ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

El Junkers R-42 N°6, en "Ancón sin salida" (Canal de las montañas), donde debido al temporal de viento que afectaba la ruta el 26 de enero de 1930, debieron hacer escala. En primer plano aparecen el comandante Merino y el Capitán Fuentes.

- **Alfredo Fuentes Martínez, mártir de Magallanes**
- **Primer mártir del personal Gente de Mar en la Aviación Naval**
- **El nacimiento de Mataveri**
- **Ecuatoriana de Aviación y su corto medio siglo de vida**

Actividades de enero de 2021 - Nº1

En Homenaje a la Escuela de Aviación
"Capitán Manuel Ávalos Prado"
en su Centésimo Octavo Aniversario

1913 - 11 de febrero - 2021

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Si olvidamos el respeto y el amor por nuestras raíces, perderemos con el tiempo parte importante de nuestra cultura e identidad"

En estos días *donde la intolerancia, desidia, falta de respeto y juicios descontextualizados y erradamente revisionistas",* hacen que lo imprescindible se pierda en el horizonte, dando espacio a antojadizos deseos progresistas y placeres avalóricos, respecto a tareas y objetivos de vida, muchas veces más relevantes. Es aquí donde las efemérides -ese conjunto de acontecimientos históricos trascendentes ocurridos en una misma fecha, pero en años diferentes- se vuelva la mayoría de las veces, parte de nuestra identidad o cultura.

La celebración de éstas, muchas de las veces, pueden dar paso a un espacio de reflexión de conocimiento o de compresión, como también su celebración puede llegar a constituir alguna de las veces, una actividad en torno a un recuerdo de significancia y trascendencia.

Tanto su recuerdo como la celebración periódica, es parte del preciado regalo que los integrantes de nuestro Instituto, entregan orgullosa y desinteresadamente desde hace tantos años a todos los chilenos y a cada ciudadano del mundo que quiera conocer algo más de nuestro pasado aeronáutico nacional e iberoamericano. Trabajo que esta corporación cumple ininterrumpidamente desde su fundación, informando, respetando, valorando y educando sobre parte esencial de nuestro pasado como Nación y también, de cómo nos insertamos en el mundo y relacionamos con éste.

Por ello que, desconocer o descontextualizar parte de esta historia, significa muchas de las veces subvalorar nuestro ser y fundamentalmente ignorar el hecho que sin raíces cualquier futuro que se nos depare, se vuelve incierto.

Amor por la Patria, humildad y dedicación son parte del fuerte compromiso con que acogemos permanentemente los comentarios de reconocimiento o crítica a nuestra tarea, sea en la forma de conmemorar y difundir parte de la rica historia, con nuestro esfuerzo unimos y añadimos un gratificante beneficio que nos brinda el permitirnos soñar y crecer, pues todo ello nos posibilita sumergirnos con mayor compromiso en la tarea de la investigación, registro y conmemoración.

En esa la historia aeronáutica, que nos enamora y reconforta, esperamos periódicamente poder compartir y conmemorar todos estos acontecimientos importantes de recordar con quienes nos siguen; por lo que este mes no pudimos quedar ajenos o exentos de valorar acontecimientos como lo fueron los vuelos hacia la isla de Pascua, los aniversarios de varios clubes aéreos nacionales o la celebración de nuestro sencillo pero apreciado aniversario.

En fin, son muchos los motivos o las aristas a investigar como también lo son, los hechos no investigados o las pistas o relaciones no todas las veces resueltas. Es por ello tratamos siempre de poner en valor estas fechas y hechos, compartir hallazgos y conocimientos, incentivando y divulgándolos ampliamente para el crecimiento cultural y patrimonial de nuestra nación y deleite de todos, ya que como antes declaramos, nuestro anhelo es y ha sido ser parte de ese registro y conmemoración que ayuda a resguardar la aviación chilena e iberoamericana, pues reconocemos en ella una parte integral de la historia común y de vinculación con la del mundo.

