



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN DIFUSIÓN CONMEMORACIÓN

Jaime Domenech Zapata
Francisco Bravo Aracena

Primer vuelo directo entre Punta Arenas y Arica en avión monomotor.

- El gran salto de "El Gato Rojo"
- > Aviación Colombiana
- Madona de los aviadores
 - ¡Virgencita Ayúdame!

A 30 años del primer concurso internacional de aeromodelismo



RECORDAMOS CON GRAN CARIÑO
A TODOS AQUELLOS QUE
DIERON LO MEJOR DE ELLOS,
PARA FORMAR LA ACTUAL INSTITUCIÓN,
COMO TAMBIÉN FELICITAMOS A TODOS LOS
QUE HOY INTEGRAN
ESTA GRAN FAMILIA AÉREA





Editorial

El año recién pasado, recuerdo haber encabezado el editorial de nuestra revista Aerohistoria, con la siguiente sentencia: "Quienes defienden el uso de grafitis por doquier, argumentando que es una expresión de arte, están ...más perdidos que el teniente Bello". Ahora, transcurridos estos doce meses, en donde nuestra Patria casi toda, se ha visto expuesta a vejámenes, inacción, indolencia y desidia nunca antes sospechados, vemos con impavidez, la diferente reacción que emerge de entre las autoridades encargadas de la custodia patrimonial versus la de los ciudadanos, ante el deterioro del patrimonio nacional, que arteros ataques acompañados de desvergonzados y desafiantes grafitis, amenazan, ofenden y destruyen por doquier.

Quienes los realizan, lejos de usar solamente los llamados espacios públicos, invaden muchas de las veces sin consideración o respeto alguno, los espacios privados que muchos chilenos nos esmeramos en cuidar y mantener como un testimonio cultural o simplemente como un legado para la posteridad.

Sepan que este bajo y cruel actuar, ya no "está de moda", ya no es una expresión de lo que se autodenomina opinión y decisión popular, ni menos es *arte* ni *registro* de él. El "arte del pueblo y para el pueblo", ese que no necesita permiso final para su libre ejecución, se basa en una expresión de cariño y entrega, no es nunca de amenaza, ni menos atenta contra los *valores* y *respeto patrio*.

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

Pues bien, sepan que el respeto del *patrimonio* es algo que debe llenarnos de orgullo, y nunca debe ser sólo un mero registro o memoria política, porque éste, es testimonio vivo y tangible que forma parte inequívoca, de nuestras orgullosas raíces e identidad.

En nuestra corporación, continuamente luchamos por poner en valor nombre e hitos, dilucidar sus raíces y divulgar nuestra cultura aérea, de modo de que quienes la conozcan, se sientan orgullosos de

incluirla como lo mejor y más puro de sus cimientos, contribuyendo a construir con ello, un futuro mejor y un faro de vida.

Señalo por último, a las comunidades políticas y científicas, a quienes les encomendamos como ciudadanos, la tarea de proteger y conservar el Patrimonio Cultural muchas de las veces, han mostrado una falta de comprensión a la "definición del patrimonio como construcción social" pues no han sabido entender y conectar con las formas de expresión cultural e identitaria de los locales, afirmando no reconocerse en el pasado promocionado y desconociendo el valor que aportan estas obras "de otros tiempos". Ante semejantes manifestaciones, cabe reflexionar y preguntarse que entienden sobre Patrimonio Cultural, pero no desde la perspectiva de la reivindicación histórica o de la conservación, sino que precisamente sobre la significación y el manejo que hacen de los recursos fiscales sobre las expresiones artísticas y de orden, sobre lo patrimonial versus los llamados registros históricos.

La importancia asignada a la protección física o moral, sobre aquello que denominamos patrimonio, sea este tangible o intangible, bien merece nuestro tiempo y atención, pues si dejamos que ese ritmo acelerado muchas veces "autoimpuesto" e ignorante con que hoy se destruyen las cosas, irrumpa en nuestros actos y decisiones trascendentes, terminaremos más temprano que tarde, con una nación sin identidad y extraviados del mundo del sentido común, de lo espiritual y sobretodo muy lejos de cualquier corazón.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó a su distinguida Socia Honorari Margot Duhalde Sotomayor, en el segundo año de su fallecimiento	
El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"	а
OBITUARIO	8
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	9
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	12
EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO	23
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS El gran salto de "El Gato Rojo"	38
Aviación Colombiana	
Madona de los Aviadores	
įVirgencita Ayúdame!	
La Virgen de Loreto en México	
A 30 años del primer concurso internacional de Aeromodelismo	
AVIONES CON HISTORIA	10/
Piper PA-31-350 Navajo II Chieftain Naval y Comercial en Chile	106
EL MONUMENTO DEL MES	115
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	120
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	121

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor, en el segundo aniversario de su fallecimiento

La fresca mañana del domingo nueve de febrero, recibió a los feligreses que acudieron a la Iglesia de Nuestra Señora de Loreto de la Fuerza Aérea de Chile, ubicada en San José de la Sierra, Las Condes, donde su párroco realizó un sentido homenaje y recuerdo de Margot Duhalde Sotomayor, quién en vida fuese no sólo una genuina representante de la Mujer Chilena que, a sus 18 años de edad, viajara a Europa a defender la tierra de sus ancestros, al ejemplificar el sermón dominical, con el ejemplo de vida, que todo cristiano, debe desarrollar y así alumbrar con nuestras vidas, la de otros.

"Ustedes son la sal de este mundo. Pero si la sal deja de estar salada, ¿cómo podrá recobrar su sabor? Ya no sirve para nada, así que se la tira a la calle y la gente la pisotea.

"Ustedes son la luz de este mundo. Una ciudad en lo alto de un cerro no puede esconderse. Ni se enciende una lámpara para ponerla bajo un cajón; antes bien, se la pone en alto para que alumbre a todos los que están en la casa. Del mismo modo, procuren ustedes que su luz brille delante de la gente, para que, viendo el bien que ustedes hacen, todos alaben a su Padre que está en el cielo.

Con este sermón, tan directo y claro, el presbítero dio testimonio de como Margot, *la mujer que hizo de su vida de piloto una profesión*, legó con su ejemplo de vida, el camino para muchos otros profesionales de los aires.



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

El pasado martes 11 de febrero, el H. Directorio y miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se encontraron representados en el saludo y felicitaciones, que nuestra corporación, hiciera llegar al Coronel de Aviación (A), señor Andres Leiva Divasto, Director de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", recordando el centésimo séptimo aniversario de su creación.

Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. №112, pág. 1423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**, entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a Escuela de Aviación y que más tarde en 1944 tomara el nombre de "Escuela de Aviación Capitán Ávalos" para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación** "Capitán Manuel Ávalos Prado".

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



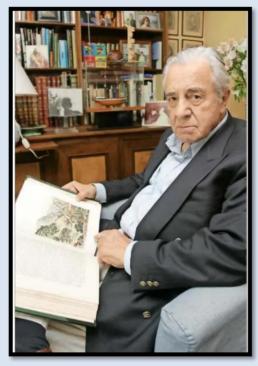
El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en hacerles llegar a nuestros lectores por esta vía, copia de un extenso e interesante artículo publicado por el distinguido investigador don Guillermo Marín Rodríguez en octubre de 1966 y que con ocasión del nuevo aniversario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

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

Para leer y revisar el Documento G.1.N°187 de organización de acuerdo a lo indicado en la Ley Nº2.771 de febrero de 1913. Haga click sobre la pequeña imagen del lado derecho.



II. OBITUARIO



José Miguel Barros Franco (Q.E.P.D.)

Embajador Sr. José Miguel Barros Franco "Abnegado servidor de la Patria"

Cuando lo conocimos, lo primero que nos llamó la atención fue su sencillez y modestia. Algo poco común en personas de su importancia.

Mientras otros hacían notar su presencia, pugnando por ocupar los puestos de mayor relevancia en aquella conferencia histórica, por el contrario, él se mantenía en las filas posteriores como tratando de pasar desapercibido.

Al presentarnos, se interesó por la labor de nuestro instituto y poco a poco fue naciendo entre nosotros, no digamos una relación de amistad, pero sí de mutua deferencia.

En un gesto de confianza, nos dio el número de su teléfono privado para que lo llamáramos cuando estimáramos necesitar de su colaboración.

En varias ocasiones de sus labios escuchamos su impresión sobre la entonces situación internacional de Chile y recibimos consejos sobre los temas a evitar en los congresos de historia aeronáutica a los que asistíamos.

Cuando estimó que su labor en la diplomacia ya no era necesaria, silenciosamente de ella se alejó, dedicándose al campo de la academia, la docencia y como columnista en medios de prensa.

Con su partida la patria pierde a un abnegado servidor. Ya llegará el día en que su meritoria labor reciba el reconocimiento al que en vida se hizo acreedor.

Presentamos nuestras condolencias a su familia, esperando que la conformidad y resignación lleguen a sus corazones, haciéndoles presente que nos hacemos parte del dolor que los aflige.

Sergio Barriga Kreft



III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



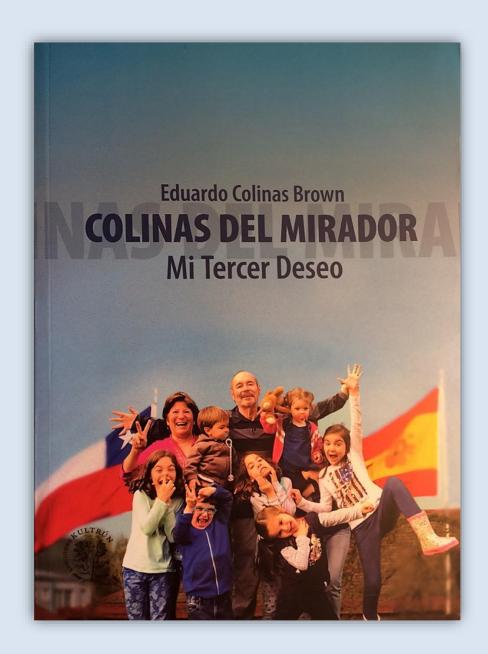
❖ En este mes de febrero, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, añadimos una publicación que podrán descargar haciendo click sobre su portada.

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibiéramos de regalo gentileza del Archivo Histórico de la FACH, Departamento Comunicacional FACH y de la Fuerza Aérea de Portugal.

Muchas gracias a todos ellos.







El presidente del Club Aéreo de Angol, don Víctor Zambra Retamal, ha tenido la gentileza de obsequiarnos para la biblioteca del instituto, un ejemplar del libro "Colinas del Mirador, Mi tercer deseo".

Obra poética y sentimental, escrita por el recordado socio de esa entidad Eduardo Colinas Brown (QEPD), quien a través de sus páginas nos otorga una hermosa visión de la vida, recordando hechos y personajes con los cuales alternó o quedaron grabados en su alma romántica.

Agradecemos al señor Zambra su gesto de camaradería aeronáutica , y desde ya tan interesante obra se encuentra en nuestra sede social, a disposición de aquellos socios que deseen leerla.



Dos históricos y emblemáticos galvanos de Unidades de la Fuerza Aérea de Chile que fueron gentilmente obsequiadas por el CDA Edgardo Yáñez Parra al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

❖ Funeral Director Gral. Carabineros (R) don Fernando Cordero Rusque

Cumpliendo con el autoimpuesto deber de Camaradas y Amigos de Carabineros de Chile, el pasado sábado 25 del mes pasado de enero, concurrimos a la Escuela de Carabineros para participar en la Solemne Misa con que se despedían los restos mortales de quien en vida fuese General Director de Carabineros don Fernando Cordero Rusque, gran amigo de nuestra corporación y del resguardo patrimonial y difusión de la historia nacional e institucional.

En una severa Capilla Ardiente montada en el hall de la Escuela de Aspirantes a Oficiales de la entidad reposaban los restos del Ilustre personaje, con una Guardia de Honor formada por Aspirantes, rodeado de sus queridos familiares más una gran muchedumbre conformada por miembros activos y en retiro de la Institución, representantes de instituciones congéneres, Ejército, Armada, Fuerza Aérea, PDI, Institutos Históricos y público en general.

A las 15:00 horas, el Capellán Institucional dio comienzo a la liturgia, la que fue seguida con profundo recogimiento de los participantes, llamando la atención la fuerza con que contestaban las partes pertinentes en las oraciones comunitarias como asimismo la gran cantidad de fieles, damas y varones, que acudieron a recibir la Santa Comunión.

Terminada la misa se dirigieron a los presentes en primer lugar el General Director de Carabineros don Mario Rozas Córdova quien, a nombre de la Institución y en sentidas palabras, se refirió a su Ex – Jefe destacando sus cualidades humanas, su entrega por la causa y sus innegables dotes de Jefe y Líder, siempre preocupado de su gente desde el Carabinero que recién ingresaba a la Escuela de Suboficiales hasta el General pronto a acogerse a retiro.

A continuación, lo hizo el General Sr. Fernando Lobos Horn, Director de Educación y Doctrina Institucional quién se dirigió a los presentes recordando al General Sr. Cordero cuando a su vez fue Jefe de lo que en aquellos años se denominaba Servicio de Educación.

Al respecto recordó que el General Cordero fue uno de los impulsores de la reforma de los Planes de Estudio actualizándolos y colocándolos a la altura de Academias Policiales de prestigio mundial.

Finalmente hicieron uso de la palabra hijos y nietos quienes recordaron al Papá y al Tata con el cariño que fue capaz de engendrar en ellos desde que llegaron a este mundo.

Al retirarse el cortejo desde la Escuela de Carabineros para dirigirse al Parque del Recuerdo, rindió los Honores de Reglamento un Escuadrón de Aspirantes a Oficiales brindándole una marcial y merecida despedida.

Representando al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile participó el Vicepresidente de la corporación Sr. Oscar Avendaño Godoy quien, previo a la ceremonia religiosa, tuvo oportunidad de dar el pésame a familiares del General Fernando Cordero y a la vez alternar con

otros dos socios de nuestra corporación, el Vicepresidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía General de División (R) Marcos López Ardiles y el Coronel de Carabineros (R) Humberto Limongi Sánchez.

Fernando Cordero Rusque, además de ser un distinguido Oficial General de Carabineros de Chile, era un entusiasta investigador histórico y coleccionista de piezas de historia patria e institucional. Se le recuerda especialmente por su labor fundacional que le cupo con el museo municipal de Porvenir, que hoy tiene como misión "conservar, investigar, proteger, recuperar y difundir el acervo cultural fueguino".

El verdadero origen de este Museo, data de mayo de 1973, cuando el entonces teniente de Carabineros Fernando Cordero Rusque, se preocupó por la formación de la primera colección museográfica, obtenida por la colaboración de varios vecinos de Porvenir.

Posteriormente, en noviembre de 1979, la Sra. Malva Mansilla Bustamante Alcaldesa de Porvenir, encomendó al Instituto de la Patagonia, el inventario y organización del actual museo fundándolo oficialmente el 16 de diciembre de 1980, como Museo Municipal Fernando Cordero Rusque, llevó así con orgullo el nombre de su gestor y puesto al conocimiento público como una forma de difundir el testimonio cultural de la historia y naturaleza fueguina.



De izquierda a derecha: Los señores Oscar Avendaño Godoy, vicepresidente del IIHACH; Fernando Cordero Rusque; Hosmán Pérez Sepúlveda; Manuel Ugarte Soto y Norberto Traub Gainsborg.

Interesante invitación y adjunto remitidos a nuestra corporación por la ICMH

The *International Journal of Military History and Historiography* invites submissions for its IJMH Early-Career Paper Prize.

The International Journal of Military History and Historiography (IJMH) has been continuously published (from 1978 to 2015 as the International Bibliography of Military History – IBMH), on behalf of the International Commission of Military History (ICMH), which can trace back its origins to 1938. The journal offers its readers and authors a platform that includes original research articles on any military historical topic from antiquity to the contemporary period that can appeal to an international readership.

The Prize will be awarded to an academic article of outstanding quality in the field of international military history written by a graduate student or an early-career scholar, which will have been published in the IJMH 2020, either in print or as an advance article online. The author of the winning article will be officially announced in the journal and on the journal's website, and receive a €1,000 cash prize. See past years' winners below.

In line with IJMH's general guidelines, submissions should be an original contribution to the field of military history that is of interest to an international readership, e.g., a topic involving more than one nation and, preferably, based on multi-archival research. There is no chronological limitation. IJMH publishes articles ranging from antiquity to the contemporary period, provided that the subject is historical and the methodology fulfils academic standards.

Submission Requirements

Articles should be based extensively on primary research, must not have been previously published in another form or outlet, and should not be currently under consideration by another journal or book series. The submitted work has to comply with the journal's style sheet, be between 8,000 and 10,000 words (including footnotes), and be thoroughly referenced. For further information on style and referencing, please visit www.brill.com/ijmh.

The prize is open to graduate students who are currently registered at a higher education institution, or to those who have obtained their doctoral degree after January 1, 2015.

Submissions for the 2020 prize are accepted on a rolling basis, but should be sent by 30 September 2020 by the latest. Please see the journal webpage for information on how to submit (www.brill.com/ijmh). In case of questions, contact the Editor-in-Chief, Dr Marco Wyss (m.wyss@lancaster.ac.uk).

Requerimientos de la sumisión

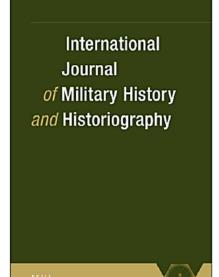
Los artículos deben basarse ampliamente en la investigación primaria, no deben haber sido publicados previamente en otra forma o medio, y no deben estar siendo considerados por otra revista o serie de libros. El trabajo enviado debe cumplir con la hoja de estilo de la revista, tener entre 8,000 y 10,000 palabras (incluidas las notas al pie de página) y estar completamente referenciado. Para obtener más información sobre estilo y referencias, visite www.britl.com/ijmh.

El premio está abierto a estudiantes graduados que actualmente están registrados en una institución de educación superior, o para aquellos que hayan obtenido su doctorado después del 1 de enero de 2015.

Las presentaciones para el premio 2020 se aceptan de forma continua, pero deben enviarse antes del 30 de continua de 2020 en referencia de 2020 en referencia de continua de la registra de la continua de continu

septiembre de 2020 a más tardar. Consulte la página web de la revista para obtener información sobre cómo enviar (www.brill.com/ijmh). En caso de preguntas, comuníquese con el Editor en Jefe, Dr. Marco Wyss (m.wyss@lancaster.ac.uk).

The IJMH Early-Career Paper Prize 2020 by the International Journal of Military History and Historiography (IJMH)





2020: Volume 40, in 2 issues ISSN 2468-3292 / E-ISSN 2468-3302 Institutional Subscription rates Electronic only: € 150 / US\$ 171 Print only: € 165 / US\$ 188 Electronic & print: € 180 / US\$ 205 Individual Subscription rates Print or Electronic only: € 50 / US\$ 62 brill.com/jimh

The International Journal of Military History and Historiography invites submissions for its IJMH Early-Career Paper Prize.

The International Journal of Military History and Historiography (IJMH) has been continuously published (from 1978 to 2015 as the International Bibliography of Military History – IBMH), on behalf of the International Commission of Military History (ICMH), which can trace back its origins to 1938. The journal offers its readers and authors a platform that includes original research articles on any military historical topic from antiquity to the contemporary period that can appeal to an international readership.

The Prize will be awarded to an academic article of outstanding quality in the field of international military

history written by a graduate student or an early-career scholar, which will have been published in the *IJMH* in 2020, either in print or as an advance article online. The author of the winning article will be officially announced in the journal and on the journal's website, and receive a € 1,000 cash prize. See past years' winners overleaf.

In line with IJMH's general guidelines, submissions should be an original contribution to the field of military history that is of interest to an international readership, e.g., a topic involving more than one nation and, preferably, based on multi-archival research. There is no chronological limitation. IJMH publishes articles ranging from antiquity to the contemporary period, provided that the subject is historical and the methodology fulfils academic standards.

Submission Requirements

Articles should be based extensively on primary research, must not have been previously published in another form or outlet, and should not be currently under consideration by another journal or book series. The submitted work has to comply with the journal's style sheet, be between 8,000 and 10,000 words (including footnotes), and be thoroughly referenced. For further information on style and referencing, please visit brill.com/ijmh.

The prize is open to graduate students who are currently registered at a higher education institute, or to those who have obtained their doctoral degree after January 1, 2015.

Submissions for the 2020 prize are accepted on a rolling basis, but should be sent by 30 September 2020 by the latest. Please see the journal webpage for information on how to submit (brill.com/ijmh). In case of questions, contact the Editor-in-Chief, Dr Marco Wyss (m.wyss@lancaster.ac.uk).

Editorial Board

Editor-in-Chief: Dr. Marco Wyss, Centre for War and Diplomacy, Lancaster University, UK

Associate and Reviews Editor: Prof. Dr. Winfried Heinemann, Center of Military History and Social Sciences – ZMSBw (Germany)

Associate Editor for Southern Africa: Prof. Dr. André Wessels, Senior Professor, University of the Free State, Bloemfontein, South Africa

Bibliographical Committee of the International Commission of Military History President: Dr. Marco Wyss; Secretary General: Prof. Dr. Winfried Heinemann

Members: Brg. (Res) Dr. Daniel Asher, IDF CSC (Israel); Prof. Dr. Jordan Baev, Defense Advanced Research Institute, G.S. Rakovski National Defense Academy, Sofia (Bulgaria); Dr. Gabriele Bosch, ZMSBw - Bibliothek (Germany); Prof. Dr. Lars Erikson-Wolke, Military History Department, National Defence University, Stockholm (Sweden); Dr. Zisis Fotakis, Lecturer, Hellenic Naval Academy, (Greece); Prof. Dr. Winfried Heinemann (see above); Dr Andreas Karyos, National Struggle Museum and University of Nicosia (Cyprus); Coronel Ejercito Aire (r), DEM Ignacio Matalobos Gonzalez de la Vega, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Madrid (Spain); LtCol M.A. José Miguel Moreira Freire, Director of Military Academy Library, Lisbon (Portugal); Prof. Dr. Gianluca Pastori, Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano (Italy); Dr Anselm van der Peet, Netherlands Institute of Military History (The Netherlands); Prof. Dr. Dumitru Preda, Directeur de la direction des Archives Diplomatiques, Ministère des Afffaires étrangères (Romania); LtCol Dr. Harold E. Raugh, Jr., Command Historian, United Nations Command/Combined Forces Command/U.S. Forces Korea, Seoul, Republic of Korea (United Kingdom); Dr. Claudia Reichl-Ham, Research and Publications Department, Austrian Army Museum (Austria); Dr. Robyn L. Rodriguez, Defense POW/MIA Accounting Agency, Joint Base Pearl Harbor-Hickam, Hawaii (USA); Dr. Max Schiavon, Commission Française d'Histoire Militaire (France); Prof. Dr. Pasi Tuunainen, Senior Lecturer and Adjunct Professor in Military History, University of Eastern Finland, Joensuu (Finland); Sr. Col. Zhou Xiaoning, Academy of Military Science, Chinese PLA, Beijing (China)

Advisory Board: Prof. Karen Hagemann, University of North Carolina; Prof. Nicola Labanca, Università degli Studi di Siena; Prof. Antonio Marquina Barrio, Universidad Complutense de Madrid; Prof. Sönke Neitzel, Universität Potsdam; Prof. Georges-Henri Soutou, Paris-Sorbonne/Institut de France; Prof. Hew Strachan, University of St Andrews; Prof. Geoffrey Wawro, University of North Texas

Indexing and Abstracting: Emerging Sources Citation Index (Web of Science); ERIH PLUS; Scopus

Past winners of the IJMH Early-Career Paper Prize:

- 2019 Hosub Shim, for the article The Battle of An Khe Pass (1972): The Implications of the South Korean Army's Pyrrhic Victory in the Vietnamization Phase of the Vietnam War, published in print in Volume 40, No. 1; published online in 2019 as an Advance Article.
- 2018 Zoë Rose Buonaiuto, for the article A Grave Reconciliation: The Establishment of German War Cemeteries in Normandy, 1944–1964, published in Volume 38, No. 2.
- 2017 Gaj Trifković, for the article The Forgotten Surrender. The End of the Second World War in Yugoslavia, published in Volume 37, No. 2.
- 2016 John V. Clune, for the article UN Peacekeeping and the International Men and Women of the Ghana Armed Forces, published in Volume 36, No. 1
- 2015 Kwong Chi Man, for the article "They Are a Little Afraid of the British Admiral": The China Station of the Royal Navy during the First Sino-Japanese War, 1894–1895 published in Volume 35, No. 2

Where to Order

Journal Orders outside North Americ

BRILL, c/o Turpin Distribution, Stratton Business Parl Pegasus Drive, Biggleswade, Bedfordshire SG1 8 8TC United Kingdom T +44 (0) 1767 604-954 F +44 (0) 1767 601-640

Journal Orders North America

BRILL, c/o Turpin Distribution, 143 West Street New Milford, CT 06776, USA T +1 (860) 350-0041 F +1 (860) 350-0039 brillna@turpin-distribution.com

Or contact your Library Supplier

For General Order Information and Terms and Conditions please go to **brill.com**

EvE - st - Feb 2020

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



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

Estimados Miembros de la FIDEHAE.

