.

This officer is a highly efficient pilot and captain of aircraft. He has completed two tours of operational duty, during which he has attacked a wide variety of enemy targets. His successes are a splendid tribute to his outstanding ability, great personal courage and iron determination. His example both in the air and on the ground has been most inspiring.

Acting Squadron Leader Graham Lloyd MANDENO, D.F.C. (64937), R.A.F.V.R., 139 Sqn.

This officer has set a fine example of skill and gallantry in operations against the enemy. He has completed a very large number of sorties, including 12 attacks on the German capital. He has displayed courage and determination of a high order.

Flight Lieutenant Harold Adrian BROWN, D.F.M. (126488), R.A.F.V.R., 578 Sqn.

This officer has completed a second tour of operational duty during which he has attacked many heavily defended targets in Germany. Throughout he has displayed the highest standard of skill and gallantry, qualities which have inspired all with whom he has flown. He is a most efficient flight commander whose fine leadership and unswerving devotion to duty have contributed in good measure to the success of the formation he commands.

Acting Flight Lieutenant Philip Louis Ulric CROSS, D.F.C. (133060), R.A.F.V.R., 139 Sqn.

Una vez más, las misiones que le trajeron reconocimiento fueron contra objetivos navales, en particular un gran buque de guerra.

La marina de guerra alemana durante la Segunda Guerra Mundial luchó en condiciones de desventaja numérica muy notoria frente a los aliados. Aparte del muy conocido esfuerzo desplegado por medio de submarinos, con el objetivo de perturbar el esfuerzo logístico aliado para reforzar Gran Bretaña o a la Unión Soviética, Alemania buscó lograr éste, mediante el empleo de poderosas unidades de superficie, entre las que destacaron los excelentes acorazados gemelos Bismarck y Tirpitz.

El Bismarck, cabeza de la serie, fue hundido tempranamente por la armada británica en mayo de 1941, en una operación que comprometió una cantidad enorme de recursos navales y aéreos. El 24 de mayo, el Bismarck había hundido al crucero de batalla británico Hood y averió seriamente al acorazado Prince of Wales, lo cual implicó que la armada británica se lanzó en una verdadera cacería para vengar la afrenta, lo que logró el 27 de mayo de ese año.

Tras la destrucción de su gemelo, la suerte del Tirpitz, el cual aún estaba en etapas finales de alistamiento, quedó hasta cierto punto sellada. Hitler se mostró muy relucante a su salida al mar, salvo que existiera la plena seguridad de que no enfrentaría a fuerzas superiores, lo que en la guerra es ciertamente casi imposible de predecir.

El Tirpitz fue conducido a Noruega, donde oculto en fiordos desempeñó el rol de flota en potencia, obligando a los aliados a destinar importantes medios aéreos y de superficie para vigilarlo, impedir su salida a alta mar y eventualmente destruirlo.

Como resultado de la combinación de factores tales como la indecisión de Hitler, las diversas operaciones británicas para neutralizarlo y carencias logísticas, la vida operativa de este bello acorazado fue muy limitada.

Ataques sucesivos con minisubmarinos y con bombarderos, dañaron en diversas ocasiones al acorazado, obligando a extensos períodos de reparaciones.

Finalmente, el 12 de noviembre de 1944, un ataque aéreo lanzado con bombarderos Lancaster de los escuadrones N° 9 y 617 utilizando bombas Tallboy logró hundir al Tirpitz en Tromsø, Noruega. Las dimensiones y peso de estas bombas obligó a modificar especialmente cierta cantidad de bombarderos AVRO Lancaster, los cuales fueron destinados a operar en particular con los escuadrones N° 9 y 617.

El Tirpitz, que había sido apodado "*la reina solitaria del norte*" por ser la única nave de combate alemana en esas latitudes, desapareció así del escenario bélico, liberando a los británicos de un fantasma que atormentó sus navegaciones en las largas noches y amaneceres árticos.

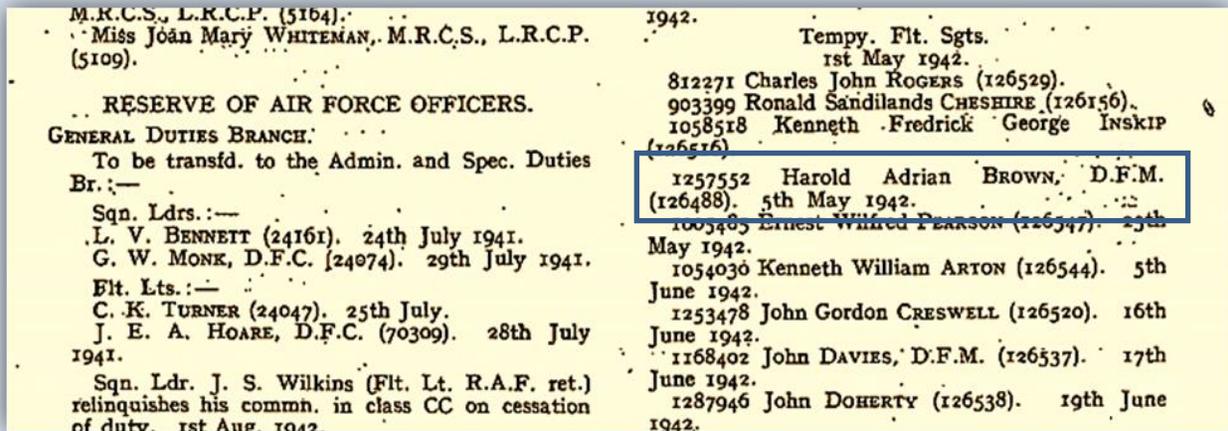
En la consecución de este logro tuvo participación Harold Brown Pettie<sup>7</sup>, quien en ese momento era piloto en el escuadrón N° 578, unidad equipada con bombarderos Handley Page "Halifax". Durante los

---

<sup>7</sup> Realizadas otras investigaciones y búsquedas por fotografías y datos adicionales sobre Harold Adrian Brown, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile indicó que no se han encontrado registros posteriores a la segunda guerra mundial sobre el valiente piloto chileno, más allá de una

sucesivos ataques contra el Tirpitz, que minaron sus capacidades, el escuadrón N° 578 tuvo una actuación muy destacada, preparando el camino para el golpe final dado por las enormes bombas Tallboy.

Al respecto, el diario “El Tarapacá” de Iquique, con fecha 17 de enero de 1945 titulaba: “*Piloto iquiqueño de la RAF hundió al Von Tirpitz; ganó gran condecoración*”. Mas adelante, el artículo indicaba que a Brown le había sido concedida la “*Orden de Servicios Distinguidos*” por su participación en la misión que acabó con el Tirpitz, agregando que con anterioridad en mayo de 1942, había ganado la Medalla de “*Al Vuelo Distinguido*”, en reconocimiento a misiones efectuadas sobre territorio alemán.



**Recorte del segundo suplemento del The London Gazette, del jueves 11 de agosto de 1942. Aquí se indica el ascenso temporario para el ahora “Sargento de Vuelo” Harold Adrian Brown, quien ostentaba la “Distinguished Flying Medal” desde el 5 de mayo de 1942.**

La “*Orden de Servicios Distinguidos*” se instauró en 1886 para reconocer el valor excepcional en combate, dirigida originalmente a oficiales con grado mínimo de mayor, lo que ha variado a lo largo de los años. Durante la Segunda Guerra Mundial, se concedió a 870 oficiales de la Real Fuerza Aérea, por una diversidad de hazañas militares, incluyendo cantidad de derribos, misiones especiales, etc.

La revista de habla inglesa “The South Pacific Mail”, editada en Valparaíso, en su edición del 30 de agosto de 1945, página 9, publicó una lista de los voluntarios de origen chileno que sirvieron en las fuerzas armadas británicas durante el conflicto mundial. En ella figura Harold Brown con el grado de Squadron Leader (*Comandante de Escuadrilla*), indicándose claramente que había sido distinguido con las dos condecoraciones ya mencionadas, siendo aparentemente el único voluntario chileno al que se le concedió la “*Orden de Servicios Distinguidos*”.

Luego de la guerra, Harold Brown continuó en servicio en la Royal Air Force. En septiembre de 1951, se publica su ascenso al grado de Wing Commander (*Comandante de Grupo*), con el cual se retirará en 1953.

nota señala su defunción en febrero de 1993 realizada en el Cementerio de Windsor & Maidenhead, en Berkshire, Inglaterra.

Aparentemente, no parece haber vuelto a Chile, registrándose su fallecimiento en febrero de 1993 en Gran Bretaña.

De esta manera, otro chileno saltó a la posteridad por su desempeño durante el que quizás sea el mayor conflicto de la historia. Su inscripción en los registros honoríficos británicos por su servicio en la Real Fuerza Aérea Británica, queda junto a la memoria eterna de Margot Duhalde Sotomayor, aquella chica oriunda de Rio Bueno que, movida por su amor al vuelo y el recuerdo de las glorias de Francia marchó también a la guerra y llegó a ser la más destacada, entre las aviadoras chilenas.

### **Eduardo Werner Cavada**

Encargado Sección de Historia

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

#### **Bibliografía:**

- ❖ *El Tarapacá*. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ *The London Gazette*. Varios suplementos de 1942 a 1946.
- ❖ *"The South Pacific Mail"*. Valparaíso, 30 de Agosto de 1945.
- ❖ *Registro Civil y de Identificación*. Registro de nacimientos de Iquique. Año 1915. Inscripción N°383
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

#### **Linkeografía**

<http://www.yorkshire-aircraft.co.uk/aircraft/yorkshire/york42/w1051.html>

<https://www.thegazette.co.uk/London/issue/35661/supplement/3499/data.pdf>

<https://www.thegazette.co.uk/London/issue/36873/supplement/161>



*Distinguished Service Order*



*Miniaturas de medallas y condecoraciones similares a las recibidas por Harold Adrian Brown.*

*(Gentileza de la colección de Norberto Traub G.)*

## CIELOS, TIERRAS Y MARES FUERON SUS TESTIGOS

A pesar de que Chile jamás envió tropas nacionales a combatir, centenares de chilenos de ascendencia europea, se enlistaron como voluntarios durante todo el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial. A continuación, ampliamos en una sencilla lista, algunos de los datos que pudimos recabar y que servirán para visualizar un poco más de cerca, a aquellos hombres que abandonaron la comodidad de su entorno familiar y laboral en este país, para viajar a Gran Bretaña y realizar su aporte para la paz, en la Real Fuerza Aérea británica.

### **Sergeant (Pilot) MacAULIFFE, NORMAN**

Service Number 1382112

Falleció el 21/07/1942

21 años

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de John J. MacAuliffe y Edith Bawden de MacAuliffe, de Coquimbo, Chile.

(Previamente sirvió como Cadete de la Escuela Naval de Chile.)

### **Sergeant BACKHOUSE, FRANCIS LANGHORNE**

Service Number 1393720

Falleció el 28/07/1943

23 años

106 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Joseph y Blanche Backhouse, de Concepción, Chile.

### **Sergeant (Pilot) RANDLETT, PAUL**

Service Number 1393710

Falleció el 24/07/1943

22 años

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Clarence y Mary Randlett, de Concepción, Chile.

### **Flying Officer GIBBS, RONALD GORDON VICARY**

Service Number 102128

Falleció el 31/10/1942

24 años

91 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Maurice Antony Crutchley Gibbs y Elma Gibbs, of Melbourne, Victoria, Australia.

Salió desde Magallanes.

**Flight Lieutenant (Pilot) GILLITT, FRANK NORMAN**

Service Number 108132

Falleció el 22/10/1942

23 años

41 Sqn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Frank Sydney and Phyllis Ivy Gillitt of Wellingborough, residentes en Antofagasta, Chile; sobrino de Margaret Gillitt, de Wellingborough, U.K.

**Pilot Officer (Air Gunner) BUSHELL, JACK REGINALD**

Service Number 67608

Falleció el 19/07/1941

33 años

15 Sqn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Distinguished Flying Medal

Hijo de Alfred Christopher y Gladys Hilda Dora Bushell; residentes en Antofagasta, Chile; esposo de Nesta Maie Bushell, de Reading, Berkshire.

**Pilot Officer MORRISON, JAMES DOUGLAS**

Service Number 41096

Falleció el 01/05/1940

37 Sqn.

Royal Air Force

**Flight Sergeant ADAMSON, JAMES HOGARTH**

Service Number 580779

Falleció el 07/06/1941

21 años

202 Sqn.

Royal Air Force

Hijo de Alexander Pirie Hogarth Adamson y Anne Stenhouse Adamson, de Nairn.

**Sergeant (Navigator) BLANDFORD, STANLEY KENDAL**

Service Number 1393703

Falleció el 22/10/1943

22 años

10 Sqn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Stanley Charles Hooper Blandford y Winifred Margaret Bowen, de Santiago, Chile.

**Pilot Officer ALLARDICE, PHILIP MCLAUHLIN**

Service Number 68154

Falleció el 22/03/1942

185 Sqn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Kenneth McL. Allardice y de Alice T. Allardice (nacida McLaughlin), de Valparaíso, Chile.

**Pilot Officer NEWCOMB, RICHARD WILLIAM**

Service Number 161280

Falleció el 18/11/1943

20 años

57 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Clive y Elena Newcomb, de Olmué, San Francisco de Limache, Chile.

**Flying Officer CHARLES, RICHARD BRIAN**

Service Number 123477

Falleció el 05/03/1944

32 años

220 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Richard Henry y Annie Madge Charles,

Esposo de Marjorie Joyce Charles, de Viña del Mar, Chile.

**Sergeant (Air Gunner) NIELSEN, HAROLD**

Service Number 2235169

Falleció el 06/02/1945

32 años

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Harold y Jessie Nielsen, de Viña del Mar, Chile.

**Flight Sergeant (Air Gunner) MEAD, WALTER PERCY**

Service Number 1398775

Falleció el 23/04/1944

166 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

**Sergeant (Pilot) SCOTT, CHARLES IAN**

Service Number 1382097

Falleció el 02/07/1942

25 años

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Charles Inglis Scott y Elena Maud Scott (nacida Kinnear), de Santiago, Chile.

**Leading Aircraftman (U/T Pilot) TOMLISON, JOHN ROBERT**

Service Number 656503

Falleció el 03/01/1942

20 años

Royal Air Force

Hijo de James Tomlison y Marion Tomlison, de Elderslie, Renfrewshire.

**Flight Lieutenant BOCK, RICHARD NORMAN WALKER**

Service Number 115155

Falleció el 14/01/1944

23 años

168 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Ernest Norman y Constance Diana Bock, de Concepción, Chile.

**Flight Lieutenant COOPER, THOMAS NOEL**

Service Number 68807

Falleció el 06/11/1944

30 años

515 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Alfred Edmund y Rose Frances Cooper, de Talcahuano, Chile.

**Sergeant CLARKSON, HENRY PAUL**

Service Number 1376787

Falleció el 14/07/1941

22 años

75 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Henry Watson Clarkson y Emily Frances Clarkson (nacida McCarthy), de Santiago, Chile.

**Sergeant HOGGE, RICHARD NOEL DE CAMY**

Service Number 1805247

Falleció el 19/11/1943

19 años

Royal Air Force Volunteer Reserve

Hijo de Richard Paul y Anne Marie Hogge, de Santiago, Chile.

**Flight Sergeant (Air Gunner) WOOD, GEOFFREY WALTER**

Service Number 1810692

Falleció el 21/02/1944

33 años

97 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Distinguished Flying Medal

Hijo de George H. Wood y V. R. Sylvia Wood, of Newbury, Berkshire.

**Pilot Officer TREHERN, RICHARD WILLIAM**

Service Number 85672

Falleció el 04/01/1941

51 Sqdn.

Royal Air Force Volunteer Reserve

Nacido en Punta Arenas.

**Flying Officer ROSE-PRICE, ARTHUR THOMAS**

Service Number 39762

Falleció el 02/09/1940

21 años

501 Sqdn.

Royal Air Force

Hijo de Samuel Percy Price y Anita Price (nacida Mackay), de Concepción, Chile.



*Algunos de los chileno-británicos que cruzaron el "charco" para ir en la defensa de la patria de sus antepasados*

**Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile**

## JUAN ALBERTO ADAMS LANGLEY, UN CHILENO SOBRE LOS CIELOS EUROPEOS

*“Un avión en llamas cruza el cielo. No es el primero ni será el último en esta noche francesa iluminada con la intermitencia de los reflectores antiaéreos. Un avión en llamas cruza el cielo y deja una gruesa estela de humo mientras pierde altura. Es un avión inglés, un avión Lancaster cuyo vientre aún anida cargas por liberar sobre las estaciones alemanas instaladas en Saint Leu d’Esserent, 50 kilómetros al norte de París. El ataque no ha causado bajas, aunque el Teniente Jack Adams sabe que la caída es inevitable. Los instrumentos han dejado de funcionar y parte del fuselaje comienza a desprenderse por el impacto de las ráfagas. El piloto intenta guiarse por el fulgor de los incendios en tierra, tal vez vislumbrando un sitio donde intentar e aterrizaje forzoso, pero abajo no hay más que caseríos desperdigados, familias campesinas que se negaron a evacuar la zona pese a las advertencias de los aliados. El Operador de Radio y el Ingeniero del Lancaster intentan reestablecer contacto con la base de Spilby, al otro lado del Canal de la Mancha, pero no hay modo. La guerra está ganada, pero este avión está perdido. A sus espaldas, el Artillero de cola busca los paracaídas sin hallar más que restos chamuscados.”<sup>8</sup>*

Nació Jack Albert Adams Langley en La Calera, el 17 de julio de 1917 siendo el único varón de cinco hermanos. Su padre, Ernest George Adams, ingeniero ferroviario titulado en la Universidad de Indiana en los Estados Unidos, había sido contratado en Londres en 1910 para la construcción de los ferrocarriles que Chile debía construirle a Bolivia de conformidad al Tratado de Paz de 1904 y habiendo terminado para su trabajo para la Bolivian Railways Company emigra a la ciudad de Antofagasta en Chile.

En diciembre de 1914 arribó procedente de Potosí, Bolivia, justo cuando comenzaba la Primera Guerra Mundial, a la que quiso enrolarse en los destacamentos de voluntarios ingleses que salían del puerto rumbo a Europa, pero se lo impidió una hernia lumbar y fue definitivamente rechazado.

Desde este minuto, Adams comenzará un largo período de viajes por nuestro país, destacando algunas de sus recaladas el mineral de Chuquicamata, El Teniente y la Fábrica de Cemento Melón en La Calera, a la sazón de capitales ingleses, donde fue contratado. Aquí conoció a Celia Langley, una descendiente de ingleses de aquella ciudad con quien se casó en junio de 1916 en la ciudad de Valparaíso. En el Registro Civil de La Calera no aceptaron que a Jack le pusieran nombres extranjeros, de tal forma que quedó inscrito como *Juan Alberto Adams Langley*.

En mayo de 1925, Ernest Adams es contratado como representante de la firma norteamericana Sullivan Machinery en la segunda región del país, razón por la cual la familia emigró a Antofagasta, ciudad donde se establecieron en una amplia casa ubicada en el sector centro de la ciudad, en lo que hoy corresponde a la calle Uribe, entre José Santos Ossa y 14 de febrero.

Aquí *Jack*, de ocho años de edad ingresará al Colegio Inglés (*actual The Antofagasta British School*). De su infancia se cuenta que era muy débil por lo que su padre le enseñó a boxear y a defenderse por sí mismo, lo

---

<sup>8</sup> Jara, Patricio. *SOUTH AMERICAN JOE, Jack Adams: Un antofagastino en la Segunda Guerra Mundial*. Impresión de 10 ejemplares en The Good Print, Ñuñoa, Santiago, 2007.

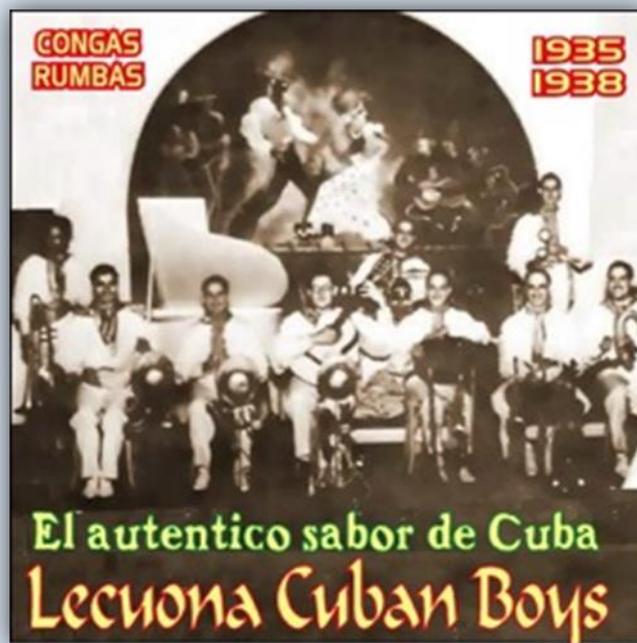
que hizo más adelante que éste llegara a practicar esta disciplina, como también a transformarse en un aficionado y experto lanzador de cuchillos.

Al terminar la enseñanza secundaria, no deseaba ser ingeniero como su padre, situación que lo llevó a conseguir un empleo administrativo en la empresa Copec en Santiago. Al mismo tiempo ingresó a la 12ª Compañía de Bomberos.

Al comenzar la Segunda Guerra Mundial y tal como lo hicieron otros 600 descendientes de ingleses en Chile, se alistó para ir a combatir por la patria de sus ancestros, embarcándose en el vapor inglés R.M.S Orbita el viernes 5 de julio de 1940.

Al llegar a Inglaterra fue a conocer a su abuela y luego fue destinado- por influencia de su tío Jack Adams Dexter -oficial activo y entrenador aéreo- al grupo de entrenamiento de pilotos de la Royal Air Force (R.A.F.).

Como en Inglaterra se usa un sólo apellido y para poder conciliar con los datos de su pasaporte chileno, se le denominó oficialmente "Juan Alberto Adams-Langley", sin embargo, entre sus compañeros de la RAF fue conocido como "Huan" (como figura en las páginas de los Anuarios de la RAF) y por otros denominado "Southamerican Joe". La razón de esto fue porque, además de sus dotes atléticas y boxeriles, era un admirador de la música cubana, que recién se asomaba al mundo de la mano del famoso conjunto musical cubano de la época "Los Lecuona Cuban Boys" <sup>9</sup> con quienes mantenía correspondencia permanente, y hacía gala -ante sus amigos- de su destreza con la batería.



<sup>9</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Lecuona\\_Cuban\\_Boys](http://es.wikipedia.org/wiki/Lecuona_Cuban_Boys). Esta orquesta, cuyo nombre original fue "Palau Brothers Cuban Orchestra", fue fundada por el compositor cubano, señor Ernesto Lecuona y se mantuvo activa durante los años treinta y cuarenta. La principal figura de esta orquesta de once miembros fue el pianista y compositor Armando Oréfiche. Otros miembros lo fueron el trompetista, compositor y arreglista Ernesto Jaruco Vázquez, quien en los setenta fuera reemplazado por el músico colombiano Álvaro Serrano Calderon y Adalberto Chiquito Oréfiche como bongosero, cantante y saxo tenor. Los vocalistas que más frecuentemente cantaron para esa agrupación fueron Gerardo Bruguera y Alberto Rebagliatti.

La orquesta realizó exitosas giras en EEUU durante los años treinta y después en los más exclusivos sitios de Europa. En 1934, Ernesto Lecuona enfermó y volvió a Cuba. Este retiro provocó que Armando Oréfiche se hiciera cargo de la orquesta. Al empezar la Segunda Guerra Mundial, la orquesta continuó sus giras en Latinoamérica. Después de algunos problemas sobre la dirección, A. Oréfiche se apartó de su hermano y fundó los "Havana Cuban Boys". Los Lecuona Cuban Boys se establecieron en Nueva York desde 1949 y continuaron haciendo giras hasta mediados de los años setenta.

Fue tanto su popularidad entre los oficiales y compañeros de la RAF que, en el primer número de la revista "Raffle" -elemento de entretenimiento del personal- apareció una larga entrevista -con foto incluida- suya.



**JACK ADAMS... recorrió 10.000 millas para combatir en nuestra guerra<sup>10</sup>** (Revista RAFFLE, junio de 1941)

Después de realizar cursos de instrucción en Canadá, debió asistir a otros -en Lincolnshire- ahora para tripular los bombarderos Lancaster, que se habían comenzado a producir aceleradamente desde inicios de 1943. En una de las numerosas misiones de bombardeo, previas al desembarco de Normandía, Jack fue herido en una de sus piernas, recuperándose algunos días en un hospital de campaña, pero solicitó su rápida reincorporación a las acciones donde fue ascendido a Subteniente (Flying Officer) y condecorado por su valor.

La noche del viernes 7 de Julio de 1944 y la madrugada del sábado 8 se llevó a cabo un raid de 208 Lancaster - escoltados por 13 aviones DH.98 Mosquito y media docena de P-38 Pathfinder- sobre Saint Leu d'Esserent que se presumía decisivo porque se trata de atacar -en suelo francés- una decena de depósitos de bombas V-1, habiendo logrado el objetivo, pero no esperaban la resistencia de un cordón de baterías aéreas reforzadas. Una treintena de bombarderos no retornaron a su base esa madrugada. Uno de ellos correspondía al de Jack Albert Adams-Langley.

<sup>10</sup> Juan Alberto Adams Langley, había realizado su servicio militar en la Fuerza Aérea de Chile en el año de 1939 en el Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina. Por ello usaba una pequeña piocha chilena en su uniforme de oficial de la RAF. (Fuente: Revista RAFFLE)



*Pintura de dos bombarderos Avro Lancaster durante la 2GM. (Fuente. [www.oliversart.co.uk](http://www.oliversart.co.uk))*

Jack Albert Adams (oficialmente Juan Alberto Adams-Langley) está enterrado en Sainte-Genevieve, a pocos kilómetros al norte de París, y curiosamente él -siendo anglicano- está junto a sus compañeros y amigos Patrick Joseph O'Leary, católico, y Leslie Charles Zeffertt, judío.

Sus cuerpos fueron escondidos de los alemanes, quienes al resto de la tripulación<sup>11</sup> enterraron en una fosa común, y puestos en tumbas separadas y bien cuidadas puesto que consideraron que -al no haber abandonado el bombardero repleto de bombas sobre el pequeño pueblo- éste se había salvado gracias a ellos.

---

<sup>11</sup> **ADAMS-LANGLEY JUAN ALBERTO**

United Kingdom Flying Officer (Air Gunner) Royal Air Force Volunteer Reserve 106 Sqdn.

Age: 26

Date of Death: 08/07/1944

Service Number: 156744

**O'LEARY PATRICK JOSEPH**

Australian Flying Officer Royal Australian Air Force

Age: 27

Date of Death: 08/07/1944

Service Number: 434189

**ZEFFERTT LESLIE CHARLES**

United Kingdom Flying Officer (W.Op.) Royal Air Force Volunteer Reserve 106 Sqdn.

Age: 22

Date of Death: 08/07/1944

Service Number: 159153



*Tumbas de Juan Alberto Adams, Patrick O’Leary y Leslie Zeffert en STE GENEVIEVE Communal Cemetery (Oise France)*

Hoy es recordado –además de su familia- en tres partes diferentes; en el British School de Antofagasta, donde estudió, que mantiene una placa en el Aula Magna y un monolito en su memoria que conserva su boina de parada como Teniente de la RAF; en la Iglesia Anglicana de calle Holanda, en Santiago, en donde aparece en primer lugar (en razón de su apellido) entre quienes ofrendaron sus vidas por la patria de sus ancestros; y en la 12a. Compañía de Bomberos de Santiago, a la que pertenecía y que exhibe en su salón una gran fotografía suya de quien en 1941 pidiera permiso formal para ausentarse de sus labores *“hasta que terminara la guerra”*.



*Fotografía de Jack Adams que está en la 12. Compañía de Bomberos de Santiago.*

**Waldo Violic Adams**

- ❖ **Boletín Informativo N°10/2014.** Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- ❖ **<http://www.inmemories.com/Cemeteries/stegenevieve.htm>**
- ❖ The visit to Commonwealth graves in Communal Cemeteries & Churchyards in Belgium & France

## LA HISTORIA DE STANLEY KENDAL BLANDFORD

*“Dejó su nativa tierra de Chile en la llamada y murió por amor a la libertad”*

Significativa a nivel sudamericano fue la presencia chilena que participó activamente de los sucesos bélicos en la Segunda Guerra Mundial, se estima que fueron más de dos mil chilenos los que se embarcaron al viejo mundo. Las motivaciones eran varias, desde militantes del partido nazi chileno para apoyar a Alemania, hasta el llamado de la Madre Patria en donde descendientes de emigrantes europeos cuyos países eran beligerantes en el conflicto se alistaban por sus naciones.

Uno de ellos, fue el joven vecindado angolino Stanley Kendal Blandford Bowen, hijo menor de quien fuera uno de los mayores terratenientes de Angol, don Stanley Charles Hooper Blandford, de origen inglés dueño del Fundo “San Luis”, -familia de la cual aún quedan descendientes en la actualidad- y la señora Winifred Margaret Bowen.

El joven Stanley había nacido en las minas de Schwager en Coronel en 1919, pero ese mismo año se traslada a Angol, por lo que gran parte de su vida la pasó en esa ciudad.

El año 1940 ya cursaba segundo año de Ingeniería en la Universidad de Chile, cuando sintió el llamado de pelear por Inglaterra, embarcándose en Valparaíso ese año. A su llegada se sometió a difíciles exámenes, siguiendo estudios avanzados de física y matemáticas durante seis meses en la Universidad de Cambridge. Posteriormente fue enviado a Canadá para iniciar su entrenamiento en la aviación, para luego realizar estudios en Estados Unidos especializándose en Navegación Aérea.

En 1942 recibió las Alas de Navegante de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.V.R.) británica, comenzando una incipiente carrera en la Reserva de Voluntarios de la aviación inglesa y a raíz de su brillante desempeño fue llamado a formar parte del Escuadrón N° 10 de la RAF, el que al igual que otros antiguos escuadrones de bombardeo, había sido reagrupado y reequipado a partir de 1941. Este era una Unidad de Bombardeo pesado equipado con aeronaves Handley Page Halifax y su principal objetivo era realizar operaciones nocturnas contra Alemania. Los Halifax eran bombarderos cuádrimotors que se operaban con una tripulación de 7 personas: piloto, ingeniero de vuelo, navegante, armador de bombas, operador de radio, artillero medio superior y artillero trasero.