Hoy, a pesar de ver como se destruyen valores y confianzas, de afrontar en nuestra tierra los azotes de la ignorancia, la injusticia de las conveniencias personales y partidistas, sumando la lacra que trae la proliferación del narcotráfico y de otras muchas brutalidades inentendibles que están costando vidas, enfrentamos unidos la actual “pandemia”, ciertamente amparados muchas de las veces sólo en la voluntad divina, y otras inconveniencias propias de la vida que, tal como al inicio del año 1983, estamos resueltamente llenos de ilusiones y alegría para trabajar en el desarrollo de las actividades y sueños que muchos de los que nos precedieron nos inculcaron. Así vemos también, con orgullo cómo nuestra corporación se afianza en el tiempo y el espacio, comprometiendo renovado entusiasmo, al cumplir estos 38 años de vida proficua.

Por ello y por todo lo anteriormente expuesto, volvemos a solicitar el apoyo de las muchas instituciones asociadas a la aeronáutica, pues este, el rol de resguardar y difundir, no es solamente nuestro patrimonio, sino que es también el *derecho* y *privilegio* de cada uno de ustedes.

Reconociendo en este medio de difusión, una puerta abierta para recordar al mundo algo más de los hombres, hitos y circunstancias que han influido y conformado la construcción de *nuestro pasado aeronáutico* como también de nuestra *cultura* e *identidad*. A todos ustedes distinguidos miembros, fieles lectores, corporaciones amigas, camaradas y entusiastas de la historia y la aviación, queremos invitarlos a que se nos unan en esta noble tarea, acompañándonos en futuras actividades, aunque sea en el corazón, pues ellas nos recordarán a quienes heroica y desinteresadamente han participado no sólo del trascendental desarrollo y conectividad que la aviación chilena e iberoamericana ha prestado a nuestros pueblos, sino que también reflejan el cómo nos presentamos y servimos al país y a quienes nos rodean.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL 3

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS
Destacado doble homenaje en el 70 aniversario del vuelo del Manutara, realizó nuestra corporación en Santiago e Isla Rapa Nui 6
Con una concurrida y privada ceremonia de camaradería, el IIHACH celebró su trigésimo octavo aniversario 11

OBITUARIO 14

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 20

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 22

EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO 23

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
Alfredo Fuentes Martínez, mártir de Magallanes 46
Primer mártir del personal Gente de Mar en la Aviación Naval 63
El nacimiento de Mataveri 70
Ecuatoriana de Aviación y su corto medio siglo de vida 74
Carruaje de los Héroes: El Catalina "Manu- Tara" 79

AVIONES CON HISTORIA
Falco F-8L, un halcón italiano en Chile 93

¿SABÍA UD.? 99

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
Apuntes del primer vuelo comercial a Rapa Nui 103

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 106

I. Ceremonias, Conferencias Académicas, otros Actos Conmemorativos y de Camaradería

❖ *Destacado doble homenaje en el 70 aniversario del vuelo del Manutara, realizó nuestra corporación en Santiago e Isla Rapa Nui*

Organizada por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACh) y en el Hall Central del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile (MNAE), se llevó a efecto el pasado miércoles 20 de enero, la ceremonia conmemorativa del primer vuelo a la Isla Rapa Nui.

Entre la tarde del 19 y la mañana del 20 de enero de 1951, hace 70 años, que el hidroavión Catalina OA-10A N° 405 de la FACH, bautizado como "Manu-tara", realizó el primer vuelo a dicha isla. Considerado una verdadera hazaña aeronáutica nacional y una iniciativa que permitió a la postre, fortalecer la soberanía chilena en el Pacífico Sur, abriendo una nueva ruta de proyección comercial y turística.

Ajustada a las estrictas medidas sanitarias dispuestas para el control de la pandemia por Covid-19, y buscando el lugar propicio para recordar aquella gesta, la actividad conmemorativa se realizó bajo el ala del OA-10A Catalina que se exhibe en el MNAE con los colores del Manutara.

Hicieron uso de la palabra el director del museo, Sr. Ricardo Gutiérrez Alfaro, quien dio la bienvenida a los asistentes permitidos para la ocasión, a nombre de la Fuerza Aérea de Chile y del Director General de Aeronáutica Civil, señalando la importancia del hecho que se conmemoraba y de los esfuerzos que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile hacía para recordarlos.