Es un honor dirigirme a cada uno de ustedes distinguidos representantes de los Institutos de Historia Aeronáutica y Espacial que conforman la FIDEHAE, para saludarlos e informarles que en la reciente Sesión Solemne, se ha oficializado por Resolución Directoral del Instituto la ejecución del "XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL", denominado "HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAÍSES INTEGRANTES DE LA FIDEHAE EN EL ÁMBITO ESPACIAL", el cual se llevará a cabo del 05 al 09 de octubre del 2020, en la Ciudad de Lima — Perú; por lo que adjunto la Resolución Directoral correspondiente, así como las Bases y la Ficha de Inscripción.

Esperando contar con su presencia y con el fin de iniciar un fluido intercambio de información, me despido con un abrazo.



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ Av. Arequipa N° 5200 - Miraflores - Email: ideha_2010@hotmail.com Central Telefónica: (01) 693-8998 - (01) 693-9039



Resolución Directoral

Miraflores, 27 de setiembre de 2019

EL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERÚ

CONSIDERANDO:

Que, con Decreto Supremo N°004/AE del 1° de diciembre de 1981, se crea con el auspicio del Ministerio de Aeronáutica, el Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos y Aeroespaciales del Perú, como persona jurídica de derecho privado; modificando su denominación con el Decreto Supremo N°005-84/AE de 04 de diciembre de 1984 al de Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú.

Que, según a lo establecido en el Artículo 5º incisos b) y c) del Estatuto vigente, el Instituto para cumplir su finalidad tiene como objetivos no limitados el de realizar, fomentar y auspiciar la investigación y estudio de los hechos relacionados con la aeronáutica y el espacio ultraterrestre, así como contribuir a la formación y consolidación de la cultura aeroespacial, promoviendo las divulgaciones, actuaciones y actividades inherentes a dicho fin.

Que, en la Declaración de Santo Domingo, de fecha 16 de noviembre de 2018, Artículo 3°, se aprueba por unanimidad la propuesta del Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú, para ser sede del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2020, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial".

De conformidad a lo dispuesto y con el voto aprobatorio del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- Oficializar el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial", organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú, a llevarse a cabo en la Ciudad de Lima - Perú, del 05 al 09 de octubre del 2020.

Teniente General FAP PEDRO SEABRA PINEDO Comandante FAP
RAÚL MONTOYA BARANDIARAN

Director Secretari



BASES DEL "XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONAUTICA Y DEL ESPACIO"

"HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAISES INTEGRANTES DE FIDEHAE EN EL AMBITO ESPACIAL"

- 1. Podrán participar los Honorables Miembros Académicos integrantes de la FIDEHAE, y de aquellos países que, sin serlo lo deseen, sin importar su ubicación geográfica, asimismo pueden hacerlo aquellas personas interesadas o entidades que hayan iniciado trámites para el ingreso a dicha organización, lo cual no implica su aceptación de incorporación a la misma.
- 2. El tema del "XVIII Congreso Internacional de História Aeronáutica y Espacial", será sobre la "Historia y Avances Tecnológicos de los países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial". Se tendrá como directrices: su evolución y sus implicancias en sus respectivos países. Entre los propósitos buscamos difundir el conocimiento de la actividad aeroespacial. Para dar cumplimiento a este fin, se solicita que los trabajos de investigación a enviar abarquen especialmente los siguientes enfoques:
 - a. Investigación sobre los antecedentes del desarrollo de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - Reflexiones sobre la influencia y consecuencias de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - Reconocimiento y valoración de la acción de los precursores de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - d. Aspectos relacionados con la organización e infraestructura espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
- 3. Los trabajos se redactarán a doble espacio en páginas tamaño A4, en formato Word, en letra Times New Román tamaño 12 puntos. La extensión de los mismos no deberá exceder las 20 páginas. Deberán respetar lo siguientes márgenes:
- Margen izquierdo 3.5 centímetros, margen derecho 2.0 centímetros, margen superior e inferior 3.0 centímetros.
- 4. Los trabajos que contengan imágenes, infografías o ilustraciones, deberán estar en alta resolución en formato JPG (300 dpi).

- 5.-Cada organización puede enviar como mínimo un trabajo de investigación, teniendo abierta la posibilidad de presentar un número mayor de ellos, en cuyo caso todos los trabajos presentados serán considerados en el compendio final del congreso.
- 6. Los trabajos a presentar deberán ser inéditos, e incluir al final del mismo las referencias bibliográficas de las fuentes citadas e investigadas. Además, acompañados de una autorización simple escrita por parte de los autores, para su difusión.
- 7. Los trabajos se enviarán vía correo electrónico a la dirección de email ideha 2010@hotmail.com., a nombre de Mayor General FAP Wolfgang Dupeyrat Luque. Deberán incluir una foto del autor en alta resolución y una reseña biográfica del mismo en un máximo de 15 líneas.
- 8. Se fija como fecha límite de recepción de los trabajos, el día jueves 30 de abril del 2020.
- 9.- Los países participantes deberán informar sobre los trabajos elegidos para ser expuestos en el Congreso teniendo como fecha máxima el día 29 de mayo del 2020.
- 10. En lo relacionado a las exposiciones durante el Congreso, se debe tener en cuenta que:
 - Cada país podrá exponer hasta un máximo de 02 (dos) trabajos, con una duración de 20 minutos cada uno.
 - Las exposiciones deberán ser presentada en formato PDF o Power Point.
 - Las exposiciones deberán ser remitidas a la dirección de email indicada en el párrafo 7, hasta el día 4 de setiembre del 2020.
- 11. Para la solución de las inquietudes sobre las presentes Bases, sírvase contactarnos a la dirección email indicada en el párrafo 7, dirigidas al Oficial General indicado.

Mayor General FAP ZDENKO TEPLY BATAGELJ Presidente de la Comisión Organizadora

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

❖ Distinguido oficial de la Fuerza Aérea del Paraguay y gran amigo de nuestra corporación, asume la dirección del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza (CIARE)

El día de ayer lunes 3 de febrero del corriente año, en el asiento de la histórica Base Aérea de Ñu Guazu de la Fuerza Aérea Paraguaya, se llevaron a cabo las Ceremonias de entrega y recepción de las Jefaturas del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza (CIAERE) y de la Brigada Aerotransportada (BAT).

Ambas solemnes Ceremonias fueron presididas por el Señor Jefe de Estado Mayor General de la FAP, Gral. Div. Aer. Arturo Javier González Ocampo, como así también dieron realce a las ceremonias los Señores Comandantes de Grandes Unidades, Oficiales Superiores, Subalternos, Sub Oficiales y Funcionarios Públicos.

En una de ellas, el Señor Jefe de Estado Mayor del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza el Cnel. DCEM. Roberto José Idoyaga Benítez, se hizo cargo en reemplazo del Cnel. DCEM. Gustavo Cirilo Schreiber Mendoza, quien se encuentra actualmente como comandante del CIAERE.



Sentado firmando aparece nuestro amigo el Coronel DCEM Roberto José Idoyaga Benítez

Archivo Histórico de Concepción pone a disposición el minisitio "El terremoto del 27 F, en Concepción y la Región"

En el marco de la conmemoración del décimo aniversario del gran terremoto del 27 de febrero de 2010, que asoló especialmente al sur de Chile, el Archivo Histórico de Concepción pone a disposición el minisitio "El terremoto del 27 F, en Concepción y la Región", el cual reúne diverso material relacionado con ese trágico episodio sísmico nacional.

Para acceder se debe ingresar a la dirección:

http://www.archivohistoricoconcepcion.cl/27f2010.php



❖ Acto de desagravio ante la Cripta y monumento a los Héroes de Iquique



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile se asocia a los actos y actividades de rechazo en contra de los lamentables hechos vandálicos sufridos por el monumento donde reposan los restos del comandante Arturo Prat y los tripulantes de la heroica gesta de Iquique.

Nuestra corporación junto con condenar este hecho, hace ver la importancia de conocer y respetar la memoria histórica de Chile manifestada en los diferentes monumentos y edificios erigidos en los espacios públicos, y lamenta profundamente que estos sean objeto de la ola de violencia que sacude al país.

Desde esta tribuna hacemos un llamado a las autoridades, a la dirigencia política y en general a todos nuestros compatriotas, para condenar drástica y explícitamente, el daño patrimonial causado a la cultura e identidad nacional.

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.

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

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

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



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

01/03/1928. Se da partida al primer correo aéreo de la Aeropostal a Europa desde el Aeródromo de General Pacheco en Buenos Aires, Argentina.

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



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

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

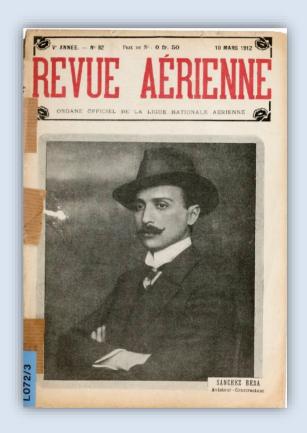
encontró don Humberto Limongi Sánchez, distinguido

socio de nuestra corporación.

2/03/1955: Fallece en París, Francia el destacado piloto y constructor de aviones chileno, José Luis Sánchez Besa.

Con su muerte desaparecía uno de los últimos representantes de la primera generación de aviadores que dieron los primeros pasos en la ruta del cielo.

Sanchez Besa había participado junto a Emilio Edwards Bello en el primer Gran Meeting Internacional de Aviación celebrado en agosto de 1909 en la zona de la Champagne y desde ahí su nombre estuvo presente en muchas de las más destacadas actuaciones y concursos de aviación europeos, haciendo conocido el nombre de su Patria.





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

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

Zañartu, totalmente quemado es socorrido por sus compañeros, y llevado a la posta de San Francisco, ingresando a ella caminando y rehusando toda ayuda. Exclamaba a cada momento, "hay que ser hombre hasta el último". Y tal como dijo, lo hizo. Rodeado por su familia y amigos, sin expresar una sola queja, Zañartu muere a las 16.45 horas, después de cinco horas de terrible agonía, convirtiéndose en uno de los primeros mártires de la Aviación Naval.

Sus restos mortales descansan en el Mausoleo №1 de la Fuerza Aérea de Chile, en el Cementerio General de Santiago.

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

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

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

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

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

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



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

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

06/03/1967. El avión cuatrimotor Douglas DC-6 B Nº986 del Grupo de Aviación Nº10 de la Fuerza Aérea de Chile efectúa el aterrizaje inaugural de la pista pavimentada del aeropuerto Mataveri, en Isla de Pascua. El vuelo desde Los Cerrillos que duró 11 horas, marca el inicio de los servicios regulares hacia la Isla. Casi un mes después arriba el primer vuelo comercial de Lan Chile.

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



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

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



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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

15/03/1920. Se reglamenta en Colombia, el servicio aéreo dentro del territorio nacional por medio del Decreto №599, en desarrollo de la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, sentando las bases sobre las que se desarrollaría la Aeronáutica Civil de esa nación.

16/03/1923. Por Decreto Supremo №196, se crea la Aviación Naval de Chile. Sus orígenes se remontan a abril de 1916, cuando algunos miembros de esta institución, reciben su instrucción en la Escuela de Aeronáutica Militar en Santiago. Su primer comandante fue el Capitán de Fragata, señor Abel Campos Carvajal.

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

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



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

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

17/03/1913. Mediante la Orden General Nº 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar del Uruguay, en un potrero de la Estancia Santo Domingo, hoy Campo Militar Nº1 del Ejército, cercano a Los Cerrillos, Departamento de Canelones, Uruguay.

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

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

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

17/03/1980. Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico №19, con el que se efectúa tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

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

A través del Decreto №654, de esta fecha, se crea la *Dirección de la Fuerza Aérea Nacional*.

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

Decreto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20/03/1925. El Decreto Ley Nº440 de la República de Chile, incluye entre el personal de empleados civiles del Ejército y de la Armada, a los mecánicos y Pilotos aviadores Miguel A. Cabezas S., Pedro L. Donoso A. y Abraham Villalobos S. como *fundadores de la Aviación Militar*. Pocos años más tarde, la ley de gracia Nº4611, de fecha 18 de julio de 1929, incluirá también al piloto aviador, don Clodomiro Figueroa Ponce como fundador de la aviación civil.



Miguel Antonio Maria de Jesús Cabezas Soto y Pedro Luis Donoso Amengual, Alumnos titulados de Mecánicos en la Escuela de Artes y Oficios (actual Universidad de Santiago de Chile)

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

21/03/1930. Mediante el Decreto Supremo Nº1167, firmado por el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, se crea por segunda vez, la entonces *Fuerza Aérea Nacional*, producto de la fusión de los servicios aéreos navales y militares del país.

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

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

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

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

21/03/1930. Nómbrase a contar de la fecha del presente Decreto Supremo №1167, con una renta de 40 mil pesos anuales, Subsecretario de Aviación al comandante Arturo Merino Benítez.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

El día 28 iniciaban un maravilloso raid de 15.000 km. por Sudamérica, haciendo sus primeras escalas en Rio de Janeiro; Montevideo, Uruguay y Buenos Aires, Argentina. El día 4 de abril de 1929 realizan el cruce de los Andes hacia Chile, merced de valiosos datos y cartas geográficas suministradas por el aviador francés Jean Mermoz. Luego de esta primera travesía de un avión español sobre el Cristo Redentor arribaron a Santiago, donde el entusiasta Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez los recibió con grandes festejos designando a los valientes aviadores españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, como portadores del documento jurídico que zanjaba el diferendo limítrofe de Tacna y Arica, a fin de que sirvieran como Embajadores Aéreos.

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

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

27/03/1948. Es creado en Chile el Club Aéreo de Cañete, en la provincia de Arauco. El acta de la institución del Club, en su artículo 1º indica lo siguiente: "Fúndase una corporación denominada, "Club Aéreo de Cañete", que tendrá como objeto fomentar la locomoción aérea en el país, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello todos los medios que estén a su alcance, proporcionando además, al estado las reservas necesarias de Pilotos", Artículo segundo: "El Club Aéreo de Cañete reconoce como autoridad Máxima a la Dirección de Aeronáutica", señalándose más adelante entre otros puntos la cantidad de socios, sus respectivas categorías y otros aspectos de importancia para la agrupación".

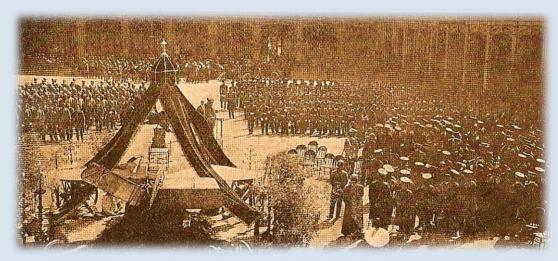
El 15 de septiembre del año siguiente, quedaba terminado su hangar, obra que fue dirigida por su presidente don Manuel Gajardo y el pro secretario, don Alejandro Pouchucq y que fuera construido al costado de la pista "Las Misiones".

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

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

Federico Baraona Walton (Fotografía de 1921) **28/03/1946.** Es creado en Chile, el Club Aéreo de Quellón, ubicado al sur en la isla grande de Chiloé. En los sismos del año de 1960 este aeródromo, fue vital para los diferentes puentes aéreos que se establecieron en esa oportunidad. Con posterioridad se procedió a la construcción de un nuevo aeródromo que prosperó por la generosidad de los vecinos, quienes donaron parte de sus tierras para poder materializar esta obra.

29/03/1914. Se realiza la primera ceremonia fúnebre por los primeros mártires de la Aviación Militar, como recuerdo y homenaje a los tenientes Francisco Mery Aguirre quien había sufrido una caída que le causó la muerte instantánea y lo convirtió, con sólo veinte años, en la primera víctima de la aviación militar y Alejandro Bello Silva, quien el lunes 9 de marzo de 1914, día en que se rendían las pruebas finales para recibir el título de aviador, se perdió en el firmamento y no fue nunca encontrado. La imponente manifestación celebrada en el patio de la entonces Escuela Militar contó con una masiva concurrencia del mundo civil y militar, donde el Vicario Castrense junto al capellán del plantel celebraron una misa, tras lo cual pronunció una sentida oración patriótica que impresionó a los asistentes, pues es la primera vez que se planteaba el riesgo de vida existente, en la entonces nueva especialidad de Aviación. El entusiasmo y la dedicación de nuestros pioneros de la aviación militar iniciada desde 1912 en Chile, se vieron muchas veces, opacadas por fallas mecánicas y humanas que ahora terminaban en accidentes fatales.



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

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

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

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

VI. Galería de hombres y hechos destacados

EL GRAN SALTO DE "EL GATO ROJO"



Al cumplirse 50 años de aquel vuelo Punta Arenas – Arica, de memorable recuerdo en los anales de la aviación deportiva nacional, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, ha querido hacer un alto en sus diarias actividades para recordar la proeza realizada por dos representantes de la aviación de Carabineros de Chile, quienes sin duda, son los mejores exponentes de este hito aéreo que dio prestigio y lustre a la institución del parche verde, permitiendo elevar a su máxima expresión el lema "Orden y patria". Ambos supieron llevarlo por los cielos de Chile, con un par de carabinas cruzadas luciendo orgullosas en el timón de cola de su avión.

Fueron ellos los aviadores JAIME DOMENECH ZAPATA, en ese entonces un joven teniente de Carabineros y el Ingeniero Aeronáutico FRANCISCO BRAVO ARACENA, de dotación de la Prefectura Aeropolicial, quienes a bordo de "EL GATO ROJO", un avión CESSNA 206, matrícula CC-KKM, del entonces Club Aéreo de Carabineros, dieron el salto formidable que unió los dos extremos del país aquel lejano día viernes 6 de marzo de 1970.

Existió en el Club Aéreo de Carabineros un avión monomotor Cessna 206, que durante su permanencia en el Club había demostrado ser un aporte valioso, ya que nunca tuvo mayores problemas mecánicos. En vuelos de cierta distancia siempre había respondido bien y era bastante apreciado por los aviadores que lo piloteaban constantemente. Así las cosas, con el tiempo se le

conoció como "El Gato Rojo", seguramente por sus colores de fábrica y más que nada por ese nombre que un día sin mayores aspavientos apareció sobre su capota.

Fue por eso que cuando dos aviadores de experiencia quisieron efectuar un vuelo arriesgado a través del país, no dudaron en fijar sus ojos en él. Sería la máquina adecuada para desplazarse entre la patagónica Punta Arenas y la lejana y cálida ciudad de Arica. Cincuenta años han pasado de aquella experiencia aérea, cincuenta años en que los antecedentes de este vuelo se han integrado a la historia, no sólo de la actividad aérea de Carabineros, sino que han trascendido a la aeronáutica nacional, por haber sido el primer vuelo de distancia, sin escalas, en un avión de estas características.

En este trabajo histórico hemos encontrado los antecedentes sobre el vuelo, supimos del último destino de "El Gato Rojo" en el país y hemos podido conversar con quienes tuvieron la audacia de hacer este raid, que en su momento acaparó páginas de prensa y fue comentario de radio y televisión. Para conocer su historia, previamente hablaremos sobre los vuelos de esta naturaleza efectuados por aviones bimotores y naturalmente de superior potencia que el modesto Cessna 206.

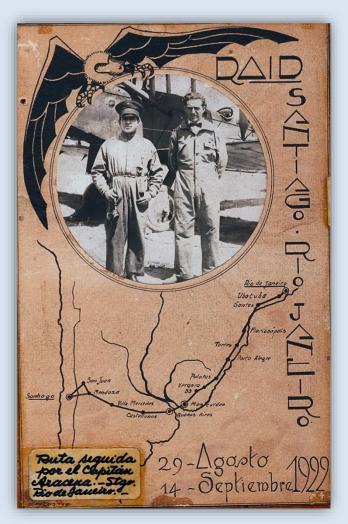
VUELOS DE DISTANCIA E INTEGRACIÓN TERRITORIAL

En la historia de la aviación chilena el raid aéreo ha sido el medio por el que los aviadores, tanto civiles como militares, han colaborado a integrar el país mediante la aviación.

Fue un lejano 25 de marzo de 1913 cuando el aviador Clodomiro Figueroa realizó su gran vuelo Batuco—Valparaíso-Santiago, sin escalas, con cuya acción demostró que la aviación tenía un futuro promisorio en el desarrollo nacional. Y aunque sólo fueron 300 kilómetros de recorrido, Figueroa demoró tres horas quince minutos en realizar esta verdadera hazaña para su época.

Varios aviadores pioneros realizaron vuelos interesantes por los cielos de la patria; Acevedo, Molina Lavín y David Fuentes, quien el 1º de noviembre de 1916 lograra la travesía del Estrecho de Magallanes, llegando en vuelo por primera vez a la apartada localidad de Porvenir.

Por su parte, la Aviación militar aporta a esta estadística el gran vuelo del Teniente Diego Aracena iniciado el 29 de agosto 1922 entre Santiago y Río de Janeiro. Un vuelo que llevaba el saludo del Presidente Arturo Alessandri Palma a su similar de Brasil con motivo del Centenario de la Independencia de ese hermano país. El raid se efectuó con escalas en ciudades argentinas,



uruguayas y brasileras. Una falla del avión impidió realizar el término del vuelo en el mítico "Ferroviario".

El avión sólo llegó hasta Ubatuba, a 160 kilómetros de Río de Janeiro; luego de haber soportado los vaivenes de la cordillera, las tormentas y los vientos arrachados con que se encontró durante el viaje. Posteriormente esta etapa la realizó Aracena en un avión facilitado por la Armada Brasilera, llegando finalmente a su objetivo junto a su fiel acompañante el ingeniero Arturo Seabrook. Ambos participaron en las fiestas organizadas por el Gobierno de ese hermano país, donde además Chile había enviado una comitiva especial para tan solemne celebración. Entre ellos Carlos Ibáñez del Campo y Arturo Merino Benítez, quienes pudieron compartir con la gloria de la aviación mundial, que se hallaba presente en esa oportunidad, el genial Alberto Santos Dumont.

Así como Aracena conquistó tierras extrañas para el bien de nuestra aviación, el 16 de febrero de 1924, el General Luis Contreras Sotomayor, al mando de una escuadrilla compuesta por siete aviones dio inicio a un raid que se prolongaría desde Santiago hasta la nortina ciudad de Tacna, entonces territorio nacional, llevando por primera vez correo aéreo al norte del país.

A fines de los años veinte asume el mando de la Aviación militar el comandante Arturo Merino Benítez, bajo cuyo mando se crea la Línea Aero Postal Santiago-Arica, epopeya en que jóvenes aviadores al más puro estilo de los correos aéreos de la Aeropostal francesa, se encargan de abrir la ruta definitiva al norte del país, llevando correo y a veces pasajeros dispuestos a internarse en las cálidas e inhóspitas tierras nortinas, volando en los hoy legendarios DH Cirrus Moth de cabina descubierta.

Y qué decir de la apertura de la ruta austral, donde el comandante Merino desde Puerto Montt llega a Aysén, burlando aguaceros, tormentas y desde allí remonta el vuelo a Punta Arenas, tratando de abrir la ruta aérea al sur.

Para llegar a los extremos del país hubo aviadores y aviones que quedaron en el camino. Más tarde, para proteger las vidas de aviadores y pasajeros se hizo necesario estructurar toda una ruta de señalización y comunicaciones en tierra, que permitieran a los aviones realizar sus vuelos con el máximo de seguridad.

En la década del cuarenta, todavía los vuelos se realizaban con escalas en las principales ciudades del país, según fuera su derrotero: norte o sur.

Es digno de recordar el meritorio vuelo realizado por el aviador puntarenense Franco Bianco en el Miles Hawk Trainer, conocido como "Saturno", el 6 de junio de 1936. Fecha en la que inició un raid sin escalas a Puerto Montt. Desde este lugar emprendió el vuelo luego de tres días, iniciando la segunda parte de su raid, el que concluyó en horas de la tarde en Los Cerrillos.

Habiendo sido recibido por el Presidente Arturo Alessandri, el aviador inició la ruta de regreso, pero esta vez vía Buenos Aires, llegando a su natal Punta Arenas el 7 de julio, donde fue ovacionado como un héroe de la aeronáutica patagónica. Habrá de ser el 9 de noviembre de 1944 cuando por primera vez un avión realice un vuelo que una en el día Punta Arenas y Arica.

Éste fue realizado por el Coronel norteamericano Paul Henry y el Capitán Enrique Flores Álvarez en un avión bimotor Beechcraft de la Misión Aérea de los EE.UU. Durante el vuelo se realizaron escalas de abastecimiento en Los Angeles y Los Cerrillos, llegando en horas de la tarde a Arica.

El 19 de enero de 1951 tiene lugar una de las más grandes hazañas realizadas por aviadores nacionales, cuya misión iba al mando del Comandante de Grupo Horacio Barrientos Cofré y como piloto el Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer, quienes en el avión Catalina OA-10A Nº 405, al que la historia ha conocido como "Manutara", lograron unir La Serena – Isla de Pascua, integrando vía aérea esta importante posesión al territorio nacional.