El Escuadrón No 10 compuesto por nueve unidades de Handley Page, se unió a otros 421 aviones de la RAF y dentro de sus primeras misiones, estuvieron el bombardeo nocturno de las ciudades alemanas de Nüremberg, luego Hannover y finalmente Berlín.

El Escuadrón continuó en operaciones de reconocimiento nocturno el 22 de octubre de 1943, siendo derribado por los Caza alemanes, incluido el Avro Lancaster del joven Sargento Navegante Stanley K. Blandford, quien fallece a los 22 años de edad, junto a toda su tripulación. Sus restos descansan en el Cementerio de Guerra de Hannover, en Niedersachsen, Alemania, donde su tumba exhibe la siguiente inscripción:

*“HE LEFT HIS NATIVE LAND OF CHILE AT THE CALL AND DIED FOR LOVE OF FREEDOM”<sup>12</sup>*

---

<sup>12</sup> “Dejó su nativa tierra de Chile en la llamada y murió por amor a la libertad”

El triste final de un joven sobresaliente, que no dudó en correr tras el llamado de la patria de sus ancestros, y que pagó con sangre chilena en los campos alemanes como una ofrenda heroica desde los valles de Angol.

(3013) D43028/WtP26453 10,000\_4/55 JC&S Gp669

**Graves Registration Report Form. ORIGINAL**

COUNTRY GERMANY  
 COMMUNE: ● REPORT No.: SCHEDULE No.: 4\*

PLACE OF BURIAL: HANOVER WAR CEMETERY  
 Land belongs to

Certified complete and correct.

The following are buried here:— Signature: *S. Martínez* Date: 10 OCT 1956

P.R.G.	No. and Rank	Initials, Name & Honours	Unit	Date of Death	For works use
<i>Grant</i>		<u>PLOT I ROW C</u>			
1.	1581403 Sgt. (F/Eng.)	F. WILKINSON ✓	158 Sqdn. R.A.F. (V.R.)	22.10.43.	C.H.
2.	1393703 Sgt. (Nav.)	S.K. BLAND FORD ✓	10. Sqdn. R.A.F. (V.R.)	22.10.43.	C.H.
3.	1399230 Sgt. (Pilot)	M.E. CIPRIANI (of Trinidad) ✓	158 Sqdn. R.A.F. (V.R.)	22.10.43.	C.H.
4.	591366 Sgt. (Wop/A.G.)	J.P. WILLIAMSON ✓	103 Sqdn. R.A.F.	22.10.43.	C.H.
5.	1380701 F/Sgt. (A.G.)	H.P. ROBINSON ✓	103 Sqdn. R.A.F. (V.R.)	22.10.43.	C.H.
6.	R.184880 F/Sgt. (A.G.)	M.A. EDWARDS ✓	(RAF) 158, Sqdn. R.C.A.F.	22.10.43.	C.H.
7.	J.37050 F.O. (Pilot)	R.A. IRELAND (of U.S.A.) ✓	420 Sqdn. R.C.A.F.	16.1.45.	C.H.
8.	J.95518 F.O. (Wop/A.G.)	J.J. PENNY ✓	420 Sqdn. R.C.A.F.	16.1.45.	C.H.
9.	J.38676 F.O. (A.B.)	W. WEBB ✓	420 Sqdn. R.C.A.F.	16.1.45.	C.H.
10.	J.39871 F.O. (Nav.)	W.L. DENNIS ✓	420 Sqdn. R.C.A.F.	16.1.45.	C.H.
11.	1595239 Sgt. (F/Eng.)	R. HUTCHINSON ✓	(RCAF) 420, Sqdn. R.C.A.F.		



**Sergio Martínez Viguera**  
 Profesor de Historia y Geografía.  
 Licenciado en Historia

**Bibliografía**

- Serie der Neuen Presse: Als die Stadt in Trümmern lag, Hannover vom Juli – Oktober 2003
- Jörg Friedrich: Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940–1945. Ullstein-Heine-List, München 2002
- Revista "South Pacific Mail", del 30 de agosto de 1945. Listado de chilenos que participaron en la Segunda Guerra Mundial.
- Periódico "El Esfuerzo" de Angol, año 1943
- <https://www.cwgc.org/find-war-dead/casualty/2198197/blandford-stanley-kendal/#&gid=null&pid=2>

## ANGLO CHILENAS DE AZUL EN LOS CIELOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Cada año, el mes de septiembre, tiene para la gran mayoría de los chilenos, un trasfondo muy particular y propio que recuerda los albores de nuestra independencia nacional. Junto con la llegada de la primavera, este mes viste de luz los festejos patrios y aviva el ánimo de la gente.

Hace ochenta años atrás, el inicio de septiembre de 1939, este mes despertó el asombro y preocupación general del mundo entero.

Las noticias daban cuenta pese a estar a miles de kilómetros de una guerra que para algunos, inesperadamente se iniciaba, este mes tuvo sin lugar a dudas un significado imborrable para mucha gente que unida a la incertidumbre, al dolor y horror que vendría, no dudaron en presentarse como voluntarias para servir en la defensa de Madre patria de sus antepasados, estas valientes fueron mujeres *anglo chilenas* que por convicción propia, servirían en la Real Fuerza Aérea británica, soportando estoicas, el sufrimiento de un largo y a veces letal conflicto que las llevó vivir innumerables experiencias en una gran cantidad de frentes de gran peligro y demanda personal.



*Afiche publicitario de época*

Y aunque no exista una gran documentación al respecto, que registre la participación en esta guerra, hay muchos casos de chilenas que trabajaron como pilotos en el específico caso del Air Transport Auxiliary (A.T.A)<sup>13</sup>, mecánicas, secretarias, operadoras de radar y radio, empacadoras de paracaídas, observadoras aéreas, asistentes, supervisoras de suministros, enfermeras y una larga lista de valiosas labores que fueron parte de la anhelada paz. En el caso de las fuerzas inglesas, en la Real Fuerza Aérea estaban las integrantes de las llamadas Women's Auxiliary Air Force (W.A.A.F), organismo que fue creado el 28 de junio de 1939; en la Real Armada, actuaron las voluntarias del Women's Royal Naval Service, conocidas como "W.R.E.N.S.", cuyo servicio había sido creado inicialmente para 1917, desactivado en 1919 y vuelto a refundar el 11 de abril de 1939 y disuelto en noviembre de 1946; las componentes del Auxiliary Territorial Service (A.T.S.), que constituyeron la rama femenina del Real Ejército, que había sido formado el 9 de septiembre de 1938 y que se mantuviera activo hasta febrero de 1949.

<sup>13</sup> Aquí se destacó, nuestra recordada piloto nacional Margot Duhalde Sotomayor.

## Las mujeres de “Azul”

Originalmente las W.A.A.F tenían su origen en las Women's Royal Air Force, organización que había existido tempranamente desde 1918 hasta 1920. La nueva WAAF creada en 1939, había absorbido cuarenta y ocho compañías del Servicio Territorial Auxiliar que prestaban servicio en la RAF desde un año antes. El reclutamiento efectivo de mujeres para este nuevo Servicio dentro de la Real Fuerza Aérea, no comenzó propiamente tal, sino hasta 1941. Solo era aplicable a las personas entre 20 y 30 años de edad y tenían la opción de elegir entre servicios auxiliares o el trabajo en la fábrica.

Las voluntarias reclutadas en las WAAF, principalmente recibieron capacitación básica en uno de los cinco sitios ubicados en West Drayton, Harrogate, Bridgnorth, Innsworth y Wilmslow, aunque no todos los lugares impartieron capacitación simultáneamente. A partir de 1943, la formación básica de reclutas para las WAAF, se trasladó a la base de la RAF en Wilmslow.



*“Wilmslow Station” de la R.A.F (Frank Arnall)*

Durante la Segunda Guerra Mundial, las WAAF nunca sirvieron como tripulación aérea. El trabajo de mujeres pilotos se limitó al servicio prestado al Air Transport Auxiliary (A.T.A.), que era un organismo más bien civil. Aunque no participaron en el combate activo, estuvieron expuestas a los mismos peligros que cualquiera en el “frente interno” que trabajaba al interior de instalaciones militares.

Trabajaron activamente en el embalaje de paracaídas y la tripulación de globos en la defensa de bombardeos, además de realizar tareas de catering, meteorología, radares, mantenimiento de aviones tareas de comunicaciones, incluida la operación telefónica y telegrafía inalámbrica. Su labor también incluyó el manejo de códigos y cifras, el análisis de fotografías de reconocimiento y colaboración en la realización de operaciones de inteligencia.



Las WAAF tuvieron además una icónica y vital presencia en el control de aviones, tanto en estaciones de radar, como en las salas de operaciones mapeando las posiciones de los aviones domésticos y enemigos, en especial durante la emblemática *Batalla de Gran Bretaña*.

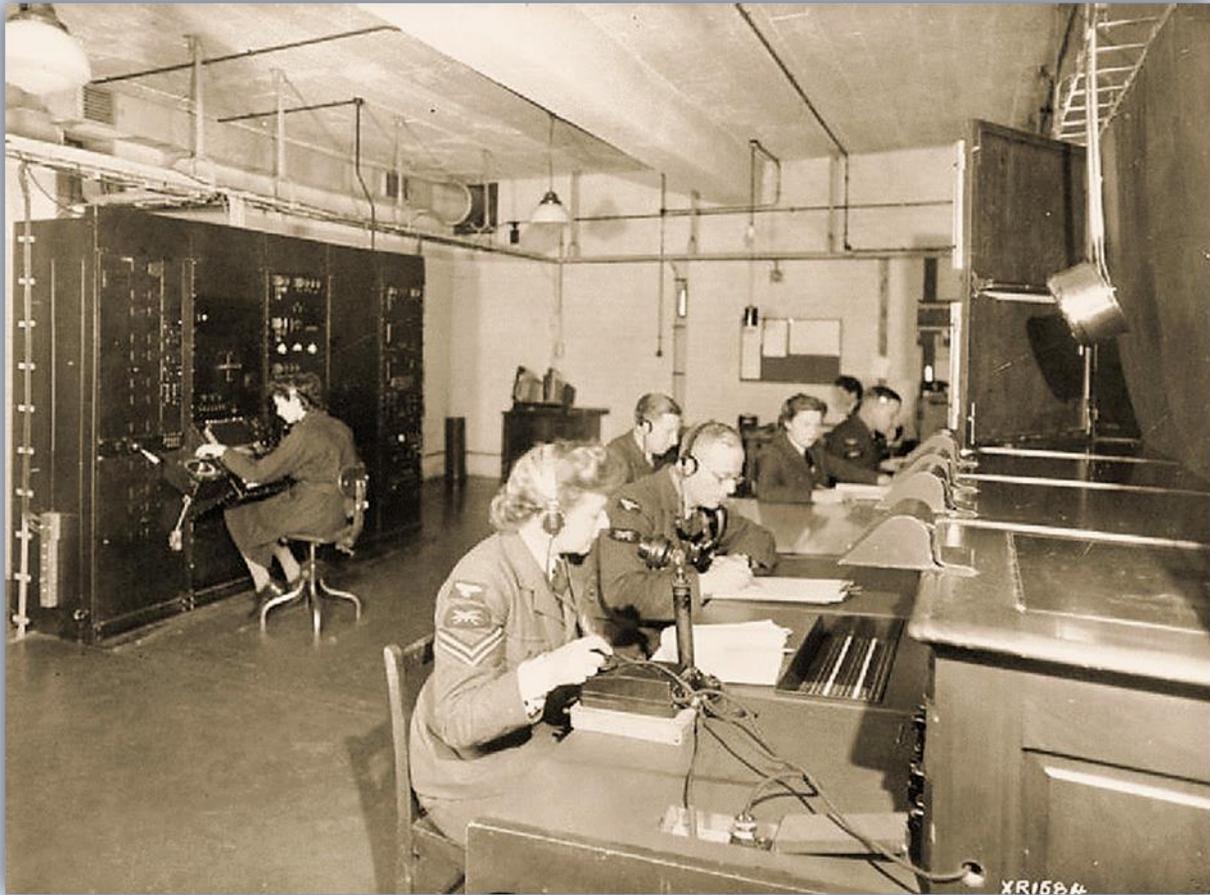


Las enfermeras de la Fuerza Aérea pertenecían al Princess Mary's Royal Air Force Nursing (Servicio de Enfermería de la Real Fuerza Aérea de la *Princesa Mary*<sup>14</sup>). Oficiales femeninas con especialidad en medicina y odontología fueron comisionados en la Royal Air Force y ocuparon rangos de la RAF.



***Duquesa de Gloucester Air-Commandant en 1943 revista las WAAF.  
La chilena Martha Allen Verbrugghen, aparece en segundo lugar de derecha a izquierda.***

<sup>14</sup> Patronímico.



*Hombres y mujeres de la RAF dan lo mejor de ellos*

### Graduación en las WAAF y su equivalencia en la RAF

WAAF Pre-Enero 1940	WAAF Post-Enero 1940	Equivalencia en la R.A.F.
Aircraftwoman 2nd Class (ACW2)	Aircraftwoman 2nd Class (ACW2)	Aircraftman 2nd Class (AC2)
Aircraftwoman 1st Class (ACW1)	Aircraftwoman 1st Class (ACW1)	Aircraftman 1st Class (AC1)
n/a	Leading Aircraftwoman (LACW)	Leading Aircraftman (LAC)
Assistant Section Leader	Corporal	Corporal
Section Leader	Sergeant	Sergeant
Senior Section Leader	Flight Sergeant <sup>1</sup>	Flight Sergeant
n/a	Warrant Officer <sup>2</sup>	Warrant Officer
Company Assistant	Assistant Section Officer	Pilot Officer
Deputy Company Commander	Section Officer	Flying Officer
Company Commander	Flight Officer	Flight Lieutenant
Senior Commandant	Squadron Officer	Squadron Leader

Chief Commandant	Wing Officer	Wing Commander
Controller	Group Officer	Group Captain
Senior Controller	Air Commandant	Air Commodore
n/a	Air Chief Commandant <sup>3</sup>	Air Vice-Marshal
n/a	n/a	Air Marshal
n/a	n/a	Air Chief Marshal
n/a	n/a	Marshal of the Royal Air Force
n/a – rango no autorizado 1 – también llamado Senior Sergeant <sup>15</sup> 2 – también llamado Under Officer <sup>16</sup> 3 – creado 1943 con primer consentimiento		

### Antecedentes generales

Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918), un gran número de mujeres fueron reclutadas para ocupar puestos de trabajo que habían sido desocupados por aquellos hombres que habían partido a luchar en la guerra.

También se crearon nuevos empleos como parte del esfuerzo de guerra, por ejemplo, en fábricas de municiones. La gran demanda de armas y equipo de guerra que se iba demandando, dio lugar a que las fábricas de municiones se convirtieran en el mayor empleador individual de mujeres durante 1918.

Aunque hubo una resistencia inicial a contratar mujeres para lo que se consideraba “*trabajo de hombres*”, la introducción del *reclutamiento obligatorio* en 1916, hizo necesaria la necesidad de mujeres trabajadoras de manera urgente. Alrededor de este tiempo, el gobierno comenzó a coordinar el empleo de mujeres a través de campañas de reclutamiento o llamados *Al esfuerzo colectivo de la guerra*. Esta norma básica, que primero, como ya había sucedido desde fines del siglo 19, principalmente en la Guerra Franco Prusiana, se apeló al *servicio femenino voluntario* en hospitales públicos y de campaña, además de centros de alimentación de algunas unidades, se hizo extensivo tanto en las Fuerzas Armadas de Alemania, Austria, Francia, Gran Bretaña e Italia principalmente, como en las fábricas de armamentos y suministros de guerra.

Durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), un período bastante singular donde desde la década de los años veinte y treinta ya se contaba ciertamente con la presencia femenina en muchas nuevas actividades, volvieron a tomar un papel activo en labores más allá de los hospitales y cocinas, trabajando esta vez rutinariamente en condiciones de primera y segunda línea, donde las mujeres demostraron su valentía y dedicación al deber, durante todo el largo conflicto.

<sup>15</sup> Air Ministry, Women's Auxiliary Air Force: Notes for the Information of Candidates, 5th edition, 1941.

<sup>16</sup> idem



### **Experiencias de vida en las W.A.A.F**

Para interiorizar de algunas de sus experiencias continuación, ofrecemos algunos de los recuerdos y experiencias de algunas de esas valientes, que hace ocho décadas atrás, experimentaron parte del devenir de la historia humana, donde su esfuerzo y contribución a veces invisible, fue testigo y colaborador de primera mano de luchas y batallas.

Uno de estos registros es de la hija de Dora Muriel Baxter, nacida en 1918 *“Mamá se unió después de que su casa fuera bombardeada en el bombardeo de Liverpool. Ella contó la historia de que cuando fue a la oficina de reclutamiento de la RAF para unirse, inicialmente declaró su trabajo como “en una fábrica de municiones” en Birkenhead. El oficial de reclutamiento dijo que si decía eso, se le negaría la entrada ya que era una “ocupación reservada”.*

*Ella dijo que realmente quería unirse a la RAF, por lo que amablemente puso su ocupación como “mecnógrafa”. También se puso de puntillas cuando se midió, ya que no medía exactamente 5 pies de altura. Después de que su entrenamiento básico, las reclutas fueron asignadas a trabajos, por lo que le dijeron que se presentara en la Oficina de Mecanografía.*

*Al no poder escribir, le dijo al Oficial que no quería ir allí, ya que se había unido para cambiar de trabajo, por lo que fue enviada a los talleres de Aeronaves, para su alivio. Ella nos dijo que su trabajo consistía en eliminar, limpiar, registrar y reemplazar bujías en varios aviones diferentes durante su carrera en la RAF en Warmwell, Ibsley & Zeals.*

*También dijo que todas las WAAF tenían que subir en un avión Tiger Moth para ayudarlas a comprender la importancia de hacer su trabajo correctamente. El piloto se estaba recuperando de “quemaduras” que habían sido producidas en un derribo previo. Ella dijo que para cuando llegara su turno de subir, él se estaba volviendo más valiente (o tal vez aburrido) porque le hizo participar de varios “looping the loop” para su completo terror. Ella mencionó haber sido alojada en una gran casa de campo a la vez, aunque no sé si era Warmwell o las otras estaciones en las que servía.*

*Ella conoció a mi papá, Edward Potter, un hombre de Londres más tarde cuando fue transferido a la RAF, donde era un artillero de tierra, antes de ser transferido a la Guardia Coldstream e ir a Italia en 1944. Se casaron en 1943.”*

Otro de los relatos y que esta vez, nos brinda una realidad muy cercana y descriptiva, será el proporcionado por Diana Melrose y Joanna Mackenzie, hijas respectivamente de Audrey y de June Macqueen, hermanas quienes registran una interesantísima historia, que involucran varios aspectos y responden algunas interrogantes de lleno para este relato e investigación.

*Audrey Sybil Macqueen Joste*, una muy joven e hidalga viñamarina que había nacido el 20 de marzo de 1922. Su solo recuerdo, nos ejemplifica el empuje, temple y valentía de las mujeres chilenas, remontándonos tempranamente a los inicios de la aviación femenina nacional. Audrey era sobrina directa de Frances Emily Joste Fox, la primera mujer que osadamente se atrevió a subir como pasajero en un frágil biplano Farman, cuando el célebre Marcel Paillette realizara sus pioneros vuelos en junio de 1912, sobre los terrenos del Valparaíso Sporting Club, en Viña del Mar.



***Histórico recorte que da cuenta de Frances Emily Joste (más tarde casada con Kendal Dawson, de Curicó) y su pionero record de mujer en volar como pasajero en Sudamérica.***

Audrey será una de los cuatro hermanos Macqueen que viajarán durante 1942 a Inglaterra. Primero irán Beatrice junto a su hermano William “Archie”, quien se enrolará como piloto en la Royal Air Force Volunteer Reserve y terminada la guerra volará para nuestra Línea Aérea Nacional.

Al respecto, Beatrice escribiría años más tarde la aventura de su viaje en los siguientes términos: *“Viajamos por tren a Buenos Aires donde tuvimos una espléndida semana con fiestas y visitas a clubes nocturnos. Abordamos el “Moreton Bay” y navegamos hacia Montevideo. Aquí fuimos atendidos por*

*el cónsul británico hasta que a medianoche volvimos a navegar, zigzagueando a través del Atlántico hacia Freetown. Nosotros estábamos en constante peligro debido a los submarinos enemigos y todo el tiempo debíamos tener a mano los salvavidas con nosotros. Cada uno recibió una tarea durante el viaje, así la mayoría de las mañanas realizaba trabajos de secretariado para el capitán y el oficial jefe. Supe que otro barco cercano al nuestro había sido torpedeado y que parte de su tripulación y pasajeros tuvieron que escapar en botes salvavidas. Un bote salvavidas había sido encontrado flotando en el Atlántico con muchos pasajeros heridos y deshidratados.”<sup>17</sup>*



**Crucero mercante australiano HMS “Moreton Bay”**



**Cocktail para recibir a los voluntarios sudamericanos. Septiembre de 1942**

<sup>17</sup> Clarke, Eleonor. *We Grew Up Fast: Recollections of the Second World War*. EC Books, mayo 2008

Más adelante agregaba otra anécdota sobre el viaje y que daba cuenta de cuando ya se acercaban a Freetown<sup>18</sup>, en Sierra Leona, British West Africa. *“Cuando nos acercábamos a Freetown, un avión voló hacia nosotros y todos los cañones se armaron y apuntaron hacia él, hasta que muy al final de este trance, se identificó como británico. El capitán estaba furioso porque nosotros las mujeres habíamos permanecido en cubierta mientras se acercaba el avión.”*

Una vez en arribados, se unieron a un convoy de barcos hacia Inglaterra. Estos viajaban a la velocidad del más lento de los barcos, de manera que todos eran un conjunto, de vez en cuando escoltados por buques británicos para protegerlos de los eventuales torpedos enemigos.

Finalmente, en sus memorias recuerda que al llegar a Londres, los sudamericanos fueron trasladados a una casa en Hyde Park, llamada *South America House*, donde los voluntarios podían hospedarse y tener sus comidas.



***Las hermanas June, Beatrice y Audrey Sybill Macqueen Joste. (1943)  
Tres valientes chilenas que junto a su hermano piloto “Archie” contribuyeron a la victoria aliada y a la paz.***

---

<sup>18</sup> Durante la Segunda Guerra Mundial, el Reino Unido mantuvo una base naval en Freetown.

Avanzado ese año, a fines del mes de septiembre de 1942, se unieron a esta incierta aventura de vida, sus otras dos hermanas menores: June y Audrey, quienes a esta altura de la guerra, pudieron enrolarse como voluntarias, la primera lo hizo en el Auxiliary Territorial Service (A.T.S.), y Audrey pensando *en estar más cerca de su hermano*, lo hizo con las Women's Auxiliary Air Force.

Audrey Sybil Macqueen, quien a la fecha tenía sólo veinte años, había iniciado esta extraña y angustiante experiencia en octubre, tras arribar a Liverpool en el vapor *H.M.S. Esperance Bay*<sup>19</sup>, nave en que había realizado similar trayecto al que realizaran tempranamente sus hermanos “Bea” y “Archie”.



**Voluntarios de Santiago y Valparaíso  
a bordo del HMS Esperance Bay**



***“...no lo pensaron dos veces antes de enrolarse e ir a servir la que consideraban su Patria, tanto como a Chile”  
“Valparaíso volunteers” a bordo del H.M.S. Esperance Bay. Octubre de 1942***

<sup>19</sup> Esta nave había sido convertida a una categoría definida como Crucero mercante artillado con fecha 17 de octubre de 1939 en Sydney. En julio de 1940, había sido empleado como nave de protección empleada para acompañar los convoyes que salían desde Freetown, en Sierra Leone a Gran Bretaña. En 1941, fue nuevamente convertido en Birkenhead, como una nave para transporte de tropas. Desde 1942 se utilizó además para transporte de carne y pasajeros directamente desde Buenos Aires, Argentina a Inglaterra, llegando a medida del avance de la guerra, a utilizarse esta figura de manera frecuente debido principalmente al cambio en los teatros de guerra.

A bordo del HMS Esperance Bay, conocería a otros voluntarios del grupo de aquellos que se habían embarcado en Uruguay. Nada hacía presagiar que años más tarde, uno de ellos en especial, llegaría a ser su marido finalizado el conflicto. Se trataba también de un futuro y distinguido piloto del Royal Air Force Volunteer Reserve (RAFVR), el Squadron Leader James Frederick ("Freddie") Charles Melrose, quien en marzo de 1944, obtendría la *Distinguished Flying Cross* por su destacada actuación de combate.

Durante el mes de noviembre, Audrey ya enrolada y equipada de su nuevo atavío militar, será movilizada hacia el centro de reclutas No.7 de las WAAF que se había habilitado en la costera localidad de Morecombe<sup>20</sup>, en donde iniciará su instrucción primera, durante un período de cinco semanas.



***Audrey (primera a la derecha) junto a algunas de sus compañeras recorren el helado Morecombe, en diciembre de 1942***

En 1943, Audrey fue transferida a la Estación de la RAF en Leighton Buzzard, donde operaba el Cuartel General del Grupo No.60<sup>21</sup> con personal WAAF y RAF. La estación fue una base importante para el tráfico de comunicaciones secretas. Se utilizó en ella una gran cantidad de túneles subterráneos llenos

<sup>20</sup> Morecambe es una localidad situada en el condado de Lancashire, en Inglaterra

<sup>21</sup> El No. 60 fue una Unidad de la Real Fuerza Aérea británica. Fue establecido en 1940 con su Cuartel General en Leighton Buzzard, como parte del Comando de Combate de la RAF. Asumió el control general de la defensa doméstica electrónica en Gran Bretaña. Fue responsable de todo el personal civil y de servicio involucrado en la operación, mantenimiento y calibración de las estaciones de la cadena interna.

de lo que era equipo de última generación, desde donde se manejaban “*prácticamente la totalidad de las comunicaciones nacionales con teleimpresoras fijas y una gran parte del sistema telefónico privado de voz*”<sup>22</sup>, junto con la transmisión y recepción inalámbrica de todas las comunicaciones internacionales RAF. En 1942 se la definía como “*la central telefónica más grande del mundo*”.



***Desfile de la RAF a través de la calle principal de Leighton Buzzard el domingo 4 de abril de 1943 para celebrar el 25° Aniversario de la formación de la RAF en 1918***

A fines de 1943, Audrey continuó con su especialización, por lo que fue enviada a continuar su preparación al Colegio de la Real Fuerza Aérea ubicado en Cranwell. Esta tradicional institución, establecida en 1919 como la primera Academia Aérea dedicada a la formación de oficiales de la RAF, durante la segunda guerra, terminó su principal función para utilizar las instalaciones como una Escuela de Entrenamiento de vuelo para pilotos y una Escuela para preparar a las WAAF, en otras especialidades. Audrey llegó para incorporarse a la Escuela de Radiocomunicaciones.

Aquí aprendió tareas especiales que abarcaban principalmente tres tipos diferentes de trabajo; Operadores RADAR, plotters de filtro y plotters de operaciones.

Un operador de RADAR trabajaba en las estaciones de RADAR de la *cadena interna* conectadas alrededor de la costa británica, utilizando la información recibida por el equipo de RADAR que luego se transmitía a la Sala de Filtros. Esta sala especial fue el centro de todo el sistema RADAR.

Los “*plotters de filtro*” se encargaban de mostrar la información recibida de las estaciones RADAR del Grupo, sobre una mesa de mapas cuadrículados. Esto era analizado y corregido rápida y matemáticamente por los Oficiales de Filtración. Todo el personal tenía que ser rápido y preciso. Las pistas se identificaban como amigables u hostiles a través de la información recibida de la sección

<sup>22</sup> Unveiled: The secret base at the heart of MI5, Leighton Buzzard Observer, 11 November 2014, discussing Brown & Herbert (2015)

Control de movimientos. La información filtrada pasaba a los trazadores de la sala de operaciones que la mostraban y seguían en su mesa de mapas. Esta era la información, que luego se usaba para dar advertencias de ataques aéreos, devolver aviones, organizar el rescate en el mar de tripulaciones aéreas abandonadas, y para advertir de cualquier avión que indicara "May Day" o una señal de auxilio.



*Curso en Cranwell. Diciembre de 1943 – Enero de 1944*

También esta información recabada, servía para alertar a los equipos de armas antiaéreas acerca de los aviones que se acercaban para la activación de sus servicios.

Simultáneamente, la información se pasaba al personal del Royal Observer Corps, los que luego de seguir los objetivos por tierra, complementaban la información visual con la sonora que proporcionaba el RADAR. Es importante recordar que este material estaba por aquellos días, aún en sus etapas iniciales por lo que muchas veces no se podía usar con éxito, debido a la interferencia a las lecturas de objetos metálicos, como agujas de iglesias y edificios altos en tierra.

No obstante, la importancia del RADAR, inicialmente llamado Radio Direction Finding (RDF). Este sorprendente invento de Watson Watt en 1936, radicaba en darle a la RAF una ventaja sobre su enemigo. Impidió que los aviones de combate tuvieran que patrullar los cielos constantemente, permitiéndoles luchar sólo cuando se detectaba que el enemigo se acercaba a las costas británicas.

Finalmente, su servicio fue invaluable ya que la RAF carecía de aviones y tripulación entrenada en los años iniciales del conflicto.

Tras su aprendizaje en Cranwell, Audrey fue enviada a la Estación de Radar de la RAF en Seaton Snook, quizás una de las más emblemáticas Unidades de rastreo de la Red interna de detección.



***Guardia "B" en la Estación RAF Seaton Snook (1944)***

Terminado su entrenamiento en Seaton Snook fue enviada a la Estación RAF en Happisburgh, en la costa de Norfolk, donde Audrey se desempeñó como *"plotter de filtro"*, ayudando a detectar y posteriormente derribar los aviones enemigos que llegaban a la costa británica, hasta el final de la guerra.



***Una interesante fotografía de la celebración de la Navidad en 1945 realizada en "River Plate House" presumiblemente con otros "volunteers" de Sudamérica. Aquí podemos encontrar a las hermanas June y Audrey Macqueen, luego y en recuadro rojo otra chilena, la WAAF Aircraftwoman 2nd Class, Joyce Louise Duncan***

En julio de 1946, Audrey regresó a Chile vía Buenos Aires en el vapor británico “R.M.S. Tamaroa”, una nave que desde 1940 había sido habilitada para transportar tropas y que ahora, terminada la guerra, tenía como tarea el llevar de vuelta a los muchos grupos de voluntarios sudamericanos.