A continuación, el presidente del IIHACh, señor Norberto Traub junto con saludar y agradecer a los presentes presentó al conferenciante señor Alberto Fernández Donoso, secretario de la corporación, quien dictó una muy interesante conferencia que versó sobre el valor e interés expresado por aviadores

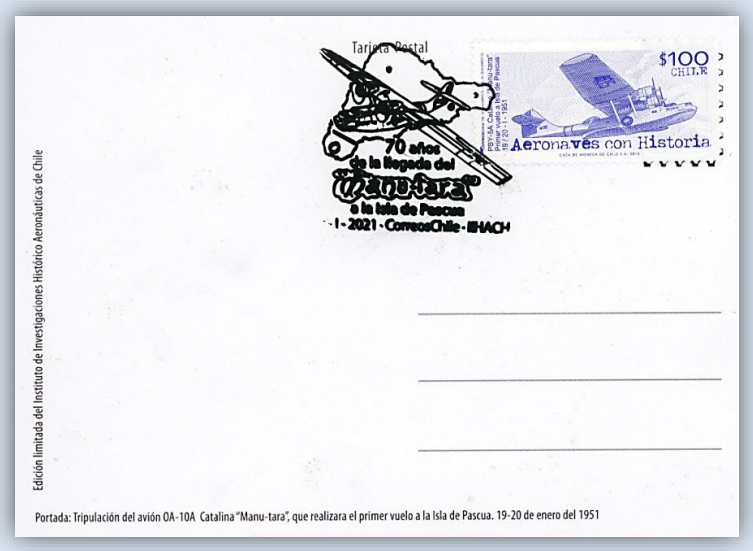
tan notables como José Manuel Sarmento de Beires, Ramón Franco y Francesco De Pinedo por efectuar aquellos emblemáticos vuelos y proyectos transoceánicos, que condujeron y condicionaron a los primeros estudios de la meteorología del Pacífico austral.

Muchos de ellos, realizados por el meteorólogo Julio Bustos Navarrete del Observatorio Meteorológico El Salto de Santiago en 1933, concluyeron y destacaron que la conquista aérea del Pacífico se debía a la tenacidad y perseverancia del entonces capitán Roberto Parragué Singer iniciada algunos años por él con el primer vuelo al archipiélago Juan Fernández en 1945; a las islas San Félix y San Ambrosio en 1947 y finalmente a Rapa Nui en 1951, logrando ponerla en el mapa de las comunicaciones aéreas transpacífico, consolidando la presencia de Chile en el Pacífico sudoriental y llevando progreso, conectividad y esperanza a esos chilenos insulares.

Prosiguiendo con el acto se dirigió a los presentes el prefecto de la Policía de Investigaciones (PDI), Sr. Lukas Riroroku Hormazábal quien hizo interesantes recuerdos de como su padre y otros isleños contemporáneos prepararon la pista a mano para que aterrizara el Manutara y como algunos se asustaron cuando lo vieron llegar, y por sobre todo, sobre el significado de apertura y progreso que dicho vuelo trajo a sus habitantes.

La ceremonia finalizó con una breve intervención de Roberto Parragué Opazo, hijo del piloto, primer navegante y principal impulsor del vuelo Capitán de Bandada don Roberto Parragué Singer, quien agradeció la ceremonia a nombre de la familia.

Lukas Riroroku H.



Terminado el acto se procedió a matasellar 40 postales preparadas por el Instituto en colaboración con CorreosChile con un timbre especialmente creado para la ocasión por don Mauricio Navarro González, socio del IIHACH y distinguido diseñador de CorreosChile, las que fueron obsequiadas a los participantes junto a algunos regalos que arribaran desde la isla para recordar esta importante ocasión.

De izquierda a derecha: Mauricio Navarro González, Roberto Parragué Opazo, Lukas Rororoku Hormazábal, Norberto Traub Gainsborg y Ricardo Gutiérrez Alfaro.

El mismo día, nuestra corporación preparó y coordinó otra importante y muy concurrida actividad en realizada en la Isla, la que, a cargo de nuestro representante en Rapa Nui, Sr. Enrique Carrasco Henríquez, se realizara exitosamente en el Centro Lector Katipare (2°piso) y que contó con la presencia del historiador Cristián Moreno Pakarati; el antropólogo Roberto Rojas Pantoja y el ex funcionario del Ministerio del Interior, don Alfredo Tuki Pate.

Aquí, se reunieron personas que estuvieron presentes durante la histórica llegada del avión, otros quienes a través de la tradición han conocido del hecho revivieron los recuerdos la hazaña y finalmente los que supieron de este hito durante este encuentro.