Antes de emprender la primera etapa del vuelo a Pascua, los oficiales y tripulantes escuchan la despedida de sus compañeros de armas

Volviendo a nuestra ruta, será la Línea Aérea Nacional –LAN-, la que definitivamente realizará la unión de la vía aérea Punta Arenas – Arica, al programar un vuelo sin escalas en el bimotor Douglas C-47 0010, matrícula CC-CLL, el que debidamente acondicionado con estanques suplementarios, al mando del comandante Alfonso Cuadrado Merino (sobrino de Merino Benítez), realiza este histórico raid aéreo el 20 de enero de 1954.

Este vuelo permitió unir Bahía Catalina con Arica en 15:30 horas de vuelo, en un plan dispuesto por el Comodoro Arturo Merino Benítez para celebrar el *Día del Roto Chileno* y a la vez para que el público nacional reiterara su confianza en nuestra aerolínea bandera, que por esa época sufría serias críticas derivadas del accidente aéreo ocurrido al avión Lodestar N° 0100, el día 15 de junio de 1953, al despegar desde Copiapó, en el que fallecieron siete personas, situación a la que se sumaba el retiro de los aviones de la ruta a Alto Palena y Futaleufú.

Es significativo que, en la apertura de esta simbólica ruta, hayan participado en fechas diferentes dos personajes de nuestra aviación: el coronel Enrique Flores y Alfonso Cuadrado, quienes años más tarde se unirían a Cirilo Halley Harris y Sergio Barriga en su cruzada para dar vida al Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, organización que ya se empina a cumplir su cuadragésimo aniversario el año 2023.

A estas alturas se creía que ya todo en aviación se había realizado. Había pasado la época de las grandes travesías aéreas. Los pilotos volaban cada día más seguros por el desarrollo de la técnica y aparentemente no quedaba nada por hacer.

LA IDEA DEL INGENIERO BRAVO

Sin embargo el Ingeniero Aeronáutico Francisco Bravo Aracena, en los años sesenta, miembro de la entonces Brigada Aeropolicial de Carabineros, pensaba otra cosa.

Su idea era clara: realizar un vuelo sin escalas en un avión monomotor del Club Aéreo de Carabineros entre Punta Arenas y Arica, con fines netamente deportivos, ya que, si bien la ruta se había volado en dos oportunidades, para ello se habían utilizado aviones bimotores, de mayor potencia.

Esto fue lo que el ingeniero Bravo propuso al teniente Domenech, amigo y compañero de labores en la Aeropolicial en una oportunidad en que regresaban de Estados Unidos trayendo aviones para el Club Institucional.



Teniente Jaime Domenech Zapata



Francisco Bravo Aracena

El teniente Domenech, acostumbrado al temperamento festivo de Bravo, no le quiso contradecir y naturalmente le siguió el curso a la conversación, pero cuál no sería su sorpresa cuando se enteró que ya el ingeniero estaba consiguiendo los estanques adicionales para instalarlos en el avión que a su juicio sería el más apropiado para la travesía.

"LA MINUTA" OUE DISPARÓ LAS ALARMAS

CARABINEROS DE CHILE DIRECCION GENERAL BRIGADA AEROPOLICIAL

MINUTA . -

Nº 1.-/

SANTIAGO, 25 de febrero de 1970.-

A LA BRIGADA AEROPOLICIAL .-

CUARTEL . -

Vuelo deportivo en avión Cessna 206, matricula CC-KKM, desde Punta Arenas a Arica sin escala .-

ANTECEDENTES: Con motivo de la próxima inauguración de la pista de aterrizaje de Puerto Natales que llevará el nombre de "Julio Gallardo Donoso", primer mártir de la aviación de Carabineros y queriendo realzar con mayor significación dicho acto, se ha estudiado la realización de un vuelo sin escala en avión monomotor entre las ciudades de Punta Arenas y Arica, el primero de esta naturaleza en el país:-

> La tripulación y el avión para esta misión es la siguiente:

Pilotos: Tte. Jaime Domenech Zapata, Licencia Nº 536, con habilitación para vuelo por instrumentos e Ingeniero Aeronautico Francisco Bravo Aracena, Licencia № 0056.

Avión: Cessna 206, matrícula CC-KKM, que reuniría las siguientes características dentro de los márgenes de seguridad autorizados por la fábrica y con el VQ BQ de la Dirección de Aeronáutica:

- a) Siendo la duración del vuelo de 17.20 horas, contaría con nna autonomía de vuelo de 21.30 horas, para lo cual se colocarán estanques adicionales en el interior de la cabina con una capacidad total de 1.078 litros, con sus sistemas de bombas y filtros.
- b) Alternativa: 04.10 hrs., lo que le permite un alcance de 560 millas.
- c) Se instalará un estanque adicional de aceite para bombeo al motor.
- d) Se dispone de los elementos necesarios de salvamento y primeros auxilios.
- e) El avión cuenta con los siguientes equipos electrónicos de vuelo y navegación: piloto automático, radio compás, VOR, VHF, HF con frecuencias en Single Side Band con radio estaciones de Carabineros, equipos partátiles de VHF para comuni caciones con las Centrales de Radio Patrullas; todos funcionando en perfectas condiciones. Estos elementos mas los instrumentos de navegación que tiene el avión, lo hacen apto

...///

111.00 para realizar vuelos por instrumentos en caso necesario. f) Los cálculos de peso y balance del avión con los estanques adicionales en su interior están dentro de los márgenes de seguridad establecido por la fábrica. g) Antes de la iniciación del vuelo el avión será sometido a una inspección total tanto de estructura y motor, como de perfomance de consumo, velocidad y comunicaciones. Se adjunta el Plan de Vuelo a efectuar, aprobado por la Dirección de Aeronáutica, quien ha prestado decidido interés y colaboración para el buen éxito del vuelo, tanto en el aspecto meteorológico como radiocomunicaciones. Con el propósito de aprovechar mejor las condiciones de tiempo y acorde a las recomendaciones de las autoridades de Aeronautica, permitiendo así un cien por ciento de seguridad en el cumplimiento de la misión, el avión debe trasladarse el día 3 de marzo próximo a la ciudad de Punta Arenas, su punto de partida, para esperar ahí el momento mas oportuno de iniciación del vuelo. CONCLUSION: Autorización de la Jefatura Superior para efectuar el vuelo referido. DOMENECH ZAPATA Teniente de Carabineros CARABINEROS DE CHILE BRIGADA AERO POLICIAL Fecha 26-11-70

La minuta, documento de raigambre judicial, era en esos años en Carabineros, el informe preliminar de un determinado suceso policial, ya ocurrido. No obstante, en lo interno servía para dar a conocer actividades, hechos o sucesos, que incluso podrían llegar a ser cabeza de un sumario.

Por lo tanto, una vez que ambos aviadores tuvieron todo listo, presentaron al jefe de la Brigada Teniente Coronel Ernesto González Alegría, una detallada "Minuta", mediante cuyos antecedentes ilustraban a su superior jerárquico sobre los fines deportivos que impulsaban el raid, el que tendría como fin rendir un homenaje póstumo al teniente Julio Gallardo Donoso, fallecido en trágicas circunstancias el 3 de abril de 1953, al mando del Aeronca CC-EPB.

¿QUIÉN FUE JULIO GALLARDO DONOSO?

El vuelo fue programado con el fin de rendir un homenaje al Teniente Julio Gallardo Donoso, fallecido el 3 de abril de 1953 en el sector de la cuesta Chacabuco, mientras piloteaba un avión Aeronca del club Aéreo de Carabineros, quien había servido además durante varios años en Puerto Natales, donde junto a algunos ex oficiales de Carabineros y civiles interesados en la aviación, creó el Club Aéreo de esa ciudad.

A esa fecha Gallardo sólo contaba con un curso de aviador efectuado por correspondencia a través de la "National School", de EE.UU. Posteriormente en 1943, mientras prestaba servicios en la capital, se inscribe en un curso del Club Aéreo de Santiago, donde se le concede el brevet de Piloto de Turismo.



No obstante, las pretensiones de Gallardo consistían en integrar la actividad aérea a Carabineros. En 1946 ya hay varios pilotos de turismo en las filas verdes, entre los que se cuentan Gallardo Donoso, los tenientes Mauricio Von Teuber, Sergio Márquez Molina, René Barrera Vásquez, el capitán Guillermo Fuentes Besoaín y otros tantos en provincia como en la capital, quienes contando con la autorización del General Director Reynaldo Espinoza Castro, fundan el Club Aéreo de Carabineros el 16 de junio de 1948.

Gallardo fue elegido vicepresidente en la primera directiva del Club, más tarde ocupará los cargos de Director técnico, integrante de la Comisión de adquisición de Material de Vuelo y Tesorero.

En marzo de 1953, Gallardo había recibido la orden de prepararse para trasladar en avión a Concepción al General Director don Jorge Ardiles Galdames. El día 3 de abril, mientras efectuaba una de estas prácticas en el Aeronca CC-EPB, se precipitó a tierra en la quebrada de Los Morteros, lugar ubicado en las cercanías del Control Chacabuco de Carabineros, donde fue encontrado ya fallecido y su acompañante, un familiar, con heridas y en estado de shock.¹

¹ Revista de Carabineros N° 388, agosto 1987 "Julio Gallardo Donoso Primer Piloto de Carabineros", Págs. 33 a 37 artículo escrito por Héctor Alarcón Carrasco.



Festival Aéreo organizado por el Club Aéreo de Carabineros en el Estadio Nacional año 1949

De izq. a derecha: Capitán Mauricio Von Teuber, Tte. Luis Alfaro Camus, Tte. Ernesto González Alegría, Capitán Guillermo Fuentes Besoaín, Tenientes Hernán Ruiz, René Barrera, Sergio Márquez Molina, Guillermo Fuentes H., Miguel Tapia N. y

Julio Gallardo Donoso.

AVIÓN CESSNA 206 "EL GATO ROJO"

CESSNA 206 Matrícula CC-KKM
Monoplano Cantilever
6 plazas
Motor Lycoming de 260 HP
Estanques combustible 320 litros
Estanques adicionales para 800 litros
Autonomía con estanques adiciones 21:30 hrs.
Punta Arenas Salió el 7 de marzo de 1970, a las 06:58 AM
Chacalluta aterrizó 01:15 AM del 8 de marzo de 1970
18 horas y 17 minutos de vuelo

El 205/206 es una versión con tren de aterrizaje fijo del modelo 210. El modelo 206 difiere del 205 en tener un motor más potente y una puerta de carga doble.

Durante la planificación de vuelo del monomotor, se calculó que los 320 litros de combustible serían insuficientes para llevar a feliz término el raid, por lo que se instalaron estanques adicionales para 800 litros, situación que en general concedía una autonomía de vuelo de 21 horas aproximadamente.

El avión contaba con equipos electrónicos de navegación, piloto automático, radiocompás, equipo de radio con frecuencias para comunicación directa con radioestaciones de Carabineros y equipos portátiles de comunicaciones con las centrales de Radiopatrullas a través del país².

Revisados todos los detalles técnicos, los aviadores se trasladaron en vuelo en el mismo avión a la lejana región patagónica, donde el día 6 de marzo se dio inicio a la temeraria empresa.

EL GRAN SALTO

Tempranamente el Teniente Domenech y el ingeniero Bravo se dirigieron al Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, procediendo a efectuar los últimos chequeos del avión.

Autorizado el plan de vuelo, el gélido viento patagónico despide a los pilotos que a las 06:58 hrs., luego de haber aumentado al máximo la potencia del pequeño motor y autorizados por la torre de Control, inician el carreteo por una pista en que el Dios Eolo pareciera estar de fiesta. El avión le ofrece resistencia y el viento se empecina en tratar de sacarlo de la pista.



Aviadores Domenech y Bravo

A plena velocidad el monomotor se prepara para decolar, pero el peso y las condiciones reinantes le impiden levantar la proa, hasta que al tercer intento la máquina obedece lentamente a los mandos y las ruedas abandonan el suelo magallánico. Ya no pisarán tierra hasta pasada la medianoche y lo harán en condiciones muy distintas en el norte del país.

A los pocos minutos se produce una baja en el marcador de la presión de aceite, lo que de mantenerse podría poner fin al vuelo. Afortunadamente la situación extrema fue lo bastante breve como para mantener el avión en el aire y continuar volando sin contratiempos. Salvo un campo de nubes a la altura de Aysén, que les obligó a ascender hasta los 14.000 pies, los intrépidos pilotos pudieron continuar su vuelo hacia el cálido norte.

Una comunicación más o menos fluida con las Unidades de Carabineros les alienta y les indica que están en la ruta. El pequeño Cessna ronronea haciendo honor al apodo que luce orgulloso en su parte delantera "El Gato Rojo", nombre que de seguro le da esa agilidad felina que le permite recorrer toda la variedad climática que presenta ese día nuestro largo y angosto territorio.

El vuelo se realiza en todo momento por territorio chileno, una de las consideraciones previas de los aviadores. Pasado el Lago Palena, la turbulencia se ensaña con la pequeña máquina que lucha por

² En aquellos años el Servicio de Telecomunicaciones de Carabineros estaba en expansión llegando a contar con 748 equipos fijos, 581 estacones móviles y 682 equipos portátiles, de los que alrededor de 200 eran estaciones en HF y VHF, siendo las más avanzadas de Latinoamérica, por lo que el avión tuvo una comunicación expedita en todo momento. (*"Las Telecomunicaciones en Carabineros de Chile"*, H. Alarcón C. inédito 230 págs.)

escapar de las danzarinas turbulencias que lo hacen elevar y descender en cosa de segundos, situación que no termina hasta la cuadra de Puerto Montt y que les hace perder minutos preciosos.

Son las 15:30 horas y de acuerdo a los cálculos se ha perdido una hora y media, lo que en ese momento hace peligrar seriamente el raid por el excesivo gasto de combustible. Sin embargo, la suerte parece estar del lado de los aviadores, ya que se les informa que desde Puerto Montt al norte corre un viento favorable. Esta situación hace variar los malos pronósticos y el avión lenta pero seguramente va ganando el tiempo perdido.

Las comunicaciones con tierra son constantes El Teniente Domenech, se mantiene firme en los mandos, en tanto el ingeniero Bravo, se muestra atento y vigilante con el abastecimiento de combustible y el funcionamiento general del "felino", que ya pasada la mitad del viaje programado no demuestra señales de abatimiento.

Volando sobre la capital el Servicio de Radiocomunicaciones de Carabineros les da el mejor aliento: los coloca en contacto telefónico con sus esposas, hecho que naturalmente los reconforta a seguir en el duro vuelo en que están empeñados.

A la cuadra de Tongoy, cuando ya comienza a caer la noche, se inicia el vuelo por instrumentos. Así se suceden pueblos y ciudades costeras, la grandiosa Antofagasta parece no estar dormida para "El Gato Rojo", cuyo resplandor les indica que el Norte Grande los espera con el desierto y el fantasma de las oficinas salitreras rondando por el horizonte.

Iquique les indica que el raid se ha cumplido en gran parte y está próximo a llegar a su fin. El informe meteorológico señala buen tiempo. Volando a 3600 mts de altura, es hora de iniciar el descenso. El control de torre de Arica les autoriza para iniciar la maniobra y momentos más tarde ya están viendo las luces del Aeropuerto de Chacalluta.



El Cessna 206 de la Brigada Aérea de Carabineros toca la losa del Aeropuerto de Chacalluta, luego de 18 horas 17 minutos de vuelo ininterrumpido.

Son las 1:15 hrs., cuando el Cessna coloca ruedas sobre la pista nortina. Se han recorrido 4.565 kmts., y lo han realizado en avión monomotor, raid no efectuado en aeronaves de este tipo hasta esa fecha. En ese instante especial los pilotos recuerdan los motivos de ese vuelo, evocando mentalmente el recuerdo del Teniente Julio Gallardo Donoso y de quienes cayeron en pos de mejores logros para la aviación policial chilena.



Tte. Jaime Domenech, luego de descender del avión en Arica.

Esperan a los viajeros las autoridades ariqueñas y sus compañeros de armas. Saludos. Felicitaciones, abrazos y sonrisas.

Una foto frente al "Gato Rojo" y luego de un conversado cóctel, al descanso. La aviación policial ya podrá sentirse orgullosa de sus pilotos, representados en esta ocasión por el Teniente Jaime Domenech Zapata y el Ingeniero Aeronáutico Francisco Bravo Aracena.



Frente al monomotor de la Brigada Aérea, los autores del raid Tte. Jaime Domenech e Ingeniero Bravo, junto al Prefecto subrogante de Arica Teniente Coronel Gustavo Smith D. y otros oficiales que concurrieron a recibirlos y brindarles una calurosa acogida.

EL RELATO DE LOS PROTAGONISTAS DEL VUELO

Coronel de Carabineros Sr. Jaime Domenech Zapata

Entrevista agosto de 2005

Bueno la DGAC, aparte de darnos la autorización, ya que íbamos a tener que volar por instrumentos en un monomotor. Para un vuelo de esa magnitud nos puso varias exigencias, varias condiciones, entre ellas estaba este estudio de peso y estiba que hizo el ingeniero Bravo y que creo yo lo tengo.

Este avión estaba acá. En enero del año 1970 viajamos una delegación de oficiales a Seattle a buscar unos aviones Cessna 206, que se habían comprado a esa conocida fábrica, pero que se habían enviado a la Robertson Stoll, que funcionaba en esa misma ciudad, para que le hicieran una conversión en el sentido que los alerones junto con el flap descendieran juntos, lo que permitiría el despegue y aterrizaje en carreras mucho más cortas.

Entonces en la delegación íbamos el ingeniero Bravo y yo entre otros. Para quienes conocen a Francisco Bravo, saben que es muy bueno para la chacota y para las bromas, me propuso, me planteó la idea de hacer un vuelo sin escalas Punta Arenas – Arica.

Como loca idea y con lo bromista que era, le seguí el amén, siempre pensando que era una talla, entonces para no darle en el gusto de darme por sorprendido le seguí el tren, pero cuando el vio que yo manifestaba disposición de efectuar el vuelo, me empezó a dar a conocer mayores antecedentes de estudios preliminares que él había hecho, ya había vislumbrado cuanta bencina más había que añadirle al avión, como conseguirlo, ya se había averiguado todo eso.

En ese entonces era representante de Cessna en Chile don Samuel Irarrázaval, ya fallecido, quien había traído desde EE.UU. un Cessna 310, que había sido dotado de un estanque adicional con 200 litros de bencina más y ese estanque de aluminio, liviano, estaba en poder de la Cessna en el Aeródromo de Tobalaba. El detalle es que Bravo me manifestaba que era fácil conseguir que nos lo facilitaran y él se encargaría de adaptarlo.

Durante nuestro regreso de EE.UU. a Chile, en realidad no conversamos mayormente de esta situación, pero una vez que llegamos de regreso a Santiago, me di cuenta que Bravo estaba hablando en serio y empezó ya a plantearme el asunto con más tecnicismos, con más detalles de un vuelo de esa naturaleza, (así supe) que ya no era una broma.

Bueno ahí le tomé recién conciencia a la responsabilidad que yo estaba asumiendo, fuera de que tengo una gran confianza en Francisco Bravo como ingeniero aeronáutico y la parte aérea, que es lo que a mí me competía, lo encontré viable y fue así como se lo planteamos a nuestro Jefe el entonces Coronel Ernesto González Alegría, Prefecto de la Prefectura Aeropolicial, quien tomó con mucho entusiasmo esta idea, la acogió y nos pidió que le hiciéramos un planteamiento más formal, con todas las alternativas y una vez que lo hicimos, él fue a la DIGCAR, ya que la Prefectura dependía de la DIOSCAR, a cargo de un señor General que entonces era don Jorge Aranda Parra, hoy fallecido.



El Prefecto subrogante de Arica Tte. Crl. Gustavo Smith Domínguez y el Tte. Jaime Domenech Zapata, conversan con el Gobernador Sr. Muga.

El General Aranda escuchó el planteamiento y él, me imagino, no tengo la certeza, pero no lo acogió con mucho interés porque de partida no era piloto, o a lo mejor lo tomó como una locura, como una travesura de cabros jóvenes que éramos en ese entonces, en esa época, pero se comprometió a presentar este planteamiento al General Director Vicente Huerta Celis, que también era piloto y para

sorpresa nuestra el General Huerta acogió esto con todo interés y pese a lo desorbitado que hubiese sido el planteamiento nos dio su autorización, pero con una condición: que no se diera a conocer a la prensa antes, ningún preparativo y los planteamientos de él eran totalmente válidos, decía que si por cualquier causa este vuelo fracasaba y nos veíamos en la obligación de hacer un aterrizaje, iba a quedar la Institución en ridículo, iba a ser objeto de burlas, de tal manera que él aceptaba que después de hecho el vuelo, de completarse felizmente, ahí se le diera difusión y así fue como se hizo.

Entonces se dio la autorización en el mes de febrero de 1970 por parte de mi General Huerta y ya nos abocamos de lleno con Francisco Bravo a preparar el avión; que no fue ninguno de los tres aviones 206 que trajimos nosotros en enero, sino que era uno que ya estaba acá en Chile, entonces para alivianarle el peso, se le sacó todo lo que era posible desechar, los apoya brazos de las puertas del avión, la alfombra, se alivianó lo más posible, consiguiéndose el estanque con Samuel Irarrázaval, que naturalmente tratándose de un avión Cessna en el que se quería hacer este intento, a él también lo convenía como publicidad para la marca y me preocupé yo de toda la parte del vuelo, de la navegación y los tiempos estimados, toda la meteorología. Era para la época de marzo la que lo pensábamos realizar, en fin, todos los detalles técnicos del vuelo propiamente tal y una vez que estuvimos preparados, ya partimos el día 4 de marzo desde Tobalaba, los dos con Francisco Bravo en el mismo avión hacia el sur.

En Punta Arenas estaba como prefecto el Coronel José Sepúlveda Galindo, quien había sufrido un percance muy doloroso años atrás en que dos de sus hijos fallecieron en un accidente de avión en la isla de Chiloé con el Teniente Condell de Piloto, de tal modo que por razones muy comprensibles mi Gral. Nos brindó una acogida muy amable, pero no muy entusiasta, porque todo lo que se relacionaba con aviación, me imagino que para mi General era profundamente doloroso, pero nos brindó todo el apoyo que necesitábamos y ya estaba en antecedentes desde Santiago que nosotros viajábamos y cual era nuestro propósito y aprovisionamos el avión inmediatamente de combustible.

Salimos al comercio y adquirimos algunas amarras, porque temíamos que la turbulencia que pudiéramos encontrar en el trayecto, principalmente entre Punta Arenas y Puerto Montt pudiera aflojar el estanque, que estaba bien fijo, pero había que extremar las medidas del caso y fue así como en la noche lo dejamos totalmente cargado de combustible y listo para el vuelo.

Como anécdota le voy a contar que yo tenía en aquella época dos hermanos radicados en Punta Arenas. Mi hermano mayor constructor civil de CORHABIT y mi otro hermano Suboficial de la Fuerza Aérea. De tal modo que cuando llegamos a Punta Arenas, ellos nos fueron a recibir y nos acompañaron en las compras que hicimos en el comercio para preparar bien nuestro vuelo.

Bueno, demás está decir que durante la noche no dormimos, porque el viento que es infernal en Punta Arenas, que sopla fuerte allá, nos mantuvo despiertos y fue muy poco lo que logramos dormir. De madrugada, me imagino que a las cuatro de la mañana ya estábamos en pie, porque la idea preliminar nuestra era iniciar el vuelo a las seis de la mañana si las condiciones atmosféricas así lo permitían.

El vehículo dispuesto por Carabineros nos fue a buscar, pasamos a buscar a mis dos hermanos y nos fuimos junto con el chofer del jeep al aeropuerto. Hasta ahí todo marchaba perfectamente bien, pero

el primer inconveniente se presentó cuando fui yo a presentar el plan de vuelo y me rechazan la salida a esa hora, aduciendo que mi avión era monomotor. A esa hora estaba totalmente oscuro. De tal modo que tuvimos necesariamente que demorar la salida hasta diez minutos para las siete de la mañana en que ya había aclarado un poco.

Nos fuimos al avión, nos despedimos de mis hermanos, del chofer; mi General había designado un oficial para que sirviera de nuestro apoyo y enlace durante toda la operación previa, no voy a dar el nombre de él, porque no vale la pena nombrarlo; el hecho es que lo vimos en la oficina de mi General cuando recibió la orden de apoyarnos y no lo volví a ver más, por lo menos en Punta Arenas, de tal modo que esa fue toda la comitiva que nos dio la despedida.

Bueno, recibimos la autorización respectiva. El pronóstico del tiempo indicaba que había estratocúmulos en toda la ruta hasta Puerto Montt y una capa superior de altos estratos, que la visibilidad era buena y no encontraríamos, aparentemente, mayores inconvenientes.

Hicimos todo el paseo, todo sin ningún problema, iniciamos la etapa de la carrera de despegue. Naturalmente íbamos más que sobrecargados de peso, además el centro de gravedad del avión estaba levemente desplazado hacia la cola, de tal modo que el avión tenía una configuración de la nariz un poco más levantada de lo común y era un poco incómoda la posición.