*Audrey junto a su futuro marido Freddie durante el viaje de retorno, exhiben algunos de los recuerdos de guerra.*

En el viaje de vuelta venía con ella, el ahora Squadron Leader Frederick Melrose, DFC. Él vivía en Montevideo. Para la ocasión, Sybil, la madre de Audrey, fue a encontrarse con su hija en Buenos Aires cuando el barco atracó, permitiéndole viajar con Freddie a Montevideo por el día.

Finalmente, con la presencia de toda la familia Macqueen Joste, se casaron en el jardín familiar de la casa en Villa Alemana, el 25 de enero de 1947.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía:**

Couyoumdjian, Juan Ricardo. *El Alto Comercio de Valparaíso y las Grandes Casas Extranjeras, 1880- 1930. Una aproximación.* HISTORIA. Volumen 33. 2000. Págs. 63-99. Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile.  
Rojas Flores, Gonzalo. HISTORIA. *La Casa Comercial Gibbs & Co. y sus inversiones en Chile entre las décadas de 1920 y 1940.* Volumen 26. 1991-1992. Páginas 259-295. Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile.

#### **Linkeografía**

<https://www.telegraph.co.uk/history/battle-of-britain/11866425/its-time-to-shatter-the-myths-of-the-Battle-of-Britain.html>  
ESPERANCE BAY (1922) <http://www.poheritage.com/Upload/Mimsy/Media/factsheet/93127ESPERANCE-BAY-1922-1pdf.pdf>  
Unveiled: The secret base at the heart of MI5. <https://www.leightonbuzzardonline.co.uk/lifestyle/unveiled-the-secret-base-at-the-heart-of-mi5-1-6410952>

## MUJERES VOLUNTARIAS CHILENAS QUE VISTIERON EL AZUL EN ULTRAMAR

### *(Viajaron desde Valparaíso)*

<b>Joan Myra Barrie</b>	WAAF L.A.C.W.	(post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Olive Booth</b>	WAAF L.A.C.W.	(post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Ione W. Duncan</b>	WAAF L.A.C.W.	(post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Joyce Louise Duncan</b>	WAAF A.C.W. 2	(Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))
<b>Kitty Rowena Geddes Chubb</b>	WAAF L.A.C.W.	(post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>C.B. Holmden</b>	WAAF A.C.W. 2	(Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))
<b>Audrey Macqueen</b>	WAAF L.A.C.W.	(post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Thelma Moodie</b>	WAAF A.C.W.	
<b>Margaret B. Naylor</b>	WAAF L.A.C.W.	(post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Elizabeth A. Riddell Noble</b>	WAAF A.S.O.	(Assistant Section Officer)
<b>Frances M. Robertson</b>	WAAF	Section Officer (Section Officer)
<b>Myrtle J. Stevens</b>	WAAF	Section Officer (Section Officer)



*Frances Martha Allen Verbrugghen*



*Joyce Louise Duncan*

### *(Viajaron desde Santiago)*

<b>Frances Martha Allen Verbrugghen</b>	WAAF A.C.W. 2 (Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))
<b>Elizabeth Blandford</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Viola Blandford</b>	WAAF
<b>Margaret Elizabeth Brackenridge Black</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Elizabeth M. Campbell</b>	WAAF
<b>Marjorie J. Charles</b>	WAAF

<b>Alice Dewar</b>	WAAF A.C.W. 2 (Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))
<b>Margot Duhalde Sotomayor</b>	ATA First Officer
<b>Gertrude Etheridge</b>	WAAF
<b>Marie E. Guldman</b>	WAAF A.C.W. 1 (Aircraftwoman 1st Class (ACW1))
<b>Katherine E. Haynes</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Liliane L. Houston</b>	WAAF A.C.W. 1 (Aircraftwoman 1st Class (ACW1))
<b>Florence D. Kerr</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Agnes E. MacAuliffe</b>	WAAF (Section Officer )
<b>Phyllis Morrison</b>	WAAF Corporal
<b>Ana Inés Murray Salgado</b>	WAAF A.C.W. 1 (Aircraftwoman 1st Class (ACW1))
<b>Edith Sherling</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Jean M. Smith</b>	WAAF A.C.W. 1 (Aircraftwoman 1st Class (ACW1))
<b>Elaine Thompson</b>	WAAF A.C.W. 2 (Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))
<b>Kathleen P Triggs</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Gladis Wallis</b>	WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))



*Margaret Elizabeth Brackenridge Black*



**W. A. A. F.**

*(Viajaron desde Concepción)*

<b>Oriana Mary Cooper</b>	WAAF L.C.A.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Rosemary Martin</b>	WAAF L.C.A.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))
<b>Gwyneth Mongard</b>	WAAF L.C.A.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))

*(Viajaron desde Magallanes)*

**Doris R. Groom**

**G.N. Lawless**

**Edith Milroy**

**Violet E. Pyke**

**Margaret C. Stirling**

WAAF A.C.W. 2 (Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))

WAAF

WAAF A.C.W. 2 (Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))

WAAF A.C.W. 2 (Aircraftwoman 2nd Class (ACW2))

WAAF L.A.C.W. (post 1940. Leading Aircraftwoman (LACW))



Desde Chile partieron unos 607 anglo chilenos a la guerra, de los cuales 169 eran mujeres, este mes recordamos sus nombres y algo de sus valerosas vidas.

**Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile**



## MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR



***“Pionera de nuestra aviación, primera piloto de guerra mujer en la FACH. Demostró en un mundo de hombres que no hay imposibles para las mujeres.”***

***Michelle Bachelet J.***



***Margot Duhalde Sotomayor en su etapa de adolescente***

Nacida el 12 de diciembre de 1920, en Río Bueno, Provincia de Valdivia. Hija de Maximiliano DUHALDE Bahamonde y Rosa SOTOMAYOR Arriagada.

***“¡Ah, mi niñez! Puedo decir que fui una niña muy feliz, acompañada además por una familia numerosa.***

***Era la segunda de doce hermanos, de los cuales actualmente sobrevivimos siete, de las cuales ahora resulto la mayor. A continuación, vienen Rosa, Aurora, Alfonso, que es agricultor en la zona sur, Francisco, que es piloto igual que yo y, por supuesto, las mellizas Arlette e Ivette, que viven hace varios años en Estados Unidos”***<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

Realizó estudios primarios en las monjas Santa Cruz de Río Bueno y luego en el Liceo de Osorno, donde la “*aguantaron un año interna y el otro externo*”, según relatara la propia Margot, años más tarde. Luego, viviendo en Santiago ingresó al Liceo N° 3 de esta ciudad.

Como Margot manifestara desde muy corta edad, el sueño de querer ser piloto, una vez que se encontraba en Santiago, les insistió a sus padres su deseo, quienes le dilataron el tema hasta el día que los pudo convencer.

Cumplidos los 16 años de edad y acompañada de su padre, concurrieron a la oficina del Club Aéreo para inscribirse como socia y realizar su ansiado curso de piloto civil. Con horror, descubrió que entre los requisitos estaba el tener un mínimo de 20 años de edad.

Como su contextura era de una mujer alta y maciza, y tras mirar suplicante a su padre, le dijo a la secretaria que ella cumplía con los requisitos exigidos y que iría por el certificado médico que también le exigían.

***“Mi emoción fue aún mayor cuando recibí la siguiente comunicación:***

***Santiago, 24 de agosto de 1937***

***Señorita***

***Margot Duhalde Sotomayor***

***Manuel Infante 1712***

***Presente***

***Estimada señorita:***

***Me es grato poner en su conocimiento que el Directorio, en su sesión de ayer, ha aceptado su solicitud para ingresar como socio cooperador a nuestra institución.***

***Hemos escrito su estimado nombre en nuestro Libro de Registro, bajo el N° 367 y le rogamos se sirva pasar por nuestra secretaría a darnos su firma***

***Saluda muy atentamente a usted***

***CLUB AÉREO DE CHILE***

***Manuel Francke M.  
Comodoro del Aire  
Presidente***



Tiempo más tarde, el 30 de abril de 1938, Margot se recibía de Piloto Civil en el Club Aéreo de Chile, hoy “Club Aéreo de Santiago”, convirtiéndose en la tercera aviadora del país, después de Graciela Cooper Godoy y Viola Blackburn Melin.

En 1939, con ocasión del terremoto que afectó a la ciudad de Chillán se acercó como voluntaria a la gente de la Fuerza Aérea de Chile que estaba operando desde el aeródromo de San Ramón, cooperando activamente no sólo como Piloto de un avión Gipsy Moth utilizado en el lanzamiento de panfletos con comunicados a la población, sino que también en el cuidado y embarque de heridos.

*Margot recién brevetada como piloto*

La vida de aviadora pasaba, cuando estallaba ese mismo año, lo que sería la segunda guerra mundial. Enterada que en Santiago se había formado un Comité para buscar voluntarios, decidió colaborar con la “Francia Libre”, -tal como el general De Gaulle denominó al gobierno francés en el exilio, que se instaló en Londres como consecuencia de la ocupación alemana del territorio francés- y se apresuró por acudir e inscribirse. De regreso, les contó a sus padres que había obtenido un trabajo como piloto en Canadá, sin ellos saberlo, Margot partía rumbo a Inglaterra con sólo 13,45 horas voladas.



*(De izquierda a derecha: Teniente Osvaldo Farías, Dora (Mucki) Koeppen, Margot Duhalde y Francisco Bermúdez mientras observan a los nuevos pilotos. Registro fotográfico de una revista Chile Aéreo de 1940.*

## SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

El 11 de abril de 1941, viajaban trece voluntarios rumbo a Mendoza desde donde tomarían el tren a Buenos Aires. Dos mujeres integraban el grupo, siendo una de ellas Margot. Luego casi a fines de mes, se embarcaban voluntarios chilenos y argentinos en el vapor RMS RANGITATA para ir rumbo a Montevideo desde donde seguirían viaje a Inglaterra para enrolarse en las Fuerzas de la Francia Libre que encabezaba el General Charles De Gaulle.

Hay que señalar que estos viajes de Ultramar, eran en sí durante la Segunda Guerra una aventura incierta, pues muchos de las naves que surcaban hacia Europa corrían un riesgo alto de ser hundidas por submarinos.



**Diploma que recuerda en cruce de la línea del Ecuador, a bordo del RMS Rangitata**

Debido a que las Fuerzas de Aire y Tierra de la Francia Libre operaban en un país ajeno y en condiciones disminuidas por la guerra, el orden y las órdenes jugaban algunas veces en contra de los deseos. Es así, que al poco tiempo de su arribo, Margot descubrió que había sido aceptada como piloto, porque pensaron que era hombre. Su enrolamiento realizado en Santiago de Chile, aparentemente decía Marcel y no Margot. Los franceses sólo le ofrecían un puesto de Asistente de Hospital o en la cocina, situación que nuestra flamante piloto, rechazó tajantemente. *¡Ella había ido a prestar servicios o a luchar desde el aire!*

Todos estos malos entendidos, sumado al desconocimiento del idioma inglés por parte de Margot, jugaban en su contra, por lo que tuvo que esperar casi cuatro meses antes de poder ser admitida para ingresar a servir en el Air Transport Auxiliary (ATA).



Recorte del diario "Examiner" del 15 de octubre de 1941, donde informa la llegada de la joven piloto chilena y da cuenta de su falta de dominio del inglés.

En agosto de 1941 fue comisionada al Air Transport Auxiliary (A.T.A.) de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.), como Cadet-Pilot en el Aeródromo de Hatfield, donde funcionaba la Elementary Flying School.

*“En cuanto llegamos a Hatfield fuimos conducidos a la oficina de la comandante Pauline Gower, por Miss Curtis, la oficial quien una vez que nos presentó se retiró para que explicáramos el motivo de nuestra visita. Como Miss Gower no logró entender el idioma de nuestras manos, preguntó si hablábamos francés y, ante la respuesta afirmativa, hizo llamar a una cadete francesa para que hiciera de intérprete y a una instructora de vuelo para que me examinara.”<sup>24</sup>*



***Pauline Mary de Peaully Gower M.B.E. (22 Julio 1910 – 2 Marzo 1947)  
Piloto y escritora inglesa que estableció la rama femenina del Air Transport Auxiliary (A.T.A.) durante  
la segunda guerra mundial***

#### **AIR TRANSPORT AUXILIARY (A.T.A.)**

Es importante explicar para esta reseña, lo que fue la A.T.A., ya que era una organización civil militarizada encargada de transportar los aviones, tanto para la Real Fuerza Aérea (RAF) como los de la Fleet Air Arm (FAA- Rama aérea de la Armada británica) que salían desde las fábricas hacia las unidades de mantenimiento y las escuadrillas de combate. Para su organización contó con personal altamente especializado de la British Overseas Airways Corporation (B.O.A.C.), quienes, junto a confeccionar los libros de ayuda de pilotos, -llamados “White covers”, por el color de sus tapas- (estos contenían información de cada avión que operaba la ATA) y el “Ferry Pilot Notes”; elaboraron además los programas teóricos y el práctico de vuelo, con que operaban los “Ferry Pilots”.

<sup>24</sup> Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

## EL INGRESO AL AIR TRANSPORT AUXILIARY (A.T.A.)

*“Mi primer día en el aeródromo fue horrible, porque no sabía qué hacer, ni con quién hablar. Al mediodía tenía mucha hambre y no sabía cómo conseguir almuerzo, pero por suerte una oficial me invitó, por señas, a almorzar y solucioné mi problema. Al día siguiente comenzaron las clases y allí encontré a otras dos mujeres y tres hombres vestidos de civil que eran alumnos igual que yo. La instructora de navegación era la First Officer Patterson, una de las pilotos con más experiencia de vuelo, según supe después. Empezó por preguntar nuestros nombres y cuando llegó mi turno, pronuncié el mío como de costumbre, por lo que ella no entendió nada y me pidió que lo escribiera en la pizarra, después de pensarlo por algunos segundos, me preguntó si tenía otro nombre, a lo que contesté negativamente. Entonces dijo: ya tenemos otra Margot<sup>25</sup> en la escuadrilla, por lo tanto, te llamaremos Chile. Así fui conocida, por “CHILE”, durante toda la guerra y aún me llaman así cuando asisto a las reuniones anuales.”<sup>26</sup>*

Luego el 2 de febrero es destinada al Elementary Flying Training School (E.F.T.S.) de White Waltham cerca de Maidenhead, Berkshire, y más tarde al aeródromo Luton en Bedford. El 5 de abril se suspende su instrucción de vuelo y es enviada por tres meses a los hangares, como ayudante mecánico, para que perfeccione el idioma inglés durante algún tiempo.

Con fecha 9 de julio de 1942 vuelve al Relief Training Ground de Barton-le-clay y luego nuevamente al aeródromo Luton, hogar del N°5 Ferry Pool del Air Transport Auxiliary (A.T.A.), en donde se gradúa de Piloto Clase 1, quedando capacitada para volar toda clase de aviones livianos de un motor, ascendiendo al grado de Third Officer en el A.T.A. <sup>27</sup> .

El 20 de agosto de 1942 es destinada como Piloto Taxi (transporte de pilotos), al 15 Ferry Pilot Pool en Hamble-le-Rice, localidad bastante cercana a Southampton, en donde tendrá la oportunidad de volar aviones Argus<sup>28</sup>.



**Monomotor Fairchild “Argus II”, luce en el fuselaje la insignia de A.T.A., y se encuentra preservado en la actualidad en el Yorkshire Air Museum (Fuente: <http://yorkshireairmuseum.org/exhibits/world-war-two-aircraft/fairchild-argus-ii/>)**

<sup>25</sup> Se trataba de otra aviadora del grupo, Margaret Wyndham Gore (1913–1993)

<sup>26</sup> Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

<sup>27</sup> Grado equivalente a Pilot Officer de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.)

<sup>28</sup> Aviones norteamericanos Fairchild Type 24, de los que 670 de ellos fueron arrendados al Reino Unido y conocidos como “Argus”.



**Air Transport Auxiliary Hamble Ferry Pool 15**  
 Back row; Maureen Dunlop (Argentina), Roberta Leveaux (USA), Doreen Illsley, Rosemary Banister, Kay van Doozer (USA), Emily Chapin (USA), Mary Wilkins.  
 Third row; Vera Strodl (Denmark), Betty Hayman, Grace Stevenson (USA), Jackie Sorour (South Africa), Margaret Duhalde (Chile), DB, Dora Lang (killed).  
 Second row; Anna Leska (Poland), Rosemary Rees, Margot Gore (CO), Philippa Bennett, Veronica Volkertz.  
 Front row; Anne Walker, Taniya Whittall (killed), Mardi Gething (Australia). All rows left to right.





*Teniente Duhalde en uniforme francés*

El 17 de septiembre de 1942 es destinada al Nº 5 FPP (Ferry Pilot Pool) de Luton para Ferry de aviones monomotores livianos.

El 9 de octubre de 1942, es enviada a la base del Nº1 FPP (Ferry Pilot Pool) al Advanced Flying Training School (A.F.T.S.) de White Waltham para un curso de aviones de caza. Allí estuvo poco tiempo y debido a las condiciones atmosféricas de ese año, no pudo volar mucho.

El 22 de febrero de 1943, es destinada al Nº 6 FPP (Ferry Pilot Pool) de Ratcliffe, cerca de Leicester, como Piloto de Transporte de aviones de caza.



***(De izquierda a derecha:) Maureen Dunlop de Popp (aviadora argentina originaria de Quilmes), "Chili Duhalde" (como era llamada Margot), un oficial de la RAF visitante, Rosamond Steenramp y Ann Wood-Kelly, todos de Ratcliffe No.6 Ferry Pool Leicestershire, Inglaterra. (Fuente: <http://www.airtransportaux.com>)***

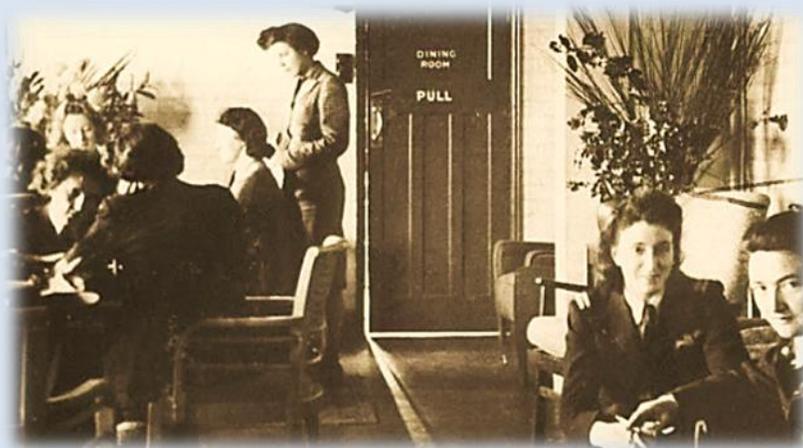
El 15 de marzo de 1943 regresa al Advanced Flying Training School (A.F.T.S.) de White Waltham para un curso de bimotores livianos y pesados. Vuela aviones bombarderos bimotores Airspeed AS.10 Oxford y Vickers Wellington.

Terminando el curso regresa en septiembre a su unidad como Piloto Clase 4, es decir, facultada para pilotar toda clase de aviones de uno y dos motores, a excepción de algunos aviones triciclos pesados. Es ascendida al grado de First Officer<sup>29</sup>.

Un año más tarde, el 1 de abril de 1944, regresaría una vez más al A.F.T.S. de White Waltham para el curso de Four Plus (+4), en bombarderos livianos Hudson Mk. I y Armstrong Whitworth A.W.41 Albemarle. Tras un arduo entrenamiento de casi veinte días en los que casi no dormía, aprueba rotundamente su capacitación y queda lista para volar todos los aviones, tanto ingleses como americanos de uno y dos motores, convencionales y triciclos.

***“Un par de meses después de haber terminado mi curso de Four Plus, una mañana al acercarme a Operaciones para retirar mis órdenes de vuelo de ese día, me encontré con la desagradable sorpresa que una de las órdenes era para un Albemarle, aquel avión triciclo inglés, que tan malos recuerdos me había dejado, al accidentarme antes de obtener mi categoría de 4+. Las otras eran: una para un Tempest y la otra para un Ventura. Partí con la sensación de mariposas en el estómago porque volar nuevamente un Albemarle no me hacía ninguna gracia, pero no podía admitir que ese avión me daba miedo, menos frente al cadete que asignaron como ayudante. Ese pequeño monstruo sabía todo, tanto del Albemarle como del Ventura, por lo que con él no necesitaba consultar mi “Ferry Pilot Notes” ni el “White covers note”.<sup>30</sup>***

En la madrugada del lunes 7 de mayo de 1945, en los cuarteles del Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada (SHAEF) en Reims, Francia, el jefe del Estado Mayor del Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas (Oberkommando der Wehrmacht, OKW), representando las Fuerzas Armadas de Alemania firmaba la rendición incondicional y el día siguiente era bautizado como el Día de la Victoria, con ello la guerra llegaba para ella a su fin.



***Grupo de pilotos en el comedor de la A.T.A. en Humble. (Extremo derecho:) La piloto argentina Maureen Dunlop junto a la chilena Margot Duhalde (Fuente: <https://www.hugofox.com>)***

<sup>29</sup> Grado equivalente a Flight Lieutenant de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.)

<sup>30</sup> Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

Con fecha 1 de septiembre de 1945, recibirá también el Brevet de Piloto Militar N° 31607, otorgado por el Ministerio del Aire de Francia. Durante el tiempo que sirvió en Air Transport Auxiliary (A.T.A.) transportó más de una cincuentena de tipos de aviones diferentes, entre cazas, bombarderos y aviones de transporte e instrucción. Voló 1.158,50 horas y sólo tuvo un accidente durante su período de instrucción.



*Retrato a lápiz de Margot realizado por su compañera Benedetta Willis (Fallecida en 2008)*



*Grupo de pilotos de la A.T.A. en Humble. (Sentada al centro, segundo lugar de izquierda a derecha, Margot Duhalde)  
(Fuente: Revista Fuerza Aérea de Chile. Vol.35 N°141 - 1976)*



*Margot Duhalde junto al Embajador de Chile en Inglaterra, Manuel Bianchi Gundián, quien asumiera ese delicado cargo en marzo de 1941.*



*Margot Duhalde al centro, sobre la cabina del Spitfire Mark XII. (Fuente: ATA MUSEUM)*

Así, terminada la guerra y con fecha 30 de noviembre de 1945, fue desmovilizada de su comisión en el Air Transport Auxiliary (A.T.A.) iniciando el regreso a la Fuerza Aérea de la Francia Libre (F.A.F.L.)



*Insignia de Veterana del Air Transport Auxiliary (A. T. A. Veteran Badge)*

*Otorgado como distinción a Margot Duhalde por el Embajador Británico en Chile, Howard Drake en febrero de 2009.*

*(Fuente: MNAE)*

Años más tarde, en la celebración del cincuentenario de la fundación de la A.T.A. en 1989, Su Alteza Real, el Príncipe Michael de Kent, le otorgó personalmente la Medalla de la Defensa<sup>31</sup> y la Medalla de Guerra.<sup>32</sup>



*Medalla de la Defensa*



*Medalla de Guerra 1939-1945*

<sup>31</sup> La Medalla de la Defensa, es una medalla de campaña instituida por el Reino Unido en mayo de 1945, para ser otorgada a sujetos de la comunidad británica, en reconocimiento por servicios civiles o no operacionales de tipo militar, en el período de la segunda guerra mundial.

<sup>32</sup> La Medalla de Guerra 1939-1945 es una medalla de campaña instituida por el Reino Unido el 16 de agosto de 1945, para reconocer los servicios tiempo completo en las Fuerzas Armadas o en la Marina Mercante, por al menos 28 días entre el 3 de septiembre de 1939 y el 2 de septiembre de 1945.



***Su Alteza Real, el Príncipe Michael de Kent felicita a Margot, tras haberla distinguido***  
(Fuente: Gentileza del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. MNAE)

## **EJÉRCITO DEL AIRE DE FRANCIA**

En enero de 1946, Margot fue destinada a la 80 OTU (Operational Training Unit) de Spitfires en Ouston, cerca de New Castle en el norte de Inglaterra, la cual estaba bajo el mando del comandante francés Jacques Andrieux. “Jaco”, como le llamaban, era un piloto experimentado que había volado durante la guerra en las escuadrillas N°310 y N°91 de la R.A.F., con lo que alcanzó 12 victorias aéreas, 14 ataques a buques, 17 misiones especiales y sesenta vehículos y trenes destruidos.

***“La clase de vuelo a que fui sometida en Ouston fue completamente distinta al vuelo al cual yo estaba acostumbrada. Del vuelo individual de ferry pilot, pasé al de acrobacia y formación. Primero acrobacia en Master, teniendo como instructor al Teniente Guillaume, uno de los ases de la acrobacia europea antes de la guerra, para luego realizar práctica de formación en Spitfire con el comandante Andrieux.”***

En marzo de 1946, llega la orden de trasladarse por lo que su escuadrilla es destinada a Meknes en Marruecos, que entonces era una posesión colonial francesa.

Para cumplir con esta tarea, le fue asignado el avión Spitfire MH. 840, el que, junto a otros varios aviones del mismo tipo, le pintaron “la Cruz de Lorena” sobre las capotas de los motores.



*Distintivo de Piloto Militar francés sobre la foto de Margot y el Spitfire que voló desde Inglaterra a Marruecos. (Nótese su pañuelo al cuello que a veces usó como “casco” de vuelo, pues no le gustaba usar el reglamentario de cuero)*

En abril se inicia el traslado, en el cual va haciendo las siguientes escalas: Ouston, Biggins Hill, en Gran Bretaña; Le Bourget, Bordeaux, Istres, en Francia; Elmas en Isla Cerdeña, Casablanca en Argelia, Oran Ouida y Meknes en Marruecos. Margot tiene ahora el grado de Teniente y es la única mujer piloto de la Francia Libre además de la segunda mujer en obtener el título de Piloto Militar de la Fuerza Aérea Francesa.

***“Había vivido cinco años en Inglaterra. La había odiado, aceptado, amado y adoptado. Había sufrido, pasado terribles fríos, mucha hambre y miedos que jamás volverán a repetirse, pero también había sido inmensamente feliz, había madurado y, lo que era más importante para mí, me había realizado como piloto y vivido una hermosa y sana camaradería que sólo las personas expuestas al peligro diario pueden apreciar.”<sup>33</sup>***

<sup>33</sup> Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

A mediados de mayo, se le solicita que se presente de vuelta a París, en donde se le notifica que estaba temporalmente asignada a la Oficina Francesa de Exportación de Material Aéreo (OFEMA) con lo que es designada por el gobierno francés para integrar un grupo de veinte pilotos y el ingeniero André Bourges, para demostrar aviones franceses en Sud-América, principalmente en Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Como Relacionadora Pública acompañaría al grupo la aviadora Maryse Bastié, quien había sido la segunda mujer francesa en atravesar la cordillera de Los Andes<sup>34</sup>.

MODELO S.C. 139

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL  
FICHA CONSULAR DE QUALIFICAÇÃO

Esta ficha, expedida em duas vias, será entregue à Polícia Marítima e à Imigração no pôrto de destino

Nome por extenso **Margot Duhalde Sotomayor**

Admitido em território nacional em caráter **trânsito**  
(temporário ou permanente)

Nos termos do art. **6** letra **-** do dec. n. **7967**, de 1938 **45**

Lugar e data de nascimento **Rio Bueno, Chile 12-dezembro-1920**

Nacionalidade **chilena** Estado civil **solteira**

Filiação (nome do Pai e da Mãe) **Maximiliano Duhalde e Rosa Sotomayor** Profissão **aviadora**

Residência no país de origem **16 Bd. Suchet, Paris, França**  
NOME IDADE SEXO

FILHOS MENORES DE 18 ANOS

Passaporte n. **1537/18/299** expedido pelas autoridades de **Consulado Geral do Chile em França** na data **15-maio-1946** visado sob n. **452.-**

ASSINATURA DO PORTADOR: *Margot Duhalde*

SE  
CO



~~Consulado~~ **Embaixada** do Brasil em **Santiago**

**8** de **agosto** de 19 **46**  
O CÔNSUL: *Fernando Manuel de Barros*

NOTA—Esta ficha deve ser preenchida à máquina pela autoridade consular, sendo as duas vias em original.

**Visa de trânsito para ingresar al Brasil**

El 30 de junio dejaban París, a bordo del DC-4 del General De Gaulle, cubriendo primeramente las etapas Orly, Casablanca, Dakar. Luego Recife, en donde después de cargar combustible continuaron vuelo a Río de Janeiro en Brasil.

El 3 de julio arribaban a Buenos Aires en donde tendrían que esperar sus respectivos aviones que venían en barco. Los aviones eran dos bimotores: el SO-93, matrícula FB-BAF, y el N.C. 702, matrícula FB-BFB; y los tres monomotores: el Nord 1101, matrícula FB-BCA, el Stampe 137, matrícula FB-BCO y el Morane 502 matrícula FB-BCT.

<sup>34</sup> Adrienne Bolland fue la primera aviadora francesa y primera mujer en cruzar la cordillera en abril de 1921. Luego cruzó la célebre piloto alemana Elly Beinhorn en junio de 1932.



SNCAC NC 702 (Fotografía Marcel Fluet)

***“En Buenos Aires éramos agasajados a diario por la colonia francesa y por las autoridades argentinas con interminables almuerzos, comidas y cócteles. El barco con nuestros cinco aviones había llegado al puerto, pero el proceso de sacarlos de aduana era largo y engorroso, por lo que los días transcurrían en largos trámites. Cada día que pasaba, me ponía más inquieta ya que hacía seis años que estaba fuera de Chile, sin ver a mi familia y sólo estaba a un paso de mi país y no podía llegar a él, por culpa de la famosa aduana. Al cabo de doce días no soporté más y decidí hablar con el Agregado Aéreo francés para pedirle permiso para visitar a mi país y mi familia. No solamente me autorizó, sino que además me prestó su avión particular, un Goéland bimotor. Fue así como llegué de regreso a mi país el 16 de julio de 1946, en una visita oficial de tres semanas, como oficial de la Fuerza Aérea francesa, en misión del gobierno francés”.<sup>35</sup>***

En una celebración realizada en la tarde del 1 de agosto de 1946, que se organizó con motivo de su visita a Chile, Margot fue honrada por la Fuerza Aérea de Chile con el Título de Piloto de Guerra Honoris Causa.