En la ocasión, don Enrique Carrasco, socio representante del IIHACH y también ex funcionario de la DGAC recordó además del histórico vuelo, algunas de sus consecuencias, las que incluyeron al turismo como otras actividades económicas de la isla, muchas de ellas iniciadas a partir de 1951, cuando un avión de la Fuerza Aérea de Chile, demostró que este distante territorio nacional podía unirse por la vía aérea.

En este mismo contexto, el Comandante de Escuadrilla Joseph Suez Fadic, jefe de la Escuadrilla SAR de la Fuerza Aérea de Chile en Rapa Nui, también presente en la importante actividad, definió el hecho como el "puntapié inicial" de la conexión entre el continente y Mataveri.

Al finalizar sus palabras, volvería a reiterar:
"Es un honor para mi poder representar a la Fuerza Aérea que fue quien dio el inicio a esta conexión."

Autoridades regionales, bomberos y el comandante Suez junto a parte de su personal de la Fuerza Aérea que labora en la Isla de Pascua/ Rapa Nui.

Al centro, nuestro representante en Rapa Nui, don Enrique Carrasco Henríquez, departe con algunas de las autoridades, expositores y asistentes.

❖ *Con una sencilla y privada ceremonia de camaradería, el IIHACH celebró su trigésimo octavo aniversario*

La tibia mañana del 28 de enero del año en curso nos sorprendió haciendo algunos de los preparativos para celebrar dignamente los 38 años de vida del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, evento que en esta ocasión efectuaríamos en un sector de sombra del patio principal del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", gentilmente facilitado por el Sr. Presidente Interino de dicha entidad Comandante de Grupo Sr. Juan Carlos Sepúlveda Farías.

Considerando que estamos en época de restricciones sanitarias por la grave pandemia que afecta al mundo entero, se nos había autorizado un aforo máximo de 20 personas, incluidos los miembros de Directorio.

Puntualmente, a contar de las 10:30 hrs. empezaron a llegar algunos de nuestros ilustres y selectos invitados, entre quienes contamos a la Presidente del Instituto Histórico "José Miguel Carrera" Sra. Ana María Ried Undurraga Carrera; al representante del Sr. Comandante

en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile Coronel de Aviación (AD) Sr. Ricardo Valladares Uber; al representante del Director de la DGAC, y Director del Museo Nacional del Aire y el Espacio General de Aviación Sr. Ricardo Gutierrez Alfaro; al Agregado Aeronáutico de la Fuerza Aérea de Argentina Comodoro Sr. Diego Fabián García; al nuevo Agregado Militar del Ejército de Argentina Coronel de Infantería Sr. Alfredo Massarelli, recientemente incorporado a sus nuevas funciones. Completaban el aforo permitido algunos de los señores miembros del Directorio del Instituto y Socios de la entidad.

Luego de los saludos protocolares y lectura de los vocativos por parte del señor vicepresidente don Oscar Avendaño Godoy, el Presidente de la entidad junto con reiterar los agradecimientos por la asistencia de los presentes, se dirigió a la concurrencia a través unas sentidas y participativas palabras donde expuso la importancia e intencionalidad de celebrar las fechas que guardan importancia con nuestra historia y pasado, puesto que ellas son parte central y esencial de nuestra identidad. Entre ellas se recordó especialmente el motivo que nos reunía, haciendo una brevísima reseña de la historia de Instituto, su origen, primeros pasos como corporación, la labor y funciones que por Estatuto le corresponden y como de un pequeño grupo de amantes de la historia aeronáutica se ha ido convirtiendo en un ente señero y rector a nivel iberoamericano, contando con activos Socios Correspondientes en América Latina, México, Estados Unidos y Europa. El presidente de la corporación, Reiteró el agradecimiento a cada uno de los presentes, el apoyo prestado en la concreción exitosa de las actividades, adelantos y logros alcanzados en estos treinta y ocho años de trabajo, donde se funden la intencionalidad por el rescate patrimonial, el respeto por la historia, el amor por la aviación y las ganas con el trabajo dedicado de cada uno de los antecesores que intervinieron en la creación, prestancia y longevidad de esta corporación.

Terminada la exposición del Presidente, Sr. Norberto Traub Gainsborg, se procedió a la entrega simbólica del nombramiento de Socia Honoraria, a la señora Gloria Escobar Reyno, apreciada colaboradora de muchos años quien por razones ajenas a su voluntad, no nos pudo acompañar en esta

especial ocasión. A continuación, se distinguió con la cruz “Virgo Lauretana”, a nuestro antiguo socio y representante en Rapa Nui, don Enrique Carrasco Henríquez.