Nosotros dentro del avión, no íbamos tan cómodos porque habíamos tenido que sacrificar la leve inclinación que tienen los asientos, para que el estanque quedara lo más adelante posible, de tal modo que el asiento iba recto, entonces después que llegamos a Arica en realidad apenas podíamos con nuestra espalda y el viento que soplaba debe haber sido más de 18 o 20 nudos y ligeramente atravesado, de tal modo que tuve que pelear un poco con pedal para poder mantener la dirección en el eje en la pista y fuimos alcanzando poco a poco la velocidad y los primeros intentos que hice para levantar el avión no obedeció porque estaba muy pesado, hasta que naturalmente por longitud de pista no teníamos ningún inconveniente y finalmente salimos.

Una vez que ya abandonamos nuestro contacto con la torre de control, nos comunicamos por VHF con la radioestación de Punta Arenas y fue una alegría muy grande y sorpresa también de que, junto con contestarnos Punta Arenas, a la vez recibimos el saludo de varias radioestaciones que estaban más adelante, como Chile Chico, Balmaceda, Coyhaique, de tal modo que, bueno ellos ya estaban alertados de este vuelo, estaban a la escucha y nos contestaron de inmediato. Este contacto no lo perdimos nunca más, nunca en todo el trayecto.

Cuando llevábamos aproximadamente unos 20 o 25 minutos de vuelo, íbamos casi a la cuadra de Río Gallegos, la aguja de la presión del aceite comenzó a oscilar violentamente y cuando llegaba a su punto más alto, ese punto era inferior al normal que debía mantener. Esos fueron momentos de mucha zozobra por la cantidad de combustible que llevábamos a bordo. Si intentábamos aterrizar de nuevo corríamos el riesgo de que el tren de aterrizaje pudiera quebrarse, de tal modo que habría sido una sola bomba que habría explotado, pero afortunadamente esto terminó durante, no sé, a lo mejor fueron segundos pero un tiempo interminable hasta que finalmente la aguja se estabilizó normalmente y ya no volvió a presentar problemas.



Prefecto subrogante de Arica Tte. Crl. Gustavo Smith Domínguez; Tte. Jaime Domenech Zapata; Ingeniero de vuelo Sr. Francisco Bravo Aracena; Gobernador Departamental subrogante de Arica Sr. Pedro Muga G.; Dentista Sr. Raúl Copaya G, en el Aeropuerto de Chacalluta.

El trayecto entre Punta Arenas y Puerto Montt fue muy inquietante, porque había mucha subsidencia. Entonces cuando nos sorprendía la corriente descendente, el avión comenzaba a bajar, a bajar; íbamos sobre un lecho de nubes y sabíamos que debajo estaban los picos de los cerros y la cordillera. Varias veces llegamos hasta el techo de la nubosidad y a la inversa, cuando nos sorprendía la corriente ascendente, llegábamos hasta el otro techo de altos estratos, de tal modo que esa parte fue bastante tensa, hasta más o menos Chaitén.

Desde Chaitén ya se lograba ver hacia el norte el cielo totalmente azul desde más o menos Puerto Montt.

Otra cosa que teníamos en cuenta era el viento; el viento nos estaba soplando muy fuerte de componente norte y estábamos demorando más tiempo del que teníamos presupuestado, que de haberse mantenido esto, no nos iba a permitir la autonomía de llegar.

Afortunadamente como digo, cambió el tiempo totalmente y pudimos cambiar el nivel, descendimos y ya tuvimos un viento sur y fuimos recobrando y ganando tiempo hasta llegar a Arica. Nuestro vuelo era condición visual, pero fuimos con instrumentos, porque ese era el plan. Nada digno de relatar.

Cuando pasamos por Santiago nos pusieron al habla con nuestras esposas, con quienes tuvimos un contacto telefónico muy entretenido. A la altura de Tal-Tal ya se nos hizo de noche, así que

continuamos en condiciones netamente instrumentales; Antofagasta la vimos solamente por el instrumento, el VOR y el ADS, porque estaba totalmente cubierta, con estratos. Bueno cuando íbamos por Iquique recordábamos la experiencia de que en Punta Arenas no habíamos tenido una gran despedida y presumimos que, por la hora, no pensábamos que en Arica mucho menos nos iba a estar esperando alguien, así es que me comunique por VHF con la radioestación de Arica para pedirle que por favor si podían enviar un vehículo a buscarnos y me dijeron que sí, que estaba todo ya autorizado.

Continuamos y ya cuando tomamos contacto con la torre de Arica y pedimos instrucciones para empezar a descender, nos pidieron que por favor nos mantuviéramos en vuelo, porque la Prefectura de Carabineros les había avisado que iba una comitiva a recibirnos; de tal modo que como no habían llegado aún, esperáramos un poco hasta que llegaran.



Los aviadores Domenech y Bravo posan junto a las esposas de los oficiales que concurrieron a saludarlos al Aeropuerto de Chacalluta.

Arica estaba totalmente despejada así que fue posible para nosotros ver la caravana que iba por la carretera en dirección al Aeropuerto y recibimos la autorización para aterrizar. Efectivamente había prensa local, estaba el Gobernador de Arica y el Prefecto, una delegación muy numerosa de oficiales y lo más sorprendente; así dado la hora porque era la una y cuarto de la madrugada, con sus respectivas señoras. Me imagino que para ellas debe haber sido bastante sacrificado porque según supe después, como a las diez de la noche fueron casa por casa de los oficiales para comunicarles que tenían que ir a la Prefectura con sus señoras porque iban a ir al aeropuerto, a pesar de que no tenían idea para qué.

Bueno fue una recepción muy emotiva. Después de algunas declaraciones que nos pidió la prensa, los saludos, los abrazos, las fotografías. Posteriormente nos dirigimos a la Prefectura donde nos tenían preparado un cóctel que duró hasta las cinco de la mañana. La verdad es que pese a lo agotado que estábamos, fue tal la alegría de haber cumplido el vuelo y fue tan simpática la acogida, que no sentimos cansancio físico en ningún momento, fue algo realmente muy hermoso. Muy emotivo.

Nosotros conocíamos de un vuelo de la FACH, pero si mal no recuerdo eran seis aviones que salieron de Punta Arenas, pero ellos en ningún momento pretendían hacer un vuelo directo, ya que no podían hacerlo por la autonomía y tampoco tenían donde ponerle estanques adicionales, de tal modo que la idea era hacer los aterrizajes indispensables.

La verdad es que nuestro Jefe tenía desde la Escuela el apodo de "El Gato González" y cierto día en que estábamos preparando el avión, apareció con un pincel y un tarro de pintura y de su propio puño y letra estampó en el costado izquierdo del avión el nombre de "El Gato Rojo", nombre que perduró por las fotografías que se le tomaron posteriormente al avión.



El teniente Domenech quitándose el buzo de vuelo para dirigirse a la ciudad de Arica

Ingeniero Francisco Bravo Aracena

Entrevista el 8 de septiembre de 2005. En Aeromundo.

Bueno, según el coronel Domenech, dice que Ud. fue el hombre de la idea de realizar el raid Punta Arenas Arica, sin escalas.

- Seguramente, contesta con sencillez... bueno no lo recuerdo realmente eso... Bueno, la verdad de las cosas es que todos éramos muy amigos ahí y todos los pilotos excelentes profesionales en su área.

- Lógicamente que Jaime siempre se distinguió por su seriedad, por su responsabilidad y por su profesionalismo, entonces seguramente eso me llevó a conversar con él.



El teniente Domenech, el comandante Gustavo Smith y el dentista Sr. Copaya.

- De donde nace la idea de hacer un raid tan especial?...
- Mira las situaciones con Argentina estaban difíciles en esa época. En primer lugar, en segundo, uno para viajar a Punta Arenas necesariamente tenía que pedir autorizaciones para pasar por Argentina. Se hacía una especie de bypass con todas las autorizaciones de ellos y seguramente tratamos de demostrar que no necesitábamos de ninguna, uniendo el país sin esas autorizaciones que nos tenía que dar Argentina. Por aquellos años los vuelos se hacían siempre por el lado argentino, porque no había radioayudas por el lado chileno.

Ese año se le colocaba el nombre de Julio Gallardo Donoso al Aeropuerto de Natales, de allí el motivo del raid.

Para realizar este vuelo estuvimos siempre conectados constantemente con las Radioestaciones de Carabineros, pues para esa época eran muy eficientes las comunicaciones institucionales.

Entre los monomotores el 206 era el de mayor capacidad en cuanto al volumen interior de la cabina, en el que podíamos colocar una mayor cantidad de estanques de combustible en el interior. Era el avión más adecuado para realizar este tipo de vuelo.

Ahora, el 206 que es un 180 mejorado ..?

El 206 es un modelo de la fábrica Cessna digamos de lo más exitoso que ha tenido, en cuanto a monomotor, con motor convencional. Todos los arreglos se hicieron en la maestranza de la Brigada Aeropolicial. Eran varios estanques que colocamos en el interior. Digamos así de memoria no sabría... tienen que haber sido aproximadamente unos tres estanques adicionales de combustible y un estanque adicional de aceite, el que se manejaba con una pequeña bomba eléctrica. No guardo ninguna información sobre los estanques.

El avión se llevó a Punta Arenas con escalas, tal vez habremos pernoctado en Puerto Montt, me imagino.

En ese vuelo de ida no ocupamos los estanques adicionales.

Lo principal en la parte técnica fueron dos cálculos mayores que se realizaron, uno fue el peso máximo con el que podría aterrizar y despegar este avión. En el cual nosotros para la salida desde Punta Arenas estábamos sobrepasados. Ese cálculo había que hacerlo muy fino, porque todo avión tiene factores de seguridad que se llaman y esos factores de seguridad eran los que no teníamos que sobrepasar.

Se calculó muy bien el factor de seguridad y cuanto más de combustible podríamos colocar para no sobrepasar esos índices de seguridad, pero sí sobrepasando la autorización máxima de seguridad que entregaba la fábrica. De todas maneras, nos sobrepasamos nosotros en cuanto a las capacidades máximas permitidas.

Volviendo sobre lo mismo, uno de los puntos más delicados en aviación, son las ubicaciones de los centros de gravedad del avión. Esto circunscrito a distancias muy breves, a trechos muy cortos. Entonces estábamos colocando la mayor cantidad de peso en la cola del avión y eso hubo que calcularlo muy finamente.

Dentro de las FF.AA. todo transcurre muy de acuerdo a la Jefatura que haya en ese momento. Digamos los cálculos básicos fueron estructurales y aerodinámicos, cálculos de combustible y consumo de aceite, porque este avión no era el más nuevo ni el mejor parecido, pero era el más fiable, a pesar de que tenía ciertos detalles, como el consumo de aceite un poco superior a lo permitido, pero estaba tan bueno que por eso lo elegimos, entonces le colocamos un estanque adicional de aceite.

Este avión debe haber tenido unos cinco años en el Club, al contrario, por lo viejito y bueno lo seleccionamos. Era un avión probado, a pesar, yo no sé si le contó Jaime de una falla que tuvimos saliendo de Punta Arenas. Con el peso que llevábamos nos comimos toda la pista, pero salimos.

Luego tuvimos una falla de la presión de aceite, con esa falla el motor dura unos cinco minutos y se funde.

Este tipo de falla sucede normalmente en los aviones, en que se queda pegada una válvula reguladora de presión de aceite y hay que aterrizar, limpiar el asiento de la válvula, porque son pequeños carbones que se ubican y luego funciona normalmente y nunca se mejoran solas, pero esta vez se mejoró sola. Seguimos volando unos pocos minutos y volvió la presión a su rango normal.

Esa fue la parte más delicada. Si hubiéramos llegado a una emergencia sin alcanzar la pista, con todo el combustible que llevábamos... Aparte de eso no tuvimos mayores inconvenientes, el tiempo se nos puso bastante pesado en Chiloé continental.

Como yo era piloto eso ayudó bastante al pilotaje. Los asientos iban totalmente adelante por la ubicación del centro de gravedad.

Es verdad lo que dice Domenech, si hubiésemos aterrizado. Respecto de la presión de aceite debe decir cuando la aguja llegaba a su punto más bajo.

Cuando se hizo de noche hubo que volar por instrumentos. A la cuadra de Arica, nos pidió la torre de control que nos pegáramos otro par de vueltas, porque todavía no llegaba la comitiva que debería recibirnos.

Bueno durante mi permanencia en la Escuela de Aviación se construyó un avión que se llamaba XX02B y voló bastante tiempo. Lo voló el entonces Teniente Sergio Linares. Lo construimos junto al comandante Hugo Fuentes.

Me retiré de la Fuerza Aérea como Teniente, luego fui Profesor de la Academia Politécnica Aeronáutica, hasta mi jubilación fui profesor, básicamente en la asignatura de Aerodinámica. Actualmente soy el represente técnico de la firma Aeromundo, que es la representante en Chile de CESSNA y soy representante técnico también de los aviones ejecutivos de los Luksic. Gobernador de Distrito del Rotary Club.

REACCIONES POSTERIORES AL VUELO

Entrevistas en prensa radio y televisión, fueron la difusión que se fue efectuando luego de la llegada de los Aviadores a Santiago. La Revista de Carabineros también engalanó sus páginas con fotos, entrevistas y detalle de las actividades cumplidas por Domenech y Bravo con motivo del vuelo.

Por su parte el General Director de Carabineros les concedió a ambos aviadores una Felicitación Extraordinaria por esta gesta aeronáutica realizada en un avión del Club Aéreo de Carabineros.



El General Director de Carabineros Sr. Vicente Huerta Célis, saluda al Tte. Jaime Domenech, observan el jefe de la Brigada Aeropolicial Tte. Crl. Ernesto González Alegría y el ingeniero Francisco Bravo. En visita oficial al gabinete del Sr. General Director.



El General Director saluda al Ingeniero Sr. Francisco Bravo



Ministro del Interior Patricio Rojas y el Subsecretario Juan Achurra junto al Director General de Carabineros don Vicente Huerta C., el Jefe de la Brigada Aeropolicial Cdte. Ernesto González A. y los aviadores Domenech y Bravo, durante la visita efectuada al gabinete del Sr. Ministro del interior con motivo del histórico vuelo.

FELICITACIÓN EXTRAORDINARIA ORDEN N° 6.912 O.S.2 -Santiago, 24 de marzo de 1970.-VISTOS:

- a) El oficio N° 145, de fecha 9 de marzo en curso, de la Brigada Aeropolicial, en el cual informa a la Jefatura Superior acerca de la misión cumplida por el Teniente señor Jaime Domenech Zapata, piloto de dicha Brigada y por el Técnico Mecánico de Aviones, don Francisco Bravo Aracena, quienes el día 6 de los corrientes, en el monomotor Cessna 206 matrícula CC-KKM, del Club Aéreo de Carabineros, efectuaron un raid con habilitación de instrumentos, uniendo por primera vez en un vuelo sin escalas a las ciudades de Punta Arenas y Arica.
- b) Que, este vuelo sin precedentes, en la historia de la aviación chilena, en aeronaves de las características señaladas, llevado a efecto por funcionarios de la Institución, incluso con un tiempo menor al que se había previsto, toda vez que demoró exactamente 18 horas y 17 minutos, pese a los contratiempos atmosféricos que hubo que superar, ha sido considerado en justicia como una proeza en los elogiosos comentarios que hiciera la prensa, la radio y la televisión.

- c) Que, esta demostración de pericia y arrojo del Teniente señor Domenech y del Técnico señor Bravo, excediendo las obligaciones que legal y reglamentariamente les corresponden junto con dejar testimonio público del grado de eficiencia en que se encuentra la rama aérea de Carabineros, ha significado un positivo aporte al prestigio de la Institución, que la Jefatura Superior desea destacar como un ejemplo de espíritu de sacrificio que exhiben los miembros de Carabineros de Chile, y
- d) Lo dispuesto en la Orden General O.S.2, N° 1.206 de 29 de noviembre de 1952 inserta en el B/O 1.329, pág. 30.354, SE ORDENA:
- 1°) Otórgase una "FELICITACIÓN EXTRAORDINARIA" al Teniente de Carabineros y piloto de la Brigada Aeropolicial señor Jaime Domenech Zapata y al Técnico Mecánico de Aviones señor Francisco Bravo Aracena por la pericia y valentía demostradas en el raid aéreo realizado el 6 de marzo del año en curso, al unir en vuelo directo las ciudades de Punta Arenas y Arica, utilizando el avión Cessna 206, monomotor matrícula CC-KKM, del Club Aéreo de Carabineros, con lo cual, además de evidenciar un extraordinario espíritu de cuerpo, han contribuido notoriamente al mayor prestigio de la Institución, como se desprende de los encomiásticos comentarios a través de la prensa hablada y escrita del país.
- 2°) La presente "Felicitación Extraordinaria" deberá ser anotada en la Hoja de Vida de los interesados y dada a conocer a todo el personal de la Institución.
- 3°) Publíquese en el Boletín Oficial.-VICENTE HUERTA CELIS, General Director de Carabineros.-

CESSNA AIRCRAFT COMPANY

A casi dos meses de ocurrido el vuelo y cuando ya habían concluido las reacciones oficiales, arribó a la capital el Sr. Delbert Roskam, presidente de la Cessna, quien concurrió personalmente hasta la Brigada Aeropolicial con el fin de hacer entrega de un presente otorgado por su empresa, como reconocimiento por la valerosa y eficiente preparación técnica y profesional demostrada en el raid Punta Arenas-Arica en un avión construido por su fábrica en Estados Unidos.

El ilustre viajero realizaba una gira por los países del Cono Sur de América, situación que le permitió programar la entrega de una placa conmemorativa resaltando el vuelo de los aviadores Domenech y Bravo, hecho que se concretó en una breve ceremonia en la Brigada Aeropolicial, en la que estuvieron presentes el General Sr. Joaquín Chinchón Herrera, Subdirector General de Carabineros y presidente del Club Aéreo, quien recibió el gentil obsequio.

Sellaron con su presencia esta muestra de confraternidad aérea de la Cessna, el General Inspector Sr. Jorge Aranda Parra, jefe del Departamento de O. y S. y el jefe de la Brigada Aeropolicial Tte. Crl. Sr. Ernesto González Alegría, oficiales de la Unidad y representantes de Cessna para América Latina y Chile Sres. Roberto Crocker, Federico Weisner, Francisco Velasco y Samuel Irarrázaval, además de los aviadores Domenech y Bravo.



Ceremonia en la Prefectura Aeropolicial, con el fin de homenajear a los aviadores Domenech y Bravo por su proeza del vuelo Punta Arenas-Arica.



El General Subdirector Sr. Joaquín Chinchón Herrera, hace entrega a los aviadores, de los diplomas otorgados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

HOJA DE VIDA DEL CORONEL DE CARABINEROS JAIME DOMENECH ZAPATA

Fecha Nacimiento 25 de julio de 1936 en Santiago

Fecha ingreso Carabineros. 16de marzo de 1956 Fecha Retiro 30 de octubre de 1987

Graduado

Estatura 1,74 mts

E. Civil Casado con Nelda Muñoz Mercado

Ascensos:

Aspte. Oficial 16 de marzo de 1956. Nombramiento Grupo Aspirantes Escar Subteniente 16 de diciembre de 1957 Nombramiento Escuela de Carabineros

Teniente 17.10.61 Ascenso 32ª Com. Tránsito Capitán 24.06.72 Ascenso Com. Aeropolicial Mayor 24.06.75 Ascenso Com. Aeropolicial Tte. Crl. 16.12.80 Ascenso Pref. Aerop. P.M. Coronel 16.02.86 Ascenso Pref. Tto. PM

Destinos:

Dotación	Documento	Fecha
2ª Com. Stgo.	B/O 1598	090158
32ª Com. Tto.	B/O 1710	010260
Tenencia Frutillar	B/O 1800	171061
Pref.Aerop.Dioscar	B/O 1812	160162
3ª Com. Maullín	B/O 1842	310862
Pref.Aerop. Dioscar	B/O 1857	161262
16ª Com. La Reina	B/O 2326	150172
Com. Aeropol.	BO 2347	160572
Com. Aeropol	B/O 2357	240672
Pref.Aerop.PM.	B/O 2513	240675
Ins. Superior	B/O 2536	010276
Com. Aerop.	B/O 2642	010178
Pref. Aerop PM	B/O 2790	161180
Pref. Tto. PM	B/O 3005	280185
VII Zona Car Maule	O/D 56	010887

Felicitaciones

16.02.65 Tte. Por el Sr. Gral. Director por su destacada participación en rescate de víctimas y restos avión LAN-CHILE.

26.03.70 Tte. Por su pericia y valentía demostrada en raid aéreo uniendo en vuelo directo Pta. Arenas y Arica.

Títulos, Cursos, distinciones y Medallas:

Piloto Avión 230670 B/O 2246 Piloto Guerra (Reserva) FACH

Montaña y Fronteras (Curso) 291177 B/O 2635

Ecología 150979 B/O 2726

Gran Cruz al Mérito Carabineros de Chile 080486 B/O 3070

Antecedentes Familiares: Domenech, Pastor Francisco, Padre Zapata, Blanca, Madre Mercado Muñoz, Nelda del C., cónyuge Cristian y Alfredo, hijos

Propietarios del avión Cessna U206A, matrículas CC-KKM, CC-PER y CC-PEG según el Registro Nacional de Aeronaves (1966-2016)

El 16 de septiembre de 1966, queda inscrito a nombre de la Empresa Aerocomercial Línea Aérea Central de Chile. Año de fabricación 1966.

El 19 de diciembre de 1967 se inscribió a nombre del Club Aéreo de Carabineros, Matrícula CC-KKM.

El 6 de agosto de 1971 se inscribió a nombre de Eduardo Palma Rouret. El avión recibió la matrícula CC-PER.

El 3 de agosto de 1977, es adquirido por Milenko Karlezi Maturana.

El 13 de mayo de 1983 se inscribió a nombre de Alvaro Montt Espic.

El 23 de mayo de 1983, se inscribió el avión a nombre de la Sociedad Agrícola Nilahue Ltda.

El 2 enero de 1985, se inscribió el avión a nombre de Hernán Herman Merino.

El 25 de febrero de 1985, el avión se inscribió a nombre de Herman, Munizaga y Cía. Ltda.

El 25 de agosto de 1988, el avión se inscribió a nombre de Alvaro Carrasco Bengoa.

El 23 de marzo de 1993 el avión se inscribió a nombre de Transporte y Turismo Vitacura Ltda.

El 7 de abril de ese año Transporte y Turismo Vitacura Ltda., solicita se cambie la matrícula CC-PER por la matrícula CC-PEG, lo que queda oficializado el 19 de abril de 1993.

El 17 de enero de 2001, el avión fue inscrito a nombre de la Sociedad de Rentas Pretoria Ltda.

El 12 de marzo de 2012, el avión quedó inscrito a nombre de Mario José Olivos Bombach y Sociedad de Rentas Pretoria Ltda.

Con fecha 4 de junio de 2012, piloteado por Mario Olivos, durante el aterrizaje en la pista 31 de Aerosantacruz (SCUZ), luego que tomó la decisión de rehusar el aterrizaje, la aeronave se salió de la pista, volcándose. A consecuencias del accidente el piloto resultó herido, el pasajero ileso y la aeronave con daños de consideración.

El 10 de junio de 2014 la aeronave quedó inscrita a nombre de Luis Manuel Mario Guerra Eissmann. Con fecha 27 de mayo de 2016 fue eliminada del Registro Nacional de Aeronaves.

Según conversación sostenida por don Sergio Barriga con el Sr. Guerra Eissmann, la aeronave, junto a otra de su propiedad, con la que pensaba armar la mejor de ambas, las vendió a un operador boliviano que le hizo una buena oferta, siendo por lo tanto trasladadas a ese país, ignorándose el destino de estas máquinas, que como se ha dicho estaban eliminadas del Registro Nacional de Aeronaves.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Fernández Donoso, Alberto; "La Aviación en Magallanes", DGAC, 1984. Alarcón C., Héctor "Las Telecomunicaciones en Carabineros de Chile", inédito 230 págs.

Archivos

Archivo Coronel de Carabineros Sr. Jaime Domenech Z. Archivo Ing. Aeronáutico Sr. Francisco Bravo Aracena Archivo del autor Entrevistas personales: Crl. de Carabineros y Piloto Jaime Domenech Zapata Ing. Aeronáutico Francisco Bravo Aracena

Diarios

Concordia, Arica 8 marzo 1970 El Clarín, 11 de marzo 1970 La Defensa, Arica 7 de marzo 1970 La Nación, 8 y 11 de marzo 1970 Las Últimas Noticias 12 de marzo 1970 3ra. De la Hora, 8 de marzo 1970 El Magallanes, 10 de marzo 1970

Revistas

Revista de Carabineros № 179, marzo 1970 Revista de Carabineros № 181, mayo 1970 Chile Aéreo, marzo 1970

Apuntes y cuaderno de recortes varios del autor.

Especiales agradecimientos al Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile, quienes me procuraron algunos archivos fotográficos; a los señores Sergio Barriga Kreft, Norberto Traub Gainsborg, Alberto Fernández Donoso, Eduardo Werner Cavada, Danilo Villaroel Canga y al personal de la Revista de Carabineros, señores Mario Oyarzún Lepichao, Nelson Gac Martínez y Héctor Poblete Cerda por sus oportunos consejos e invaluables aportes facilitados para este trabajo.