En esos mismos días, el gobierno francés le comunica que trasladarán a Santiago un bimotor Martinet, de modo que podrá continuar con las demostraciones que se habían programado para algunas ciudades de Argentina Uruguay y Brasil.

Antes de partir, Margot junto al piloto Jean Bribot, realizaron aplaudidas presentaciones para la Fuerza Aérea, en las bases de El Bosque y Quintero y luego otras demostraciones públicas sobre el aeropuerto de Los Cerrillos ante la mirada atenta de los pilotos de líneas comerciales.

---

<sup>35</sup> Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006



Nombra... a un  
 S. E. ... de agosto, 29. VII. 946. —  
 decretó hoy lo que sigue:  
 Visto ... por el Comandante en Jefe  
 de la ... de Chile en su oficio N°  
 1575 de ... 1946;

Decreto

Nómbrese Teniente 2° de la Rama Técnica  
 Auxiliar, al Suboficial don Evaristo Humberto  
 González Arellano.

Cúmplase con la Ley N° 5434.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y pu-  
 bliquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aé-

Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe  
 de la Fuerza Aérea de Chile en su Oficio Conf.  
 N° 7 de 24 de julio de 1946,

Ordeno:

Concédese el Título de "PILOTO DE GUE-  
 RRA" Honorario de la Fuerza Aérea de Chile,  
 a la señorita Margot Duhalde Sotomayor.

Anótese, comuníquese y publíquese en el Bo-  
 letín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.—  
 A. Carrasco C.

Concede Título de "Piloto de Guerra"  
 Honorario a un Oficial extranjero

*Distintivo de piloto de la Fuerza Aérea de la Francia Libre sobre un recorte del Boletín Oficial, que registra el Oficio Confidencial N°7 de fecha 24 de julio de 1946, propuesto por el señor Comandante en Jefe, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, y firmado por el entonces Ministro de Defensa Nacional don Arnaldo Carrasco Carrasco, con el cual se le concede el Título de "Piloto de Guerra" Honorario de la Fuerza Aérea de Chile a la señorita Margot Duhalde S.*

El 10 de agosto de 1946 vuela desde Santiago rumbo a Rosario con escala en Mendoza, tras dos días de estadía continúan viaje al Uruguay, arribando el día 19 a Montevideo acompañados de otros tres monomotores que se habían unidos al vuelo desde Buenos Aires, y con los que seguirían días más tarde el raid hacia Río de Janeiro, ciudad a la que llegaron el 24 del mismo mes después de haber efectuado demostraciones del avión en cada una de las escalas realizadas.

A mediados de septiembre, el equipo volvió a Francia tras haber realizado una muy fructífera y comentada misión de exhibición del material aeronáutico francés en Sudamérica.

Luego de entregar los correspondientes informes a la OFEMA en París, Margot retornó a Meknes, esta vez como copiloto de un cuádrimotor Halifax. Ahí fue corta su estadía, pues a poco más de un mes de haber vuelto a su base, se le destinará en noviembre de 1947, por un plazo no determinado, a la Escuela de Planeadores de la Montagne Noire, cerca de Toulouse, lugar que había sido durante la guerra, refugio de uno de los grupos de la Resistencia Armada francesa.

Luego de un tiempo en la nueva base, dio inicio a la instrucción en planeadores, tarea que no le atraía desde un comienzo y que, tras resultarle en lo absoluto difícil, lo comenzó a disfrutar. Tras algún corto tiempo obtiene licencia de plata Tipo C de Planeadores, prueba que consistió en realizar un vuelo de al menos cinco horas y recorrer al menos cincuenta kilómetros.

Por aquellos días, a Margot se le notificará mediante un telegrama, que deberá presentarse en París, pues ha sido nombrada miembro de la Legión de Honor con el grado de “Caballero”.

En una solemne ceremonia el 28 de abril de 1947, a la que asistieron el Ministro del Aire, el Embajador de Chile en Francia don Oscar Schnake Vergara, Agregados Aéreos de países aliados, Jefes y Oficiales de su nueva unidad más algunos amigos que pudieron acompañarla ese día, fue condecorada en mérito a los relevantes servicios prestados a Francia, por el General Martial Henri Valin, Inspector General del Ejército del Aire.

Poco tiempo más tarde, en septiembre de 1947 será desmovilizada, ya con grado de Capitán del “Armée de l’air” francés.

***“Finalmente, había llegado la hora de regresar a Chile. Tenía miedo de hacerlo, pero no podía retrasar más mi partida. Había suspendido el viaje cinco veces dando tantas disculpas, pero ahora tenía que hacerlo si no quería agotar la paciencia de los funcionarios encargados de la repatriación de los voluntarios.”<sup>36</sup>***



*Insignia de la Orden de la Legión de Honor en el grado de “Caballero”.*

### **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

- Traub Gainsborg, Norberto. ***Margot Duhalde Sotomayor, hizo de sus alas, una profesión.*** Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile. 2019. ISBN 978-956-09273-0-9
- Documentación gentilmente facilitada por Fernando Martínez Conde Duhalde
- Documentación gentilmente facilitada por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
- Documentación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Apuntes del autor.

<sup>36</sup> Duhalde Sotomayor, Margot. ***“Mujer Alada”.*** Autobiografía. Octubre 2006

## HÉCTOR MARIO LATRILLE

*“tout pour Chile et la France”*



*Sargento Héctor Mario (Mono) Latrille  
(Siempre lució orgulloso sobre su hombro, a sus dos patrias)*

La inmigración europea, especialmente de origen francés en Chile, nunca fue masiva, a diferencia de Argentina o Uruguay. Esta inmigración se limitó a ciertos flujos migratorios irregulares y numéricamente reducidos. De acuerdo a algunos registros consultados, se puede inferir que una cifra aproximada de casi 20.000 franceses emigraron a Chile entre 1840 y 1940. Al respecto y como nota complementaria relevante, se registra que los apellidos de origen francés en Chile, ocupan el 5º lugar de frecuencia luego de los de origen español, alemán, portugués e italiano.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Thayer Ojeda, Luis. *Orígenes de Chile: Elementos Étnicos, Apellidos, Familias*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello. 1989 p. 161.

Se estima que durante la Segunda Guerra Mundial, un grupo de unos mil “chilenos” de ascendencia francesa o franceses residentes en el país, se unieron a las Fuerzas Francesas Libres en la lucha contra la ocupación de Francia y territorios franceses de Ultramar.

Históricamente, la participación de los descendientes de franceses y chilenos francófonos en general, ha estado presente en muchas de las principales instituciones y estamentos del País. Un buen ejemplo de esta valiosa inserción en el servicio a la comunidad, lo constituyen algunas de las tradicionales compañías de bomberos “*Pompe France*”, que han sido fundadas por entusiastas integrantes voluntarios de la colonia francesa residente en ciudades como Valparaíso en 1856, Santiago en 1863, Concepción en 1888 y finalmente desde 1905, en Punta Arenas.

Tal como había sucedido en la Primera Guerra Mundial, en la década de los cuarenta fueron varios los que se presentaron al histórico llamado que hiciera el General Charles de Gaulle. Entre ellos, se mantienen algunos registros de nombres y apellidos como lo fueran los hermanos Cazaudehore, Rogelio Pifre, Carlos Toutin, Luis Charles León, Robert Segur, Raymond Allamand, Mario Latrille, Luis Goujon, René Guichard y otros.

Uno de ellos, el voluntario Mario Latrille, apodado el “*Mono Latrille*”, había ingresado en 1941 a la 4ª Compañía de Bomberos de Santiago, siendo recordado por su sentido del humor, su afición deportiva y estudios de arquitectura, partirá a Inglaterra en noviembre de este mismo año para enrolarse en las filas de la Francia libre. Desde aquí escribirá con gran entusiasmo acerca de sus estudios en la RAF y su nombramiento como piloto SPITFIRE, argumentando que sería el primer piloto chileno que voló uno de esos modelos.

Más tarde será comisionado a Canadá, para prepararse como piloto de bombardero, regresando a Inglaterra en 1943 para integrar la mítica escuadrilla “LORRAINE” creada en abril de ese año, participando de lleno en los masivos bombardeos realizados sobre las ciudades alemanas.

A fines de diciembre de 1943, haría su último vuelo al ser alcanzado su aeronave por la artillería antiaérea alemana, no obstante, regresó herido a la base, en donde su avión se estrellará al aterrizar, causándole su posterior deceso.

Fallecía a los 33 años como sargento piloto, siendo sepultado el 4 de enero de 1944 en el Cementerio de Brookwood, en Surrey (Inglaterra), a 40 Kms. de Londres, a sus funerales asistieron entre otros el Embajador de Chile, don Manuel Bianchi Gundián, personal de la Embajada y amigos.

Al respecto de Latrille, la página web <http://www.segundinos.cl>, de la Segunda Compañía de Bomberos de Santiago, en su sección, *Los Bomberos y las guerras mundiales, parte II*, aporta la siguiente información:

*“En una reunión solemne, el día 14 enero de 1944, la Cuarta Compañía agregó otro retrato a los caídos en la guerra anterior, rindiéndose en un emotivo homenaje al amigo desaparecido, completando así siete voluntarios caídos en el Cumplimiento Patrio del deber”.*



*Tumba del Sargento piloto de la Fuerza Aérea Francesa Libre  
HÉCTOR LATRILLE  
(Fotografía gentileza del señor Louis Claviere)*

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## JUAN MUZARD DESPOUY “otro franco chileno en el Día D”



Hace algunos meses atrás, el 9 de junio pasado, el diario El Mercurio publicaba en su siempre atractiva sección de *Artes y Letras* de ese domingo, un interesante artículo titulado “Un piloto chileno de combate en el Día D”.

En lo que fue un ameno e interesante relato sobre la valiente participación del veterano piloto Juan Muzard Despouy, durante uno de los momentos más emblemáticos de la Segunda Guerra Mundial, se señalaba el hecho de que este aviador, con más de 120 misiones de guerra en la R.A.F., era miembro voluntario desde 1940 en las Fuerzas Francesas Libres (F.F.L.) junto a Rogelio Pifre y Carlos Toutin.

*Juan Santiago Luciano Ernesto Muzard*, nacido el 17 de mayo de 1914 en Santiago, era hijo del matrimonio compuesto por el comerciante francés avecindado en esta ciudad, don Pedro Manuel Andrés Muzard y la chilena doña Juana Marta María Despouy Recart.

Como otros jóvenes de colonias extranjeras residentes, Juan Muzard había sido enviado a Francia para realizar parte de su educación. Esta incluía su ingreso a un internado en París, luego continuar estudios de Ingeniería en la tradicional École Polytechnique y complementar estos con su ingreso a la Escuela de Aviación en Villacoublay (en el sudoeste de París), desde donde egresaría como piloto en 1938.

Este mismo año, ya casado con Marie Madeleine “Didie” Le Minihy de la Villehervé, volveran a Chile para integrarse a los negocios de la familia en la ya entonces reconocida *Casa Muzard*.

A partir de la declaratoria de guerra por parte de Francia e Inglaterra hacia Alemania en septiembre de 1939 y la posterior ocupación de Francia meses después, no será muy prolongada su estadía en Santiago, ya que Juan Muzard acogerá el llamado de auxilio que el General Charles de Gaulle dirige desde la BBC en Londres, a los franceses en el mundo, de modo de continuar combatiendo bajo la promesa de una victoria final.

Muzard rápidamente viajará a Londres, donde se pondrá a disposición de las FFL, desarrollando allí una estratégica tarea para organizar “comités que viajaban a Latinoamérica a reunir fondos y captar

*voluntarios para combatir por Francia”, tarea que realizó exitosamente hasta 1943, año en que realizará un reentrenamiento para pilotos del mítico avión caza “Spitfire” en la Unidad de Entrenamiento Operacional No. 61 de la RAF (RAF 61 OTU – Operational Training Unit) que funcionaba en el aeródromo de Heston. Desde aquí fue despachado al Escuadrón de Caza No. 64, unidad que operaba en Escocia los avanzados Supermarine Spitfire Mk VC.*

*“Tal como muchos otros de su tipo, los escuadrones en que Juan sirvió constituían la primera -y muchas veces también la última- línea de defensa de las ciudades inglesas, frente a los incesantes ataques de formaciones de bombarderos alemanes escoltados por los temibles cazas Messerschmitt Bf 109. Los días en las bases aéreas inglesas transcurrían bajo intensa presión. Cada vez que las formaciones de aviones enemigos eran detectadas por los primitivos sistemas de radar instalados en la costa del Canal de la Mancha, Juan junto con sus compañeros debían correr a montarse en sus aviones, despegar y ganar altura en el menor tiempo posible para intentar repeler el ataque.*

*Dependiendo de la intensidad de los combates, era común que varios pilotos no regresaran. Frecuentemente los novatos eran los que pagaban el precio más alto, el nerviosismo y la falta de experiencia en combate aéreo los hacía presa fácil para los cazas enemigos. En las etapas más oscuras de la guerra aérea, la tasa de supervivencia de los pilotos no superaba el par de semanas. Y cada vez, se unían pilotos con menores tiempos de instrucción, lo que aumentaba las bajas y muchos instructores eran requeridos en el frente.<sup>38</sup>”*

En marzo de 1944, fue transferido a la emblemática y recientemente reagrupada unidad “Les Cigognes” (Escuadrón RAF No.329)<sup>39</sup>, con la que participó en las tareas de apoyo aéreo en el desembarco en Normandía el 6 de junio de 1944.



**Capitán Juan Muzard Despouy**

<sup>38</sup> Muzard T., José – Irrarázabal Elena. *“Juan Muzard Despouy, sus riesgosos vuelos a bordo de un Spitfire. Un piloto chileno de combate en el Día D”*. Artes y Letras de El Mercurio. Santiago de Chile, domingo 9 de junio de 2019. pág. 10

<sup>39</sup> Durante el período de la Segunda Guerra Mundial, un gran número de los escuadrones de la RAF fueron tripulados por personal de países aliados para lograr la victoria. Como “Les Cigognes” fue conocida una unidad de la Fuerza Aérea francesa, constituida gracias a la fusión de las SPA 3 y SPA 103, que habían sido dos de las unidades más ilustres de la *Gran Guerra*. El escuadrón se distinguió durante la Batalla de Francia en 1940, pero se disolvió en agosto de 1940, después de la caída de Francia. Más tarde, fue reformado en julio de 1941, volando aviones Dewoitine D.520. En mayo de 1942, comenzó su transferencia al norte de África. En noviembre de 1942, la Operación Antorcha se abrió y dio al escuadrón y otras fuerzas francesas en el norte de África, la oportunidad de unirse a las Fuerzas Francesas Libres. A finales de 1943, personal y material fueron embarcados en el HMS King George V, llegando a Ayr, en Escocia, el mes de enero de 1944. Una vez reunidos allí, el 5 de enero, el antiguo escuadrón se convirtió en el Escuadrón 329 de la RAF.

YEAR	AIRCRAFT	NAME OR No.	PILOT	DUTY	TIME	...
1944	SPITFIRE IXB	SA Y	Self	17 DIVE BOMBING WET IN THAIWANNAN	1:10	
		V		Delayed to Base	-15	
		X		18 DIVE BOMBING - TAKONG W. HONGKONG	1:25	
		2		Practice Dive Bombing	-25	
		5			-20	
		8			-25	
		3		Low level bombing & strafing	-25	
		9			-25	
		1		Excursion LAMBONG	1:45	
					-50	
					-45	
					-55	
				19 DIVE BOMBING PANGSEH MOORISTIA	1:00	
Summary for MAY 1944					23:45	
at 329 Sqdn SPITFIRE IXB					30	
at 2nd June 1944 TIGER MOON						
Pilot: Juan Muzard P/L						
1944	SPITFIRE IXB	SA Y	Self	16 Convoy Patrol off Isle of Wight	1:25	
		V		20 COVER of LANDING CRAFT - CAEN - FRANCE	1:50	
		V		21 CLOSE ESCORT plus some bombing	2:00	
		V		22 PATROL over BEACH HEAD (Norm. Coast)	2:05	
	Avia	V		At Golder to Harford Bridge at 10:15	1:00	
GRAND TOTAL (May 1944)					24:20	
A.I.L. Form 1.0. 1944					206:36	

*Detalle de su bitácora de vuelo en los primeros días de junio de 1944 y sobre ella, la medalla conmemorativa de los servicios voluntarios en la Francia Libre.*

Una vez finalizada la guerra, el ahora capitán de la F.A.F.L, solicitó permiso para ausentarse y regresar a Chile para reencontrarse con su señora, hijas y el resto de la familia, quienes había permanecido en su país natal.

Conversada la situación con sus seres queridos, volvió a París junto su señora “*Didie*” y sus tres hijas, con quienes por algunos años se instalará en esa capital, para servir en el Ministerio de Relaciones Exteriores francés.

A fines de 1947, la familia del Ingeniero Civil Muzard Le Minihiy vuelve a Chile, para establecerse en Santiago, donde el grupo familiar crecerá feliz junto a seis nuevos integrantes.

Juan Muzard, fue un hombre sencillo, valiente y de bien, quien vivió una tranquila vida en su casa de la comuna de Providencia, hasta su fallecimiento en 1990.

**Norberto Traub Gainsborg**  
 Instituto de Investigaciones  
 Histórico Aeronáuticas de Chile

## TAMBIÉN LOS HUBO EN LA LUFTWAFFE



### JULIO (WOLFGANG JULIUS) MATTICH OBERG



*Julio Mattich en su característico uniforme café claro de LAN (1952)*



Wolfgang Julius (Julio) Mattich, ingreso a LAN en 1949, junto a otros tres veteranos de la Luftwaffe, Kurt Pfeffer, Kurt Thiele, y Julio Hoffmann.

Julio, había nacido en el puerto de Valparaíso, donde su padre trabajaba en la importación y exportación de productos desde y hacia Europa. Al terminar la década de los treinta, la familia regresa a Alemania, lugar donde les sorprende la guerra.

Ingresó a la Luftwaffe, en la cual sirve como piloto, hasta 1945. Contrae matrimonio en medio del conflicto con una joven proveniente del puerto de Hamburgo, Renate Joergens Walter, quien era músico y tocaba el violoncelo, después de la guerra ambos se establecieron en Santiago, ciudad donde ella ingresó al conjunto de Música Antigua de la Universidad Católica de Chile, dirigido por la célebre compositora, cantante y directora coral Sylvia Soublette Asmussen.

Debido a la poca dotación de pilotos para las aeronaves comerciales de la empresa Líneas Aéreas Nacionales (L.A.N.), por esos años, asciende rápidamente y obtiene sus galones de capitán del avión DH DOVE, pero sigue luego como copiloto en los aviones DC-3 y en el Martin 202.



*Kurt Pfeffer delante de un DC-3 de LAN, aterrizado en Ancud (1955)*

Durante el 1953 hasta 1955, se desempeña como piloto del servicio regional de LAN, en Punta Arenas. En 1958, integra un grupo de pilotos para las operaciones en EEUU. En 1964, aprueba su curso de aviones jet y es programado para volar desde Europa, el tercer Caravelle, construido en Toulouse, Francia.

Muchos pilotos fueron sus alumnos y pudieron apreciar sus extraordinarias condiciones como persona y como piloto instructor. Entre sus recomendaciones siempre destacaba la necesidad de “sacar” el avión en forma decidida en el despegue. Ello era especialmente importante en los despegues con el avión pesado y altas temperaturas, como era normalmente el caso en Río de Janeiro – Galeao, al iniciar el cruce del Atlántico. Sin embargo, esta técnica que tenía su origen en los instructores de la misma Boeing, le jugó en cierto vuelo una mala pasada. Sucedió en un vuelo que en Madrid cambiaba de tripulación y continuaba a Frankfurt el Comandante Kurt Pfeffer.

A su llegada en Madrid la inspección exterior del avión arrojó una sorpresiva novedad: la cola había arrastrado de tal forma al despegar en Rio que había doblado el mástil de evacuación del baño trasero. A pesar del daño, el vuelo al mando de Kurt Pfeffer continuó a Frankfurt donde inicialmente se dijo que se haría la reparación. Sin embargo, en la tarde se comunicó a la tripulación en el hotel que el avión debía ser trasladado a la base de mantenimiento de Hamburgo para su arreglo. Como en Hamburgo el mantenimiento se prolongó por varios días, la tripulación fue enviada de regreso a Madrid para tomar de nuevo su rol de vuelo.

A su regreso, Julio Mattich, afectado por este incidente, presentó su renuncia como piloto al Gerente de Operaciones don Sergio Kurth. Este, sin embargo, no sólo le rechazó la renuncia, sino lo confirmó además en su cargo de Instructor del material, en una demostración del nivel de aceptación y reconocimiento profesional que merecidamente gozaba *Julio Mattich*.

En 1974, integra la tripulación que efectúa el primer vuelo transpolar que Línea Aérea Nacional realiza desde Sydney, Australia hasta Punta Arenas en Chile. En 1975, se retira de la compañía y forma la empresa ICAROSAN, que opera con la Compañía de Aceros del Pacífico.

Vuela por dos años en Jordania, para ahorrar dinero y dedicarse a la agricultura en Purrangue, Osorno, Chile, donde se convierte en un destacado productor lechero. Su señora Renate, se desempeñó por algunos años como profesora y ejecutante en el conjunto de música antigua del Colegio Alemán de Puerto Varas.



***Control y administración “por Manual” y “Lista de chequeo” de la producción lechera... Aplicando el orden y los métodos aprendidos para la correcta operación de las aeronaves, Julio Mattich organizó una lechería de lujo donde están presentes estrictos controles de calidad***

El Comandante de Aeronave (R) Wolfgang Julius Mattich, “Julio” el piloto chileno de origen chileno-alemán, falleció lamentablemente en el año 2017.

### **Julio Matthei Schwarzenberg**

Fuente consultada:

Archivo personal

<http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/04/03/julio-wolfgang-julius-mattich-oberg-q-e-p-d/>

## **JULIO KARL ERWIN HOFMANN**

Nació en 1923 en el sur de Chile

Vivió en Miami Estados Unidos, se desconoce si aún vive.



*Julio Karl Erwin Hofmann*

Karl, conocido en realidad por casi todo el mundo como “Julio”, era un hombre esbelto que en parte era chileno y en parte alemán. Karl tenía una hermana cuando estaban llegando a la adolescencia ambos se trasladaron a Alemania en 1935 para ir allí a la escuela y vivir con sus abuelos paternos.

No duró mucho la escuela para ninguno de los dos ya que ambos se vieron envueltos en el “movimiento Nacional Socialista”, con Karl uniéndose a la HJ (Hitler Jugend – Juventudes hitleristas) siendo que el era hijo de alemán y madre chilena, teniendo rasgos chilenos pelo negro y no tan blanco no hubo problemas al ingresar) y su hermana a la BDM (Bund Deutscher Mädels- Liga de muchachas alemanas). Al poco tiempo Karl estaba volando planeadores alcanzando buenos puntajes y premios de su grupo.

Rápidamente se incorporó a la rama aérea regular de la Luftwaffe y de inmediato comenzó su entrenamiento en los M Bf109 (Messerschmitt 109).

Cuando estalló la guerra, hizo su primer servicio en una escuadrilla en el frente ruso. Más tarde fue trasladado al JG53 (Jagdgeschwader 53) en África, donde llegó a conocer a todos los famosos ases de su grupo (y otros) y, a menudo voló como escolta de Wolfgang Tonne. También tuvo una amistad muy fuerte con el distinguido con la cruz de hierro y hojas de roble, Wilhelm Crinius del JG 53.



**Wolfgang Tonne**

*Se le acreditaron 122 victorias en 641 misiones. Anotó 26 victorias sobre el frente occidental, incluyendo 16 Spitfires. 10 de sus 96 victorias reclamadas en el frente del este eran Il – 2 Sturmoviks.*



**Wilhelm Crinius**

*Se le acreditaron 114 victorias en aproximadamente 400 misiones. Registró 100 victorias sobre el frente del Este. De sus 14 victorias grabadas sobre el frente occidental, uno fue un bombardero cuatrimotor.*

Wolfgang Tonne provenía de la Academia de la Fuerza Aérea, es decir tenía formación como Oficial y Wilhelm Crinius, en cambio, se inició como soldado de primera y ascendió, por méritos a Oficial.

### **Resumen de combates**

Karl Julius "Julio" Hofmann fue un piloto de vuelo alemán nacido en Chile, fue piloto en la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Sirvió con 1./JG 53 y luego con 3./JG 53 en Túnez. Hofmann fue acreditado con 5 victorias durante la guerra, su 3ra y 4ta victorias fueron dos Spitfires en el norte de África el 3 de diciembre de 1942 y la 5ta otro Spitfire, el 2 de enero de 1943.

Dentro del ámbito de los grandes acontecimientos, el vuelo del as de caza Julius Hofmann a Túnez no será recordado como uno de los hechos destacados de la 2ª Guerra Mundial. Sin embargo, para Alemania y su Luftwaffe, fue la apertura de una campaña en el norte de África y una misión estratégica.

Hofmann dirigió un escuadrón de cazas al frente de combate y ayudó a apropiarse de un aeródromo en Túnez. Luego se convirtió en el primer piloto alemán que aterrizó allí.

El 31 de enero de 1943 Karl fue derribado por un Spitfire británico. Convirtiendo su avión en llamas se lanzó en paracaídas. Al salir de la cabina fue golpeado en el muslo por el timón del avión, quebrando su fémur y dejándolo inconsciente. Nunca pudo decir como tiró de la cuerda para abrir su paracaídas porque nunca recordó haberlo hecho. Cuando despertó se encontró con que era transportado por un nativo beduino, pero volvió a caer inconsciente. La próxima vez que despertó estaba en un hospital de campaña dirigido por los británicos.

Según su versión, el beduino no sabía de qué lado era por lo que lo llevó a la instalación militar más cercana que conocía. Demasiado malo para Karl. Fue llevado primero a Inglaterra, donde permaneció durante 6 meses, tuvo una gran oportunidad para escaparse de su campo de concentración. No a mucha distancia de donde los prisioneros permanecían día tras día, llegaban y salían los aviones ingleses y habiendo estudiado detenidamente todos los pormenores del terreno, de las alambradas y de los numerosos vigilantes, quienes a menudo regalaban pitillos a los más tranquilos cautivos, Julio daba sus vueltas mientras les conversaba a sus guardianes, queriendo convencerlos que él era un tipo paciente y que nunca les daría que hacer.

Y así fue como cierto día, viendo que todo era propicio para la fuga, Julio arriesgó heroicamente su vida, al pegar veloz carrera hacia el Spitfire y justo, cuando colocaba su pie sobre el ala del avión, aparecieron dos guardias que le detuvieron sin mayor trabajo. ¡A qué poner resistencia, pensó Hofmann, la guerra no quiere nada conmigo! Después fue embarcado a los EE.UU. y fue internado en un campo de prisioneros (POW) en Colorado (del cual se escapó 3 veces siendo uno de los pocos latinos alemán que lograban esta hazaña, si no es el único y era chileno...).

Después de la guerra fue repatriado a Chile, su país de origen, donde voló transportes entre Chile y Argentina. Más tarde se convirtió en piloto de LAN Chile, la aerolínea nacional de Chile. Se retiró después de 20 años y emigró a Miami donde tuvo dos hijas, participaba en reuniones de ex pilotos de guerra tanto del eje como los aliados, los fines de semana vendía artículos del Reich, donó varios artículos al museo de su comunidad en Miami.

*“En 1990 yo estaba en un mercado de pulgas local en busca, como de costumbre, de “cosas nazis”. Cuando le pregunté a un vendedor si sabía si tenía algo relacionado con “nazi” me dijo, “No ..., pero mi vecino podría tener, porque solía volar un Me109 durante la guerra”. Bueno, eso sin duda me intrigó, así que me presenté al individuo de aspecto latino que vendía una gran variedad de artículos nuevos y usados, y le pregunté en alemán: ¿Voló durante la guerra con la Luftwaffe? Bueno, me miró y sonrió con esa leve sonrisa (y su endiablado encanto) que se le conocía, respondiendo “Jawohl”.*

*Durante los años que lo conocí conversaríamos siempre con respecto a los años de guerra, y terminé conociendo todo sobre él y su familia. Se llamaba Julius “Julio” Karl Hofmann (con una “f” recalcaba él) y había sido “as” con 5 victorias volando con el JG53 (Escuadrilla de caza “As de espadas”) en África.”*

**Charles “Chuck” Stubben**

Esta reseña tan particular de Charles Stubben, resulta escasamente coincidente al testimonio de otro piloto “germano-chileno”, quien contradice lo que cuenta “don Julio”, a pesar de que en Alemania no se conocieron y sólo cuando empezaron a trabajar juntos en LAN.

Según el testimonio de don Kurt Pfeffer, el aviador Julio Hofmann efectivamente fue piloto LAN entre los años 1949 y 1954. Era la época de posguerra en que algunos pilotos ingleses (Ronald Lowery, Guillermo (William Archibald) MacQueen, James Harold Benson y Archibald Jackson <sup>40</sup>), además de los alemanes (Kurt Pfeffer, Julio Mattich, Kurt Thiele y Julio Hofmann) ingresaron a Lan después de haber estado involucrados en el conflicto (no necesariamente en acciones bélicas – algunos no pasaron más allá de la etapa de instrucción). Su ingreso fue como copiloto de Lan, el 11 de mayo de 1949, siendo sus compañeros de curso Kurt Thiele Hubach, Amaro Bamón Montecinos, Humbert Boellert Holzmann, José Sierra Ruiz, Hernán Pérez Bravo y Aladino Azzari Pinochet, todos ya fallecidos excepto José Sierra, el cual reconoce que tuvo poco contacto con su compañero de curso.

Al ingresar Julio Hofmann a Lan en 1949, se integraba a un cuerpo de pilotos que contaba con 32 Capitanes y 30 Copilotos. La flota de aviones se estaba modernizando con aviones nuevos DH Dove y Martin 202 e incorporando DC-3 usados para reemplazar los Electra y los Lodestar. Lo que se recuerda es que Julio con sus colegas Lan alardeaba de lo mismo que declaraba años más tarde a la prensa en Miami en cuanto a su condición de “as de caza” y haber “dirigido un escuadrón de cazas al frente de combate”.