A continuación, el presidente entregó al representante del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile Coronel de Aviación (AD) Sr. Ricardo Valladares Uber, una copia del retrato original de carboncillo y pastel que hiciera del Comodoro Arturo Merino Benítez, años atrás nuestro primer presidente, CDA Enrique Flores Álvarez, eximio artista nacional y recordado historiador aeronáutico. Otros dos ejemplares enmarcados de este particular retrato, fueron cariñosamente entregados para ser exhibidos en un lugar de honor de la Agregaduría Aérea de la Embajada Argentina en Chile como también en el Instituto de Investigaciones Históricas “José Miguel Carrera”.

El Coronel de Aviación Valladares recibe el retrato del Comodoro Arturo Merino de manos de nuestro presidente

Terminada la ceremonia, los comensales pasaron a disfrutar de un cocktail de Camaradería donde, distendidamente tuvimos la oportunidad de recordarnos los rostros y transmitir nuestros cercanos sentires y alegrías, además fue una ocasión para darle la bienvenida al nuevo Agregado Militar de la República Argentina quien agradeció el gesto manifestando que, confiaba contar con la acogida y simpatía que su antecesor le había pronosticado por experiencia propia.

La celebración de nuestro Aniversario fue una vez más, un importante punto de reunión de Socios y Directorio de la entidad, ya que no se contactaban presencialmente prácticamente desde marzo del año 2020, de forma tal que permitió intercambiar impresiones tanto de tipo funcional como de aspecto familiar y de gran camaradería.

Alrededor de las 13:30 hs. se dio término al encuentro el que dejó un grato sabor de amistad, servicio y compromiso con la Corporación.

II. Obituario

VÍCTOR MÄTTIG GUZMÁN

"Camaradas en la vida y en la muerte"

Víctor Mättig Guzmán (Q.E.P.D.)

Junto a los que serían sus compañeros de escuadrilla, aquella mañana de un ya lejano marzo de 1959 cruzó la ancha puerta de entrada de la Escuela de Aviación, integrándose al establecimiento formador de los oficiales de la Fuerza Aérea. Como uno más de aquellos jóvenes provenientes de los diversos puntos del país, que habían logrado sortear con éxito las difíciles barreras que ella exige para ingresar en calidad de cadete de aviación.

En sus manos portaba solo las escasas prendas que señalaba el prospecto de admisión. El resto le sería proporcionado tras la ceremonia de ingreso. Pero en su alma traía un enorme bagaje de vivencias y experiencias acumuladas desde niño en su lejana y querida localidad de Río Bueno, allá en el sur, donde el bravo clima zonal cincela los espíritus y templa la voluntad.

Dotado de un carácter amable y sencillo, no tardó en granjearse el aprecio de sus superiores y compañeros, enfrentando las durezas de la instrucción militar, disfrutando en ella tantos momentos de sana camaradería como lo fueran las salidas a terreno en el cerro Chena, el primer solo en los nobles y recordados Mentor y el que alguien denominara "Curso de Mando", el que a tantos nos hiciera sufrir.

Sin embargo, en ocasiones la vida depara crueles sorpresas y próximo a recibir sus despachos de oficial, pasajero de un bus interprovincial, fue partícipe de un grave accidente carretero, que obligó su ingreso al hospital institucional. Tras meses de dolorosa rehabilitación, cuando algunas voces insinuaban que hasta ahí para él había llegado la carrera, su férrea voluntad le permitió recuperarse.

Sorteada aquella valla prestó servicios en guarniciones del centro, sur y austro del país y al igual que lo hiciera el resto de su curso, contrajo matrimonio con la que sería la compañera de su vida, formando juntos una hermosa y muy unida familia. Lamentablemente, cuando ya alcanzaba grados de mando superior su salud comenzó a demostrar síntomas preocupantes, que a la postre lo llevaron a acogerse al retiro de una institución a la que tanto amaba.

Difícil le fue acostumbrarse a una vida civil que como muchacho hacía años había abandonado, pero con la tenacidad que le era propia, lo logró dando inicio a un emprendimiento que le permitió durante un tiempo llevar un aceptable pasar. Empero, su salud una vez más puso una nota de incertidumbre en su camino, debiendo resignarse a volver al descanso hogareño.