AVIACION COLOMBIANA

Ya cumplidos 100 años de la puesta en marcha de la primera compañía de aviación en Colombia, este 26 de septiembre de 1919 pasado, el presente contenido aporta algunos de los antecedentes generales e inmediatos que permitieron el desarrollo de la aviación en el país: describe cronológicamente

algunos de los primeros vuelos de acrobacia desde 1912 y sintetiza la puesta en marcha de muchas empresas de aviación desde 1919 en adelante.



A partir de la década de los años 20, las dos primeras compañías en Colombia con monoplanos metálicos, con una cabina delantera para el piloto y una cabina trasera para pasajeros, como es el caso de los Farman F-40 importados por la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA, o los Junkers F13, traídos por la compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA, realizaron los primeros vuelos llevando desde la costa Atlántica hasta el interior del país, correo, pasajeros y carga.

A partir de ese entonces, cuando apenas se comenzaba a fortalecer la aviación comercial en el mundo, Colombia dio pasos significativos en este sentido dándole la bienvenida a este nuevo medio de transporte que permitió superar barreras geográficas en el corto plazo. Durante los años que transcurrieron entre las dos guerras mundiales, se crearon unas nueve compañías de aviación en las cuatro principales ciudades que para ese momento lideraban el desarrollo industrial de Colombia. Con excepción de Bucaramanga y Villavicencio: la primera lideraría el desarrollo en el oriente de Colombia y la segunda apoyada por la aviación se convertiría en la puerta de entrada a los llanos orientales.

El 19 de octubre de 1920, se inaugura en Colombia el servicio de correo aéreo; es uno de los primeros países del mundo en establecerlo... proyecto gestado por Scadta.\ Como miembro de número de la Academia Colombiana de Historia Aérea, e hija de Guillermo Echavarría Misas, iniciador y gerente de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, quiero suministrarle los siguientes datos: El primer correo aéreo oficial se inició en Inglaterra, el 9 de septiembre de 1911.

EL CORREO AEREO DE COLOMBIA

La primera estampilla oficial de correo aéreo en América fue expedida en Estados Unidos en 1918.

En Colombia, en febrero de 1920, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea inició el servicio de correo aéreo oficial, según contrato firmado con el gobierno colombiano, el 3 de diciembre de 1919, para lo cual se editaron estampillas especiales, de gran valor hoy en día.

Pero para hacer un recuento histórico de nuestro correo, vemos que el General Francisco de Paula Santander, fue el



iniciador del Correo en Colombia, cuando fungía de Presidente de Colombia, una vez fallecido el General Simón Bolívar Palacios en 1830.

AÑO 1834

Se organiza, bajo la administración del General Santander, la Oficina Principal de Correos en Santafé de Bogotá, se aumentan las estafetas y se crean tres Distritos Principales de Correos, con sus respectivos administradores quienes deben residir en Santafé de Bogotá, Caracas y Quito.

1838

Reunidos en la capital neogranadina los representantes de los gobiernos de Ecuador, Venezuela y Nueva Granada suscriben el primer Convenio Postal de América, que gestó la que más tarde sería la Unión Postal de las Américas y España (UPAE)



Bandera de la entidad

1881

El primero de julio de este año Colombia ingresa a la Unión Postal Universal (U.P.U.).

1888

Siendo Primer Magistrado de la Nación, el doctor Carlos Holguín promulga la Ley 86 que dispone una nueva organización en el ámbito de los correos y perfila la estructura que hará posible más tarde su nacionalización.

1906

Mediante el Decreto 642 se organiza en forma provisional el servicio de Giros. 1913 El Presidente Carlos E. Restrepo firma la Ley 124, por medio de la cual se nacionaliza el servicio de Correos de Colombia.

1914

El presidente José Vicente Concha firma la Ley 76 con la cual se lleva a efecto una nueva organización en el ramo de los Correos y Telégrafos.

1916

El gobierno presenta a consideración de las Cámaras Legislativas un proyecto que otorga al servicio de Giros, autonomía efectiva en el resto de los servicios administrativos, le dota de un fondo especial de Caja, le autoriza constituir cuenta individual y le proporciona responsabilidad propia. Dicho proyecto, se convierte en la Ley 68.

1917

Se establecen, mediante Decreto 168, los Giros Postales y Telegráficos, se fijan sus tarifas y se dispone que el monto máximo de emisión no podrá ser superior a una tarifa de \$20,00.

AÑO 1919

El Piloto Knox Martin, realiza el Primer Vuelo Postal, entre la ciudad de Barranquilla y Puerto Colombia transportando en su pequeño avión una saca con 60 cartas dentro. Nace de esta forma el correo aéreo en el mundo, pues no hay antecedentes, antes de esta fecha, sobre prestación de servicios aeropostales. El 18 de septiembre se funda la Compañía Nacional de Navegación Aérea que efectúa los primeros vuelos transportando despachos oficiales de correo.

Se firma el primer contrato con el gobierno nacional para el transporte de correspondencia; infortunadamente éste no llega al término acordado, pues la vida de la Compañía es muy corta y desaparece a los pocos meses de su fundación. El 5 de diciembre ciudadanos colombianos y alemanes fundan en Barranquilla la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos "SCADTA", que se convertiría más tarde en Aerovías Nacionales de Colombia "AVIANCA".



1920

Como consecuencia del funcionamiento de las primeras líneas aéreas internacionales, se presenta al Congreso de la U.P.U. reunido en Madrid, España proposiciones encaminadas a extender los servicios aéreos y como resultado se crea un artículo dentro del convenio bajo el título de "Servicios Aéreos"

1922

El 18 de noviembre el gobierno colombiano ratifica, según Ley 78 del mismo año, la convención principal y los convenios adicionales firmados por sus delegados al VII Congreso Postal Universal reunido en Madrid en noviembre de 1920 y se consolida la condición de Colombia como pionera del transporte aéreo de correspondencia en Latinoamérica. Con el objeto de regular la vigilancia oficial en el servicio de transportes aéreos que presta SCADTA y vistos los resultados favorables de este sistema implantado por primera vez en el mundo, el Gobierno legaliza dicha actividad mediante la firma de un contrato por parte del entonces Ministro de Gobierno, doctor Miguel Jiménez López, cuyo término es de 20 años.

1923

El General Pedro Nel Ospina expide el 24 de marzo la Ley 31, la cual crea el Ministerio de Correos y Telégrafos, obedeciendo a que los intereses del país en el ramo postal exigen mayor atención y la necesidad de constituir un organismo independiente que consagre su atención exclusiva a la administración de tan importantes servicios.

1924

El primero de enero de este año, comienza a regir la Ley 31 del año anterior que crea el Ministerio de Correos y Telégrafos.

1931

El gobierno colombiano, teniendo en cuenta el establecimiento de las primeras rutas aéreas internacionales que plantean una nueva situación para el servicio aeropostal nacional, crea la Administración del Correo Aéreo, mediante Decreto 302, y la confía por delegación a la SCADTA, la cual, más tarde convertida en AVIANCA, dirige desde entonces la operación del Correo Aéreo en Colombia y el exterior.

1940

Mediante Decreto Ley 1362 se liquida el Servicio de Giros Postales y se establece el Banco Postal, de propiedad del Estado, pero dependiente del Ministerio de Correos y Telégrafos.

1941

El primero de enero, inicia operaciones el Banco Postal con un capital asignado de \$500.000.

1945

El gobierno nacional reglamenta los servicios de correos, telégrafos y teléfonos mediante Decreto 1418 de junio 14.

1950

El gobierno nacional ordena por Decreto 2254 de julio 31, la liquidación del Banco Postal y el restablecimiento del servicio de giros.

1953

El Decreto 0259 crea el Ministerio de Comunicaciones.

1963

Durante la administración del entonces presidente, doctor Guillermo León Valencia se crea por decreto 3267 La Administración Postal Nacional - ADPOSTAL; como establecimiento de carácter

de orden público, adscrita nacional, al recién creado Ministerio de Comunicaciones, con autonomía jurídica, administrativa patrimonial. El mismo Decreto fiia funciones y dicta otras disposiciones sobre su funcionamiento.



1965

El Presidente de la República, teniendo en cuenta las normas sobre reducción del gasto público y la duplicidad de las funciones en la Administración pública, suprime la Administración Postal Nacional, mediante Decreto 3253 y la fusiona a la Empresa Nacional de Telecomunicaciones TELECOM.

1966

La Corte Suprema de Justicia declara inexequible el Decreto 3253 del año anterior y la Administración Postal Nacional recobra su autonomía volviendo a funcionar como establecimiento público descentralizado.

1976

Mediante decreto 195 del 9 de febrero de 1976, el Presidente de la República, doctor Alfonso López Michelsen, aprueba los estatutos de la Administración Postal Nacional.

1984

El gobierno nacional expide el Decreto 75, de enero 18 mediante el cual dicta normas sobre la prestación de los servicios postales dentro del territorio nacional y dispone que el servicio de correos esté a cargo exclusivo del estado, quien ejerce el monopolio a través de la Administración Postal Nacional. En enero 24 es expedido, de la misma manera, el Decreto 148 mediante el cual se dictan normas sobre servicios de transmisión codificada para correspondencia pública y se abre paso la implantación en Colombia, el servicio de Correo Electrónico.

El 19 de junio, se suscribe un nuevo contrato para la prestación del servicio de correo aéreo que modifica sustancialmente el que venía rigiendo, pues al término de éste, La Administración Postal Nacional asumirá en forma integral la prestación de este servicio. En el mismo año se dicta la resolución del Ministerio de Comunicaciones No. 1248 que define y reglamenta algunos servicios, en concordancia con el Decreto 075.

1985

Se dicta el Decreto 2563 que modifica y adiciona el Decreto 075 y obliga a las entidades del sector público a remitir su correspondencia a través de Apostal. La Normatividad de la creación de este Ente, la describimos más adelante.

1989

El 17 de febrero se firma el Contrato 015 de asociación con AVIANCA, el cual tiene una vigencia de 10 años hasta 1999. El 3 de abril se celebran los 25 años de la Entidad y se adopta la nueva imagen corporativa.

1990

Se suprime el servicio de Giros.

1992

Se lleva a cabo la Reestructuración Administrativa de la Entidad, Cambia la naturaleza jurídica de la Administración Postal, que pasa de ser de entidad de servicio público adscrita al Ministerio de

Comunicaciones a ser Empresa Industrial y Comercial del Estado, vinculada al Ministerio de Comunicaciones.

1995

El Ministerio de Comunicaciones, bajo la dirección del doctor William Jaramillo Gómez, según Decreto 229 reglamenta el servicio de Correos.

1997

La Filatelia colombiana, a través de la ADPOSTAL, se hace merecedora de la Medalla de Oro, en los Juegos Olímpicos de Atlanta, premio otorgado por la Federación de Filatelia Internacional y el Comité Olímpico Internacional, al mejor diseño. El premio fue concedido a la estampilla que se emitió el 16 de julio de 1996, con motivo de este evento.

2001

Nuevamente la Filatelia de Colombia es galardonada con una Medalla en la categoría de filatelia olímpica. Esta vez, la presea conseguida es la de Plata, logrando ubicar a Colombia como el único país que ha recibido dos galardones en el marco del Prix Olympia de Filatelia, certamen paralelo a la celebración de los Juegos Olímpicos.

Teniendo en cuenta la reestructuración realizada a ADPOSTAL, mediante el Decreto 2124 de 1992, el Ministerio de Comunicaciones mediante el Decreto No. 4310 artículo 1, autorizó a la Administración Postal Nacional a constituir una sociedad filial, conforme al artículo 49 de la Ley 489 de 1998.

Fue así, que mediante escritura pública No. 2.428, del 25 de noviembre de 2005, otorgada en la Notaría Cincuenta del Círculo de Bogotá, se constituyó una sociedad filial de Empresa Industrial y Comercial del Estado, vinculada al Ministerio De Comunicaciones, bajo la modalidad de sociedad anónima, denominada Servicios Postales Nacionales S.A., con NIT No. 900.062.917-9, sociedad con autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal y que ejerce sus actividades dentro del ámbito del derecho privado, como empresario mercantil, mientras que su funcionamiento, organización y régimen jurídico de actos, contratos, servidores y relaciones con terceros se sujetaran a las disposiciones estipuladas en los Numerales 1, 2, 4 y 6 del artículo 94 de la Ley 489 de 1998.

Mediante el Decreto 2853 de 2006, el Presidente de la República, en uso de sus facultades Constitucionales y legales, en especial el Numeral 15 del artículo 189 de la Constitución política, el artículo 52 de la Ley 489 de 1998 y de conformidad con el Decreto Ley 254 de 2000, se procedió a la supresión y liquidación de ADPOSTAL.

En pro de garantizar la continuidad en la prestación del Servicio Postal y teniendo en cuenta el artículo 4 del Decreto 2853 de 2006, en especial los Numerales 2 y 7, el Gobierno Nacional, por intermedio del Ministerio de Comunicaciones, expidió el Decreto 2854 de 2006, por medio del cual se designa a la sociedad Servicios Postales Nacionales S.A., como la encargada de llevar a cabo todas las actividades relacionas con la prestación de los servicios Postales, convirtiéndose así en el Operador Postal Oficial.

El 31 de agosto de 2006, el Ministerio de Comunicación, por medio de la Resolución No. 002194 de agosto 31 de 2006, subroga a Servicios Postales Nacionales S.A., todos los títulos habilitantes y derechos que contaba ADPOSTAL para la prestación del servicio postal y en virtud de la Resolución No. 002171, les otorga a Servicios Postales Nacionales S.A., por el término de cinco (5) años prorrogables por una sola vez, la licencia para prestar el servicio postal de Mensajería Especializada a nivel Nacional y en conexión con el exterior.

DESARROLLO DE LA AVIACION COLOMBIANA

Después de la segunda guerra mundial, el desarrollo de la aviación militar impulsó el perfeccionamiento de la aviación comercial. Desde 1940 hasta 1950, en medio de los procesos de urbanización, crecimiento de población y desarrollo industrial en Colombia, poco a poco se impuso la aviación comercial, un medio de transporte que revolucionó la forma de viajar. Se fundaron por lo menos 18 compañías aéreas. Una feliz confluencia de factores contribuyó para hacer de Colombia un país con un rápido desarrollo en la aviación comercial.

Entre los pioneros de la aviación en Colombia se destaca un grupo de empresarios entre los que se encuentran Guillermo Echavarría Misas, Gonzalo Mejía Trujillo, Ernesto Cortissoz Álvarez-Correa, José Bernardo Londoño Suárez, Luis H. Coulson y pilotos nacionales como Ernesto Recamán Saravia, Camilo Daza Álvarez, José Ignacio Forero F., Ernesto Samper Mendoza, Mauricio T. Obregón y los pilotos extranjeros entre los que figuran: el argelino Félix Fratoni, los franceses Jacques Jourdanet y René Bazin (ex piloto de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA), los pilotos alemanes al servicio de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA: Hellmuth von Krohn, Herbert Laasch, Willy Levermann, Fritz W. Hammer, Herbert Boy y Hermann Kühl, entre otros. También el italiano Ferruccio Guicciardi, quien voló para la CCNA, LIADCA y luego para SCADTA. W. Junk, de nacionalidad alemana, quien fue piloto de COSADA. Los alemanes Fritz Herzhauser y Hans Hoffman antiguos pilotos de SCADTA que volaron en Aerovías Ramales Colombianas, ARCO; el estadounidense Dennis C. Powelson piloto y socio de SAM, solo por mencionar algunos. Ellos reconocieron y estimularon el papel desempeñado por la aviación como enlace entre los dispersos núcleos de población, en otras palabras, la aviación comercial fortaleció los vínculos económicos y políticos entre zonas aisladas geográficamente en Colombia. Desde 1919 la aviación en el país logró un desarrollo significativo con la fundación de 27 compañías, entre ese año y 1948. El país presenció cambios drásticos en la forma de trasladar pasajeros, correo postal y carga. El viaje en un barco a vapor entre Barranquilla y Puerto Berrio podía tomar entre 8 y 15 días, se redujo a 8 horas por vía aérea para la primera década del siglo XX.

La creación de aerolíneas, y expansión del mundo de la aviación en Colombia hacen indispensable el surgimiento de una normatividad para regular esta nueva etapa.

LA AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA

La primera aproximación a la reglamentación aeronáutica civil en Colombia se dio en 1919 a través de la ley 126 del 31 de diciembre, por medio de la cual en el marco de otras determinaciones, el gobierno dispuso dos aspectos básicos: la obligación de las empresas de aviación de informar al Estado sobre sus actividades y el derecho de la nación a tomar los elementos de aviación, previa indemnización al propietario, en caso de guerra. Justamente esa coyuntura se produjo en el año de

1932, cuando se desarrollaba la guerra con Perú. La aviación civil entonces se puso a disposición del estado, y logró la victoria con una acción verdaderamente coordinada.

El dos de noviembre de 1933, durante la administración del presidente Enrique Olaya Herrera, se expide el decreto 1080, por medio del cual se determinó adscribir la aviación civil al ministerio de agricultura y comercio, sin embargo, al año siguiente, mediante el decreto 1682-Bis, el presidente Alfonso López Pumarejo, dispuso que todo lo relacionado con la aviación civil se adscribiera al ministerio de Guerra.

En 1938 se crea la Dirección General de Aeronáutica Civil que inicialmente siguió adscrita y dependiente en su totalidad del Ministerio de Guerra., a la cual se le faculto principalmente para que expidiera los reglamentos necesarios para regular la actividad del transporte aéreo. En 1939, la Dirección de Aeronáutica Civil, comienza a funcionar como organismo independiente de las fuerzas militares pero seguirá dependiendo del ministerio de Guerra.

Esta reglamentación se considera como la verdadera base de lo que hoy es la organización de la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana. En ese momento se fijaron también las remuneraciones de los funcionarios del organismo. Así, el Director General devenga 400 pesos mensuales, un chofer 60 pesos, un mecano taquígrafo 120 un operador de radio 125 y un inspector técnico 220 pesos.

De igual manera se establecieron categorías para los funcionarios de la Aeronáutica Civil: Personal Navegante (tripulaciones), Personal Técnico (técnicos de tierra), Personal Administrativo y Personal Auxiliar. Luego de otras modificaciones menores, el 18 de octubre de 1951, el gobierno de Laureano Gómez crea el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil, como organismo adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

Dentro de la política de apertura y modernización del Estado, el 1 de febrero de 1994, comenzó su vida jurídica, la actual UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, como entidad adscrita al Ministerio de Transporte. Para garantizar su adecuado funcionamiento se expidió un marco legal que le permitirá asumir los compromisos con el sector aéreo nacional e internacional.

Entre las nuevas disposiciones, se destaca la que le dio vía libre a la descentralización aeroportuaria. Así, la Aero civil podrá entregar a cualquier título, los aeropuertos de su propiedad a entidades departamentales, municipales o asociaciones de las anteriores para que éstas lo administren en forma directa o indirecta. No es verdad, entonces que los aeropuertos puedan ser entregados a particulares.

La nueva Aerocivil tiene como objetivo, garantizar el desarrollo de la aviación civil de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.

Establece también la norma que la Unidad Administrativa Especial es la autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo por parte de la aviación civil y coordinar las relaciones de ésta con la Aviación de Estado, formulando y desarrollando los planes, estrategias, políticas, normas y procedimientos sobre la materia.

Le corresponde también la prestación de servicios Aeronáuticos y, con carácter exclusivo, desarrollar y operar la infraestructura requerida para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad. De igual manera deberá vigilar y autorizar la construcción de aeródromos, actividad que en adelante estará a cargo de las entidades territoriales, asociaciones de éstas o al sector privado.

A partir de toda una serie de reformas el reto ahora para la autoridad aeronáutica es consolidar y ajustar esta nueva organización bajo la cual la aviación colombiana deberá enfrentar el inicio del siglo 21. Vale anotar que la aeronáutica civil posee un centro de estudios aeronáuticos (CEA), con el fin de capacitar a nivel profesional y otorgar títulos técnicos, universitarios y de especializaciones en el medio aeronáutico.

Álvaro A. Sequera Duarte

Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en Colombia Magister Aeronáutico y Espacial PH.D

Bibliografía aeronáutica

Ardila García, Efraín. Camilo Daza: un hombre que nació para volar, Bucaramanga, Academia de Historia de Santander, Colección Autores Santandereanos, 1989, 88 p.

Arias de Greiff, Gustavo. Otro cóndor sobre los Andes: historia de la navegación aérea en Colombia, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1999, 223 p.

Coronel Boy, Herbert. Una historia con alas, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1955, 277 p.

Escobar, Jaime. Historia de la aviación en Colombia, Bogotá, Puntos Suspensivos Editores, 1997, 28 p.

León Vargas, Karim. Historia de la Aviación en Colombia, 1911-1950. Historiadora, Universidad de Antioquia. Profesora de cátedra y miembro del Grupo de Historia Empresarial, Universidad EAFIT.



MADONA DE LOS AVIADORES



"¿No es éste, Jesús, el hijo del carpintero?". ¿No conocemos nosotros, acaso, a su madre y a sus hermanos?". Para los habitantes de Nazaret, Jesús y sus parientes no eran sino una familia más de entre las avecindadas en esa pequeña ciudad de la región de Galilea y todos lo conocían y sabían dónde estaba su casa.

Les extrañaba que un vecino de su propia ciudad pudiera tener la elocuencia y sabiduría que demostraba Jesús al tomar la palabra en la sinagoga y eso motivaba sus expresiones de asombro.

Poco dicen las escrituras sobre la juventud de Jesucristo, excepto lo que narra el evangelio de Lucas: "Crecía en edad, sabiduría y gracia y les estaba sujeto". Es decir vivía con sus padres en la pequeña casa de Nazaret y allí permaneció hasta que inició su vida pública.

Cuenta la tradición cristiana, que la casa de la Sagrada Familia se conservó en pie durante siglos hasta que, en el año 1291, después del fracaso de la octava y última cruzada, organizada para recuperar los santos lugares y, consecuentemente, al quedar todo el territorio de Israel incorporado al mundo musulmán, un grupo de ángeles transportó por los aires la sagrada casa desde Nazaret hasta Loreto, ciudad de Italia ubicada al sur de Ancona, sobre la costa del mar Adriático, convirtiéndose desde entonces en un lugar de peregrinación.

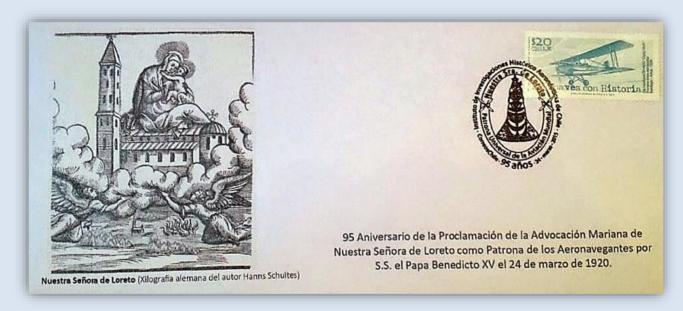
Años después se construyó alrededor de la casa una enorme basílica, en la que se venera a la Virgen María con el nombre distintivo de Nuestra Señora de Loreto.

Avalan esta milagrosa leyenda varias estampillas postales, emitidas por la administración de correos de El Vaticano, y de otros países, en las que se muestra la casa siendo transportada por los aires en manos de un grupo de ángeles.









Sobre conmemorativo de edición limitada, realizado por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y que trae un matasello especial de CorreosChile (2015)

Con el advenimiento de la era de la aviación, Nuestra Señora de Loreto fue proclamada patrona de los aviadores.

Manuel Mariño Reimann

IVIRGENCITA AYÚDAME!

"Los portones de hierro en el pequeño pueblo de Alzonne, Francia, crujen empujados por las manos de sus moradores. La sinfonía desacompasada de los chirriantes sonidos, se mezclan con las voces de los vecinos. Nerviosos y desconcertados, propagan la noticia ganando las calles. La quemada viva de Rouen, Juana de Arco, la Virgen María y el Arcángel Miguel se han aparecido a tres niños en un barranco sobre el arroyo Fresquel para ser escuchados".



Luigi Edoardo Capparucci

En el último año de la guerra, un piloto de combate oraba a bordo de su pequeño avión a la Virgen María cuando su muerte parecía inevitable. "¡Virgencita ayúdame! que mi muerte sea rápida", exclamó para sí mismo en la pequeña cabina de su avión Luis Eduardo Capparucci.

Ese 30 de octubre la Escuadrilla 78 de caza³ fue llamado para realizar un vuelo ofensivo sobre la llanura de San Fior en poder de los austriacos, Capparucci, nacido el 13 de marzo de 1895 en Colonia Rafaela (*hoy Ciudad de Rafaela*), en Santa Fe, Argentina, fue uno de los pilotos elegidos para la misión.

Cuando los pequeños biplanos Hanriot de color metalizado con unas espadas azules pintadas en su fuselaje arribaron al área fueron presa del fuego antiaéreo austriaco. Capparucci fue sorprendido por una explosión que lo sacudió en forma violenta dentro de su cabina.