Ambas afirmaciones eran enérgicamente rechazadas, especialmente por los dos pilotos “alemanes” Kurt Thiele y Kurt Pfeffer como inventos del joven Hofmann. Así como su aseveración de haber sido oficial de la Luftwaffe, en circunstancias que se había sido incorporado como soldado.

Nadie recuerda a ciencia cierta lo que pasó con él tras tener que abandonar la empresa en 1954. Se le vio en el aeropuerto de Lima volando en el Perú y posteriormente como botones en un hotel de Miami (lo que efectivamente concuerda con el relato inicial extractado de Charles “Chuck” Stubben y que también se reproduce en <http://wehrmacht-awards.com/forums/showthread.php?p=5426560> señalando que lo conoció en un mercado de las pulgas de Miami).

### **Álvaro Casanova Mora**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas: Asociación de pilotos retirados de Lan Chile; Sun Sentinel (revista EEUU) de la misma revista artículo de prensa de 1992 (Aviators To Gather At Reunion Artist Paints Scene Of Ww II Fighter Pilot – January 5, 1992 | By KEN KAYE, Staff Writer Sun Sentinel)

---

<sup>40</sup> Archibald S. Jackson, en una carta deja el siguiente testimonio: “Fui desmovilizado de la RAF comenzando 1946 y estudié para mis licencias de navegante y piloto comercial. Tenía en total más de 2.000 horas de vuelo, la mayoría en botes voladores (Catalina, Short Sutherland) y Douglas DC-3. Ingresé a LAN en septiembre de 1946. Durante el año otros ex pilotos de la RAF nacidos en Chile también ingresaron a la LAN (Línea Aérea Nacional). Entre ellos estaban “Archie” Mac Queen y Ronald Lowery quienes continuaron volando hasta entrados los años 80. Dos más Leslie Cooper (y su hermano Jack) y Harold Benson fallecieron hace algunos años...”

“Tenía una vida agradable en Chile volando para la LAN pero estaba casado y con un hijo ya no podía continuar (allí). En un vuelo a Buenos Aires fui a ver al Vicemarisca Benett, jefe de la aerolínea británica.... y le pedí trabajo. Al cabo de un mes yo estaba de regreso en Chile piloteando un Lancaster para la BSAA.”.

## KURT THIELE HUBACH

Nacido en Berlín el 1° de abril de 1920

De padre alemán Hans Thiele y madre chilena (Herminia Elizabeth Hubach Eggers, Osorno 1892-1937)

Piloto chileno alemán en la Luftwaffe.



Terminada la guerra regresó a Chile e ingresó a LAN en 1949 junto con Kurt Pfeffer, Julio Mattich y Archibald Mac Queen (los chilenos de ese curso fueron José Sierra, Hernán Pérez, Humberto Boellert, Aladino Azzari y Guillermo Esquivel, todos Q.E.P.D., excepto José Sierra).

Entre mayo y diciembre de 1966, vuela junto con otros 8 pilotos seleccionados como copiloto en vuelos Lufthansa B707 (ruta Santiago – Nueva York y Santiago – Dakar) en entrenamiento en ruta.



*De izquierda a derecha: José Sierra y Kurt Thiele*

Se retiró de LAN (en algún momento que no puedo precisar entre 1971 y 1975) para desempeñarse en la DGAC en Alemania.



**Kurt Thiele Hubach**

Cuando Amaro Bamón formó ICARO SERVICE con Gildemeister en 1975, volvió Thiele a Chile donde ocupó la Gerencia de Operaciones de esa compañía que operaba en Tobalaba.

También fue el formador de varios pilotos en la compañía: Hauyon hijo, Riesle hijo, Riderelli hijo, Thiele hijo (Klaus?), Sánchez hijo, Kurt hijo, Sommella (*ex sobrecargo de LAN que volaba bimotore en el Club Aéreo*), Timmermann, Vives, Spieguel y Dalbadie. (Muchos continuarían su carrera de piloto comercial en LAN, SKY e incluso en el extranjero).

Cuando el Aerocommander sufrió el trágico accidente que le costó la vida al piloto Carlos Arredondo, CAP contrató a la empresa Icaro Services, para satisfacer sus requerimientos de traslado y cuyos pilotos eran Amaro Bamón, Juan David \*, Guillermo Esquivel, Lautaro Hauyon, Julio Mattich, Kurth Thiele y José Sierra\* (\* únicos sobrevivientes actualmente).

El 28 de noviembre 1983 - Marcelo Cisternas y Lautaro Hauyón Jr. desaparecen durante un vuelo entre Punta Arenas y Santiago (última posición, al norte de Puerto Natales) en un avión de ICARO SERVICE.

Originalmente se había programado como copiloto al señor Sergio Riesle Jr., pero en consideración a varias solicitudes de la madre de Lautaro Jr. (Martita de Hauyón a Amaro Bamón) en el sentido de darle más horas a su hijo, Kurt Thiele le programó ese vuelo sin en realidad corresponderle.

Su hijo Klaus Thiele voló en 1971 como copiloto de DC-3 en el regional LAN en Puerto Montt.

### **Julio Matthei Schwarzenberg**

## KURT PFEFFER EICKENRODT

Nacido en Hannover (1925), Alemania

Fallece en el año 2016 en Santiago de Chile

Hijo de un oficial del ejército alemán y madre chilena, estudió primero Bachillerato en Humanidades (cuando trabajo en LAN se observó su vasta cultura) y luego en 1943, siguiendo las huellas de la carrera militar de su padre, ingresó a una de las Escuelas de Aviación Militar Alemana. Recuerda que desde niño le gustaban los aviones y la profesión del padre significaba continuos viajes de traslado que sólo terminaron al establecerse la familia en Viena a partir de 1938. Su primer vuelo como pasajero lo efectuó a los 12 años.

### Inicio de su vida militar.

Como la mayoría de los jóvenes alemanes de su generación, Kurt pertenecía a las juventudes "hitlerianas", organización que se preocupaba también de incentivarlos en actividades deportivas proporcionándoles las facilidades requeridos. Apasionado por los aviones, se inscribió en la actividad del vuelo a vela, donde se comenzaba por unos saltos de 40 a 50 metros de distancia, instalados en una especie de planeador. Todo esto en la "Wasserkuppe" (en el Rhön), la cuna del vuelo a vela en Alemania.



Una vez que el aprendiz estaba sentado y amarrado en el aparato de estructura totalmente abierta, unos oficiales lo jalaban y así se lograba "volar". Pero al constatar Kurt que después del "vuelo" había que transpirar cuesta arriba para reposicionar el artefacto, dejó de participar de la actividad.

Más tarde a su ingreso a la Escuela de Aviación N° 1 de la Fuerza Aérea Alemana (Luftkriegsschule Nr. 1) de la ciudad de Dresden, efectuaría sus primeras prácticas de vuelos en un "Baby", un planeador de verdad. Hacía las veces de "colador" de aptitudes para el vuelo; los que no aprobaban eran destinados directamente a la especialidad, menos apreciada, de paracaidistas...!



**Luftkriegsschule Nr. 1 en Dresden**

El programa de instrucción contemplaba luego 8 vuelos de instrucción en un Bücker 181, el avión monomotor standard de la Fuerza Aérea alemana, con lo cual el alumno quedaba, al aprobar, capacitado para volar solo. Sucesivamente, Kurt pasó a instrucción de vuelo acrobático, tanto con Bücker 131, como con Junkers W 33 y Arado ar 96, un avión con tecnología más avanzada y que era requisito previo para la instrucción en aviones Messerschmitt Bf 109. La formación como piloto comprendía también vuelos “cross country” (conocidos también como “triángulos de navegación”).

Si bien Kurt alcanzó a recibir un completo entrenamiento en los Me Bf 109, la escasez de combustible y la situación bélica cada vez más complicada de los alemanes hacia fines de la 2ª Guerra Mundial, impidieron su designación en misiones de combate. Tras completar su formación en la Escuela de Aviación en Dresden, fue destinado primero al Escuadrón de Caza de Entrenamiento N° 101 en Landau y finalmente al Escuadrón de Caza de Reserva N° 1 (Deiningen) ubicado a unas dos horas de vuelo del frente, prácticamente inalcanzable por la falta de combustible.

### **Participación en la guerra y odisea**

En enero del 45, casi al terminar el conflicto bélico, lo designaron para una misión especial, que se iba postergando por malas condiciones meteorológicas sobre los Alpes. Mientras esperaba que el tiempo mejorase, llegó la noticia del suicidio de Hitler y si bien le dieron la orden de volver a su casa, debía antes cumplir la referida misión especial. Así fue como Kurt con otro oficial, parte a cumplir en un monomotor liviano biplaza Bü 181 un absurdo y postrer ataque con cargas de dinamita a una base de bombarderos americanos en el Norte de Italia... Producida la rendición de Alemania y estando prácticamente invadido por los cuatro puntos cardinales, deciden hacer su escape desde Salzburgo, su punto de salida para el referido ataque, a un pueblo cerca del Lago Constanza donde pretendían ser cobijados en casa de familiares del compañero de misión. Tratando de eludir cualquier contacto posible con aviones cazas aliados (el Bücker Bü 181 era un avión de madera que con simple disparo se incendiaría fácilmente), se internan en los Alpes donde quedan encerrados por la nubosidad. En una maniobra muy exigida rozan con un ala contra el suelo terminando estrellados, controladamente, en una loma alpina plantada de papas. El avión, de tren fijo, queda arruinado pero sus ocupantes ilesos. Después de incendiar el avión (el reglamento había que cumplirlo aún en la derrota!!) mediante un disparo de una pistola de señalización al estanque de combustible, inician su caminata regreso a casa.

Siempre a pie se trataba de evitar cualquier encuentro con las fuerzas francesas y rusas. Caminaban a través de montañas en un campo donde había otros oficiales de la Fuerza Aérea Alemana, soldados españoles (con cuál

pudo comunicarse por la lengua de su madre a pesar que todavía no dominaba bien el español) y de otros países que lucharon por el Reich. La mayoría de ellos eran paracaidistas que habían llegado desde Italia. Gracias a ellos, especialmente entrenados en sobre vivencia, pudieron apagar el hambre sacrificando un caballo... Después de una serie de otras penurias y peripecias (incluso el paso por un centro de acopio de prisioneros del cual Kurt se escabulle por falta de vigilancia y ayudado por su estampa inofensiva de “niño soldado”), logra reunirse con su familia: madre, hermano y hermana, en Viena.

Esta última etapa la completa cruzando de noche a nado el río Danubio tratando de acercarse a una estación de tren, en una zona ya ocupada por los rusos y que había que evitar. En el camino, de hecho, se encontró con un soldado ruso y pensó “hasta aquí no más llegué”... pero gracias a una vieja chaqueta, que le habían regalado unos campesinos, el militar no le prestó atención. Logró tomar el tren, bajó en la estación anterior al terminal de Viena y caminando durante la noche, llegó a su casa sin saber si iba a encontrar a su familia, que afortunadamente aún estaba allí, a excepción de su padre.

Después de dos años de apreturas económicas, sin mucho dinero y considerando la absoluta imposibilidad del regreso del padre, General del Ejército alemán tomado prisionero por los rusos en Stalingrado, Kurt se decide emigrar a la tierra natal de su madre Chile, ya que poseía la doble nacionalidad. Con ella se embarca en Génova (Italia), alrededor del 15 de julio de 1947, para llegar a Chile (vía Buenos Aires – Mendoza – Los Andes por ferrocarril) el 4 de agosto.

### **Su vida como chileno**

Ya en Chile, hizo sus primeras armas como chileno ya con todos sus papeles por su madre, fue empleado en la firma Wagner y Chadwick, dueña de la Viña San Pedro. Su tarea, entre otras labores, era llevar contabilidad y rendir cuenta de unos dineros. Con humor recuerda el desarrollo de un procedimiento de su ocurrencia, que sólo él entendía, y que consistía en que si faltaba dinero él lo aportaba de su bolsillo, en caso contrario, el excedente entraba a ese mismo bolsillo... Por cierto que su reemplazante tuvo arduo trabajo en descifrar el sistema “Pfeffer”.

Al cabo de poco más de un año se entera de un concurso para pilotos en Lan Chile y se presenta con su licencia alemana y sus aproximadamente 500 despegues a falta de un registro más exacto de horas de vuelo. El 8 de enero de 1949 rinde satisfactoriamente un examen teórico escrito y posteriormente un examen práctico de vuelo ante el piloto instructor Cirilo Halley, en uno de los dos bimotores Beechcraft que LAN destinaba a la instrucción. Kurt había pilotado solo una vez en Alemania un avión de características parecidas y todavía le divierte recordar que en esa oportunidad saliendo de las nubes, casi choca con un ala contra el campanario de una catedral...!! Una vez conseguido el certificado de LAN, se dirigió a la Dirección de Aeronáutica y portando solo su licencia alemana, se le sometió a una especie de examen oral con lo que obtuvo su licencia de piloto privado. El 18 de enero de 1949 Kurt se incorpora al cuerpo de pilotos en el lugar 42 de un total de 46.

En 1953 vemos a Kurt Pfeffer inaugurando el servicio regional Balmaceda, Chile-Chico dependiente del Jefe Regional Puerto Montt, el capitán Luis Araya<sup>41</sup>.

A partir de ahí tiene una vasta carrera como piloto de aviones, teniendo aventuras y penurias, logra hacer cursos para actualizarse por los nuevos modelos de aeronaves y forma un gran lazo de amistad con la Asociación de pilotos LAN retirados.

Tras el regreso de Kurt a LAN en 1988 como Comandante de B-737 las políticas cambiantes sobre la edad límite de los pilotos le obligaron a cambiar por nueve meses de tienda y volar en la empresa SABA. Pero al hacerse molesta la competencia de la nueva compañía, LAN olvidó sus criterios restrictivos y se abrió a recibir de nuevo

---

<sup>41</sup> Revista Aerohistoria N°8/2019.

a todos los pilotos, incluso los “sub – setenta”, emigrados. Pero en 1994, LAN vuelve a imponer su límite y Kurt encuentra ahora su oportunidad con LADECO hasta el año 1996, cuando sería la Dirección de Aeronáutica la que le negará definitivamente la renovación de la licencia por su edad de 71 años, decisión que por supuesto no compartió ya que se sentía en su plenitud de facultades, como lo demostraban, atestiguan, sus chequeos médicos. Pero la autoridad, es la autoridad...! Era el final de su carrera como Comandante de Aeronave y su bitácora como piloto comercial, se cerraría con la respetable cantidad de 32.400 horas de vuelo.

### **Julio Matthei Schwarzenberg**

Fuente: Página web de la Asociación de pilotos en retiro Lan-Chile. <http://www.pilotosretiradoslan.cl/>

## **MARTIN SCHOEFER GRATZKE**

Nacido en 1917 en la ciudad de Glogau, Silesia, Alemania. (*Gogłów*, hoy queda en Polonia)  
Fallece en el año 2005 en Santiago de Chile

**Piloto de planeadores, Piloto de guerra alemán, sastre y bombero chileno.**



*La alegría de los 24 años, no se pierde ni durante la guerra...*

Era la madrugada del 25 de diciembre de 1941, cuando una escuadrilla de bombarderos alemanes se elevó por sobre la niebla de un aeródromo cercano al mediterráneo, mientras fijaba rumbo hacia su objetivo: Buques ingleses.

El fulgor de la batalla iluminaba el negro cielo que se unía al mar azul. El estruendo de las bombas se confundía al rugir de los motores en plena potencia. Una descarga antiaérea alcanzó a un Messerschmitt que se precipita sobre la espuma lejana. En la cabina, el piloto trata en vano de controlar la aeronave, mientras siente un líquido tibio que le corre por la cara. La mano que la enjugó se ennegreció por influjo de la luz azulada del tablero de mando.

Trató de comunicarse con el copiloto. Yacía a su lado con un enorme boquerón en su costado. Llamó insistentemente al resto de la tripulación. En vano trató de incorporarse y solo entonces se dio cuenta que tenía una pierna casi enteramente desgarrada. La sangre fluía a torrentes, negra y espesa. Los motores del avión lanzaban sus últimos estertores y el mar abría sus fauces para recibir su presa.

Dos días después, el piloto era recogido por un torpedero italiano, curado a bordo y luego traslado a un hospital donde permaneció largo tiempo entre la vida y la muerte.

### **La guerra y la paz**

Martin Schoefer, casado, dos hijos, llegó a Chile en 1950 invitado por su cuñada quien vivía en este país. Fue diseñador de confecciones para hombres, piloto de guerra y de paz, tenor y pintor, títulos todos adquiridos en su natal Alemania. Trabajaba en "Virtel Confecciones" diseñando y dirigiendo. Recordando sin rencor, tal vez con temor, quizás con nostalgia.

*"Esa noche -recordaba en una entrevista publicada en la Tercera hace unos treinta años atrás- yo había cumplido ya mi misión, un vuelo diario a territorio enemigo, pero un colega se enfermó y tuve que reemplazarlo". Así de simple, como quien le hace la pega a un compañero de oficina".*

*"On Martín",* como contaba él que le decían sus amigos, fue el primer piloto de un avión jet. Antes de la guerra era comandante de Lufthansa y fue reclutado de inmediato para la Luftwaffe. Era el único sobreviviente de una Escuadrilla que participó en la invasión de Polonia. Luchó durante los seis años de la guerra, piloteó cazas, bombarderos, aviones de transporte y por supuesto aquel Messerschmitt 262, el primer jet y también aquel otro de "su caída".

Tras haber volado desde muy joven planeadores en su natal Silesia, ingresó a la Luftwaffe en 1936. Aquí se formó como piloto, entrenándose en todos los aviones que esa naciente fuerza poseía para la época. Luego desde 1938, se integró a la Lufthansa, empresa que operaba el *Grupo de Transporte Germania*, realizando vuelos hacia Atenas en Grecia. Al año siguiente, empezó la guerra reintegrándose a la Luftwaffe, donde operó como piloto de Junkers 52 en Polonia, luego en Francia e Inglaterra voló los Heinkel 111 y más tarde en Italia, África y Grecia.



Nunca tuvo en cuenta en cuenta la cantidad de aviones enemigos que derribó y las toneladas de bombas que lanzó sobre puertos, puentes, ferrocarriles y depósitos de municiones en sus 1.200 vuelos sobre territorio enemigo, según contaba sin jactancia alguna.

*“Los pueblos no ganan nada con las guerras. Ni siquiera los triunfadores”, pontificaba. “La guerra es un problema económico que se puede arreglar de otra manera”. Veinticuatro años en ese entonces. “A esa edad, en esa guerra, no importaba si se moría o no. Todos los días estábamos alrededor de una tumba. Una noche jugábamos ajedrez con un compañero y al día siguiente lo despedíamos con un minuto de silencio. Y de nuevo a pelear”. Añoranzas amargas de una etapa de su vida no olvidada pero sí superada.*

### **La fuga**

Algunas películas de hoy pintan a los alemanes de ese ayer como ingenuos, cayendo en las trampas aliadas más increíbles, recordaba Martin antes de comentar una anécdota: *“El 5 de mayo de 1945 aterricé en un campo del norte de Alemania. Me esperaba una escuadrilla inglesa que me hizo prisionero, pero que me dejó a cargo del campo, mientras llegaban los tanques aliados que estaban a 30 kilómetros. Reuní al personal y lo dí de baja con una fecha bastante anterior, lo que los hacía aparecer como civiles. Luego de requisar alimentos en el poblado, los 75 hombres recorrimos en bicicleta atravesando más de 100 kilómetros de líneas enemigas hasta ponernos a las órdenes de un almirante alemán. Luego, yo me fui a una granja donde estuve trabajando como campesino. Allí fui detenido y hecho prisionero. Nueve meses estuve en un campo y luego me enviaron a un hospital.”*

*“¿Quién es quien? ¿Y respecto a lo otro? ¿A las atrocidades del nazismo? – Los soldados cumplíamos órdenes. Jamás vi a un soldado alemán abusar de su poder de conquistador. Ahora, los funcionarios del partido, bueno, eran otra cosa. – ¿Y Hitler? Lo ví sólo a la distancia. Cuando desfilábamos en las paradas..”*

*“¿Y...? – Bueno. Tenía su programa que originalmente fue bueno. Antes de su régimen había hambre y cesantía. El sacó a los jóvenes de las fábricas y los enroló en el Servicio del Trabajo donde además recibían instrucción militar dejando sus puestos a los cesantes. Después vino eso de Checoslovaquia, de Austria, de Polonia y el expansionismo... y ocurrió lo que tenía que ocurrir...”*



**Martin Schoefer con su uniforme de la 15 Compañía de Bomberos**

## **Tenor, pintor y bombero**

En su guerrera azul de la 15. Compañía de Bomberos de Santiago, lucía sus condecoraciones de la guerra: Cruz de Hierro de primera y segunda clase; el Distintivo de piloto; Distintivo en oro de vuelo en el frente de combate; Distintivo de cazador nocturno; una medalla italiana por la Campaña ítalo alemana en África y finalmente su distintivo negro por heridas de guerra. –“*No es por nada. Pero me dijeron que si los otros bomberos de otras compañías y de otras nacionalidades exhibían sus medallas, yo debía hacer lo mismo*”.

También hablaba de sus aficiones líricas. Estudió en la Academia de Bel Canto de Berlín y se tituló de tenor. En Chile actuó alguna vez en el Teatro Municipal en la “Flauta Mágica”, en los “Cuentos de Hoffmann”, en “El Murciélago”. Todo esto en un mismo año.

También pudo exhibir sus pinturas. Porque también tenía un título de “pintor” obtenido en Berlín. Una crucifixión al estilo Dalí, – pero desde otro ángulo– y un “Golfo de Penas” captado en vivo y en directo, porque recorrió Chile de punta a cabo, admirando como buen extranjero, sus paisajes, sus vinos y sus mujeres.

*“Chile es mi segunda patria.”*

## **Norberto Traub Gainsborg**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Fuente bibliográfica:**

Guzmán, Andrés. Reportaje en Suplemento *Temas de Hombre*. Diario La Tercera, viernes 6 de enero de 1978

Andrade Miranda, Christofer. *Los otros chilenos de la II Guerra Mundial*. Artes y Letras, Diario El Mercurio, domingo 18 de febrero de 2018.

Kast Prett, Mónica. *Testimonios de los sobrevivientes. Chile y la Segunda Guerra Mundial*. Centro de Estudios Bicentenario. 2015

## **HANS-JOACHIM MATTHIES**

Su vinculación con nuestro país parte en julio de 1938, cuando en su calidad de asesor y piloto de pruebas, se desempeñó como oficial Instructor en la Comisión Técnica de la empresa Junkers que vino a Chile trayendo el material JU-86 adquirido por la Fuerza Aérea de Chile. Esta comisión de trabajo en el Grupo a Aviación N°4, duró hasta mayo de 1939<sup>42</sup>.

Por su impronta y generosidad en la instrucción, la presencia de Matthies será bastante recordada por muchos de los oficiales que lo conocieron en Alemania en 1937, más tarde a su llegada a nuestro país volverá a relacionarse con sus antiguos conocidos y compartirá con el personal de la aviación chilena, quienes lo valoraron su audacia y profesionalismo, más cercanamente.

---

<sup>42</sup> O.C.J. SEC.N°10, del 10 de enero de 1939. B/O.5, pág. 48 y D.S. D.de C. II. N°244 del 12 de abril de 1939. B/O. 20, página 219

Posteriormente regresa a Alemania, para seguir desempeñándose como piloto de pruebas de la fábrica de aviones Junkers hasta mayo de 1946. Como reconocimiento a sus valiosos servicios, recibió la Deutsches Kreuz in Gold (Cruz Alemana en Oro) en 1943. Al final de la Guerra permaneció en Alemania, donde en 1946, sufrió un accidente en vuelo sobre la ciudad Dessau, el que le causó posteriormente su fallecimiento.

Durante la guerra, se le recuerda especialmente por sus vuelos de prueba en el Junkers Ju 288, que fue un bombardero medio alemán diseñado durante el conflicto, pero que sólo voló en forma de prototipo.

El primero de los 22 aviones de desarrollo previstos (de los que se completaron 18) este avión despegó por primera vez, en noviembre de 1940.



*Junkers 288. El primer prototipo voló el 23 de noviembre de 1940, al mando del capitán Hans-Joachim Matthies quien quedó muy complacido con las excelentes prestaciones del aparato.*

A pesar de que el Ju 288 nunca fue puesto en producción en serie, ni mucho menos entró en servicio operacional oficial, el avión se vio en labores de combate de forma limitada. En 1944, después de la cancelación del programa, los prototipos que quedaron de las series A y C fueron equipados a toda prisa y provistos de armamento defensivo, siendo desplegados principalmente como aviones de reconocimiento en el Frente Oriental. No obstante, volaron en pocas ocasiones, debido a la escasez de piezas de repuesto.

**Álvaro Casanova Mora**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

**Fuente bibliográfica:**

Junkers Ju 288. [https://es.wikipedia.org/wiki/Junkers\\_Ju\\_288](https://es.wikipedia.org/wiki/Junkers_Ju_288)

Junkers Flugzeug- und Motorenwerke. Unfall des Flugkapitäns Hans-Joachim Matthies, Dessau, 1934-1946 <http://recherche.landesarchiv.sachsen-anhalt.de/Query/detail.aspx?ID=1267589>

<http://www.aircrewremembered.com/GermanWW2Aces/?q=JG1>

[German WW2 Aces](#)

## WALTER VON FRIEDENSBURG

Nace en Berlín el 6 de enero de 1889.

Fallece en marzo de 1959 en Kassel, Alemania.

Fue un distinguido y aristocrático oficial alemán que tuvo grandes amigos en Chile y en otros países de Sudamérica, alcanzando durante la Segunda Guerra Mundial, el grado de Teniente General de la Luftwaffe.



Friedensburg se unió al Ejército Imperial después de graduarse de la Enseñanza Media, el 19 de julio de 1907 ingresando como Fahnenjunker en el Regimiento Fusilier Nr. 38.

Luego del entrenamiento entrenamiento básico de infantería, se trasladó al año siguiente a la Marina Imperial, donde comenzó el entrenamiento práctico a bordo en uno de sus buques, el *Hertha*. Luego completó su formación como oficial, en la Escuela Naval Mürwik.

El 3 de enero de 1913, fue asignado al Departamento de Aviación hasta que se dio inicio a la Primera Guerra Mundial, conflicto que lo llevó a cumplir muchas tareas y destinaciones en el campo de la Aviación Naval.

El 1 de noviembre de 1926, Friedensburg fue contratado en la Junkers Motorenbau y Junkers Flugzeugwerk en Dessau, donde más tarde fue comisionado como delegado experto para el extranjero en la Representación General de Junkers que manejaba la Casa Folsch y Cía. en Santiago y Valparaíso.

*“Por su simpatía, que le reportó excelentes contactos sociales en Santiago y Valparaíso, y por su facilidad para hablar nuestro idioma, von Friedensburg conquistó numerosas amistades en nuestro país, entre ellas la del entonces Mayor Aracena”.*<sup>43</sup>

<sup>43</sup> Pizarro Soto, Alejandro. *Diego Aracena, Maestro de Vuelo*. Fundación Arturo Merino Benítez. Santiago, octubre de 1999

Al mismo tiempo, sirvió durante este tiempo, desde agosto de 1927 hasta julio de 1928 como instructor de vuelo del Servicio de Aviación Militar en el Ejército chileno y a partir de julio de 1928 agregó servicios de asesoría para la aviación naval chilena.

Con fecha 2 de marzo hasta el 10 de junio de 1929, Friedensburg emprendió, -con el permiso de la Firma Junkers-, *un viaje de estudio del mercado aeronáutico por América del Sur.*

Luego regresó a Alemania y continuó trabajando en Junkers, donde el 16 de noviembre de 1929, fue nuevamente nombrado Representante General de la Compañía y enviado junto a una misión comercial a Cuba, Colombia y Venezuela. En este último país, Friedensburg sirvió como instructor y Asesor experto en aviación del Ministro de Defensa de esa nación, desde junio de 1932 hasta mayo de 1934, año en que regresa a trabajar a Alemania.

Al enterarse Friedensburg que una Misión Comercial de la Fuerza Aérea de Chile vendría a Alemania en 1937, grande fue su alegría cuando supo que varios de sus conocidos venían en ella, en especial, el ahora General del Aire Diego Aracena Aguilar, de modo que solicitó permiso oficial para ser uno de sus anfitriones y recibirlos en la Unidad de la Luftwaffe que comandaba por aquellos días. Grande fue la impresión que dejaría en los oficiales chilenos cuando los recibió efectuando en su honor, una retreta nocturna, *“durante la cual las tropas desfilaron empuñando antorchas frente al General Aracena y von Friedensburg”*.<sup>44</sup>

Se insinúa en algunos documentos consultados, que fue Friedensburg, quien trató con el entonces Comandante en Jefe de la Luftwaffe, el General Milch, que Chile pudiera adquirir material de última generación como ya lo eran los célebres Messerschmitt BF 109 y lo serían en 1939 los bombarderos de picada Stuka Ju 87. Pero más pudieron las restricciones políticas de exportación y seguramente las normas y fuertes proyecciones de producción que ya se habían implementado para una naciente Fuerza Aérea.

El 1 de abril de 1939, Friedensburg fue nombrado Comandante Superior de la Academia de Entrenamiento de Aviación en Viena, cuya puesto ocupó hasta finales de marzo de 1940, sobre el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Luego regresó a Berlín en el Ministerio de Aviación, donde hasta finales de septiembre de 1940, el estado de este oficial *“de propósitos especiales”* hizo una pausa.

El 1 de octubre de 1940, fue nombrado Inspector de Armadura IV, con sede en Dresde, en cuyas propiedades trabajó hasta el 15 de agosto de 1943. Nombrado el 16 de agosto de 1943, Representante Especial del Sur en el Comando III de Luftgau, realizó esta actividad hasta finales de mayo de 1944. El 31 de mayo de 1944, el castillo de paz renunció al servicio militar y no fue reactivado hasta el final de la guerra. El 14 de abril de 1945 Friedensburg fue arrestado por asociaciones estadounidenses y estuvo hasta el 20 de mayo de 1947 en cautiverio estadounidense.