Fue entonces que sorpresivamente su nombre fue mencionado como partícipe de hechos acaecidos en años ya lejanos, que solo intereses mezquinos se han obstinado en mantener vigentes. Instante en que para él se dio comienzo a un largo y muy doloroso calvario, en el que no encontró justicia, pese a demostrar que no le había cabido participación alguna en los delitos que se le imputaban y las rejas del penal se cerraron a sus espaldas.

Nunca se le oyó musitar una queja, a nadie denigró, aceptando con estoicismo lo que el destino le había deparado, viendo como su salud día a día se iba deteriorando paulatinamente. No por ello dejó de colaborar con nosotros y cada vez que a él recurríamos, con la amabilidad que le era conocida atendía nuestras consultas, aportando datos y circunstancias de la historia institucional, aún cuando al final su voz ya era inaudible.

En un acto de ulterior y muy tardía compasión, se le conmutó la pena para que pasara sus días postreros junto al amparo de los suyos. Pero la viajera, puntual como lo es, acudió a la cita que con él tenía ya agendada y aquella madrugada, cuando era trasladado de urgencia a un centro hospitalario, su gastado corazón negose a seguir latiendo.

"*Camaradas en la vida y en la muerte*", a nuestras mentes, porfiadas acudían las estrofas del himno de los que hemos vestido el azul aéreo, mientras luego de las oraciones del sacerdote y de las emocionadas palabras de despedida, abandonando el templo observábamos alejarse silente el cortejo rumbo al camposanto.

Sergio Barriga Kreft

Silvio Girardi Arestizábal (Q.E.P.D.)

CDA (R) SILVIO GIRARDI ARESTIZÁBAL

"Viejo cóndor con las alas fatigadas"

Alumno de los primeros cursos regulares de cadetes de la Escuela de Aviación, tras prestar servicios en diversas unidades de la Fuerza Aérea, por sus condiciones profesionales fue seleccionado para integrar el grupo de pilotos que darían inicio a la era del jet en el arma aérea de la nación.

Época en que sufrió dos graves accidentes de aviación que pudieron costarle la vida, pero que supo enfrentar con decisión y valentía logrando superar tan sorpresivos como inesperados desafíos.

Cumplida una meritoria carrera, con el grado de coronel de aviación se acogió a retiro de la institución, dedicándose a actividades particulares, pero manteniendo siempre contacto con quienes habían sido sus camaradas en la Fuerza Aérea de Chile.

Fue así como al crearse el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con frecuencia nos acompañaba en nuestras actividades, orientándonos en múltiples de las investigaciones y trabajos históricos que realizábamos y que guardaban directa relación con hechos de los cuales él había sido partícipe. Siempre atendiéndonos con la gentileza y amabilidad que lo caracterizaba, no obstante notarse ya que el paso de los años iba haciendo mella en su estado físico.

Integrante de la que alguien denominara "*Legión de los viejos cóndores con las alas fatigadas",* paulatinamente se fue alejando de toda actuación pública. Así, en completo silencio, como para no perturbar a los que en esta vida fueran sus camaradas aviadores, su alma ha iniciado el último vuelo, ahora hacia los horizontes sin límites.

Sergio Barriga Kreft

Ellen Matzen Seiler (Q.E.P.D.)

ELLEN MATZEN SEILER

"Pupy"

Nacida en La Paz, Bolivia, donde don Hugo su padre cumplía labores diplomáticas, siendo muy niña la familia se trasladó a Santiago. Ciudad donde recibió su educación primaria y parte de la secundaria en el Colegio Alemán, dando término a ella en el Liceo N°1 de Niñas.

Por su belleza y simpatía desde pequeña recibió el sobrenombre de “Pupy” (derivado de muñequita en alemán), el que la acompañaría toda su vida y con el cual, hoy con cariño se la recuerda en la aviación nacional tras su partida.

Finalizada su etapa estudiantil, su único deseo era ser auxiliar de vuelo y conocer el mundo, orientando todos sus esfuerzos a la concreción de aquel anhelo.

Fue entonces que la Pan American Grace Airways “Panagra”, publicó un aviso en la prensa llamando a concurso para aquellas jóvenes que desearan ingresar a la compañía en calidad de Hostess.