De Inmediato, el motor comenzó a ratear lanzando una columna de humo viscoso por el cielo escribiendo su destino final. Capparucci supo que los austriacos le habían dado, su avión sería presa de las llamas y su destino era uno solo, morir carbonizado en la cabina, pues ellos no utilizaban paracaídas, solo un milagro lo traería de vuelta a casa.

Oreste Codeghini, otro de los pilotos que volaba al lado suyo observo la escena tras sus enormes antiparras sin llamarle la atención, la muerte reclamaba todo el tiempo y parecía que el ticket de ese

³ La Escuadrilla N°78 era una unidad de combate que, entre el 10 de agosto al 24 de octubre de 1917 (ruta Caporetto), operaba desde el aeródromo de Borgnano, en Friuli-Venecia Julia.

día era de Capparucci, su turno había llegado. El santafesino comenzó a retrasarse, el motor lanzo su último estertor de vida con una corta explosión y se detuvo la hélice.

En tierra los austriacos festejaban el fin de ese avión italiano y trataban de derribar al de Codeghini, las tropas abrieron fuego sobre ellos para rematarlos con fusiles, ametralladoras y cañones mientras volaban a 100 metros de altura. El humo comenzó a entrometerse dentro de la cabina del piloto santafesino, el fuego aparecería en segundos.

Por suerte el suelo se acercaba, observó delante suyo unas tierras aptas para aterrizar descubriendo que era el campo de San Fior, abandonado hacía poco tiempo por la aviación austriaca. Le hizo señas a Codeghini que trataría de aterrizar. Su compañero ganó altura, exponiéndose a las descargas letales de plomo lanzadas contra él para atraer el fuego sobre sí mismo mientras el santafesino se lanzaba sobre la pista y aterrizaba detrás de un bosque en el perímetro del campo aéreo.

Capparucci se deslizó sobre las flores y tocó sobre esa pampa verde como una abeja lo hace en una flor. Luego se desató el correaje de seguridad, saltó de la cabina y se alejó del avión a la carrera. La Virgen parecía haberlo acompañado en este difícil trance que duró segundos. Sin embargo esto apenas comenzaba. Escuchó el motor del otro avión, giró su cuello buscando a su amigo y observó a Codeghini aproximándose para aterrizar.

Capparucci se detuvo observando la postal, unos disparos rebotaron cerca suyo, era la infantería austriaca que no contenta con haberlo derribado buscaba darle muerte. Correr y correr fue su única opción mientras Codeghini aterrizaba con su motor en marcha. La pregunta era cómo saldría de allí, si en la cabina no existía lugar para dos, apenas entraba un solo hombre de contextura menuda.



Luis Eduardo Capparucci, voluntario argentino en la Fuerza Aérea Italiana montado sobre un Hanriot HD-1 del escuadrón, número 78, retratándose para probar ante la superioridad su regreso en el avión de Oreste Codeghini (en la cabina) luego de ser abatido por fuego austriaco. (Claudio Meunier vía Paolo Virriale/Roberto Gentili)

El piloto argentino, saltó sobre el fuselaje del avión, detrás de la cabina de Codeghini y como si estuviera cabalgando sobre un caballo presionó sus botas contra la tela del fuselaje y aferró sus manos a dos parantes que sostenían las alas superiores, sin casco, sin paracaídas, sentado fuera del avión, esperando no recibir un tiro enemigo y confiando en que la Virgen no lo abandonara, Capparucci vio alejarse el piso cuando su compañero levantó el vuelo con el aferrado a sus hombros y fuera de la cabina.

Minutos más tarde, Codeghini llegaba a la base en San Luca di Treviso y enfrentaba un problema, el aterrizaje tendría que ser suave, evitando que su camarada cayera. Quienes se encontraban en tierra observaron el milagro de verlo aterrizar, con una persona literalmente abrazada al avión.

La noticia de este hecho cundió por toda la base extendiéndose a toda la Fuerza Aérea Italiana. Se les tomó una fotografía de recuerdo a Codeghini y Capparucci en la forma que volvieron para recuerdo y registro de este hecho sin precedentes en la guerra.

A la fecha del armisticio, el Escuadrón 78 estaba en San Luca, como parte del XXIII Grupo del Real Ejército, que reportaba directamente al 8vo. Ejército del General Enrico Caviglia, con un total de 16 aviones efectivos.

El registro del 78º Escuadrón, indica que realizaron un total de 1.296 vuelos de combate, 2.420 cruceros, 1.054 escoltas, 217 bombardeos, y participaron en 443 combates aéreos con 88 victorias.

Eduardo Capparucci sobrevivió a la contienda y se convirtió en devoto de la Virgen de Loreto, Patrona de los aviadores. De hecho, el 5 de septiembre de 1922, se convirtió en el primer aviador en aterrizar en el nuevo Campo Aéreo de Loreto.

De entre sus registros militares, se han podido acreditar los siguientes datos personales

- ❖ Tras la entrada de Italia en la guerra, el 24 de mayo de 1915, Capparucci fue llamado al Servicio de las armas el 1 de junio y fue asignado al 84º Regimiento de Infantería, pero luego fue transferido al 17 Regimiento de Infantería y enviado al frente, donde, al convertirse en cabo el 30 de septiembre, asumió el rango de Cabo Mayor el 15 de octubre de 1916.
- ❖ El 28 de febrero de 1917, fue transferido por la Infantería al Batallón de Escuelas de Aviadores, donde fue agregado a la 2ª Compañía, bajo el Batallón de Aviadores.
- ❖ El 1 de diciembre de 1918, Capparucci fue ascendido a Sargento Mayor Campo di Fossa Lunga (Treviso), Escuadrilla N°78º.
- ❖ 10 de diciembre de 1921: ascendido a Mariscal.
- ❖ 5 de septiembre de 1922 Capparucci aterrizó por primera vez en el aeródromo de Loreto, viniendo de Aviano con un SPAD XIII.
- ❖ 16 de octubre de 1923: ascendido a Mariscal de Segunda Clase.
- En 1924, Capparucci, ya calificado para volar en Aviatik, Farman 14, SAML, Nieuport 1, Hanriot-Dupont 1, SPAD VII y XIII, ingresará a la Escuela de pilotos de Foggia Sud para la instrucción en el avión Fiat CR-32.
- En noviembre de 1924 Deja la Escuadrilla N°78. E ingresa al 1er Escuadrón Aéreo de Caza perteneciente al Grupo Aéreo N°13.
- ❖ En 1925 Obtuvo la certificación de los nuevos cazas FIAT CR -20 y CR-32.

- En 1926 Transferido a la Escuadrilla 85° que estará equipado en 1927 con el CR 20 en el que Capparucci hizo una corta estadía.
- ❖ 3 de marzo de 1928: ascendido a Mariscal de Primera Clase.
- En 1928 En la Escuela de Observación del Aire y luego regresa a la Escuadrilla 85°;
- ❖ En enero de 1931 Aeródromo de Loreto. Destacamento de la Escuadrilla N° 25. Aviones de observación de aeronaves del 67 ° grupo del ala 21.
- Entre 1934-1939, Capparucci fue nombrado Instructor Piloto Profesional D.C. (comando dual), en la Escuela de Loreto.
- ❖ En 1939 Capparucci, después de haber trabajado durante un año en Jesi, donde la Escuadrilla 85 había sido transferida. O.A., fue enviado a Falconara como Instructor Piloto del Primer Período en D.C. con Ba 25 y luego con FIAT A.S.I.
- En 1940 Tránsito en el rol de servicios, ahora con el rango de Teniente.



Misa de campaña en el Aeródromo en honor a Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación Militar italiana. 10 de diciembre de 1932

Volvió a su Argentina natal luego de la Primera Guerra Mundial, pero su estadía duro muy poco. Un llamado desde el Aeródromo de Loreto que consideró impostergable, lo obligó a volver y pronto se convirtió en su piloto instructor.

Capparucci fue galardonado con la medalla de plata al Valor Militar; medalla conmemorativa de la Guerra de 1915-1918 con cuatro campañas; Medalla Interaliada de la Victoria; Medalla Militar de Larga Navegación Aérea; Cruz de Oro por Antigüedad en el Servicio; Caballero de la Orden de la Corona de Italia y Cruz de Caballero de la Orden Vittorio Veneto por consagrar con valor sus dotes de soldado y piloto, audaz y valiente en la Primera Guerra Mundial.

Ascendido a Teniente en 1940, fue asignado como Instructor de Vuelo al Comando del Aeropuerto de Perugia operando en aviones Caproni 100 (Ca 100). Quedó con el aeropuerto de Perugia

desarrollando diferentes tareas hasta el 8 de septiembre de 1943, cuando llego el armisticio para Italia. Así concluyo la vida aventurera de Capparucci con la aviación.

En 1955 fue ascendido a Capitán en la reserva y en 1972 promovido a Mayor como "Título Honorífico", por haber participado con el Frente Clandestino en la Guerra de Liberación, durante la Segunda Guerra Mundial.

Pasó el resto de su vida en la familia en Montecassiano y luego a Ancona (Le Marche), donde dejó este mundo, el 6 de febrero de 1980, a la edad de 85 años.

Juana de Arco no volvió a aparecer luego de la guerra, pero otro ser apareció en un cerro de Pigue dejando un mensaje a una persona, una fecha exacta, 1 de septiembre de 1939, el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, con veinte años de 19 años de anticipación, pero esa, es otra historia.

Claudio Meunier Reus

República Argentina

Bibliografía

- Chadeau, Emmanuel. Mermoz. Ed. Perrin. París, 2000
- Varriale, Paolo. Italian Aces of World War 1 (Aircraft of The Aces). Osprey Aircraft of the Aces. 2009
- ❖ Garrappa Albani, Giorgio Alberto. Sulle tracce del Sergente Luigi Edoardo Capparucci
- Pedretti, Marcello. Il volo, l'Aviazione, gli aviatori in Macerata e provincia. 1994



LA VIRGEN DE LORETO EN MÉXICO



Imagen de la Virgen de Loreto en Zacatecas, México

La historia de la Virgen de Loreto, inicia en la casa de María y José en Nazaret, la cual estaba localizada junto a la entrada de una gruta, junto a una pequeña montaña, por lo que esa casa solo contaba con tres paredes, la pared faltante correspondía a la del talud de la montaña y a la entrada de la gruta, la casa cuenta solo con una puerta y una ventana. Es en esta misma casa donde el Arcángel Gabriel, le "anuncia" a la Virgen María, que será Madre de Jesús (La Anunciación) y donde vivirá Jesús la mayoría de su vida junto a sus Padres.

Patrona de los Casas

Derivado de lo anterior la Virgen de Loreto, inicialmente solo tenía el Patronazgo de las Casas, a quien se le pide y se le agradece el poder contar con un hogar para vivir.

La Devoción a La Virgen de Loreto llego a México con la Orden de los Jesuitas, en el siglo XVII, quienes en la Ciudad de Puebla, promovieron su devoción. Posteriormente los Monjes Ignacianos Juan Bautista Zappa y Juan Maria Salvatierra solicitaron que se trajera a México una pequeña imagen de la Virgen desde Italia y que fuera colocada en el Templo de San Gregorio en la Ciudad de México para continuar e incrementar su devoción. Aunque en México existen varios templos dedicadas a la Virgen de Loreto son cuatro de ellas las más importantes históricamente:

El Fuerte de Loreto en Puebla

Localizado en el cerro de Acueyametepec en los alrededores de la ciudad de Puebla, Se inició la construcción de una capilla dedicada a la Virgen de Loreto en el siglo XVII, posteriormente se construyeron una serie de fortificaciones para proteger a la ciudad, tomando el nombre una de ellas como el "Fuerte de Loreto", por estar en su interior la Capilla, fue uno de los escenarios de las Batallas de la Guerra contra el Ejército Francés durante la intervención francesa encabezada por Maximiliano

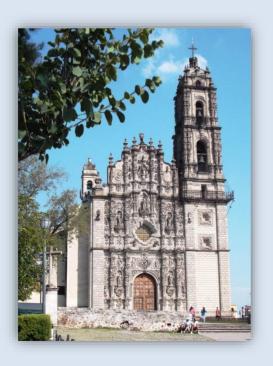
de Habsburgo, actualmente es un Museo dedicado a recordar los hechos heroicos de las Batallas de Puebla.



Capilla del Fuerte de Loreto, hoy Museo del Fuerte del Cerro de Loreto en Puebla

Iglesia del Oratorio de San Felipe Neri

En San Miguel de Allende, Guanajuato, Ciudad de la cual también la Virgen de Loreto es la Patrona. Existe una capilla construida a mediados del siglo XVIII, patrocinada por don Manuel Tomás de la Canal, la cual está decorada prolíficamente con piezas de talavera traídas desde oriente por la "Nao de China".





Iglesia de San Francisco Javier

Localizada en Tepotzotlán, Estado de México, existe también una capilla dedicada a la Virgen de Loreto, en el interior de la Iglesia de San Francisco Javier, actualmente el Museo Nacional del Virreinato, siendo una de las mejores preservadas.

En las dos Iglesias y capillas anteriores, se cuenta con la reproducción de la Casa de Nazareth, la cual conforme a la tradición deben de tener las medidas exactas iguales a la "Santa Casa" original, 4 metros de ancho por 9 de largo y ambas contaban con una decoración de ladrillos hacia el exterior, una puerta y una ventana y solo tres paredes ya que la faltante seria la que daría acceso a la gruta como en el emplazamiento original, pero que en ambos casos dan lugar al retablo donde se coloca la imagen dela Virgen.

Ambas capillas tienen adosadas un camarín, para cambiar los ropajes ornamentales de la Virgen, así como para mantener en buen estado los distintos ropajes y ornamentos utilizados en su decoración, así



como para prepararla para las procesiones en el poblado que eran realizadas periódicamente. La parte superior exterior de estos dos camarines tiene la forma de una tiara Papal con tres coronas.

Iglesia de Nuestra Señora de Loreto

Localizada en el Centro Histórico de la Ciudad de México, originalmente dedicada a San Gregorio ha sido construida y reformada en varias ocasiones desde una pequeña capilla en 1573, hasta su más reciente edificación, la cual es una de las ultimas iglesias construidas en lo que se considera el periodo Colonial en México, su construcción inicio en 1806, finalizando aproximadamente en 1819.

Derivado del suelo fangoso de la Ciudad de México, durante su construcción se determinó que, para evitar un hundimiento lateral del templo, uno de sus lados sería construido con materiales ligeros y el otro con materiales más pesados, sin embargo, los cálculos fueron erróneos y actualmente el templo tiene un hundimiento lateral de aproximadamente 20 grados.



Aunque no cuenta con la reproducción de la "Santa Casa", en su fachada tiene un relieve mostrando a la Virgen de Loreto sobre la casa de Nazaret siendo transportada por un ángel. El diseño original de la nueva iglesia fue obra del Arquitecto Español Manuel Tolsa, sin embargo, sus ayudantes los artistas Ignacio Castera y Agustín Paz terminaron el diseño y dirigieron el trabajo siendo responsables del resultado final, el cual incluyo el proyecto de Tolsa de construir la cúpula más grande de una iglesia en

la Ciudad de México. Un poco antes de ser terminada la iglesia fue consagrada con todos los honores el 21 de agosto de 1816.

Patrona de la Aviación

El 20 de marzo de 1920 a solo 17 años del primer vuelo con un avión, Su Santidad el Papa Benedicto XV, declaró a la Virgen de Loreto como la "Patrona Principal de la Aviación Universal", por lo que incluye a Pilotos, Sobrecargos, Técnicos Aeronáuticos, Personal de Tierra, Personal Administrativo e inclusive a los Pasajeros. Sin embargo en el México de ese entonces, gobernado por el Presidente Plutarco Elías Calles, (1924-1928) una serie de circunstancias adversas para el buen entendimiento de las relaciones entre el gobierno y la iglesia se presentaron, desencadenando una serie de trágicos y sangrientos eventos en lo que se llamó la "Guerra Cristera", la cual llego a su fin "oficialmente" en 1929, (aunque posteriormente se intensificara nuevamente hasta 1934, aunque no con la fuerza de su primera etapa) pero que con la ayuda del Embajador Norteamericano en México Dwight Morrow el cual llegó a México en 1927, y que haciendo gala de su capacidad diplomática logro la atención y disminución de las tensiones entre ambas partes.

Patrona de los Aviadores Oración para los viales en avión Señor, nuestro Dios "que caminas sobre alas del viento", cuya gloria cuentan los cielos nosotros te bendecimos y te glorificamos en todas tus obras, porque en tu infinita sabiduría has confiado al hombre realizar cosas bellas y grandes. Atiende la oración que dirigimos por intercesión de María, la Virgen Lauretana: los aviones que surcan el cielo propaguen más lejos en el espacio la alabanza de tu nombre, y sirvan a los hombres para desarrollar más velozmente su laboriosa actividad que con tu bendición pilotos, técnicos, auxiliares, obren con sabia prudencia a fin de que cuantos viajan en el aire, superado todo peligro, alcancen felizmente la meta que los espera. Por Jesucristo Nuestro Señor. Amén. (Esta oración fue compuesta y rezada por Juan Pablo II en su peregrinación a Loreto el 8 de septiembre de 1979).

El Estado Laico en México

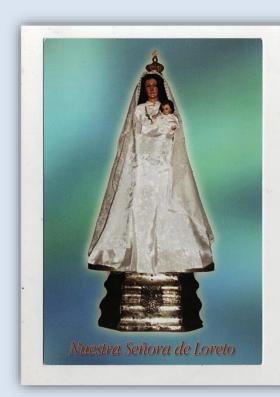
La Constitución de 1857 y su reforma de 1873, establecieron la separación del Estado y la Iglesia, lo cual llevo a determinar que el Gobierno de México y sus instituciones tengan un carácter laico, aunque la mayoría de la población sea eminentemente católica, es por ello que las Fuerzas Armadas Mexicanas "legalmente" no pueden manifestar abiertamente su religión, sin embargo, tienen la libertad de profesar la religión que deseen.

La Virgen de Guadalupe

La predominancia cultural de la Virgen de Guadalupe en México, hace que muchos de los Patronazgos de la Virgen María y muchos otros Santos sean diluidos y recaigan en ella, quedando un tanto relegadas sus otras advocaciones y en el caso de la Virgen de Loreto en especial por celebrar su fiesta el 10 de diciembre, solo dos días antes que la Virgen de Guadalupe, cuando ya se están preparando todas las celebraciones para el 12 de diciembre.



Imagen de la Virgen de Guadalupe, protectora del Personal Técnico de la Base de Mantenimiento de Mexicana de Aviación, enmarcada en plata y con el escudo de la empresa en la parte media inferior.





Oración para los Viajes Aereos Nuestra Señora de Loreto

Señor, nuestro Dios,
"que caminas sobre las alas del viento",
cuya gloria cuentan los cielos,
nosotros te bendecimos y te glorificamos en todas tu obras,
porque en tu infinta sabiduria bas confiado al bombre
realizar cosas bellas y grandes.

Atiende la oración que dirigimos
por intercesión de María, la Virgen de Loreto:
los aviones que surcan el cielo
propaguen más lejos en el espacio
la alabanza de tu nombre,
y sirvan a los bombre para desarrollar
más velozmente su laboriosa actividad.

Que con tu bendición,
pilotos, técnicos, auxiliares
obren con sabia prudencia
a fin de que cuantos viajen en el aire,
superando todo peligro,
alcancen felizmente la meta que los espera.
Por Jesucristo Nuestro Señor
Amén

Juan Pablo II Peregrino a Loreto en 1979

SANTUARIO DE NUESTRA SENORA DE L'ORETO SAN IDELFONSO Nº, 80, CENTRO TEL: 5702-7850

La Devoción

El estado Laico y la predominancia de la Virgen de Guadalupe, no han sido un gran obstáculo para la devoción de la Virgen de Loreto, lo que se demuestra con las ofrendas que habían sido dejadas en altar lateral de la iglesia de la Virgen de Loreto en la Ciudad de México, algunas con aviones de juguete y otras también relativas a su otro patronazgo, el de las Casas, habiendo también dejado como muestra de agradecimiento por lograr adquirir o mejorar una casa, algunas pequeñas de juguete o elaboradas a mano, hasta antes de los sismos de 2017, cuando tuvo que cerrar la Iglesia por reparaciones, las cuales continúan hasta el momento.

Algunas otras muestras de devoción a la Virgen de Loreto muy emotivas, son las que se encuentran a bordo de los aviones civiles o militares, llegándose a encontrar "escondidas", pero en lugar seguro y a buen resguardo las imágenes impresas en papel de la Virgen de Guadalupe o de Loreto, en las cajas para colocar los focos de repuesto del avión, en los compartimentos para guardar las cuerdas de escape o pegadas en los "racks" de los compartimentos eléctrico/electrónicos así como en innumerables lugares dentro de los aviones, encomendado el equipo de vuelo a la protección de la Virgen.



Imágenes de la Virgen de Loreto y de Guadalupe custodiando el equipo de vuelo.

Pero como diría una de mis abuelas en su intento catequista maternal familiar... "Es la misma Virgen pero con un vestidito diferente". Finalmente, la creencia y devoción individual es lo que importa.



Entrega de la imagen de la Virgen de Loreto por parte de FIDEHAE a la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos (SMEAL) en México durante el XV Congreso de la FIDEHAE en 2015.

La Difusión

En el Museo Mexicana, la Academia de Historia Aeronáutica de México y las Asociaciones hermanas han dado a conocer la Advocación de la Virgen de Loreto como la que lleva el "Patronazgo" de todos los que trabajan en la Aviación, así como también de aquellas otras advocaciones de la Virgen María relacionadas a la Aviación, como: La Virgen del Carmen, en algunas fuerzas armadas, por lo cual existe una pequeña muestra de las imágenes de la Virgen de Loreto y del Carmen (y de Guadalupe) en el Museo Mexicana.



Vitrina del Museo Mexicana, con imágenes religiosas, e imágenes de la Virgen de Loreto y de Guadalupe.

Adicionalmente se ha trabajado en la difusión a través de las publicaciones vía electrónica de *"Las Novedades del Museo"* y *"El Periodiquito"* donde se indican las fechas en que se celebra alguna advocación de la Virgen o Santo que guarde alguna relación con temas aeronáuticos como son:

- San José de Cupertino.- Patrono de los Astronautas, Pilotos, Aviadores y Viajeros de Avión.
- Santa Teresa de Lisieux.- Patrona de los Pilotos
- San Martín de Porres.- Patrono de la Aviación Militar Peruana
- Santa Bona de Pisa.- Patrona de las Sobrecargos.
- ❖ La Virgen de Kazán (Iglesia Ortodoxa Rusa).- Patrona de los Cosmonautas
- San Cristóbal.- Patrono de todos los Viajeros.
- Santa Gemma de Galgani.- Patrona de los Paracaidistas
- San Telmo.- Patrono de los Navegantes.
- Fray Sebastián de Aparicio.- Patrono de los Viajeros y Transportistas

Los cuales tienen unas muy interesantes historias del porqué de sus Patronazgos con esos trabajos, asimismo se incluyen algunos otros Santos, que aunque no tienen alguna relación directa con la Aviación, tenían la particularidad de levitar como; Santo Tomas de Aquino, Santa Teresa de Ávila, San Juan de la Cruz, San Pio, San Francisco de Asís, San Alfonso María Ligorio, solo como muestra, ya que hay aproximadamente 250 Santos que tuvieron la Gracia de la Levitación.



Fernando A. Morlet Becerril

Miembro correspondiente en México del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes Documentales

El templo de Nuestra señora de Loreto en la ciudad de México

Lhaila Elvia Pérez Rodríguez - Juan Luis Rodríguez Parga

La Virgen de Loreto de San Miguel el Grande. Entre el arte, el patronazgo y la devoción.

Erika González León

Universidad Nacional Autónoma de México.

A 30 AÑOS DEL PRIMER CONCURSO INTERNACIONAL DE AEROMODELISMO

El 28 de noviembre pasado se cumplieron 30 años de la primera Exposición y Concurso Internacional de Modelismo, realizado en dependencias de la Biblioteca Santiago Severín en Valparaíso. Y su importancia se hace notar más con el paso del tiempo, exposiciones ya se habían realizado en Valparaíso, Viña del Mar y Santiago. Pero esta era la primera vez que compartían en el mismo espacio, modelistas de distintas disciplina y clubes de otras ciudades como Viña del Mar, Quilpué, Maipú, Santiago, Mendoza Argentina y los locales de Valparaíso.



Pero antes de continuar con este recuerdo de 30 años, quiero reflexionar sobre como la disciplina del modelismo, en nuestro caso Plastimodelismo, aeromaquetismo, para otros solo aeromodelismo, o, como sea el caso del cultor, es transversal con la ocupación de ser un investigador aeronáutico.

Un modelista preserva en su maqueta un momento del avión, reproduce un instante grabado en una fotografía, una ocasión en particular, un raid de bombardeo, una acción de caza, un logro en el progreso del avance tecnológico, un logro para la humanidad etc.