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

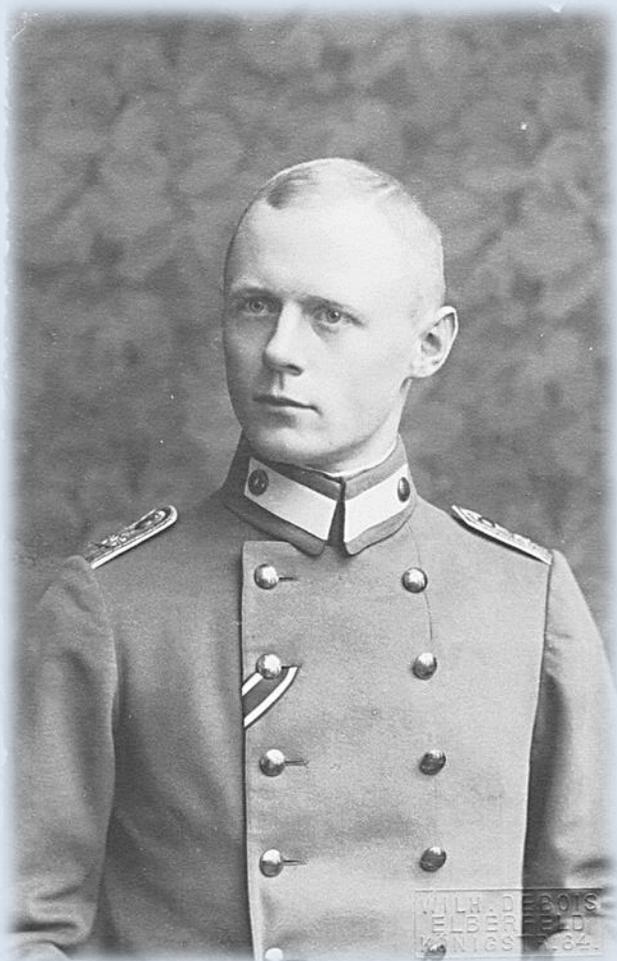
---

<sup>44</sup> Pizarro Soto, Alejandro. *Diego Aracena, Maestro de Vuelo*. Fundación Arturo Merino Benítez. Santiago, octubre de 1999. Pág.270

## PAUL ANGERSTEIN SIEBERT

Nace el 17 de noviembre de 1894.

Fallece en mayo de 1953 en Santiago de Chile.



*Teniente Paul Angerstein Siebert*

Mi padre ingresó al Ejército Imperial en agosto de 1914, siendo estudiante de Pedagogía de la U. de Halle, como voluntario y aspirante a oficial.

Participó en las grandes batallas habiendo sido herido gravemente en tres oportunidades, lo que le significó largas estadías en algunos hospitales de Alemania.

Durante la guerra ascendió gradualmente, en 1918 ascendió a teniente y dadas sus heridas fue dado de baja pero de inmediato se alistó en la Aviación.

Fue condecorado con la medalla "*Verwundetenabzeichen*" (distintivo de Herido) en la categoría de plata y luego con la Cruz de Hierro de 2a. clase.



### Lehrgang XVIII

Fig.Helms, Lt.Tomaschky, Lt.Struckmann, Lt.Kasten, Lt.Nichel, Lt.Macht, Lt.Menkhoff, Lt.Shoring, Lt.Sach, Lt.Fuelwell, Fig.Käss, Fig.Stobbe  
 Lt.Drewes, Lt.Zühlke, Lt.Boenke, Lt.Baukowitz, Lt.Jungnitsch, Lt.Schmidt-Hein, Lt.Arendt, Lt.Angerstein.  
 Lt.Klinaele, Lt.Schröder, Lt.Weidle, Lt.Kummetz, Dr.Hirschhoff, Rittm.Bundt, Hptm.Ruff, Hptm.Freter, Lt.Hastedt, Lt.Glaubitz, Lt.Dorn, Lt.Zernik, Lt.Wenk

Hörsaal B.

***Curso de instrucción - XVIII, sala B donde el entonces teniente Angerstein se encuentra en segunda fila de pie, en la extrema derecha.***

El fin de la guerra lo vivió en un hospital militar en Serbia donde tuvo que internarse por haberse enfermado durante un transporte de aviones a Turquía, aliado de Alemania.

En marzo de 1926 llegó a Chile contratado por el Colegio Alemán de Concepción. En Concepción se casó con la señorita Elfriede Brink, quien también era profesora del Colegio Alemán de aquella ciudad.

También en Concepción nació el primer hijo Konrad, ya fallecido.

En 1930 la familia Angerstein regresó a Alemania donde mi padre, en 1938 asumió el cargo de Director del Liceo de Hombres de Merseburg.

Al estallar la guerra en 1939 mi padre fue reactivado y comisionado el 1° de diciembre de ese año como capitán de la Luftwaffe en la Reserva, en la Compañía de Reposición 6/IV en la misma ciudad de Merseburg hasta enero de 1940.

Ya no en función de piloto, sino como administrativo, participó en la campaña de Francia y en el asalto a la Isla Creta conduciendo el primer convoy marítimo.

Hasta 1941 fue trasladado varias veces al sur de Italia, en Sicilia, luego al Norte de África y Grecia, manteniendo su base en Creta. Fue licenciado a fines de 1941, por causa de secuelas de sus heridas de la I Guerra Mundial.

Llegó a Chile en marzo de 1950, falleciendo en mayo de 1953.

**Dietrich Angerstein Brink**

## **ROLF ZACHLEHNER KNOP**

Nacido en Viña del Mar, Rolf Zachlehner Knop se fue a vivir a Alemania junto a sus padres y hermanos cuando recién contaba con diez años de edad.



*Rolf Zachlehner Knop*

En ese país fue llamado a efectuar el Servicio Militar en la Luftwaffe, en el arma de Artillería Antiaérea, en el año 1938.

Mientras se encontraba cumpliendo esta obligación, el plazo de conscripción se amplió a dos años, lapso en el que lo sorprendió el inicio de la Segunda Guerra Mundial.

Con el grado de soldado inició la dura vida del combatiente. Durante seis largos años conocería los horrores de la guerra en Holanda, Polonia, Rusia, Rumania, Hungría y Checoslovaquia. Muchas vivencias quedaron grabadas en su alma juvenil. Sin embargo, cuyo recuerdo aún perdura.

En el otoño de 1944, encontrándose en Hungría destinado como oficial del primer batallón del Regimiento de Artillería Antiaérea Nr. 25, se les encomendó la misión de proteger los campos de aterrizaje desde donde operaba con su escuadrilla de Stukas Ju-87, el famoso héroe alemán Hans Ulrich Rudel.

Era Rudel en aquel entonces un joven comandante, de recia contextura atlética, que en sus pocos ratos libres disfrutaba realizando agotadores ejercicios de entrenamiento físico, siendo una de sus costumbres preferidas, la de salir al alba a dar una vuelta corriendo alrededor del aeródromo y al máximo de velocidad.

En su carácter de oficial más antiguo, le gustaba que otros oficiales le acompañaran en aquellas prácticas, lo que el resto en lo posible evitaba ya que no eran capaces de seguirlo en su veloz tren de carrera.

Por sus condiciones de líder, Rudel se había ganado el respeto y el aprecio de todo el personal, los que siempre esperaban su regreso desde el frente, atentos a las señales que el aviador les hacía con las alas de su Stuka, indicando con ello el número de tanques o de piezas de artillería que había destruido.

Sin embargo, de uno de aquellos vuelos Rudel no regresó...

Detectando la observación aérea gran movimiento de tropas motorizadas rusas al sur de Kescement, entre los ríos Tisza y Danubio, se ordenó al Primer Batallón tomar posiciones esa misma noche para impedir su avance en dirección a Budapest. De amanecida, junto al comandante del batallón, Zachlehner fue a inspeccionar la correcta ubicación y camuflaje de las piezas de artillería antiaéreas, que como era habitual, los alemanes empleaban con gran éxito contra los temibles tanques T-34.

La situación era desesperada y la diferencia de medios y elementos inclinaba la balanza en favor de los rusos, cuyos blindados ya se percibían en las proximidades.

No bien había salido el sol cuando sintieron el ruido de aviones que pasaban a ras de la copa de los árboles. Instintivamente se lanzaron bajo unos matorrales. Un Stuka escoltado de cuatro Focke Wulf 190 iba en busca de los rusos. Con sus prismáticos siguieron atentamente el vuelo de sus camaradas, comprobando que varios LaG y Yak-9 soviéticos, salían a su encuentro.

Mientras dos Fw-190 hacían frente a la inmensa superioridad de los cazas rusos, aquel solitario Stuka escoltado por los otros dos, inició su ataque contra los tanques, escuchándose claramente los disparos del potente cañón antitanque del que estaba dotado ese extraordinario aparato. Pronto el cielo se llenó de nubecitas blancas en las proximidades del Stuka. Era la artillería antiaérea enemiga tratando de impedir su mortífero accionar.

Lo último que Zachlehner recuerda es el ruido del motor del Stuka lanzándose en picada contra los blindados soviéticos. Tal acto de sublime heroísmo paralizó momentáneamente el avance de los rusos, permitiendo mejorar sus defensas a las agotadas tropas alemanas.

Poco después, el Primer Batallón se enfrentaba con la columna enemiga, trabándose un violento combate en el cual ambos bandos sufrieron fuertes pérdidas. Al término de la acción, el ayudante del Batallón a Zachlehner que el Stuka, pilotado precisamente por Rudel, había sido alcanzado por la artillería enemiga.

A pesar de la gravedad de las heridas recibidas en una de sus piernas, casi desfalleciente y desangrado, Rudel había logrado llegar con su maltrecho avión a un aeródromo tras las líneas alemanas, donde recibió atención médica de urgencia. Ello unido a la férrea voluntad del piloto, al poco tiempo y contra toda la opinión de los médicos, permitieron a Rudel tomar nuevamente el mando de su escuadrilla.

Sin embargo, los avatares de la guerra los separaron y Zachlehner no volvió nunca más a ver a Rudel. Mientras aquel al finalizar la contienda se entregó a los americanos en Kitzingen, el Teniente 1° Rolf Zachlehner lo hizo ante la 24 División de Infantería en Budweis (České Budějovice), cruzando el Moldava.

Años después, en la quietud de su retiro hogareño en Chile, Zachlehner guardaba en su corazón estos recuerdos de una época ya difusa en el pasado, en que sus ilusiones de adolescente se vieron bruscamente tronchadas por una de las realidades más crueles del acontecer humano: ¡la Guerra!

Mudos testigos de aquellos años son sus cruces de Hierro de 1ra. y 2da. Clase; la medalla por heridas en combate; el Distintivo de la Artillería Antiaérea por más de tres derribos y otra por participación destacada en más de tres combates.

### **Sergio Barriga Kreft**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Fuente:** Entrevista personal y apuntes del autor



## KARL SCHULTZE-RHONHOF

Nació el 15 de marzo de 1891, en la alguna vez controvertida, ciudad de Danzig.  
Falleció el 8 de enero de 1968 en Friedberg/Hessen.

El General mayor de la Artillería, Comunicaciones y comandante del Comando Aéreo XVII, Dr. Diplom. Ing. Carl Schultze-Rhonhof fue un brillante oficial alemán que mantuvo un relativo vínculo con nuestra nación. A inicios de 1930, varios consultores externos, muchos de ellos provenientes de Alemania, fueron contratados en nuestro país, para desarrollar labores técnicas y de instrucción en áreas especializadas, en el caso de Schultze-Rhonhof, el vino a Chile tras haberse desvinculado del entonces denominado Reichsheer y entró a prestar servicios como Oficial Asesor a contrata en el Ejército de Chile.



*Carl Schultze-Rhonhof*

Algunos de los datos obtenidos, dan cuenta sobre su trayectoria en la vida militar, da inicio el 1° de marzo de 1910, cuando ingresa al entonces Ejército imperial con el grado de Alférez (Fahnenjunker) del arma de Comunicaciones (Nachrichtentruppe). En agosto de 1911 fue promovido al grado de Teniente. Durante la Primera Guerra Mundial continuó ascendiendo hasta el grado de Capitán (Hauptmann) el 18 de agosto de 1918.

En la post guerra, permaneció en el entonces *Reichsheer*, donde sirvió tanto en el arma de Comunicaciones como en la Artillería.

Estuvo comisionado como Oficial Asesor (asimilado al grado de Mayor) en el Ejército de Chile entre 1930 y 1931. De vuelta a Alemania, trabaja brevemente en la Universidad en Dresden y luego ingresa al servicio de la Fuerza Aérea en mayo de 1934 y destinado como Oficial de Comunicaciones en la circunscripción del Tercer Comando en Posen (Luftwaffe Luftkreis Kdo.III.). En diciembre de 1935 se casa con la señorita Irene Hollack y con fecha similar es promovido al rango de Teniente Coronel, siendo nombrado inspector de clubes de vuelo civiles. Fue luego designado como Capitán de reemplazos y entrenamiento.

El 1 de abril de 1941 es ascendido a Mayor General de la Luftwaffe. En enero de 1942, destinado como jefe de comunicaciones del (Luftgau – Kdo. XVII) Comando Regional XVII en Viena, Austria hasta abril de 1945. Cae prisionero de las fuerzas norteamericanas siendo liberado en 1947.

Otros personajes vinculados a Chile y que tuvieron algún destacado papel en la aviación durante la Segunda Guerra Mundial y que surgieron durante esta investigación, da cuenta de los siguientes nombres:

## **HANS-WALTER NEUDECKER**

Nacido el 1 de junio de 1943. Oficial de Ejército promovido a Teniente 1° Aviador. Comisionado en 1938 a la Escuela de Aviación de Chile.

## **WILHELM KUTSCHA**

Nacido el 20 de enero de 1891 en Steinach/Tirol. Durante la Primera Guerra Mundial sirvió con la Infantería. Fue hecho prisionero en Siberia y permaneció retenido hasta 1921. Entre 1929 y 30 gerenció una fábrica de chocolate en Bratislava, Hungría. Al año siguiente, fue enviado a Chile en donde estuvo encargado de la fabricación de chocolates de una fábrica nacional en Valparaíso hasta 1934, año en que es transferido a Belgrado, lugar donde trabaja hasta 1938. En este mismo año se integra al ejército para ingresar a la Artillería Antiaérea, arma donde realiza su carrera hasta el grado de Coronel en febrero de 1943.

## **HANS-HERMANN ("Papa") STEINKAMP**

Nace el 8 de octubre de 1921 en Duisburg, Alemania. Sirvió en la Luftwaffe desde el grado de teniente en operaciones de apoyo táctico y antitanques, en el Escuadrón Nr. 1. Herido en acción al recibir un disparo volando en un Henschel Hs-129B, a 4 km al noreste de un puente sobre el Tim. Regresa como piloto de combate desde diciembre de 1943 y hasta mayo de 1945. Recibió la Cruz de Hierro en el grado de Caballero tras destruir más de 70 tanques enemigos. Emigra a la Argentina, donde trabaja en servicios aéreos, fallece trágicamente al sufrir un accidente en un hidroavión argentino, el 13 de abril de 1952 en la zona del Lago Frías cerca de Santiago/Chile en los Andes. Fue enterrado en Peulla/Chile. Su record de combate es de 70 tanques destruidos y otros 50 dañados en 324 misiones.

## **WERNER PAUL ROELL**

Nació el 8 de febrero de 1914 en Ailly-sur-Noye, Francia. En 1934 se convirtió en Aspirante a Oficial de la Marina de Guerra (*Kriegsmarine*) alemana en la especialidad de piloto. En 1935 será destinado de la Marina de guerra a la Luftwaffe donde recibió entrenamiento de vuelo en Salzwedel y Schleissheim. En 1936 es promovido a teniente en la Escuadrilla de Combate Naval (*Marine Geschwader*). Recibió entrenamiento de cazas y bombarderos en picado y aproximación cuando se transfirió a la Luftwaffe. En 1937 es un teniente asignado a la I./St.G. 165 y luego a St.G. 77. En abril de 1941 se le otorga la Cruz Alemana en Oro y en mayo de 1943, ya con el grado de Capitán es galardonado con la Cruz de Hierro en el grado de Caballero, al completar 440 misiones de combate. En su registro de guerra, acredita 477 misiones y la participación principal en el hundimiento de un crucero ligero en el Mar Negro. Al finalizar la guerra, emigra a América y se establece en Chile donde será contratado como profesor (entrenador en Deportes) de uno de los colegios alemanes del país, entre los años 1948 hasta 1952. En 1953 regresó a Alemania y trabajó en una fábrica de máquinas. Fue reservista en

la Bundeswehr, con el grado de Teniente Coronel. Falleció el 10 de mayo de 2008, en Salenstein, Suiza.

## **FERDINAND-WILHELM FREIHERR VON STEIN-LIEBENSTEIN ZU BARCHFELD**

Un muy interesante personaje, que registra lo siguiente: Nace el 22 de febrero de 1895 en Constantinopla, Turquía. Durante la Primera Guerra Mundial sirvió en la Infantería y luego en las Tropas de Aviación (*Fliegertruppe*).

El 4 de agosto de 1914 ingresa en el Ejército como reservista. En 1916 es promovido a Teniente de la Reserva (Lt.d.R.). En 1916 recibirá capacitación como Observador Aéreo en la Escuela de Schleissheim. El 29 de octubre de 1916 es transferido a la División de Aviación Bávara 6b (bayerischen Flieger-Abt. 6b) como Observador. En 1917 luego al Batallón de aviación Bávaro Nr.1 y marzo de 1918 comienza su formación como Pilotos de Caza en la Escuela de Tiro para escuadrillas de Combate. Le sorprende el fin del “*fin de la guerra*” como Jefe de la Escuadrilla de Combate 25. Entre 1919-20, se empleará como Corresponsal de un periódico en Holanda. En 1922 viaja a Chile donde fue Asistente de Gerencia en una sucursal en Valparaíso, de una empresa de la industria del acero en La Haya. El 1° de octubre de 1935 se reincorpora a la aviación alemana, ingresando en la nueva Luftwaffe con un rango como Capitán y Oficial Instructor, destinado a la Escuela de Infantería en Dresden (*Infanterie-Schule Dresden*).

Tuvo una meteórica carrera que comprendió muchas asignaciones durante tiempos de guerra, hasta llegar al grado de General Mayor en marzo de 1945. Al término de la guerra, será apresado y enviado a la Unión Soviética, donde fallecerá en cautiverio en un campo en Asbest cerca de Sverdlovsk/URSS.

### **Álvaro Casanova Mora**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Fuente bibliográfica consultada:**

Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

<http://www.aircrewremembered.com/GermanWW2Aces/?q=JG1>

[German WW2 Aces](#)

<http://recherche.landesarchiv.sachsen-anhalt.de/Query/detail.aspx?ID=1267589>



## DOBRI DOBREW PENTSCHEWA



El 14 de abril de 1914, en Plevén, una pequeña ciudad del norte de Bulgaria, nació Dobri Dobrew Pentschewa, cuya niñez la pasó sin imaginar que a lo largo de su vida llegaría a cambiar los vientos balcánicos por las poderosas corrientes andinas del sur de Chile.



*Dobri Dobrew en vuelo en el biplano de fabricación búlgara DAR-3  
(Darzhavna Aeroplanna Rabotilnitsa) Garvan I, c/n 63, LZ-DIB*

Graduado como aviador militar en 1934, Dobrew permaneció al servicio de la aviación búlgara hasta 1939, año en que fue comisionado a la Escuela de Vuelo sin Motor de Wasserkuppe, Alemania, y posteriormente becado para estudiar ingeniería mecánica primero, e ingeniería aeronáutica después, al tiempo que se desempeñaba como instructor de volovelismo en Wagon durante y de vuelo por instrumentos en una escuela de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial.



*Dobri Dobrew en el curso de vuelo por instrumentos, durante 1939.*

Vuelta la paz al mundo, Dobri Dobrew decidió en 1949 emigrar a Chile. Instalado ya en Santiago convalidó sus licencias de piloto privado y de planeadores en septiembre de 1952 y sin perder tiempo, ingresó al Club Aéreo de Santiago y al Club de Planeadores de Santiago para el que, junto a Guillermo Künzmüller Rothman, construyó tres planeadores primarios Grunau-9.



*Dobri y uno de sus alumnos en Wasserkuppe*

Fue con uno de estos planeadores que en agosto de 1959 emprendió una larga travesía a remolque que habría de culminar en el aeródromo Pampa Alegre de Osorno.

De allí en adelante, el tiempo se encargaría de convertir su vida dedicada a la aviación deportiva, en un puntal de la historia aeronáutica osornina.

Acreditado ante la Dirección de Aeronáutica oficialmente como instructor de volovelismo y supervisor de mantenimiento de aeronaves, llegaría a instruir a más de 38 pilotos civiles y a 53 de planeadores; presidir el Club de Planeadores de Osorno por más de 20 años y a pertenecer al directorio del Club Aéreo local por un tiempo similar, labores que desempeñó con un entusiasmo tal que la Federación Aeronáutica Internacional reconoció otorgándole el premio “*Paul Tissandier*” durante la Conferencia Anual verificada durante 1989 en Bulgaria.

Fue este un gran motivo para que Dobri Dobrew Pentschewa regresara a su tierra natal y sobrevolara por algunos días los recuerdos de su niñez lejana.

Sin duda que la difusión del volovelismo en el país por aviadores como Dobri Dobrew contagió a numerosos jóvenes con esta práctica deportiva, lo que a su vez consolidó la existencia de los clubes de planeadores de Osorno.

No tardó también en incorporarse a la 2ª Compañía de Bomberos de Osorno “*Germania*”, en la que mostró su carácter afable y amistoso, que lo caracterizó toda su vida.

El miércoles 17 de septiembre de 2008, a los 94 años de edad, se apagó la existencia de este notable aviador y Voluntario Honorario e Insigne de Cuerpo de Bomberos de Chile.

En el camposanto, se hicieron presentes delegaciones del Club Aéreo Osorno, de la Fuerza Aérea de Chile, de diversas compañías de bomberos de la región y las autoridades y directivos de las numerosas instituciones benefactoras y de servicio público de la que formó parte.

### **Alberto Fernández Donoso**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

#### **Bibliografía:**

- Fernández Donoso, Alberto. ***Presencia europea en la historia aeronáutica de Chile***. Santiago, 1999
- Archivos y documentos personales de Dobri Dobrew, facilitados al autor.

## ATTILIO BISEO



*Roma, 14 de octubre de 1901- Roma, 7 de julio de 1966.*

Desde cualquier punto de la ciudad se podía ver zigzaguear la cuesta que une a Iquique con Alto Hospicio, sede de la antigua y hoy desaparecida Base Aérea Los Cóndores, apreciándose también, la nube de tierra que iba marcando la veloz trepada por el polvoriento camino del Freccia D'Oro, un poderoso Alfa Romeo que desde hacía poco llamaba la atención de los iquiqueños de 1948.

Quienes conocían a su audaz propietario hablaban con simpatía del amistoso italiano que lo conducía cantando con voz potente:

*“Gira, gira la helica  
Romba il motore  
Questa la bella vita  
Del'aviatore*

*L'artiglieria, l'arma sorella,  
Dopo la nostra, se la piu bella...”*



*El Alfa Romeo “Freccia D'Oro” de Atilio Biseo en propiedad de Francisco Lyon, fundador de Lyon Air, frente a la iglesia Ntra. Señora de los Ángeles, Las Condes.*

Por alguna razón que no comentaba, Attilio Biseo había decidido reiniciar su vida en el puerto nortino después del derrumbe de la Italia fascista, de la que había llegado a ser uno de sus aviadores de mayor prestigio.

De procedencia naval donde había sido submarinista, pasó en 1924 a la *Regia Aeronautica* en la que rápidamente comenzó a destacar por su fortaleza anímica y pericia como piloto, participando activamente en las épicas travesías del océano Atlántico dirigidas por *Italo Balbo*.



*Insignia de piloto especial otorgada por la Travesía Aérea sobre el Atlántico*

Hacia 1935, había llegado a ser el ayudante del general Giuseppe Valle junto a quien habría de planificar un vuelo a Buenos Aires en un trimotor terrestre Savoia-Marchetti SM.79 "*Sparviero*", que por diferentes razones se postergaría hasta 1938.

En el intertanto, Biseo sería el instructor de vuelo del conde Galeazzo Ciano, yerno de Mussolini y Ministro del Aire; integraría la Scorci Verdi ganadora de la carrera Istres-Damasco-París y se convertiría en el piloto personal del Duce, quien le habría de encargar la tarea de abrir la ruta aerocomercial de Italia a Río de Janeiro, para lo cual funda en 1939, la Linee Aeree Transcontinentali Italiane, LATI, antes de asumir como Vicecomandante de la Regia Aeronautica durante la Segunda Guerra Mundial.



Por sus méritos aeronáuticos, Italia le otorgaría, entre otras distinciones:

- 1931. Medalla de oro "**Al valor aeronáutico**"  
*"Participó en el Crucero Transatlántico como piloto. Orbetello - Río de Janeiro, entre el 17 de diciembre de 1930 y 15 de enero de 1931"*
- 1936. "**Orden Colonial de la Estrella de Italia**" en el grado de Oficial.
- 1937. Medalla de plata "**Al valor militar**"
- 1937. Medalla de plata "**Al valor aeronáutico**"
- 1938. Medalla de oro "**Al valor aeronáutico**"  
*"Con un vuelo a la velocidad del rayo a través del Mediterráneo, el Sahara, el Atlántico, tenía el signo de Littorio desde Roma a América Latina. Guidonia, 25 de enero de 1938 - Río de Janeiro, 26 de enero de 1938."*
- 1942. Medalla de bronce "**Al valor militar**"



***Savoia-Marchetti SM.79 "Sparviero" I-BISE (c/n 1938, 3 SM.79CS) pilotado por Biseo en la carrera Istres-Damasco-Paris Fue modificado a la versión SM.79T (Transatlántico), para atender la línea a Brasil.***

Pero ahora en Iquique, Attilio Biseo debía partir de nuevo, provisto sólo de su espíritu emprendedor, de la experiencia que le habían otorgado sus años al servicio de la aviación italiana y de "un invulnerable entusiasmo" como el mismo señalaría años más tarde.

El punto de partida fue un pequeño astillero que instaló en el puerto nortino, para servir a las naves pesqueras. Al cabo de poco tiempo en dicha función, conoció a Osvaldo de Castro, un alto ejecutivo de la "Compañía Salitrera Tarapacá y Antofagasta", a quien convenció que era mucho más práctico llevar los sueldos del personal por avión a las distintas oficinas de la compañía sembradas en la aridez del desierto, que hacerlo por los tortuosos caminos de tierra.

Nació entonces a principios de 1950, la *Sociedad Aero Pesquera Catalina Ltda.* para la que se adquirió en Santiago un bimotor Cessna AT-17 Bobcat, con el que pronto demostró que se podían ampliar los servicios a todo el Norte Grande si se contaba con un avión con mayor capacidad de carga. El paso siguiente consistió en la creación de *AIR-Chile* y la compra en 1952, de un viejo bombardero Consolidated B-24 "Liberator", el primer cuadrimotor al servicio de una aerolínea chilena, que llevó por nombre "Ciudad de Iquique".



***Maqueta del Cessna AT-17 Bobcat CC-CAQ, c/n 4809 de Air Chile (Gentileza de Erwin Cubillos Salazar)***



*En la foto, los tres aviones Cessna T-50, Bobcat, CC-CAS (c/n 4459), el CC-CAQ (c/n 4809), y el CC-CCC (c/n 5026). Atrás, el Consolidated B-24 “Liberator”, CC-CAN, (c/n 44-10583) (foto Javier Muñoz vía Claudio Cáceres)*

En octubre de 1952 *Air Chile* fue autorizada a operar servicios regulares entre Iquique y las oficinas salitreras Victoria, Prosperidad y Humberstone y un servicio de taxi aéreo en las provincias de Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Coquimbo, con prohibición de tocar las ciudades con servicios regulares de LAN.

Poco tiempo antes que ello ocurriera, al interior de *LAN-Chile* se había producido una grave crisis con un grupo de pilotos que cuestionaba a la administración de la empresa estatal, culminando con su exoneración a fines de 1949.

Aunque una parte de ellos fue reincorporada, un grupo importante decidió buscar nuevas oportunidades creando pequeñas empresas de taxis aéreos y otros, formando una aerolínea mayor dedicada al transporte de carga. Es así como surgió Lyon Air con una flota de dos Curtiss C-46 “Comando”, la que hacia 1954 sería absorbida por *AIR-Chile*, naciendo *ALA, Sociedad de Transportes Aéreos Ltda.*, de la que Attilio Biseo, habría de ser su gerente general.

Operando sin subsidios estatales y en el reducido espacio que dejaba el monopolio que protegía a *LAN-Chile*, *ALA* consiguió movilizar a 13.999 pasajeros y 517 toneladas de carga, principalmente caballos de carrera hacia centro y Sudamérica, en su primer año de vida, en el que Biseo debió sostener una dura polémica con el vicepresidente ejecutivo de *LAN*, comodoro Arturo Merino Benítez, quien abogaba por la mantención de dicho privilegio para *LAN*.

*"El término del monopolio amenazada la existencia futura de la LAN, por la competencia desleal que pudieran hacerle compañías de aeronavegación que buscan el lucro", había señalado el comodoro en una entrevista, a la que Biseo respondería en otra argumentando que "el término del monopolio de la LAN no significa de ningún modo, su muerte. Muy por el contrario, esta empresa deberá superarse a fondo, especialmente en el aspecto comercial para hacer frente a la competencia".*

Lamentablemente para Merino su postura no tenía el respaldo político que requería en el Congreso Nacional, donde se discutía un proyecto de ley que terminaba con los subsidios a la aerolínea, lo que le llevó a presentar su renuncia al presidente Ibáñez, quien nombró en su reemplazo al conocido aviador Adalberto Fernández, cuyas primeras acciones al frente de la LAN fueron para disponer su reorganización, a fin de darle una estructura estrictamente comercial. En este nuevo ambiente, más favorable a sus aspiraciones, el general italiano encausó sus energías a la consolidación de ALA y a la extensión de sus vuelos a los Estados Unidos.

Al decir de uno de sus pilotos de aquella época, Biseo continuaba siendo un fanático admirador de Benito Mussolini que *"para colmo, había hecho pintar en la cola de los aviones lo que él decía era una gran gaviota, cuando en realidad era la insignia fascista, que paseó por todas partes sin que nadie se diera cuenta de ello. Una vez que le comenté esto, me hizo prometer que le guardara el secreto"*<sup>45</sup>.

Años más tarde Hernán Escobar, que participó en el pintado de los aviones señalaría que *"Los aviones fueron pintados por un equipo del Estudio de Diseño PHEL, (Pineda Hernán Escobar Lobos. La gaviota insignia pintada en la cola de los Curtiss (tomada de una ilustración proporcionada por Biseo, al igual que el nombre "el chileno", dibujado por un nieto del general) se realizó a mano y brocha en todos los aviones"*<sup>46</sup>.