Comprendiendo se le abría un mundo de posibilidades, postuló y por su dominio del inglés, alemán y español, unido a sus cualidades personales, fue aceptada y enviada a Miami, donde en la base principal

de la compañía recibió la formación correspondiente, que a los dieciocho años la habilitó como tal ante la CAA (autoridad aeronáutica norteamericana).

Su primera destinación fue la base que por entonces Panagra tenía en Santiago, integrando las tripulaciones de los Douglas DC-4 que hacían la ruta Miami Buenos Aires Miami. De acuerdo a ello, en ocasiones debía pernoctar en Buenos Aires, en Lima o en Miami, siendo los viajes muy cansadores, por cuanto integraban la tripulación de cabina de los DC-4, que podían llevar hasta cuarenta pasajeros, solo un Person (sobrecargo) y una Hostess".

Tiempo después, al cerrar la empresa su base en Santiago y trasladar su personal a Buenos Aires, junto a Franca Guiarda, otra recordada auxiliar de vuelo chilena, arrendaron un departamento en la capital del Plata.

Con el progreso de la aviación comercial, Panagra sustituyó sus DC-4 por los Douglas DC-6 con mayor capacidad de pasajeros, siendo ella asignada al servicio denominado "El Interamericano", en aquellos años lo más lujoso en cuanto a atención a bordo. No sospechaba que ahí le tocaría vivir una experiencia única en vuelo.

Fue en cierta oportunidad, que al partir de Miami en un vuelo con destino a Buenos Aires, con escalas en Lima y Santiago, vio embarcar a un joven matrimonio, notando que la esposa acusaba un avanzado estado de gravidez. Cosa a la cual no dio mayor importancia, otorgando a ambos el trato que se daba a todos los pasajeros.

Horas más tarde, volando próximos a Guayaquil aquella dama comenzó sentir síntomas de parto, indicándole que presentía que la guagua estaba próxima a nacer, rogándole la ayudara en tan difícil trance.

Dando aviso al comandante de la aeronave, le sugirió aterrizaran en Guayaquil y solicitara auxilio médico, por cuanto veía que no alcanzaría a llegar a Lima antes de tener su guagua.

Ante la conmoción que ello causó en el resto de los pasajeros, trasladaron al matrimonio a los últimos asientos donde ella reclinó los respaldos, armó una pequeña cama y utilizando una frazada como cortina para evitar miradas indiscretas, acostó a la señora. Su preocupación era evidente, por cuanto de aquello no tenía conocimiento alguno, salvo lo que se les había enseñado en el curso en Miami, pero para atender otro tipo de casos.

A la postre ayudada por ella, la señora no soportó más dando a luz un robusto varoncito, el que recibió en sus manos, brindándole la mejor atención que pudo.

Aterrizados en Guayaquil, un equipo médico se hizo cargo de la madre y del recién nacido, partiendo con ambos a un hospital, mientras el comandante decidía permanecer en esa ciudad en espera regresaran para proseguir a Lima.

Al cabo de tres horas el vuelo continuó y luego de una escala en Lima, finalmente el avión llegó a Santiago donde en Los Cerrillos sus familiares y la prensa esperaban al matrimonio. Siendo ella la que

concitó la atención de los periodistas, respondiendo con su natural modestia las preguntas que se le formulaban.

En cuanto a la guagua, fue bautizada Carlos[1], recibiendo como segundo nombre el de Panagra y la promesa de la compañía, de que por vida tendría pasaje liberado en cualquiera de las rutas de la compañía.

De entonces nació la costumbre en la empresa que cada vez que subía a bordo una dama embarazada, la tripulación era alertada que tuvieran cuidado con que les fuera a nacer a bordo "un panagrito".

Habiendo transcurrido los años y con lindos recuerdos de su vida como auxiliar de vuelo, presentó su renuncia a la empresa, la que no le fue aceptada, siendo recontratada en calidad de "Ground Hostess" en Santiago, sirviendo en Los Cerrillos, como también en las oficinas que Panagra tenía en el hotel Carrera para atender a sus pasajeros más importantes.

Labor que la hizo ampliamente conocida, granjeándole el aprecio de todo el personal del aeropuerto.

Atendiendo la pasada del Interamericano en Los Cerrillos

[1] Carlos Panagra Undurraga Cruzat. (Más tarde se rumoreaba que el niño podría haber podido elegir entre tres nacionalidades. Ecuatoriano como nació en el espacio aéreo ecuatoriano. Estadounidense como nació en territorio estadounidense (una aerolínea con registro estadounidense) y chileno debido a su ascendencia familiar.)