Para ello debe realizar primero una exhaustiva investigación sobre la aeronave, su evolución, sus datos técnicos, la historia del momento a reproducir etc., por ello deberá consultar todo tipo de información existente, en papel o digital, la mayoría de aquellos que se consideran de la vieja escuela, donde me incluyo se remitirán preferentemente a libros en papel.

Como ejemplo puedo citar la construcción del "Avión Rojo" que corresponde a un Fokker F.VIIb/3m pero con varias diferencias al modelo de base, ya que al ser éste, en su origen el "Friendship" aeronave que se hiso famoso al cruzar el Atlántico con una pasajera (la célebre aviadora Amelia Earhart), difiere bastante del modelo base y se deben hacer modificaciones para lo cual se requiere consultar libros como los presentados en las fotografías adjuntas, que aportan su historia como "Friendship" y también, como avión de LAN.





Ejemplos de literatura consultada para la realización del Fokker F.VIIb/3m "Avión Rojo"

Nada se ha escrito al respecto y esto no pretende ser la historia oficial de esta disciplina, pero si estimular la discusión sobre el tema y así obligar a otros a contar sus experiencias y de esta manera motivar a otros para que mañana quisieran construir una historia al detalle. Este pasatiempo en muchos casos fue el primer acercamiento que tuvieron de niño, muchos que más tarde terminaron siendo pilotos de similares aeronaves que antes modelaban. Para otros, fue el inicio de toda una vida dedicada a la aeronáutica desde todas sus disciplinas.

Es el caso de quien fuera uno de nuestros socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Enrique Flores Álvarez, vencedor del primer concurso de aeromodelismo en el país, desarrollado el 28 de septiembre de 1924, cuando sólo tenía 14 años de edad, más tarde en 1928, egresaría como Oficial de Ejército en el arma de infantería. En 1930, se incorporó como alumno de la Escuela de Aviación con el grado de Alférez, pasando a ser el número uno de los 152 primeros oficiales que conformaron la primera dotación de la Fuerza Aérea.

Como vemos a temprana edad mostraba una marcada preferencia a lo que más tarde fue su profesión y pasión de vida, Piloto de la Fuerza Aérea Nacional, transformándose en uno de los pilotos más reconocidos e influyentes de la aeronáutica nacional.

El joven Enrique Flores posa como vencedor del primer concurso de aeromodelismo, tiempo más tarde, sería un afamado piloto.





No es casualidad que muchas de las personas que ahora nombraré como protagonistas de un hobby iniciado a temprana edad y sin haberse conocido previamente o durante su etapa de modelistas, más tarde, estén compartiendo esta pasión, desde la mirada en la investigación histórica en el Instituto. (IIHACH) (Nombres en negrita)

Sin ir tan lejos para este ejemplo como es el caso del ganador del primer concurso de modelismo y décadas más tarde ser el co-fundador y presidente del IIHAC el Coronel Enrique Flores A., el actual Presidente del Instituto, Norberto Traub G. durante su juventud en la ciudad de Viña del Mar era un asiduo maquetista, cliente, expositor y concursante del recordado local de modelismo ubicado en calle Quinta, "Centro Hobby", allí en la antigua casona frente al recordado Cine Olimpo, compartió exposiciones y concursos con modelistas como Carlos Paillacar, Rodolfo Carter, Erwin Cubillos, Francisco de la Cerda y Jaime Vogel, este último más tarde será contratado por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Y será parte de la directiva de IPMS Santiago.

Diploma que evidencia el pasado de modelista aéreo de Norberto Traub G, obtenido el 3 de marzo de 1978 en un concurso de maquetas realizado en "Centro Hobby", de Viña del Mar, en el cual se coronó con el "Primer Premio"

Las casas comerciales dedicadas a la venta de maquetas plásticas, de madera de balsa o de los insumos para el desarrollo de las mismas, se convertían en los puntos de reunión de los cultores de estos hobbies, en Santiago o provincias eran los lugares propicios para iniciar contactos con otros apasionados, siempre existió la necesidad de poder contar con lugares donde poder reunirse después del cierre de estos locales, continuando muchas veces las reuniones informales en las veredas una vez se bajaba la cortina.



En el caso de Viña del Mar y Valparaíso, este emblemático local, fue uno de esos puntos de encuentro y organizador permanente de muchos recordados concursos y exposiciones.

La mayoría de los locales de esos tiempos, en cada ciudad ya han desaparecido. En Valparaíso queda un bastión de aquellas décadas pasadas, que en 1936 abrió como "Librería Milán" perteneciente a la familia Poletti, primero en la Avenida Independencia con Avenida Uruguay, pleno barrio Almendral de la porteña ciudad, para posterior al gran terremoto de marzo de 1985, cambiarse a una cuadra en Avenida Uruguay, lugar desde donde continúa sirviendo



a los maquetistas locales y se ha transformado ya en un local de culto no solo de maquetistas.



Por años los modelistas contamos con la esmerada y muy cordial atención de don Iván Poletti (QEPD)

En Santiago, mientras tanto a fines de los años 70, un grupo de amigos maquetistas (entre ellos Carlos Quiroz, Luis y Julio Soto, Eugenio Domenichetti, Mario Schmitz, Claudio Cáceres y varios más) se reunieron y dieron vida al *Centro de Modelismo Plástico de Santiago*, que comenzó a funcionar los días sábados en dependencias del Museo Vicuña Mackenna, ubicado en la misma calle casi esquina de Rancagua.

Con el tiempo se trasladaron al sector de 10 de julio con Lira, Doctor Brunner 614, vieja casa de uno de los socios, donde pudieron tener una cocina, baño, sala de recepción y taller de maquetismo.

Este Centro, en marzo del año 80, realizó una exposición de homenaje a los 50 años de la FACH, en dependencias de la Contraloría General de la República. Es la muestra más grande hasta la fecha, 522 maquetas. El *CMPS* funciono por espacio de cinco o seis años y quedó acéfalo, siguiendo los más amigos y reuniéndose como entidad particular.





La Revista Fuerza Aérea N°153 de abril-junio de 1980 realizo una nota sobre la exposición homenaje al cincuentenario de la Fuerza Aérea de Chile

En la década de los ochenta el modelismo obtuvo un gran impulso y estimulo entre sus cultores gracias a la aparición en marzo de 1984 de la Revista Pillán.

Entre los que participaban de esta revista, encontramos nombres que ya eran conocidos a través de la revista Fuerza Aérea como **Mario Román Pérez**, **Rino Roy Poletti**, Miguel Ángel Osses M, responsables de traernos cada 2 meses noticias, historia y mucha información para los modelistas, con un artículo dedicado exclusivamente a los modelistas, que inicialmente estaba realizado por José Higuera, un modelista de la V región y de aquellos que orbitaban el Centro Hobby de Viña del Mar.

A partir del N°7, retoma el tema del aeroplastimodelismo, **Claudio Cáceres Godoy** con la confección del Pitts S-2 en escala 1/72 de la marca LS, la revista anunciaba el sorteo de tres de estas maquetas entre los que escribieran contando acerca de este hobby. Fueron 27 entregas hasta 1989 y eran *un imperdible* entre los modelistas. Hoy a 30 años de su último número, se han transformado en una colección muy preciada y buscada en la actualidad.



Colección completa de Revistas Pillán, perteneciente a Erwin Cubillos Salazar

A finales de los años 80 se comenzó a querer formalizar estas reuniones medias informales que muchos mantenían con ahora sus "amistades modelistas", y un referente de club a formar era el IPMS International Plastic Modellers' Society, fundado en 1963 en Inglaterra y que permite ser un asociado reconocido por ellos y así poder usar su sigla lo que ciertamente te hace ser parte de una "hermandad" internacional.

En enero de 1987 **Claudio Cáceres** junto a **Rino Poletti** discuten la conveniencia de crear IPMS Chile, en razón de que ambos se encontraban trabajando en la Revista Pillán y mantenían contacto con muchos modelistas, y en palabras del mismo Claudio Cáceres esto fue, como sigue:

"El Rino prendió, hicimos una consulta boca a boca que les parecía a los modelistas, dijeron que sí, partimos con el Rino a hablar con el Director del Museo Aeronáutico, Coronel Mario Jahn Barrera, para solicitarle una dependencia en el museo para reunirnos los días sábados. El Coronel apoyó la idea, y el sábado 14 de marzo del año 1987, se fundó la IPMS, en el segundo piso del museo".

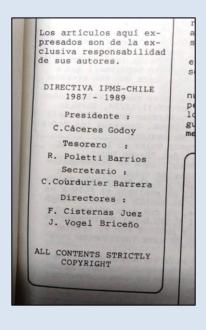


Tampoco es casualidad que los principales IPMS de Chile daten de fines de los años 80, esa era la corriente en esos momentos y nos daba un *garbo* que hasta ese entonces no teníamos y no conocíamos.

Valparaíso y Viña del Mar no eran la excepción y en abril de 1987 se fundó el Club de Plastimodelismo Valparaíso (en las siglas de CPV la letra "V" quedaba como Vta. Región y así incluíamos a los de Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana), los fundadores del CPV son, **Erwin Cubillos Salazar** Presidente, Carlos Paillacar Salazar, Vicepresidente y Alejandro Navarrete Celis RR.PP., para congregar a los modelistas de la zona se colocaron avisos con los números de teléfono para contactar a Navarrete o Cubillos en los locales de venta de maquetas de Viña del Mar y Valparaíso, y así iniciar un listado con interesados y poder citarlos para formar el CPV, iniciando sus primeras reuniones en una propiedad desocupada de los padres de **Erwin Cubillos** en Playa Ancha, donde se contaba con todas las acomodaciones de un casa.

La idea era con el tiempo poder ser también IPMS, se realizaron exposiciones y concursos, y se iniciaron conversaciones con los amigos de Santiago que nos indicaban los pasos a realizar ya que más de alguno de ellos era de origen "Centro Hobby". Como se mencionó anteriormente, en Santiago el 14 de marzo de 1987 se fundaba IPMS Chile con la siguiente directiva: Presidente Claudio Cáceres Godoy, Tesorero Rino Poletti Barrios, Secretario Carlos Courdurier Barrera, Directores Froddy Cisternas Juez y Jaime Vogel Briseño, entre sus actividades estaba "enlazar y coordinar las inquietudes y actividades de los modelistas" (sic) también figuraba la edición de un Boletín llamado Modelograma que contaba con datos e información relevante para los modelistas y con una sección de historia.





Primera edición de Modelograma con dibujo de Rino Poletti y documentación con la directiva de IPMS

Por otro lado en el sur hacían lo propio los modelistas de Talca formando la filial de IPMS el 21 de mayo de 1988 transformándose en un referente del modelismo nacional, presentando sus maquetas incluso en el Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio. Para 1989 los modelistas de Concepción ya se encontraban en condiciones de formar su propio IPMS y así sucedió el día 1 de julio de 1989. Siendo en la actualidad estos son los tres IPMS en Chile; IPMS Chile (Santiago), IPMS Talca e IPMS Concepción.

Reconocimiento de la International Plastic Modellers' Society (IPMS) enviado por el presidente Dennis Mulligan a IPMS-Chile dirigido a Mario Schmitz el 1 de julio de 1989, documento a esta altura de carácter histórico.

La organización de estos clubs de modelismo no es muy distinta de una ciudad a otra, incluso en otro país. Al consultar a otros modelistas como se habían iniciado sus actividades el resultado es que todos tienen mucho en común.



Al otro lado de la cordillera no es la excepción y cuando les pido me relaten sus inicios, no veo mayor diferencia en el relato. Es **Atilio Baldini** quien nos cuenta el inicio desde allende los Andes. "El objetivo común de un grupo de amigos era su afición por la confección de maquetas o modelos de plástico a escala, mayoritariamente de aviones, amistad que había nacido por ser asiduos concurrentes a los comercios que las vendían en la ciudad de Mendoza. Comenzaron a relacionarse y germinó la idea de uniese y crear una institución que los agrupara y de ser posible lograr el acercamiento de nuevos adherentes en común afinidad con la aviación. Por medio de gestiones de uno de ellos, José Alberto Castellino, se envía una invitación a los ya conocidos y otros nombres de amistades que iban surgiendo, incluyendo el mío que fue obtenido de la revista Aeroespacio, porque yo era suscriptor de la misma, concertándose una reunión para el domingo 7 de marzo de 1982 donde una animosa concurrencia trató las bases y los estatutos para la creación de una institución, fundándose



oficialmente la Biblioteca Aeronáutica de Mendoza, dentro de la cual funcionaba el Club de Plastimodelismo, origen quizás, de esta empresa. Es en 1983 cuando se preparó un importante evento consistente en una exposición de modelos a escala que bajo el lema "80 años de Aviación", se realizó desde el 3 al 17 diciembre en el Centro de Congresos y Exposiciones de Mendoza, donde se reunieron 766 maquetas, con una gran concurrencia de público".

Como pueden leer estos distintos y lejanos grupos de personas tienen todos, un origen muy parecido, formando sin querer un triángulo del modelismo plástico que convergerían en una misma exposición, y si bien, en estas siempre están presentes las otras disciplinas, el fuerte y dónde se agrupa una mayor cantidad de cultores, es en el mundo de la aviación.

Dos emblemáticos personajes del Plastimodelismo nacional, Mario Schmitz y Carlos Quiroz (Fotografía Modelograma) Así la situación del modelismo a 1989, como entidades organizadas estaban los IPMS y otros clubes como el de Maipú y el CPV, en tiempos sin correos electrónicos, Facebook, WhatsApp y otras redes sociales, la comunicación entre ellos no era tan fluida como podría ser hoy día, al punto que varios no conocían la existencia del otro.

Los Concursos y exposiciones entre los asociados a estos grupos eran algo frecuente, pero no se había realizado hasta esa oportunidad un encuentro a nivel nacional y menos internacional de Plastimodelismo, y de esta manera es que en una reunión efectuada en su nueva sede en Calle Eleuterio Ramírez 476, frente a la I. Municipalidad de Valparaíso la directiva del CPV surge la iniciativa de realizar una exposición y concurso a fines de 1989 aprovechando los contactos que se tienen con IPMS Chile (ya que estamos por ser filial) y con el fluido contacto que se tiene en ese momento con el Club de Modelismo de Mendoza Argentina.

Iniciamos los contactos con ellos e incluso se envían por correo invitaciones a Uruguay y Perú. Navarrete se encargó de contactar IPMS Chile y el Club de Maipú, en el caso de Mendoza, Cubillos acudió personalmente con la invitación, contactándose con ellos y la Biblioteca Aeronáutica de Mendoza lugar donde sesionaban en la Avenida Godoy Cruz.

Ellos inmediatamente aceptaron la invitación y quedaron de enviar varias maquetas a concursar y otras a exposición, el problema era la disponibilidad de viaje de cada uno de los modelistas. Situación que quedó solucionada a través de uno de sus socios, Atilio Baldini, quien se comprometió a ser quien transportaría las maquetas a Chile junto a otro socio, alojando esos días en su departamento de Viña del Mar.



Portada en El Mercurio de Valparaíso sábado 23 de noviembre de 1989, a la izquierda la secretaria de Interam Chile y la secretaria de la Importadora Juan Ansaldo e Hijos, ambas empresas auspiciadoras del evento dan el toque femenino en el montaje de las maquetas

La fecha sería el sábado 25 de noviembre de 1989 y el lugar la Biblioteca Santiago Severín quien dispuso de todo el segundo piso del ala derecha para la exposición. Las vitrinas fueron gentilmente facilitadas por el Club de Modelismo Naval a través de su presidente Juan Falcón Castillo, IPMS Chile se comprometió a participar a través de su presidente en esa época Mario Schmitz, **Rino Poletti** facilitó todo tipo de material gráfico para poder trabajar maquetas de Malvinas, y fue uno de los jurados del evento, el club de Plastimodelismo de Maipú también se hizo presente.



Se logró tener el auspicio de la I. Municipalidad de Valparaíso, el Consejo Local de Deportes y Recreación (DIGEDER), el Club Universidad de Valparaíso, la Importadora Juan Ansaldo e Hijos, el Centro Cien Águilas, Interam Chile, Almacenes La Mundial, Trofeos Erik Schindler, Vidriería La Italiana, Diario El Mercurio, Radio Portales e Importadora Tamiya. Todos ellos entregaron premios, medallas y galvanos.

La nota más curiosa fue la amplia participación de los modelistas de Mendoza, que con sus aportes llenaron el auto de Atilio Baldini, quien transporto dioramas en sus vitrinas de vidrio, tanques, armas a escala 1/1, y aviones en escalas 1/72, 1/48 y 1/32.

En esta misión fue acompañado por Ricardo Treglos que le ayudó a acomodar tres grandes cajas, y de esa manera el viernes 24 de noviembre emprendía el cruce número 34 de la cordillera, que no les extrañe ese dato no menor para tan prolífico historiador, que tiene todo muy bien registrado y documentado, al punto que podemos señalar que si bien era el viaje 34, con su noble Fiat 128 era el viaje N°17.

El problema mayor fue cuando llegaron al paso Los Libertadores, en aquella época se hacían los trámites en ambas aduanas, argentina y chilena al entrar y al salir. No habían considerado este momento al salir de Mendoza, que al realizar los trámites de inmigración en Argentina, al no ser necesaria la revisión al ir de salida omitieron la declaración, pero al enfrentar a las autoridades chilenas, decidieron que lo mejor era declarar todo lo que ingresaban y así no tener dificultad al salir e ingresar nuevamente a Argentina.

Así fue como se dieron al trabajo de describir cada maqueta por lo que era. Tanque Sherman M4, Avión Hellcat F6F, avión A-4C Skyhawk, Pistola Colt.45 etc. Mayúscula fue la sorpresa de los fiscalizadores de aduana al leer semejante declaración. A lo que se acercaron al automóvil sospechoso color celeste, y exigieron ver de qué se trataba. Atilio inició la explicación y como los funcionarios no entendían nada, se les pidió que sacaran todo y lo pusieran en los mesones, así fueron saliendo primero los dioramas, luego las maquetas con lo que comenzó a congregarse los viajeros que en ese minuto se encontraban en los Libertadores, una vez explicado y entendido por los funcionarios de Aduana, se pasó del desconcierto al asombro de ver esas maquetas todas dignas de cualquier concurso a nivel del mar.

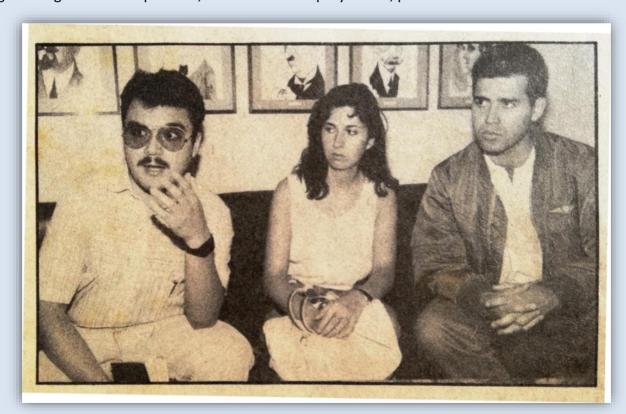
En cuestión de minutos se había organizado una exposición en la avanzada Los Libertadores, así fue como Atilio sin proponérselo es el autor de la Expo-maquetas más alta (3.200 metros) y la única hasta ahora, en el complejo Los Libertadores. Decir que a su regreso, una vez más tuvo que repetir la maniobra, mostrando esta vez también los premios y galvanos obtenidos, y a diferencia de su ingreso a Chile, ahora también se realizó la "Expo-Aduana" al ingresar a Argentina.





30 años después de haber participado en la exposición en la Biblioteca Santiago Severin en Valparaíso el modelista transandino Roberto Salinas de Mendoza, nos envía fotos actuales de su A-4C Skyhawks C-312 perteneciente a la IV Brigada Aérea de Mendoza, avión que en la actualidad esta preservado en el Museo de la IV Brigada. Como uno de los combatientes de Malvinas. Vemos la maqueta tal como se presentó en 1989 (Fotografías R. Salinas)

La exposición que siguió al concurso fue de tanto éxito para la biblioteca, que la directora señora Yolanda Soto nos pidió continuar una semana más, debido a la gran afluencia de público que se había registrado gracias a la exposición, así de la semana proyectada, pasamos a dos.



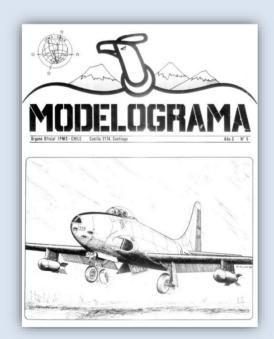
Carlos Paillacar y Erwin Cubillos vicepresidente y Presidente del CPV respectivamente acompañados de una socia, El Mercurio sábado 25 de noviembre de 1989 (El Mercurio)





Dos aspectos de la premiación, a la izquierda Carlos Paillacar oficio de maestro de ceremonias observa mientras el representante de la I. Municipalidad de Valparaíso entrega el Galvano correspondiente al primer lugar a Atilio Baldini en representación de don Osvaldo Viggiani del Club de Mendoza, y a la derecha Alejandro Navarrete entrega un premio al modelista Enrique Valdés del CPV. (Fotografías Ricardo Treglos y Erwin Cubillos)

A principios de 1990, me embarqué como Segundo Piloto en el B/F Guafo, que realizaba mareas de 45 días por 5 en puerto y ellos con puerto base en Puerto Montt y Punta Arenas lo que me alejó hasta 1993 del CPV y la posibilidad de continuar desarrollando el Club y hacerlo una filial de IPMS. A mi regreso, este ya no existía y los socios se habían dispersado en otras cofradías locales.





La revista Aerograma N°5 del año 3, realizó un informe de la participación de IPMS-Chile en la expo-concurso del CPV, en la fotografía al centro podemos ver a su presidente Mario Schmitz (fotografía Modelograma)

Para el nuevo milenio IPMS Chile ya es una entidad completamente madura y es la responsable de organizar diversas exposiciones y concursos en el MNAE, transformándose en un referente del Plastimodelismo nacional. La directiva de 2017 logró un anhelo de años cuando obtuvieron la Personalidad Jurídica, siendo Presidente en ese momento y en actualidad el señor **Juan Cunill**, Secretario Mauro Mendiburu y tesorero Antonio Beghello.

Mientras en las regiones, se trata en cada ciudad de mantener el hobby a duras penas ya que muchas casas especializadas desaparecen o se reducen, Concepción y Talca realizan constantes exposiciones, en el caso de IPMS Talca, estos logran destacar exponiendo sus trabajos incluso en el **MNAE**.

En Valparaíso y Viña del Mar se han formado distintas agrupaciones de modelistas que para 2012 bajo la dirección de **Rodrigo Cordero B** logran captar la atención de la Municipalidad de Viña del Mar, la que les facilita el uso del Castillo Wulff en la Avenida Marina de esta ciudad para realizar una exposición y concurso internacional de modelismo a escala.



Tal como indica el afiche, los "clubes" responsables de su organización eran Grispanzer y War2hobby y la fecha es del 6 al 25 de marzo de 2012

La exposición es inaugurada por la Concejal y ex Alcaldesa de la ciudad doña Eugenia Garrido, reconocida investigadora histórica y estudiosa de la historia local.

Entre el gran número de participantes y con vínculos en ese momento o posteriormente con el Instituto podemos citar al organizador **Rodrigo Cordero** que también expuso sus trabajos y las ofició de jurado, otro de los expositores es **Rodrigo Larraín** y **Erwin Cubillos** que expuso maquetas y fue uno de los jurados del evento.

Entre las maquetas expuestas figura un Douglas C-47 en versión Normandía 6 de junio de 1944, que en el concurso de 1989 logró medalla como la mejor maqueta del CPV, se exhibe junto a su medalla 23 años después. Por el éxito de la muestra esta se repitió en años posteriores hasta el 2015 en que se realizó el último concurso.





Momentos en que la Concejal por Viña del Mar Eugenia Garrido junto a Rodrigo Cordero inauguran la exposición en el Castillo Wulff (Fotografías Erwin Cubillos)



C-47 que en 1989 obtuvo la distinción a la Mejor maqueta del CPV, se expone junto a su medalla, a la derecha cobertura de el Diario El Mercurio sábado 17 de marzo 2012







En la actualidad, y gracias a las redes sociales, el conocimiento entre los socios de distintas ciudades y poder compartir conocimientos es mucho más fácil e instantáneo, incluso al escribir estos recuerdos y fallar la memoria varios de los acá citados fueron consultados y respondieron de inmediato.

Ahora hay varios clubes o agrupaciones de modelistas en cada ciudad y algunas hasta funcionan casi en forma virtual, otros se reúnen constantemente a maquetear a lo menos una vez por semana, también se organizan mercados de pulgas (Pulga Hobby) por lo menos dos veces al año, donde se realizan exposiciones temáticas destacando aquellas que promueven difundir la aviación nacional, preferencialmente con material de la Fuerza Aérea, Brigada de Aviación del Ejército de Chile o la Aviación Naval. En el MNAE también podemos ver constantemente exposiciones realizadas por miembros de IPMS Chile.