***(Der.) La gaviota en cuestión más bien correspondía al Distintivo que lucían los Pilotos de Transporte de la Regia Aeronáutica. (Izq.) Dibujo por Samuel Matamala F. del Curtiss C-46D, "Commando" CC-CAT (s/n 44-77840)***

<sup>45</sup> Délano B., Patricio. *"Recuerdos"* Santiago. 1993

<sup>46</sup> Don Hernán Escobar E. en carta al Investigador aeronáutico don Claudio Cáceres en 2010.

Como quiera que haya sido, lo cierto del caso es que ALA, bautizada así quizás si en recuerdo de su ALA Littoria y sus gaviotas, inició los vuelos a Nueva York en mayo de 1957 utilizando un Lockheed 049 "Constellation" arrendado a Cubana de Aviación y, ocasionalmente, un 1049 G "Super Constellation", llegando a ofrecer el mejor servicio aéreo a lo largo de la costa del Pacífico, lo que constituía una seria amenaza comercial, no sólo para la LAN y sus DC-6B, sino que también para la Panagra y sus modernos DC-7.

Sin embargo, el interés por competir en el transporte aéreo también alcanzó a la Compañía Sudamericana de Vapores, que generó otra aerolínea llamada Compañía Nacional de Turismo Aéreo "CINTA" dotada con bimotores Lockheed 10-A "Electra", Lodestar y Douglas DC-3 en las rutas domésticas, que fueron extendidas hasta los EE.UU. cuando pudo contar con un par de cuatrimotores Douglas DC-4. Pero la dura competencia entablada con ALA comenzó a dejar heridos en ambos bandos por lo que Biseo decidió dar un nuevo paso asociándose con CINTA para las rutas internacionales y dejar el mercado del norte chileno en manos de la Línea Aérea del Cobre "LADECO", una nueva aerolínea que habría de nacer para estos efectos.

De este modo los DC-4 y Constellations de ALA-CINTA, continuaron sus vuelos a Nueva York vía Guayaquil, Panamá y La Habana hasta el 1º de enero de 1959, en que la revolución cubana puso término a los contratos de arrendamiento con Cubana de Aviación.

Aquella fue una estocada fatal. Pese a que se intentó continuar sólo con los DC-4, el servicio debió ser suspendido al poco tiempo. Habían pasado quince años de la guerra y ya era hora que el general Attilio Biseo, regresara a su tierra natal tan silenciosamente como había llegado, dejando su profunda huella en el historial de los cielos chilenos.

### **Alberto Fernández Donoso**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía**

Valle, Giuseppe. *"I Miei Trent'anni di Volo"*  
Revista Chile Aéreo. Colección 1948 – 1955  
Délano B., Patricio. *Recuerdos*. Santiago. 1993  
Barriga Kreft, Sergio – Medina Álamos, Carlos. *Curtiss C-46 en los cielos chilenos*. 2014  
Fernández Donoso, Alberto. *Presencia italiana en la aviación chilena*. Santiago, 1998  
Archivos varios del autor



## NICOLA MAGALDI



**Nicola Magaldi**  
(Potenza, 20 de abril de 1911 - Tepelenë, 27 de noviembre de 1940)

*“Capitán de la Real Fuerza Aérea Italiana. Don Nicolás Magaldi, que después de permanecer poco más de un año en Chile, demostrando el material Breda 65, ha regresado a su patria incorporándose a una importante Unidad de Guerra.”* Con esta leal bajada de foto, describía la revista Chile Aéreo N°140 de febrero de 1940 al personaje y la tarea desempeñada por este noble aviador italiano en Chile.

Magaldi nació el 20 de abril de 1911, en la gran y hermosa ciudad de Potenza, *que se extiende sobre las colinas de los Apeninos*. En su temprana juventud se enlistó en la *Regia Aeronautica* (Aeronáutica Real) que era el nombre de la Fuerza Aérea de Italia como servicio independiente del Ejército desde el 28 de marzo de 1923.

Asistió a la Real Academia Aeronáutica de Caserta, Corso Grifo, donde obtuvo una licencia de piloto de avión y luego de piloto militar. Con el rango de teniente participó en la invasión de Abisinia en 1935 (controvertida guerra Ítalo-Etiope donde se utilizó la Fuerza Aérea sobre la base del dominio absoluto del aire), donde se distinguió en las batallas de *Tembien*, *Enderta* y *Ascianghi*, donde actuó con la Escuadrilla Italiana de Asalto usando los modernos aviones Breda 65. Por su valerosa actuación fue condecorado con la Medalla de plata Por Valor Militar y promovido al grado de *Capitano*.

Será en enero de 1937, cuando *“después de prolongadas y exitosas conversaciones entre el general Diego Aracena, el presidente Arturo Alessandri, el ministro de Defensa Nacional Emilio Bello y el de*

*Hacienda Gustavo Ross, sostenidas a lo largo del año 1936*<sup>47</sup> el poder ejecutivo de la nación envió al Congreso Nacional un mensaje pidiendo autorización para invertir la suma de cien millones de pesos, a fin de renovar el material de guerra de la Fuerza Aérea Nacional. Una vez discutido y aprobado el tema por el Honorable Senado, los fondos fueron autorizados.

En marzo de 1937, una comisión encabezada por el propio Comandante en Jefe, General del Aire Diego Aracena Aguilar<sup>48</sup> y compuesta por varios oficiales partieron rumbo a Europa, con la especial misión de visitar la industria aeronáutica alemana e italiana<sup>49</sup> y adquirir el material que se considerara necesario para equipar y repotenciar el material obsoleto de nuestra Fuerza Aérea.



En octubre de 1937, la recientemente denominada Fuerza Aérea de Chile<sup>50</sup> también nombró por aquellos días, el primer Agregado Aéreo en Alemania con residencia en la capital germana. Producto de esta visita a los dos países europeos, se seleccionó moderno material de vuelo y se establecieron dos misiones comerciales que fiscalizarían la instrucción de personal chileno en los tipos

<sup>47</sup> El Mercurio de Santiago, 14 de enero de 1937

<sup>48</sup> En la comitiva oficial de 1937, acompañaba al general Aracena, su hijo de 16 años, Diego Alberto Aracena González, cadete de tercer año de la Escuela Militar, quien cursaría estudios en la Escuela de Aviación de Ragsdorf, cerca de Berlín.

<sup>49</sup> Quizás sea necesario hacer notar, que si bien era la industria aeronáutica alemana e italiana, una de las más avanzadas para esa época, el encargo de comprar en esos países obedecía a razones de Estado, dada una rígida autorización del Congreso Nacional, que obedeció principalmente a razones estratégico económicas.

<sup>50</sup> En marzo de 1937, la entonces *Fuerza Aérea Nacional* cambia su denominación oficial a *Fuerza Aérea de Chile*.

de aviones comprados y posteriormente se encargarían de supervisar el envío del material a nuestro país.

Entre las compras realizadas, se seleccionaron doce aviones de bombardeo Junkers Ju-86K, los que serían destinados en Iquique, nueve biplanos Arado AR-95 A y B y quince aviones Focke Wulf FW-44 Stieglitz los que serían enviados a la Escuela de Aviación. Para apoyar la instrucción e ingeniería localmente, viajaron también a Chile, los ingenieros alemanes Wolfgang Prieur, Leopold Tardit, Dietrich Barz y el piloto de pruebas August Linde.



*Línea de 15 aviones Focke Wulf fw-44 "Stieglitz", que arribaron a Chile en enero de 1938*

Tras visitar Alemania, el grupo viajó a Venecia en Italia, donde nuevamente fueron recibidos con pompa y grandes agazajos. Uno de estos consistió en ser trasladados desde esta ciudad a Roma en avión, pero no cualquier avión, sino que un bombardero, cual era escoltado por otros dos aviones, y piloteado por el propio hijo del Duce, el teniente Vittorio Mussolini. En la capital italiana fueron recibidos por el Mayor General de Aviación Giuseppe Maceratini; nuestro Agregado Militar, el entonces Coronel de Ejército, Ariosto Herrera Ramírez y otras autoridades.

Mussolini, era también piloto aviador, motivo por el cual, Aracena y su grupo quedaron gratamente impresionados con sus conversaciones sobre cómo Italia, en corto tiempo había expandido su Fuerza Aérea y modernizado su industria aeronáutica, considerada por aquellos días una de las más avanzadas del mundo, batiendo toda clase de records mundiales, travesías transoceánicas y contar con su célebre embajada aérea acrobática de hasta 18 aviones.

Es así, que tras varias giras y demostraciones, además de la ya probada eficacia de algunos aparatos en la campaña de Abisinia y la cruenta guerra civil española, comprometieron la compra de veintinueve aviones: 17 aparatos Breda Ba.65, tres Ba.65 Bis y nueve Nardi FN.305. Material que arribaría al país al año siguiente.



Línea de los modernos aviones de caza Breda BA-65 arribados en 1939

La experiencia chilena con el material italiano, no fue buena, ya que el propio capitán Nicola Magaldi, piloto de pruebas quien había arribado a Chile pocos meses antes del moderno material Breda adquirido, sería testigo en un vuelo inaugural, de la corta vida que tendrían estos aviones.

Los Breda Ba 65, estaban provistos de un gran motor radial Piaggio PXI-C 40, de 14 cilindros en doble estrella, el que entregaba una potencia de 900 HP y pudiendo alcanzar los 1.000 HP gracias el sistema del *Piu Cento*, que consistía en una especie de post quemador, que podía ser usado en caso de emergencia o a gran altitud, pero sólo por algunos segundos ya que en caso contrario, se corría el riesgo de fundir el motor y como consecuencia incendiar el avión.

El tiempo iría causando estragos y una lamentable mala fama con el material italiano, ya que este consideraba en su *avanzado diseño*, aspectos o diferencias tecnológicos, a los cuales los pilotos chilenos estaban lejos de conocer y luego acostumbrarse. Entre ellos el sistema de control provisto por un moderno Panel de Instrumentos, evidenciaba el grado de avance que alcanzaba en ese momento la industria aeronáutica italiana, pero sin mayores antecedentes al respecto, cabe preguntarse cuál fue el motivo que indujo a diseñar el cuadrante de mando del motor, con el acelerador operando en sentido contrario del que se *estilaba por esos días* en la aviación mundial; que era el normal acelerar hacia adelante y desacelerar hacia atrás, bueno, en los Breda 65 era al revés. Otra eventual razón de sus reiterados accidentes finalmente se entendió era debido principalmente a la falta adecuada de entrenamiento.

Al respecto, las primeras experiencias con este tipo de material habían sido prometedoras, y algunos de los oficiales chilenos que volaron por ejemplo el Breda, así lo atestiguaban. El primer chileno en volar el Ba 65, fue el Capitán de Aviación Enrique Flores Álvarez, Jefe de la Comisión Aérea Chilena en Italia. En un informe enviado a Santiago, describe la experiencia, expresando: *...ayer 21, a las 6:30 de la tarde efectué mi primer "vuelo solo" en el Breda 65, sin novedad. He repetido el vuelo y continuaré todos los días hasta familiarizarme completamente con el avión. Mi impresión sobre el comportamiento del Breda en el aire es magnífica. Creo que podrá organizarse una Unidad de primer orden, pero debe hacerse una minuciosa selección del personal..."*

Como fuere, el material de vuelo alemán e italiano comenzaba a llegar a destino, y para 1938, el presidente de la República de Chile se permitía expresar en el mensaje presidencial ante el Congreso y la Nación, sobre los buenos resultados obtenidos en Europa: *"Es satisfactorio dejar constancia que gracias al interés y sacrificio con que acometió su labor la Comisión designada, se ha economizado el país alrededor de \$5.500.000 por concepto de rebajas hechas por las casas constructoras de material"* y luego agregaba *"Nuestro país queda premunido de la Fuerza Aérea más moderna del continente sudamericano"*.

La referencia general al material italiano recibido, no fue lo que se esperaba. En los aviones Nardi que habían llegado en 1938, se presentaron fundamentalmente problemas en la instrucción, debido a las diferencias y avanzado diseño que presentaba este material respecto a los viejos biplanos todavía en uso. Pero el paso a los modernos Breda, que arribarían un año más tarde, dejaría una estela de accidentes que haría que la gente se refiriera a ellos, como los *ataúdes volantes*.

El equipo de asesores italiano que vino a Chile, principalmente estaba compuesto por un ingeniero de la Empresa *Società Italiana Ernesto Breda*, el señor Paolo Ferri y los técnicos mecánicos señores Luis Gasparotto, Bruno Bendinelli y Gino de Torre. Habían llegado para supervisar el correcto armado y cuidar por el posterior mantenimiento del material comprado. Ferri, era oficial ingeniero de la Regia Aeronautica, pero venía prestado a Breda en comisión de servicio.

La vida en Chile en el caso de Magaldi, que inicialmente arribara al país con las funciones de piloto de pruebas, fue bastante intensa, ya que tuvo que integrarse desde su llegada en 1938 a las duras labores de Instrucción que se desarrollaban desde mediados del año anterior. La Escuadrilla de Instrucción formada en El Bosque con los Nardi, entrenaba raudamente a los pilotos que volarían los futuros aviones de caza y ataque Breda y para ello, se requerían pilotos fogueados en este material tan especial.



El Breda, aparentemente simbolizaba una nueva generación, enteramente metálico, de tren retráctil, era visto con cierta desconfianza, que se vería acentuada con un vuelo de prueba y demostración en 1939, que el propio Magaldi entusiasmado por los performances que el aparato brindaba, fundió el motor del Breda N° 1, debiendo aterrizar de emergencia en un campo de La Cisterna, al norte de la Base Aérea El Bosque.<sup>51</sup>

Durante este período Magaldi y Ferri principalmente – quienes además como buenos italianos eran bastante afables- harán muy buenos amigos en Chile, principalmente con los oficiales y personal de la la Escuadrilla de Instrucción, de la Escuela de Aviación y del grupo de Aviación N°4. A principios de 1940, y tal como lo señalaba la Revista Aérea, Magaldi regresaría “a su patria incorporándose a una importante Unidad de Guerra”, pocos meses antes de que Italia entrara al conflicto mundial, el 10 de junio de 1940.



**Nicola Magaldi (recuadro) junto al Ingeniero Paolo Ferri, en el cortejo fúnebre del Teniente Fernando Traub Krebs, uno de los jóvenes pilotos de la Fuerza Aérea de Chile, muerto al accidentarse en un avión BREDA Ba 65. (Septiembre de 1939)**

**Norberto Traub Gainsborg**  
Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

**Bibliografía:**

Martí, Enric. *Rey de Reyes. Abisinia 1935-1936.*

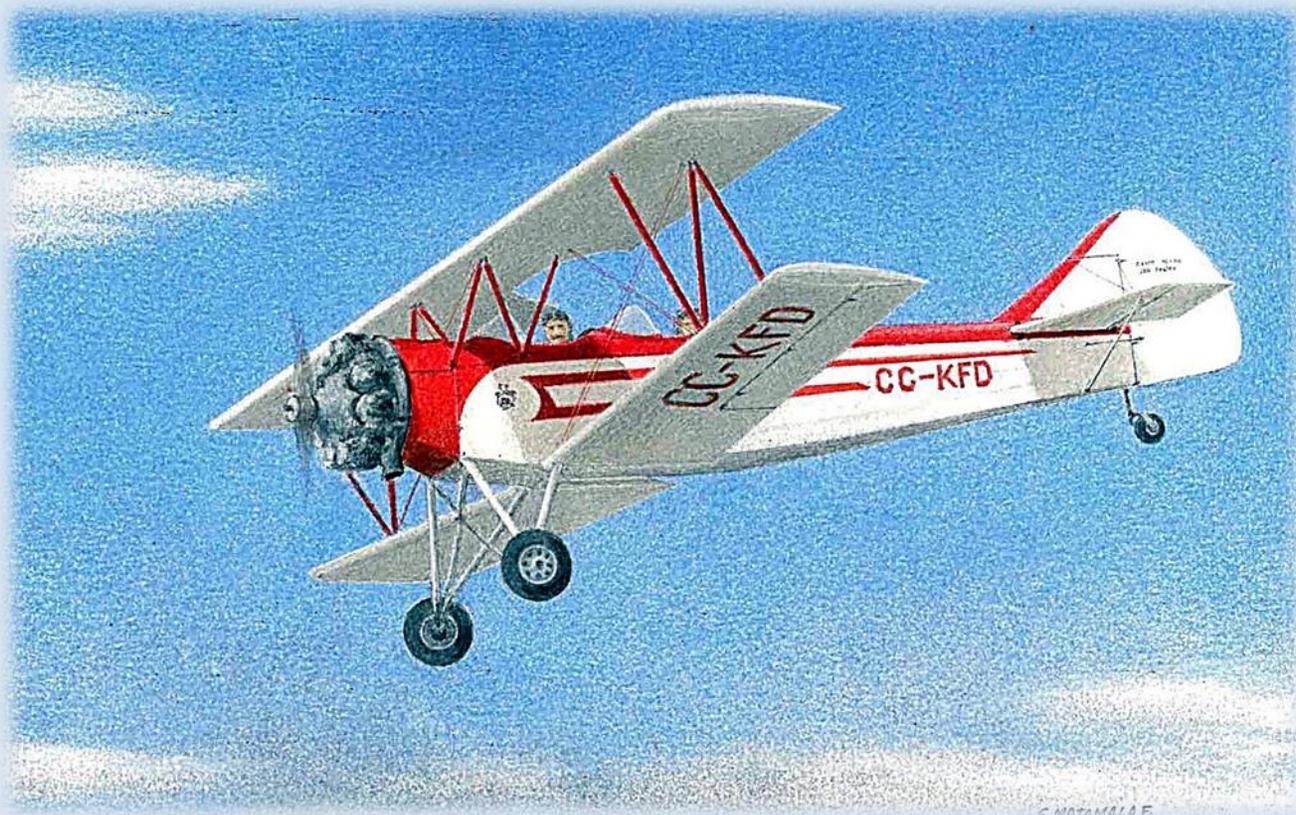
<http://www.librosywargames.com/index.php?page=rey-de-reyes-abisinia-1935-1936>

El Mercurio de Santiago, 14 de enero de 1937

Pizarro Soto, Alejandro. *Diego Arcena, Maestro de Vuelo.* Fundación Arturo Merino Benítez. Santiago, octubre de 1999

<sup>51</sup> O.C.J. D.M.A.N°308, de 13 de octubre de 1939. B.O. 42, página 472

## VI. AVIONES CON HISTORIA



**Avión Fleet Finch II modelo 16 B en Chile**

Magnífica ilustración manual realizada especialmente por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes donde ilustra el esquema de color rojo - blanco usado en el Club Aéreo de San Felipe.

### Avión Fleet Finch II modelo 16B en Chile

El Fleet Finch II modelo 16B era un biplano, biplaza monomotor de construcción en tubos de acero y recubierto de tela, perteneciente a una serie de aviones que se fabricó en Estados Unidos y Canadá, entre las décadas de 1920 y 1930.

Su origen radica en un diseño de la fábrica estadounidense Consolidated modelo 14 Husky, que se creó especialmente para que este fabricante de aeronaves militares de Estados Unidos ingresara al mercado de la aviación civil, abandonando éste, antes que el prototipo estuviera listo.

Ante esta negativa de la empresa, el presidente y diseñador de Consolidated Reuben Fleet adquirió los derechos para su fabricación, creando para ello su propia empresa, la Fleet Aircraft, denominando el avión como el Fleet modelo 1. El éxito fue inmediato y se vendieron 90 ejemplares, a lo cual Consolidated reaccionó comprando la Fleet Aircraft y la mantuvo como una subsidiaria, mientras construía una nueva planta, en Fort Erie, Ontario, Canadá.

La producción de las aeronaves se produjo con prontitud y así surgió el modelo 2 (con 203 construidos), el modelo 3, y siguientes hasta llegar al modelo 16B, uno de los construidos en mayor número, que fue utilizado ampliamente por la Royal Canadian Air Force, R.C.A.F.

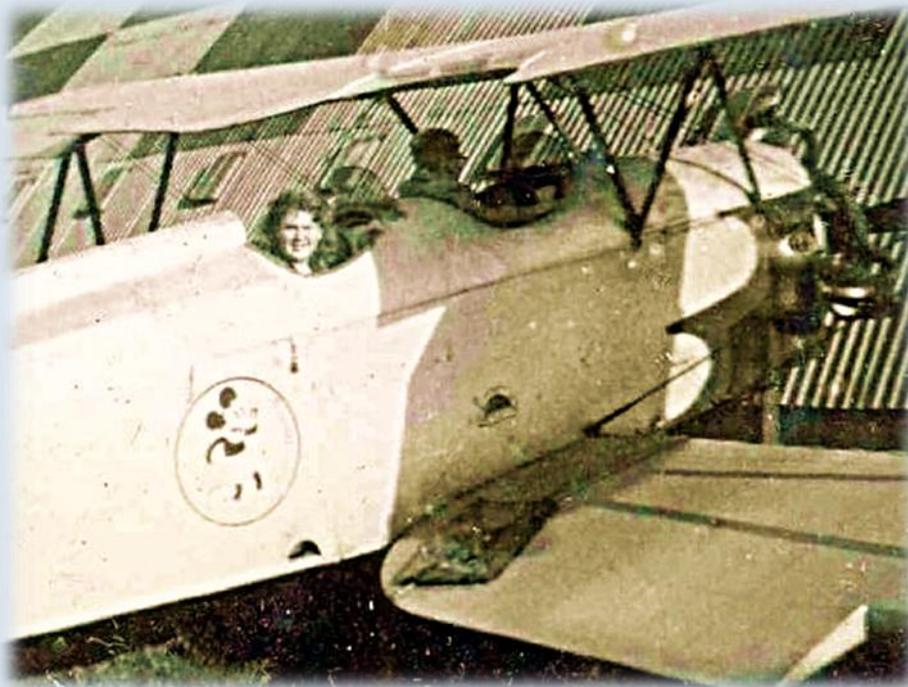
Estos aviones en sus distintos modelos fueron también exportados a otros países como Argentina, México, China, e incluso algunos fabricados bajo licencia, ejemplo de ello, son 70 modelos construidos en Rumania por Industrias Aeronáuticas de Rumania, IAR.

En total fueron nueve las naciones que tuvieron en su flota estas aeronaves. Las mayores diferencias entre los distintos modelos fueron su tren de aterrizaje y el motor utilizado. El Modelo 16 que nos ocupa, corresponde a una solicitud por un avión de instrucción primaria para la RCAF y que se equipó primeramente con el motor de 130 hp. del Havilland Gipsy Major, conocido este modelo como el Fleet Model 16 o Fleet Finch. Con este motor en línea, su aspecto difería bastante de los otros modelos de la serie. Luego se dotó nuevamente con un motor radial de 125 hp. Kinner B5-R, y de esta manera este avión fue denominado como Fleet Modelo 16B o Fleet Finch Mk II.

De éste modelo, se construirían 404 aviones, siendo la serie más extensa, asignados en su gran mayoría a los EFTS (Elementary Flying Training School) construidos entre 1939 y 1941. En el año 1943, comenzaron gradualmente a ser reemplazados por un nuevo avión entrenador, el Fairchild Cornell.

### **El Fleet en Chile**

El único ejemplar que voló en Chile, fue un Fleet Finch II Modelo 16B, fabricado en 1942, cuyo número de construcción fue 529. Llegó al país en el año 1945 procedente de Canadá, donde fue ampliamente utilizado con las marcas de identidad militar RCAF 4639.



*Piloto y pasajera a bordo del Fleet donde se aprecia la insignia de Mickey Mouse.*

Arribó a Chile adquirido bajo factura N°18 de fecha 20 de febrero de 1945 de Osorio y Berrios Ltda., quienes actuaron como intermediarios, por la suma de \$ 127.000,00 pesos, siendo registrado a fojas 114 del libro 1 del Registro Nacional de Matrículas con registro personalizado CC-DKM y número asignado 318 del 20 de marzo de 1945. Las letras de la matrícula coinciden con las siglas de su flamante propietaria, Dora Koeppen Maisan.



**Teniente René González, Piloto Irene Paetz, Piloto Dora Koeppen, Comandante de Escuadrilla Mario Barros y la Piloto María González de González.**

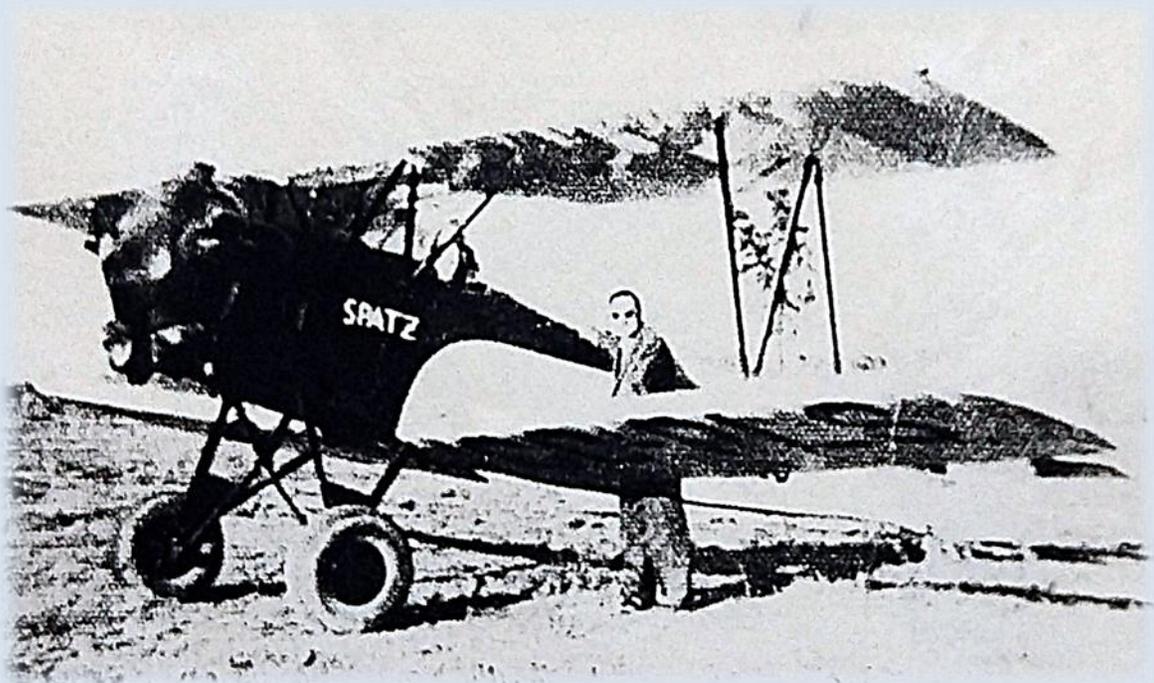
La señorita Koeppen conocida cariñosamente como *Mucki*, estaba en posesión del Título de Piloto de Turismo N°131 expedido el 1 de agosto de 1942 y era ampliamente conocida por ser la primera azafata de LAN Chile.

Esta matrícula tuvo corta duración ya que a fines del año 1945, la Dirección General de Aeronáutica Civil, organizó y ordenó la entrega de matrículas, dando fin a todas aquellas personalizadas. Al ser de registro privado, comenzaron a lucir como primera letra que lo identificaba como avión de propiedad y uso particular la letra "P" (papa). Así podemos ver que a contar del 31 de diciembre de 1945 todas las matrículas en esta condición cambiaron. Para el Fleet de nuestra narrativa, se le asignó la nueva matrícula CC-PDK, cambio que quedó reflejado en la misma hoja del Registro Nacional de Aeronaves.

A la fecha del cambio de matrícula del avión de Dora Koeppen, eran escasos veinte aviones en manos particulares que estaban debidamente registrados en la DGAC.

Un listado de cada matrícula que fue cambiada en esa fecha, apareció en las páginas 46 y 47 de la revista Chile Aéreo del mes de enero de 1946.

Poco más de dos años y medio mantuvo Dora Koeppen bajo su propiedad el avión Fleet. El 30 de octubre de 1947 cambia de dominio según consta en la misma hoja de registro, quedando a nombre de Leopoldo Sanz Briso M. quien lo registra como CC-PLS.



*Señor Leopoldo Sanz Briso junto al Fleet CC-PLS, con sobrenombre "Spatz" (Gorrión) en su fuselaje.*

A partir de esta fecha se suceden las transferencias de este avión, el 12 de diciembre de 1948 se transfiere a Arturo Lyon Besa con la misma matrícula y este a su vez, lo transfiere el 13 de marzo de 1953 a los ciudadanos alemanes Reinhold Quinger T. y Augusto Hachtel N., quienes posteriormente, el 20 de abril de 1953 transferirán a Jorge Ebensperger, por la suma de \$ 20.000,00.

El señor Ebensperger mantuvo bajo su dominio este avión durante siete años, sin sufrir ningún incidente o accidente. Más adelante, el 13 de agosto de 1960 transferirá la aeronave al Club de Planeadores de Santiago, cambiando su registro a CC-KWA. Esta transferencia quedó anotada en el folio 980 del libro N°2.



*Vista del Aeródromo Lo Castillo, planeadores y aviones a mediados de los años 60, al fondo el Fleet, a la izquierda el N3N "Pirulo"*



*Últimas revisiones del Fleet, antes del vuelo para remolcar planeadores en Lo Castillo*

En este nuevo destino, el avión, operó durante tres años, sin embargo, a los pocos meses de su adquisición sufrió el único accidente de su vida operacional en Chile. Esto ocurrió el 1 de noviembre de 1960 en el Aeródromo Lo Castillo, al mando del piloto privado Oscar Peralta Becker, quien al momento de iniciar el despegue en condición de remolque del planeador Scheibe Spech, matrícula CC-ZPA, a los mandos del Instructor, Alejo Williamson Dávila acompañado del alumno piloto, sufre una falla de motor al iniciar el despegue, calándose la hélice.

Ante esta emergencia, inmediatamente suelta el planeador, que gira a la izquierda para evitar el avión, pero entra en pérdida, al final del giro cayendo a tierra sin consecuencias para los tripulantes. En tanto, el Fleet logra aterrizar en lo que queda de pista y su piloto, al pensar que el planeador puede estar tras él, realiza un giro a la derecha, para liberar la pista, lamentablemente, los frenos no respondieron adecuadamente y el avión impactó la cerca perimetral, resultando con daños en su ala derecha, partes de la tela rota y un tubo del fuselaje doblado. Estos daños que fueron rápidamente reparados (informe de accidente 19/60 libro 6).

A la fecha de este incidente, al Fleet se le había cambiado el motor por uno más potente y apropiado a los remolques de planeadores, recibiendo el motor Warner Super Scarab de 165 hp.



*Con su hélice girando en pleno, el Fleet se apronta a decolar en el Aeródromo Lo Castillo*

El 11 de septiembre del año 1963, fue transferido al Club Aéreo de San Felipe, con su nueva matrícula CC-KFD, que queda inscrita en el Libro N°3 fojas 172 (folio 343 y número de registro 332), indicando que será destinado para la instrucción y el remolque de planeadores.



*Despegue del Fleet en el Aeródromo de San Felipe*

En estas tareas sirvió durante dieciocho años, surcando los cielos del Valle del Aconcagua. El 25 de junio de 1981, fue cancelada su matrícula al ser vendido a un nuevo propietario, que lo trasladó a Estados Unidos, donde recibió su nueva matrícula N9753L.



*En carrera de despegue el avión Fleet, luce en su fuselaje el Escudo de la ciudad de San Felipe.  
(Fotografía gentileza de Pablo Berninger)*

El 30 de diciembre del año 2011, en el Gin Road South of Zuehl Airfield, Marion Texas, el avión sufre un incidente mayor capotando, quedando fuera de vuelo. En la actualidad en el registro de la FAA figura inscrito a nombre de SOUTHERN AIRCRAFT CONSULTANCY INC. TRUSTEE, con certificado vigente hasta el 30 de abril de 2022.



*Fotografía del accidente del Fleet en Marion, Texas, U.S.A. a fines del año 2011.*

## Características técnicas Fleet Finch II

Tripulación: 2

Largo: 20 ft 9 in (6.32 m)

Envergadura: 28 ft 0 in (8.53 m)

Alto: 7 ft 10 in (2.39 m)

Área alar: 195 sq ft (18.1 m<sup>2</sup>)

Peso vacío: 1,063 lb (482 kg)

Peso máximo: 1,820 lb (826 kg)

Combustible: 55 US gal (46 imp gal; 210 L)

Motor: 1 × Kinner B5R 5-cylinder radial engine, 110 hp (82 kW.) / Warner Super Scarab 7-cylinder radial engine 165 hp

## Performance

Velocidad máxima: 113.5 mph (182.7 km/h, 98.6 kn)

Velocidad de crucero: 88 mph (142 km/h, 76 kn)

Techo de servicio: 12,200 ft (3,700 m)

Razón de ascenso: 730 ft/min (3.7 m/s)

## Erwin Cubillos Salazar

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

## Bibliografía:

Libro 1 del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves

Libro 2 del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves

Libro 3 del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves

Libro 6 Informes de Accidente de Aviación (accidente 19/60)

Revista Chile Aéreo enero 1946

[https://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum\\_Results.aspx?NNumbertxt=N9753L](https://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum_Results.aspx?NNumbertxt=N9753L)

<https://prijet.com/owner/SOUTHERN%20AIRCRAFT%20CONSULTANCY%20INC%20TRUSTEE>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Fleet\\_Finch](https://en.wikipedia.org/wiki/Fleet_Finch)

<https://ingeniumcanada.org/aviation/collection-research/artifact-fleet-16b-finch-ii.php>

<https://aviation-safety.net/wikibase/140900>

<http://www.kathrynsreport.com/2012/01/fleet-16b-n9753l-pilot-passenger-ok.html>

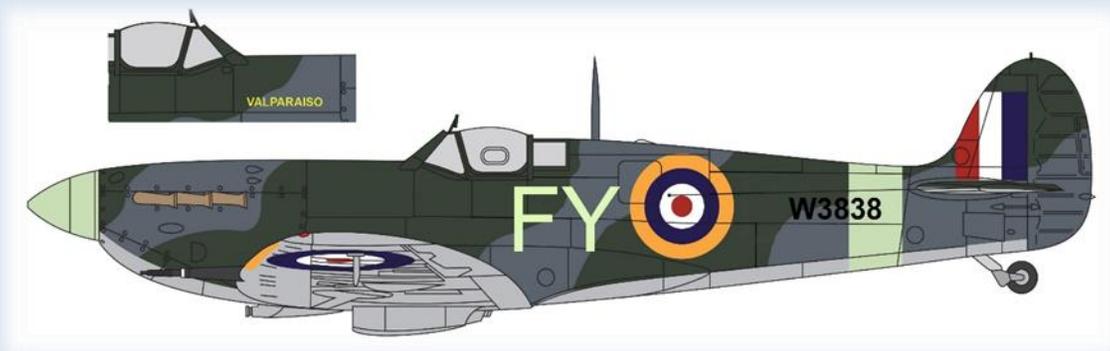
## Colaboradores:

Antonio Segovia Rentería, Claudio Cáceres Godoy, Germán Pica Flores, Juan Carlos Velasco, Rino Poletti Barrios y Samuel Matamala Fuentes

# SPITFIRES DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL DONADOS POR CHILE

Una de los mayores desafíos y atractivos de recabar información histórica es el hecho siempre factible de la aparición de nueva información y fuentes, por lo tanto, generando que el escribir de historia -en este caso aeronáutica- sea siempre una actividad dinámica. Este es el caso de lo referente a los Spitfires donados por el “British National Service Committee” de Valparaíso en Chile, durante la Segunda Guerra Mundial.

El primer atisbo de información respecto de los Spitfires donados, aparece en un libro que congrega información de todos los Spitfires construidos. En dicha publicación<sup>52</sup> figuraba un Spitfire modelo Mk. Vb bajo el serial W3838, bautizado “Valparaíso”. Este fue el primer indicio de la historia de estas donaciones.



*Spitfire modelo Mk. Vb, matrícula W3838, bautizado como “Valparaíso”  
(Ilustración gentileza del señor Erwin Cubillos Salazar)*

Así se logró encontrar un sitio web que investiga precisamente la relación de los nombres de los aviones –Spitfire- con sus “donantes”. Según la investigación publicada<sup>53</sup> en Internet por Andrew Pentland es posible conocer cómo se conferían los nombres a los aviones Spitfires. Las aeronaves que representaban a una nación, cada una llevaba un nombre sugerido por el donante o en relación a este.

El nombre con el que se bautizaba la aeronave estaba marcado, de acuerdo con las instrucciones oficiales, en caracteres amarillos de cuatro pulgadas en el capó del motor, sin embargo, este detalle no siempre se aplicaba de manera estricta. Había ciertos aspectos necesarios que mantener para que el mimetismo no fuera comprometido.

También se indica que los aviones no fueron, como el término “representación” infiere, especialmente ordenados, sino que un grupo de aviones de producción fueron seleccionados para llevar el nombre sugerido por el donante.

<sup>52</sup> Robertson, Bruce. *Spitfire-The Story of a Famous Fighter*

<sup>53</sup> Pertland, Andrew. *Gifts of War – Presentation Spitfire’s – Did your town have one?* Fylde Spitfire Memorial Fund - A fitting tribute in the North

URL: <https://fyldebmfund.wordpress.com/gifts-of-war-presentation-spitfires/>

## Un Spitfire llamado "Valparaíso"

Este avión fue bautizado "Valparaíso" en atención al dinero donado por parte de la numerosa "colonia inglesa residente" que vivía en dicha ciudad de Chile en la década de los 40. Ese Spitfire correspondía a un modelo Mk. Vb construido en la planta de Eastleigh con c/n 2045 y con motor Merlin 45, volando por vez primera el 5 de septiembre de 1941. La versión Mk. Vb tenía una nueva ala con dos cañones y cuatro ametralladoras, con mayor cantidad de munición.

Inicialmente este avión, fue destinado el 7 de septiembre a la unidad de mantenimiento N°38 (No.38 MU) más tarde es trasladado al Escuadrón 611 (West Lancashire) el 15 de septiembre de 1941, operando en esos días desde la base aérea RAF Hornchurch también en Essex.

## La última misión

La aeronave fue derribada por un BF109 sobre el Canal de la Mancha el día 27 de octubre de 1941. Ese día de octubre, los aviones del Escuadrón 611 del vuelo "A" (Flight A) habían despegado a la hora de almuerzo, la misión de los aviones de este escuadrón, era realizar escolta a aviones Lysander que cumplían operaciones Air Sea Rescue (ASR) sobre el Canal de la Mancha.

Volando a 1.000 pies los Spitfire fueron atacados por tres BF 109, resultando derribado el avión W3838 "Valparaíso". El piloto a los mandos era el joven piloto de 26 años, Flying Officer Anthony Carey-Hill, quien apenas llevaba un mes en el escuadrón.

398) D42855/W/P1471 20,000 (2) 11/53 JC&S Gp669

### Graves Registration Report Form.

COUNTRY: FRANCE  
~~COUNTRY:~~ REPORT No.: SCHEDULE No.: 8  
 PLACE OF BURIAL: BOULOGNE EASTERN CEMETERY  
 Land belongs to  
 Certified complete and correct.  
 The following are buried here:— Signature: \_\_\_\_\_ Date: 25 OCT 1955  
 Records Dept. - France

Gr.No.	No. and Rank	Initials, Name & Honours	Unit	Date of Death	For works use
<u>PLOT XI, ROW A.</u> (Continued)					
✓ 15		UNKNOWN AIRMAN	R. A. F.	17.9.40	CH
✓ 16	563441 Sgt. (Pilot)	S. L. BUTTERFIELD (D. F. M.)	213 Sqdn., R. A. F.	11.8.40	CH
✓ 17	37617 S/Ldr. (Pilot)	W. P. F. TREACY (D. S. O.)	242 Sqdn., R. A. F.	20.4.41	CH
✓ 18	J. 5039 P/O. (Pilot)	C. L. MacDONALD	129 Sqdn., R. C. A. F.	21.9.41	CH
✓ 19	Sgt.	UNKNOWN AIRMAN	R. A. F.	Before 21.10.41	CH
✓ 20	85938 F/O. (Pilot)	A. CAREY-HILL	611 Sqdn., R. A. F. (V. R.)	27.10.41	CH

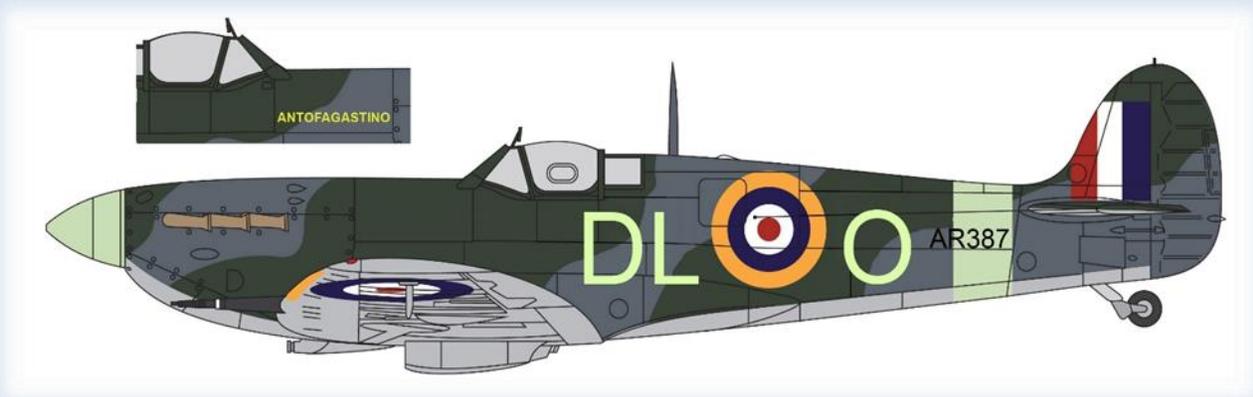
**Los restos del Flying Officer Anthony Carey-Hill descansan en Cementerio del Este de Boulogne,  
Pas de Calais, Francia, Parcela 11, Línea A, Tumba 20.**

### Un segundo Spitfire donado llamado “Antofagastino”

Como se indicaba al inicio del presente artículo, siempre surgen nuevas fuentes e información, siendo este el caso de un segundo Spitfire donado también por la “British National Service Committee” de Valparaíso y ahora denominado “Antofagastino”<sup>54</sup>.

La aeronave seleccionada para llevar tal nombre fue el Spitfire modelo Mk. Vb con serial AR387. Este Spitfire fue entregado el 25 de marzo de 1942 a la Unidad de Mantenimiento (No.38 MU) de la Royal Air Force en Llandow.

Luego el 12 de abril de ese mismo año es asignado al Escuadrón No. 91 (Nigeria) basado en Hawkinge en Kent, utilizando el código en el fuselaje DL-O. Este escuadrón realizaba operaciones sobre el Canal de la Mancha en labores de reconocimiento recibiendo sus pilotos el apodo de “Jim Crow” (*Cuervo Jim*<sup>55</sup>) por este rol de “alerta temprana”, además realizaban apoyos a rescates aéreos.



**Perfil del Spitfire Mk. Vb, matrícula AR387, bautizado como “Antofagastino”**  
(Ilustración gentileza del señor Erwin Cubillos Salazar)

La aeronave operó unos pocos días y el 18 de abril quedó en categoría de “avión dañado”, siendo enviado para reparaciones a la base RAF en Heston para reparaciones y reenviado de vuelta al día siguiente. Sin embargo, el 2 de septiembre de ese mismo año fue dañado nuevamente, al realizar un aterrizaje violento resultando dañado el tren de aterrizaje, siendo el piloto al mando el Sargento J.A. Rounds.

La aeronave ahora fue enviada para la reparación del tren de aterrizaje a la planta Phillips & Powis en South Marston en el sur de Inglaterra, siendo reparado desde el 30 de septiembre. Luego quedó almacenado esperando ser asignado el 12 de enero de 1943. El día 28 de enero es asignado a la Unidad de Mantenimiento N°15 (No.15 Maintenance Unit) en Wroughton y es despachado a la planta Vickers-Armstrong en South Marston el día 5 de mayo para modificación del sistema de combustible y reforzamiento de las alas.

<sup>54</sup> Boot, Henry - Sturtivant, Ray. *Gifts of War: Presentation Aircraft in Two World Wars*. Published 2005 Air-Britain Publications

<sup>55</sup> *Jim Crow* era un nombre en clave de la Segunda Guerra Mundial para patrullas a lo largo de la costa británica para interceptar aviones enemigos, originalmente destinado a advertir sobre la invasión en 1940.

Luego es transferido nuevamente a una Unidad de Mantenimiento la N° 9 (No. 9 Maintenance Unit) en Cosford para luego asignar el avión al Escuadrón N° 118 (118 Sqn.) en Tangmere (Sussex al sur de Inglaterra) el 15 de julio de 1943. En este escuadrón, este Spitfire y sus pilotos realizaban principalmente labores de escolta a bombarderos.

A contar del 25 de septiembre de 1943 y hasta el 2 de mayo de 1944 operó con el Escuadrón N°64 (64 Sqn.) realizando misiones de escolta. A contar de mayo de 1944 es enviado al Air Service Training (Servicio Aéreo de Entrenamiento) para reparaciones. Terminadas las reparaciones es enviado nuevamente a una Unidad de Mantenimiento la N° 8 en Little Rissington, para luego ser transferido al Central Gunnery School en Sutton Bridge el 10 de octubre de 1944.

### El fin del “Antofagastino”

La historia de este Spitfire “Antofagastino” llega a su fin el 20 de marzo de 1945, siendo parte de una colisión en vuelo con otro Spitfire Mk. Vb AD469, resultando destruido el avión AR387 (*Antofagastino*), al lanzarse su piloto el Flight Lieutenant McKenzie en paracaídas, quien quedó con heridas leves. El Spitfire “*Antofagastino*” habría caído en la playa de Ulrome o Barmston al sur de Bridlington en Yorkshire, al norte de Inglaterra.

Sin duda el Spitfire “Antofagastino” tuvo una ajetreada hoja de vida, en el complejo engranaje de aeronaves que operaron en la RAF durante la Segunda Guerra, quedando más que demostrado el ir y venir de los aviones tras daños, reparaciones y mejoras, siendo la reasignación de unidades algo bastante común.

También se consultó a Mr. Andrew Pentland de la [airhistory.org.uk](http://airhistory.org.uk), investigador de la historia de los Spitfire en el Reino Unido, acerca de otro Spitfire Mk. Vb serial AD505 bautizado “Cóndor” y se concluyó que esa aeronave fue una donación de la *Fundación La Paz de Bolivia*.

### Antonio Segovia Rentería

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile



### Bibliografía:

- **Spitfire-The Story of a Famous Fighter.** Compiled and Written by Bruce Robertson  
First Published Autumn 1960 by Harleyford Publication Limited Letchworth, Herts  
Second Edition (Revised) Impression Autumn 1961  
Made and Printed in England by The Garden City Press LTD, Letchworth, Herts.
- **Gifts of War – Presentation Spitfire’s – Did your town have one?** Fylde Spitfire Memorial Fund - A fitting tribute in the North.  
Autor: Andrew Pentland. <https://fyldebmfund.wordpress.com/gifts-of-war-presentation-spitfires/>  
**Beware Beware!**  
The History of 611 (West Lancashire) Squadron. Royal Auxiliary Air Force  
By Aldon P. Ferguson with John Hamlin. Published in 2004. Airfield Publications
- **Gifts of War: Presentation Aircraft in Two World Wars**  
By Henry Boot & Ray Sturtivant. Published 2005. Air-Britain Publications

## VII. SABÍA USTED?

*... que poco después de fundar en mayo de 1928 el Club Aéreo de Chile, el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, por medio de las unidades de la aviación militar extendidas a lo largo del país, envió una invitación para que en aquellas localidades de provincias que así lo desearan, se crearan filiales de la naciente entidad?*



*Club Aéreo de Temuco*

Invitación a la que la primera respuesta recibida, vino de Temuco, donde al calor de la amistad con los oficiales del Grupo Mixto de Aviación N°3, un grupo de jóvenes señalaba contar con los requisitos exigidos, manifestando sus deseos de crear una filial en aquella ciudad.

Interés que se vio materializado cuando en octubre de 1929 en el Grupo 3 se recibían dos de Havilland Cirrus Moth, biplanos con los cuales el día 22 de aquel mes se daba inicio oficial a la instrucción de sus primeros alumnos.

Fecha que la tradición estableció como de la creación oficial del Club Aéreo de Temuco. Entidad que tiene el honor de ser el segundo más antiguo en nuestra patria.

Nueve décadas en que se ha entronizado en el corazón de los temucanos, que lo sienten como algo propio, habiendo salido de sus filas la segunda mujer que recibiera su brevet de piloto en nuestra

patria, Viola Blackburn Melin, la primera auxiliar de vuelo que tuvo la Línea Aérea Nacional, Dora Koeppen Maisan y la primera auxiliar de vuelo mártir de la aviación comercial chilena, Lucía Almázabal Ortiz.

Noventa años en que son muchas la personas que han salvado sus vidas, al ser rescatadas de aisladas localidades por los aviones del club y a veces en condiciones más que heroicas.

Seguramente son pocos los que saben de la relevante actuación que al club cupo para los sismos de mayo de 1960, cuando producido el primer terremoto, en la misma tarde del día 21, sus aviones junto a los del Grupo de Aviación N°3, fueron los primeros en llegar a una devastada Concepción llevando la ayuda solidaria.

Ayuda que en los días posteriores, con buen y mal tiempo, aún a riesgo de la vida de sus pilotos, se hizo llegar a diversos puntos de la región, sacando de ellas a tantos damnificados que todo lo habían perdido.

Asimismo, la mayoría de nuestros compatriotas debe ignorar que mucha de la dinamita que se transportó para abrir los tacos del Riñihue, con el evidente peligro que aquello implicaba, lo fue en aviones del club.

Años más tarde, en 1978, cuando la patria estuvo al borde de un conflicto bélico con Argentina, siguiendo instrucciones de la Fuerza Aérea de Chile, sus pilotos y aviones fueron redespelgados a sectores establecidos donde se suponía se daría inicio a la guerra y ello, dentro del mayor silencio para no causar alarma pública.

Toda una vida, en que el club ha rendido tributo de sangre a la patria, habiendo sido diez sus socios los que han ofrendado sus vidas al servicio de la aviación.

Sea pues esta, oportunidad propicia para recordar aquellas estrofas de su himno que nos señalan:

*"¡Juventud de la Frontera!*

*¡Que no sean mera insignia en las solapas, estas alas que llevamos con honor y devoción!*

*¡Que a su sombra, crezca el alma y se forje en yunque nuevo de fervor y patriotismo, el corazón!"*

**Sergio Barriga Kreft**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



### De un chileno El Primer Salto en Paracaídas

Los asombrados asistentes a la fiesta cívico-militar aplaudieron la hazaña del técnico alemán Otto Heinecke en su primer salto en paracaídas en Chile.

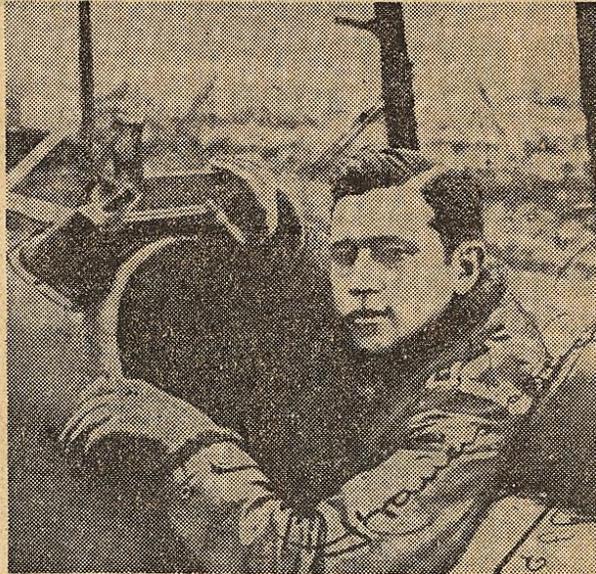
Pero quedaron estupefactos primero, orgullosos y frenéticos después, cuando observaron que un aviador, el teniente Francisco Lagreze, saltó al vacío adjudicándose el título de Primer Paracaidista chileno y Sudamericano.

Esto ocurrió el día 28 de septiembre de 1924 en el aeródromo El Bosque de la naciente Escuela de Aviación. Al cumplirse el sábado 50 años del acontecimiento, la familia del teniente Lagreze trasladó sus restos a su tumba definitiva en el Cementerio de La Serena. Delegaciones del Ejército, de la Fuerza Aérea de Chile asistieron a esta ceremonia.

#### FIESTA EXITOSA

“El Mercurio” del día 27 de septiembre de 1924 anunciaba en su página 14 que al día siguiente se desarrollaría en el aeródromo El Bosque una fiesta cívico-militar donde el señor Heinecke realizaría un salto en paracaídas demostrativo cuya prueba oficial se “ha ensayado con buenos resultados”.

El diario publicaba el día lunes 30 que la fiesta acrobática había sido un éxito. Destacaba que desde una altura de 600 metros se de-



Teniente Francisco Lagreze, primer paracaidista chileno

jó caer el señor Lagreze quien fue calurosamente felicitado por el Ministro de Guerra, Gómez Carreño.

Añadía el artículo que en un concurso de aeromodelismo triunfó el señor Flores, quien ganó 50 pesos y una medalla de oro.

#### PRIMERA EXHIBICION

La primera exhibición del paracaídas para la Aviación Militar que realizó el técnico alemán Otto Heinecke, fue el punto inicial del uso de este equipo para las tripulaciones de los aviones.

El alemán fue llevado hasta una altura de 800 metros por el teniente primero Rafael Sáez, experto acrobata, en un avión AVRO, denominado “Abelardo Núñez”.

Esta prueba fascinó al teniente Lagreze. El aviador solicitó permiso a sus superiores, recibió una breve explicación, y montó en la cabina de un aparato De Havilland-9, que piloteó el teniente Oscar Herreiras Walker, su amigo más cercano.

Lagreze, a los mil metros de altura, salió de la cabina y saltó al espacio. La cúpula del paracaídas al abrirse provocó exclamaciones de alivio y júbilo de los asistentes a la fiesta cívica.

Al llegar a tierra Lagreze se dislocó un tobillo al chocar con una piedra. Ayudado por sus camaradas, se cuadró ante el Ministro de Guerra quien lo felicitó por su acto de arrojo y valentía.

*El Mercurio, lunes 30 de septiembre de 1924. Pág.29*

El 28 de septiembre de 1924, se realizaba una fiesta cívico militar en el entonces aeródromo *El Bosque* de la Escuela de Aeronáutica Militar, en la cual se realizaría por primera vez una demostración de un paracaídas, que sería efectuada por el inventor y paracaidista alemán Otto Heinecke con el apoyo de la aviación militar.

La exitosa actividad realizada aquel día, se destacó principalmente por dos hechos relevantes: un primer salto realizado por el alemán desde un avión a 800 metros de altura y luego, un segundo aeroplano llevaba esta vez a un entusiasta voluntario para probar aquel novedoso invento. Era el teniente Lagreze, quien con el permiso de sus superiores, había querido enfrentar este desafío por la gloria de su patria desde los mil metros de altura, sin mediar más que unas breves recomendaciones previas.

El público expectante, vio abrirse la cúpula del paracaídas usado por Lagreze, instante que despertó un sonoro y masivo aplauso por parte del asombrado público. Se trataba del primer militar chileno que realizaba esta audaz prueba en Sudamérica.

Al llegar a tierra, agregaba la nota periodística, *“se dislocó el tobillo al chocar con una piedra. Ayudado por sus camaradas, se cuadró ante el Ministro de Guerra, quien lo felicitó por su acto de arrojo y valentía”*.



## Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



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

### ***CORREO RECIBIDO***

*Estimado Director:*

*De acuerdo a lo solicitado, en archivo adjunto, remito copia del discurso ante el monumento a los Mártires de Carabineros el pasado viernes 30 de agosto.*

*Asimismo, no puedo desaprovechar esta oportunidad para agradecer la especial mención a nuestro aniversario en la reciente edición de la Revista Aerohistoria y los conceptos allí emitidos, fiel reflejo de una camaradería sin límites que siempre hemos tenido con los aviadores y miembros de la Fuerza Aérea de Chile.*

*Un cordial saludo.*

Carlos Rodríguez Valle.

---

*Sr. Norberto Traub Gainsborg  
Presidente del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile*

*Por medio de la presente me permito agradecer muy efusivamente el envío de esta bella revista, tan bien documentada, la que constituye no tan solo un aporte al conocimiento histórico de nuestra Fuerza Aérea sino de nuestra historia patria, con el gran beneplácito de aquellos que amamos nuestra historia.*

*Me he tomado la libertad de difundirla entre mis grupos de amigos online y todos coinciden en mis expresiones antes señaladas.*

*FELICITACIONES y un cordial saludo*

LUIS VILLAGRA REVECO



PRESIDENCIA DE LA NACIÓN  
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA,  
CIENCIA Y TECNOLOGÍA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2019 - AÑO DE LA EXPORTACIÓN"

BUENOS AIRES, 27 de setiembre de 2019  
INN N.º 478/2019

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el Honor de presentar mis atentos y cordiales saludos en nombre propio y de Honorable Consejo Académico, que poseo la prerrogativa de presidir por Disposición del señor Presidente de la República Argentina.

Al mismo tiempo, deseo hacer llegar mis especiales y sinceras felicitaciones, al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual tengo el privilegio de pertenecer como Miembro Correspondiente en esta Nación, por el extraordinario número de la Revista Aerohistoria, recibido recientemente.

Sin duda alguna, mi apreciado señor Presidente, su trabajo, secundado por su Honorable Consejo Académico, marca un hito de importancia en el devenir de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeroespaciales, de la cual soy Miembro Fundador.

Su trabajo, y su seriedad en cuanto a lo publicado, hace que la misma sea motivo de consulta permanente por muchos estudiosos de la disciplina que nos apasiona, sin fronteras, animados por la sublimación de poseer, no sólo conocimientos, sino profundos sentimientos de hermandad.

La misma es reproducida en nuestra Facebook, el Boletín Newberiano y en la Página Web del mismo, mostrando no sólo su importancia, sino lo que es potenciar el trabajo mancomunado de esfuerzos en aras el fin supremo que es: El Saber más, para enseñar mejor.

Es entonces, que circunstancias como éstas, deben ponerse a consideración de la intelectualidad en la que nos movilizamos, para un sano regocijo de su esfuerzo, dedicación y amor a lo que hace, en bien de la investigación, difusión y estudio de la Historia Aeronáutica y Espacial.

Hago propicia esta feliz circunstancia para hacerle llegar, mis especiales consideraciones personales y profesionales, estrechándolo en un sentido y fuerte abrazo de confraternidad y profundo sentimiento que nace los pliegues mismos del corazón.

ea

Prof UNIV GRAN RR II Salvador Roberto Martínez  
Comandante Mayor Aviador del EA-GNA-PBA-ARA  
Presidente del Instituto Nacional Newberiano  
Presidencia de la Nación Argentina  
Secretaría General Permanente de la FIDEHAE

AL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE  
DON NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942

e-mail: info@institutonewberiano.gov.ar

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

## El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

**Norberto Traub Gainsborg**

**Oscar Avendaño Godoy**

**Alberto Fernández Donoso**

**Aníbal Jiménez Lazón**

**José Guzmán Moreno**

**Mario Magliocchetti Oleaga**

**Sandrino Vergara Paredes**

**Presidente**

**Vicepresidente**

**Director - Secretario**

**Director - Tesorero**

**Director**

**Director**

**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

### Declaración de responsabilidad:

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

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

**ISSN 0719-9635**

### Comité editorial

**Norberto Traub Gainsborg**

Director

**Alberto Fernández Donoso**

**Alfredo Mellado Yáñez**

**Oscar Avendaño Godoy**

**Sergio Barriga Kreft**

### Colaboradores

**Álvaro Casanova Mora**

**Antonio Segovia Rentería**

**Christine Evans Treurnicht**

**Claudio Cáceres Godoy**

**Dietrich Angerstein Brink**

**Erwin Cubillos Salazar**

**Julio Matthei Schwarzenberg**

**Sergio Barriga Kreft**

**Sergio Martínez Viguera**

**Waldo Violic Adams**

# FIDAE 2020

## INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

**March 31 – April 5**  
**Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile**  
[www.fidae.cl](http://www.fidae.cl)



SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT



ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE



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

**50** AÑOS



Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products

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

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