Claudio Cáceres, Erwin Cubillos, Mario Román y Rino Poletti durante una reunión de camaradería en el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Como el lector habrá notado de los nombres citados la mayoría de ellos tienen en común el haber desarrollado la investigación aeronáutica, y en algunos casos haber volcado todo su interés al estudio de nuestra historia y si bien en el pasado estaban en distintos frentes, hoy son todos miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, los mismos nombres de 30 años atrás que hoy continúan desarrollando esta pasión por lo aéreo desde otra perspectiva. Ayer con las maquetas hoy comprometidos con la historia.

Erwin Cubillos Salazar

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Revista Fuerza Aérea N° 153 y N° 216 Diario El Mercurio ediciones del 25 de noviembre de 1989, 26 de noviembre de 1989 y 17 de marzo de 2012 Revista de IPMS Modelograma N°1 año 1 Revista de IPMS Modelograma N°5 año 3

Colaboración:

Claudio Cáceres, Atilio Baldini, Roberto Salinas, Norberto Traub y Alejandro Navarrete

VII. AVIONES CON HISTORIA

Piper PA-31-350 Navajo II Chieftain Naval y Comercial en Chile

Uno de los productos estrellas de la empresa Piper Aircraft Corporation, fue el modelo PA-31 denominado Navajo.

El vuelo inaugural del primer prototipo fue el 30 de septiembre del año 1964, utilizando dos plantas motrices de seis cilindros Avco Lycoming IO-540-M de 300 hp. Las primeras entregas se realizaron el 17 de abril de 1967 y con ello, la Piper Aircraft, entraba de lleno en el segmento de aviones ligeros para el transporte de seis a nueve pasajeros, en versiones ejecutivas y también aerolíneas regionales.

Su producción duró entre 1967 y 1984, entregando un total de 3.942 aeronaves en sus ocho variantes fabricadas. Muchos de estos aviones llegaron a Chile para servir en forma civil, comercial y también en las Fuerzas Armadas.

Aviación Naval de Chile:



Una de las reconocidas pinturas al óleo del Coronel Enrique Flores Álvarez, conservada en el Casino de Oficiales de la Base Aeronaval de Concón.

El Alto Mando de la Aviación Naval de Chile, determino que el antiguo avión Beechcraft modelo C-45, Naval 103, que realizaba las tareas de aerofotogrametría en el Servicio, estaba quedando obsoleto, debiendo ser reemplazado a la brevedad por un nuevo avión.

La elección de la nueva aeronave, recayó en el moderno Piper PA-31-350 modelo Navajo II Chieftain, siendo adquirido a fines del año 1971 e ingresado al inventario en febrero del año 1972 cuando arribo a la Base Aeronaval de El Belloto.



Piper Navajo de la Armada de Chile, estacionado en la losa de la Base Aeronaval El Belloto, durante una ceremonia. (Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios)

El avión ahora denominado Naval 115, (c/n° 31-733) estaba equipado con dos motores contra rotatorios y turbosobrecargador, piloto automático, y equipos de navegación de última generación, lo que facilitaba de buena manera las tareas de fotografía en altura.

La tripulación que trajo esta aeronave a Chile, desde los Estados Unidos , estuvo integrada por el Capitán de Corbeta Frederick Corthorn Besse, el Teniente 1° Dante Marchesse Campodónico, el Sargento 2° Domingo Pérez León y los Cabos, Carlos Álvarez Guerra y José Díaz Cartagena.

En una ceremonia efectuada en la Base Aeronaval de El Belloto, el avión fue bendecido el 16 de marzo del año 1972.



El Naval 115 cumpliendo una misión de servicio en el Aeropuerto de Punta Arenas. (Fotografía: Sr. Erwin Cubillos Salazar)

Dentro de los modernos equipos de aerofotogrametría que se le instalaron al avión, había uno que se ubicó en el asiento del copiloto, y que permitía seguir la trayectoria de la aeronave sobre el terreno.

En el piso del fuselaje, sobre una plataforma, se instalaba la cámara fotográfica orientada hacia el suelo, separada del mismo, por una placa trasparente, la que era cubierta por el exterior en vuelos no relacionados con el uso fotográfico, a fin de evitar su deterioro.

A las labores de aerofotogrametría, se le agregaron las tareas de transporte de autoridades navales y enlace, dadas las buenas performances del avión.

Tras trece años de volar con el ancla en la cola, el Naval 115, fue dado de baja y enajenado el 3 de diciembre del año 1985.



Una de las pocas fotografías del PA-31 Naval en vuelo sobre el mar chileno. (Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios)

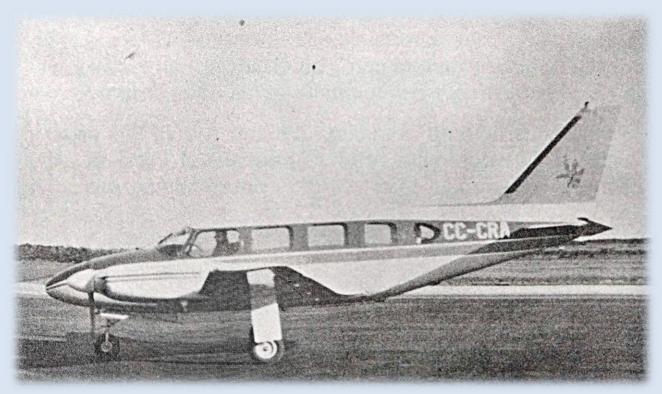
Aerovías DAP:



Un impresionante perfil del Piper Navajo de Aerovías DAP , confeccionado por nuestro socio Juan Carlos Velasco en el año 2013.

La empresa aeronáutica austral Aerovías DAP, de Punta Arenas, a través de su casa matriz, Maquinarias Pivcevic e Hijos Ltda., adquirió a la Armada de Chile en 1985, el Piper PA-31, en la suma de diecinueve mil quinientos dólares. El contrato de compra fue firmado por el representante de la empresa, don Andrés Pivcevic Rajcevic.

Quedó anotado en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil con la matrícula civil CC-CRA.



Obviando la calidad de la imagen, es posible ver el Navajo de DAP, taxeando en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas. (Fotografía: Sr. Alberto Fernández Donoso.)

Ingresado a la flota de Aerovías DAP, el avión paso a realizar vuelos de itinerarios y chárter desde su base, en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, a los destinos que servía la empresa, transportando pasajeros a Puerto Williams, Porvenir, Puerto Natales y Ushuaia en Argentina todos en la Patagonia austral del cono sur.

Cabe hacer presente que DAP es la única empresa regional que ha operado en Chile, desde el año 1980.

Después de seis años de operación con los colores de Aerovías DAP, el Piper fue reemplazado por dos aviones Cessna modelo 402, y un Beechcraft King Air 100.

Posteriormente merced de algunos contratos de corta duración, opero con matrícula civil CC-PRF y posteriormente recupera la anterior, CC-CRA, ambas registradas a nombre de Maquinarias Pivcevic e Hijos Ltda.



Fotografiado en el Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, puede observarse el Piper Navajo de Aerovías DAP en espera de su venta. (Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.)

GEOCEN:

Servicios Geográficos Integrales Limitada, empresa con base en el Aeropuerto de Los Cerrillos, se hace del avión y lo registra el 15 de noviembre del año 1996 a su nombre en el Registro Nacional de aeronaves, libro N° 13 a Fojas N°82 en categoría comercial, recibiendo la matrícula CC-CRV.



Otro perfil de nuestro socio Juan Carlos Velasco, ilustrando el avión de Geocen.



En la fotografía se ve el Piper Navajo de Geocen, en el desaparecido Aeropuerto de Los Cerrillos. (Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy)

La empresa Geocen estaba dedicada a la prospección de minerales en la zona norte de Chile, y operaba vuelos mediante contratos con mineras.

Contratada por la compañía minera El Indio, y llevando dos geólogos norteamericanos a bordo, el 23 de febrero del año 1999, sufrió un accidente en un sector llamado Las Compañías, cercano al Aeródromo La Florida de La Serena.



Así informaba la prensa local el accidente del avión Piper Navajo de Geocen. Fotografía: MNAE.

Diario El Día, miércoles 24 de febrero de 1999

A l cierre de la presente edición, fuentes extraoficiales confirmaron que la causa -presumible- del accidente aéreo del aparato de prospección minera se habría ocasionado por la falta de combustible en los depósitos de las alas de la aeronave civil.

Esta situación habría pasado inadvertida por el piloto del avión, el que al constatar la falta de bencina habría enfilado rumbo al aeropuerto, debiendo realizar un aterrizaje de emergencia en las inmediaciones de La Serena.

Así se deduce, presu-

"Causas Serán

ANDRES KEIN, EJECUTIVO DE EMPRESA GEOCEN:

Determinadas por el

Fiscal de Aviación"

sta es una desgracia para la empre-

sa, pero estamos muy contentos que no se registraran víctimas fatales", con esta frase sintetizó el gerente de Geocen la trágica jornada vivida ayer por personal de su empresa, mientras realiza-

miblemente, de las diligencias realizadas por el investigador de accidentes de aviación de la Dirección de Aeronáutica Civil, Patricio Cancino Erise, quien habría constatado en terreno la carencia del carburante.

Esta evidencia podría ser refutada de comprobarse que la tripulación desechó el combustible antes de caer, lo que es muy poco probable, pues de ser falla en uno de los motores, la falencia pudo ser superada con el motor en funcionamiento.

La otra variable que

AVION NO TENIA COMBUSTIBLE

Presunta "Falla Humana" Habría Causado Accidente

Información fue proporcionada por fuentes ligadas a la investigación.

puede exculpar a los pilotos -pero menos probable aún- es que haya fallado el sistema de control que indica la cantidad de combustible en las alas del bimotor.

Esto quedará esclarecido con las pruebas eléctricas a que, seguramente, serán sometidos los instrumentos de navegación. Pero sobre la base de los antecedentes que se barajan hasta este momento, todo parece indicar que una falla humana es la causa del accidente aéreo de ayer en Las Compañías.

Claudio liabaca Sáez Alejandro Vicuña Leiva



Expertos de Aeronáutica revisan los estanques de combustible de la aeronave sinjestrac

AVION

Recorte de Diario El Día, miércoles 24 de febrero de 1999

El avión sufrió un 80 por ciento de daños y se declaró irrecuperable, sus cuatro pasajeros resultaron ilesos.

De acuerdo con el Expediente Investigación N°1123AE de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la causa del accidente, habría sido la detención de los dos motores por agotamiento de combustible de la aeronave.



Fotografías del sumario del accidente que involucro al CC-CRV en La Serena en 1999. Fotografía: DGAC/MNAE.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://es.wikipedia.org/wiki/Piper PA-31 Navajo

La Aviación Naval de Chile, Carlos Tromben C.

http://ivansiminic.blogspot.com/search?q=piper+navajo

Aviones de Guerra N° 92, Editorial Planeta - De Agostini ,S.A. 1984.

La Aviación en Magallanes, Alberto Fernández Donoso. DGAC-MNAE,1994.

Expediente Investigación N°1123AE de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Colaboraciones:

Señores Rino Poletti Barrios, Juan Carlos Velasco García, Erwin Cubillos Salazar, Carlos Saldivia Rojas, Alberto Fernández Donoso, Samuel Matamala Fuentes y Gabriela Jiménez Catalán.

VIII. EL MONUMENTO DEL MES

Iniciada esta sección con el último ejemplar de Aerohistoria de 2019, está destinada a resaltar lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico, los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, de carácter conmemorativo aeronáutico a lo largo del país.

MARTA LILLO GONZÁLEZ

Marta Lillo González, nació en Santiago, el 20 de noviembre de 1914, y falleció el 26 de abril de 1997. En sus 83 años de vida dejó huellas indelebles en el arte nacional, y particularmente en el ámbito aeronáutico que nos convoca y nos invita a un recorrido por su obra.

Estudió su enseñanza primaria en el liceo en el Liceo N°6, al que llegó en 1929 del que Gabriela Mistral fuera su primera directora pocos años. Allí fue alumna de maestras notables, como la escritora Flora Yáñez y la pintora Mireya Lafuente quien descubrió sus dotes artísticas. Los estudios escolares los terminó en el Liceo N°3.

A partir de 1933, realizó cursos libres en la Escuela de Bellas Artes, con los maestros Lorenzo Domínguez V. y el vallenarino José Carocca Laflor, trabajando diferentes materialidades como el bronce, el mármol, la piedra y la terracota.

Fue miembro activo de la Sociedad Nacional de Bellas Artes, de la Mesa Redonda Panamericana de Mujeres de Chile y del Instituto Chileno Mexicano de Cultura.

Recibió numerosos premios y distinciones

- 1935 Mención Honrosa, Salón Oficial, Santiago, Chile.
- 1948 XV Salón Nacional, Segunda Medalla en Escultura, Santiago, Chile.
- 1955 Salón de Pintoras y Escultoras Chilenas, Casa de la Cultura de Ñuñoa, Santiago, Chile.
- 1961 Salón Nacional, Primera Medalla en Escultura, Santiago, Chile.
- 1991 Salón Nacional, Premio Rotary Club, Santiago, Chile.

Sus esculturas se abrieron paso para instalarse en diferentes espacios públicos de Chile y el extranjero. Algunas quedaron en Uruguay y otras, repartidas en museos, avenidas y plazas chilenas y en el Cementerio General de Santiago.

Una de ellas es la imagen de Nuestra Señora de Loreto. Hacia 1962 el General del Aire Eduardo Iensen Franke, estaba el mando de la FACh. Era un hombre profundamente mariano, y estimó conveniente encargarle a Marta Lillo que esculpiera una imagen de Nuestra Señora de Loreto, especial para los aviadores chilenos, que proyectara la fuerza intercesora de María y la grandeza y solemnidad del vuelo.

La imagen resultante fue la de María en una actitud de oración serena, de pie sobre un mundo alado, en el que se lee *Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación*, escrito sobre el continente americano, que permaneció resguardada en el Servicio Religioso de la Fuerza Aérea hasta su entronización en la iglesia San Miguel Arcángel en 1988, cuando le fue entregada a la institución.

Una segunda imagen fue entregada a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su instalación en la Capilla San Pablo Apóstol en 1997.

Además de lo anterior, se fundieron una pequeña cantidad de miniaturas que fueron repartidas entre diferentes autoridades, quedando una en poder del Servicio Religioso.



La luz solar ilumina entra a través de los ventanales de la cúpula sobre el crucero, iluminando el altar. Dos imágenes custodian el acceso al coro desde sus plataformas, San Miguel Arcángel a la izquierda y Nuestra Señora de Loreto, a la derecha.





En el globo terráqueo con el continente americano a la vista, se lee: "Virgen de Loreto Patrona de la Aviación"



El 27 de febrero de 2010 un terremoto remeció Chile central, causando destrucción. Las imágenes de la capilla de la Dirección General de aeronáutica Civil "San Pablo Apóstol" resultaron con graves daños salvo la de Nuestra Señora de Loreto que resultó indemne.

ESCULTURAS AERONÁUTICAS DE MARTA LILLO

Monumento
Voluntad
del Vuelo

Antofagasta

Autor: Marta Lillo

Ubicación: Parque Brasil de Antofagasta, entre las calles José Miguel Carrera y Bernardo O'Higgins.

Estado: Bueno

Material: Escultura de bronce pintada de negro sobre una base de concreto blanco y placa de bronce

pintada.

Instalación: 21 de marzo de

1964

Observaciones:

Las expresiones "Voluntad del Vuelo" y donada a la ciudad por el Ala N° 1 "Cerro Moreno" borrado con

pintura.



Escultura Voluntad de Vuelo (miniatura)	Santiago Centro	Autor: Marta Lillo Ubicación: Prop. particular Estado: Bueno Material: Bronce Instalación: fundida en Iquique durante 1964 Observaciones: Miniatura de 10 autorizadas por la escultora de la que fue instalada en Antofagasta. Esta sirvió de molde para las restantes. Gral. Daniel Reveco jefe de Base Los Cóndores se quedó con ella. Vía Daniel Concha Reveco	
Busto Dagoberto Godoy	Pitrufquén	Autor: Marta Lillo Ubicación: Plaza Tte. Dagoberto Godoy Estado: Bueno Material: Bronce sobre pedestal de concreto Instalación: 12 DIC 1974 Observaciones:	
Busto Dagoberto Godoy	Temuco	Autor: Marta Lillo Ubicación: Plaza Dagoberto Godoy (frente Manuel Montt) Altura: Figura 1,20 mts. Monolito de Cemento 2,10 mts. Estado: Material: Yeso revestido con metal fundido en Santiago Instalación: 12 de diciembre de 1974 en la administración del Alcalde German Becker. Observaciones: Instalado sobre una estructura de cemento bañada de material pétreo que le entrega una característica especial de color y textura. En 2009, el monumento fue complementado con un total de 10 columnas en orden ascendentes, que hacen resaltar la figura del Aviador.	

Busto Dagoberto Godoy	B.A. El Bosque Esc. De Aviación	Autor: Marta Lillo Ubicación: Patio honor Escuela de Aviación Estado: Bueno Material: Bronce sobre pedestal de concreto Instalación: Observaciones:	Trada Lita G
Virgen de Loreto	Pudahuel DGAC - DASA	Autor: Marta Lillo Ubicación: Capilla San Pablo Apóstol. DGAC Estado: Bueno Material: Bronce Instalación: Observaciones: 1962 Original del C.J. Gral. Eduardo lensen F., donada por Pbro. Sebastián Navarrete	
Virgen de Loreto	Santiago Centro	Autor: Marta Lillo Ubicación: Capilla Sn. Miguel Arcángel Estado: Bueno Material: Bronce Instalación: Observaciones: Esculpida en 1962	
Virgen de Loreto (miniatura)	Santiago Centro	Autor: Marta Lillo Ubicación: Serv. Religioso FACH Estado: Bueno Material: Instalación: Observaciones: 1962 Miniatura original firmada e inscrita con el N°25660	To Zill O.J. 14: AT-Olin 25:55

LA NACION. - Viernes 4 de Febrero de 1921

LA ESCUADRA NORTEAMERICANA DEL PACIFICO

EN SANTIAGO Y VALPARAISO CONTINUAN LOS FESTEJOS EN HONOR DE LOS MARINOS

El Presidente de la República pasó ayer revista a la flota L GOBIERNO CONDECORA CON LA MEDALLA "AL MERITO" A LOS JEFES DE LA ESCUADRA Y AL EMBAJADOR Mr SHEA

Diario La Nación. Santiago, 4 de febrero de 1921

Una escuadrilla de aviones militares tripulados por aviadores navales, el Teniente Humberto Marín, el Guardiamarina Zañartu, Ingeniero 2° Espinoza, Ingeniero 3° Lizasoain y el piloto Alcayaga, efectuaron un vuelo desde la Escuela Aeronáutica Militar, en El Bosque hasta Valparaíso, causando la admiración de las autoridades y del pueblo entero. Como parte de las evoluciones aéreas, el Instructor Charles Pickthorn, dejó caer el siguiente mensaje al buque: "Con motivo del primer Raid de Instrucción a Valparaíso, los Servicios de Aviación, presentan a S.E. sus respetuosos saludos

Su Excelencia el Presidente de la República don Arturo Alessandri, que se encontraba a bordo del acorazado americano "New Mexico", contestó con el siguiente telegrama al Jefe de los Servicios, General don Luis Contreras Sotomayor:

Valparaíso 3 de febrero de 1921.

Señor Luis Contreras, Santiago

Saludo de la aviación chilena al Almirante

La superioridad del servicio aéreo, como una demostración del
adelanto alcanzado en tan corto
especio de tiempo por los alumnos
navales que instruye la misión inglesa que comanda el mayor señor
Scott, dispuso, como una manifestación a la Armada Nacional, con
motivo de la visita de la escuadra
norteamericana, que el primer
raids de instrucción a Valparaiso
fuera hecho por sus alumnos navales.

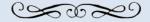
Al efecto, ayer a las 2.30 P. M., partio del Aerodromo El Bosque, con rumbo a Valparaiso, una flotilla compuesta de tres aparatos "Scout" y dos "De Haviland", piloteados por los alumnos teniente Humberto Marin, guardiamarina Zañartu, ingenieros Espinoza y Licasoain y piloto 3.0 Alcayaga.

Una vez en Valparaiso, los pilotes evolucionaren durante algún tiempo sobre la bahía, ejecutando arriesgadas pruebas, que fueron

shechas con toda corrección.

"A bordo del acorazado americano "New México" recibí el mensaje de saludo que V. S. me enviara con motivo del **primer raid de instrucción de los servicios de aviación entre Santiago y Valparaíso.** El mensaje fue arrojado por uno de los aviones de la bandada que hicieron maniobras de suma pericia y valor sobre los buques surtos en la bahía. Reciba V. S. y los valientes pilotos, mis sinceras felicitaciones y entusiastas aplausos".

(Fdo.) .- Arturo Alessandri.



Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Distinguido Presidente y querido amigo:

Gracias por el envío de la Revista.

Es relevante, interesante, amena y bien informada. Creo que constituye un documento que sin duda permite mantener vivo el legado que han dejado tantos aviadores que a veces a costa de sus propias vidas dieron luz, impulso y prestigio a la aviación nacional en nuestra querida Patria.

Gracias por el esfuerzo que hacen, Es un claro beneficio para la Aviación Nacional; en particular nuestra querida Fuerza Aérea y un reforzamiento permanente de la conciencia aérea de Chile.

Mis mejores deseos para este nuevo año 2020 a todos ustedes quienes dirigen el Instituto y la Revista por el magnífico esfuerzo, no menor por cierto.

Un fuerte abrazo

Jaime Parra Santos

Al Sr. Director Don Norberto Traub Gainsborg

Agradeciéndole el envío de la Revista, de excelente contenido, por cierto, hago propicia la oportunidad para saludarle muy cordialmente,

Arq. Nicolás Incollá Garay Embajador (ECOSOC-ONU) Miembro del Instituto Nacional Newberiano Miembro de la Fundación del Reg. Patricios (E.A.) RadioOperador *LU1AAF* Miembro del Instituto Güemesiano

Estimado Norberto:

Con mucho gusto leí el último número de la Revista Aerohistoria. Me dio mucho placer leer el artículo sobre las hazañas del hidroavión "Cóndor de Plata" y sus pilotos.

Aunque mucho más posterior, recuerdo los hidroaviones Sandringham de Aerolíneas Argentinas para vuelos a provincias del litoral y Montevideo. No estoy seguro del modelo. Los vi salir y acuatizar en el Rio de La Plata siendo muy niño. Eran un espectáculo y un capítulo de la aviación que muchos no recuerdan o no conocen.



También me da placer informarle que, en el próximo pasado congreso internacional de vexilología realizado en la ciudad de San Antonio, Texas, la sociedad Corporación Nacional de Vexilología de Chile, CONAVEX fue admitida como miembro pleno de la Federación Internacional de Asociaciones vexilológicas, FIAV.

Adjunto la dirección del su sitio en la red para vuestra información.

https://conavexcl.wordpress.com/

Sin más por el momento, lo saludo atte.

Gustavo Traccia

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg Presidente

Oscar Avendaño Godoy Vicepresidente

Alberto Fernández Donoso Director - Secretario
Aníbal Jiménez Lazón Director - Tesorero

José Guzmán Moreno Director
Mario Magliocchetti Oleaga Director
Sandrino Vergara Paredes Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub GainsborgDirector

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

Colaboradores

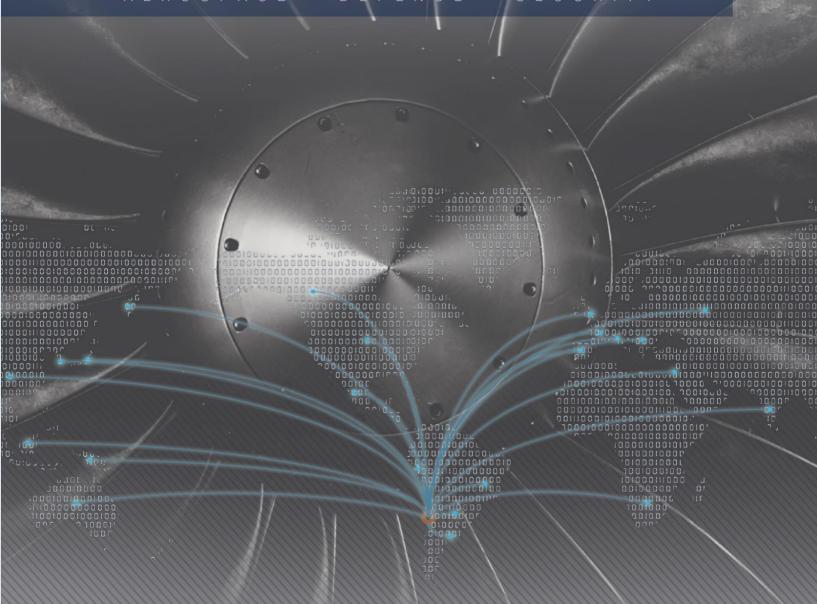
Álvaro Sequera Duarte Claudio Cáceres Godoy Claudio Meunier Reus Erwin Cubillos Salazar Fernando A. Morlet Becerril Héctor Alarcón Carrasco Manuel Mariño Reimann

ISSN 0719-9635



INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY



March 31 – April 5 Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile

www.fidae.cl







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

















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



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