Al desaparecer aquella aerolínea de los cielos de América, sus rutas en la costa del Pacífico empezaron a ser atendidas por Braniff International, pasando a trabajar en dicha compañía donde sirvió en Pudahuel con la abnegación que le era conocida.

En Pudahuel, de izquierda a derecha Ingrid Auerbach, Elisa León, Jacqueline Levi y Ellen Matzen, Ground Hostess de Braniff International.

El aeropuerto Los Cerrillos ya no existe, como tampoco Panagra y Braniff International, siendo hoy solo recuerdos nostálgicos en la historia de la aviación chilena. Sin embargo, la noticia que Pupy, la muñequita de la dulce mirada, calladamente emprendió su postrer vuelo, ha reavivado aquellos sentimientos y puesto una nota de profunda tristeza en el corazón de sus antiguos camaradas que tanto la quisieron.

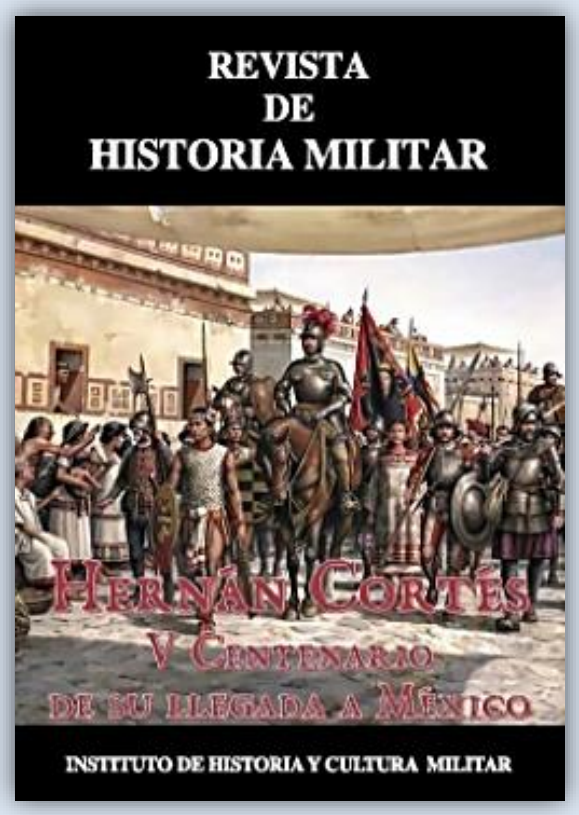
Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas

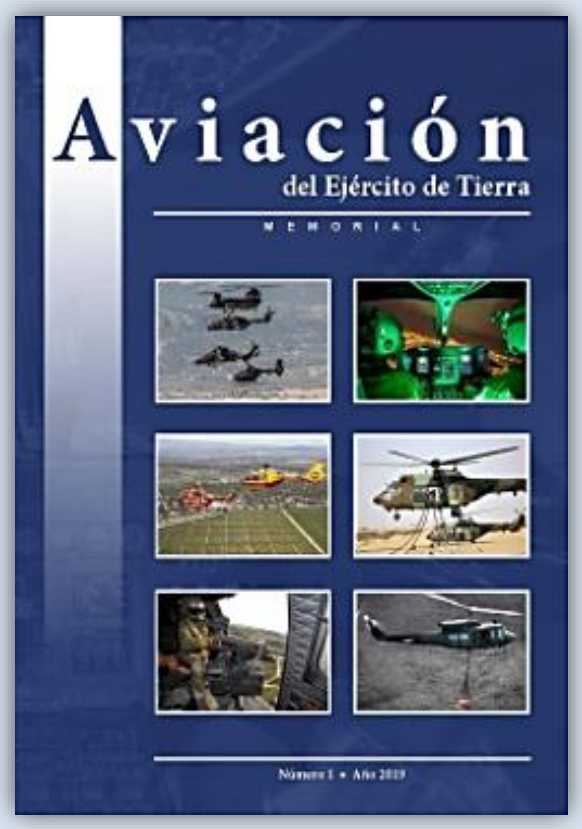
❖ ***En este mes de enero, recibimos para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que están disponibles para su descarga gratuita.***

Portadas de los libros, revistas y folletos que recibiéramos de regalo por parte de algunos socios y amigos de la corporación.

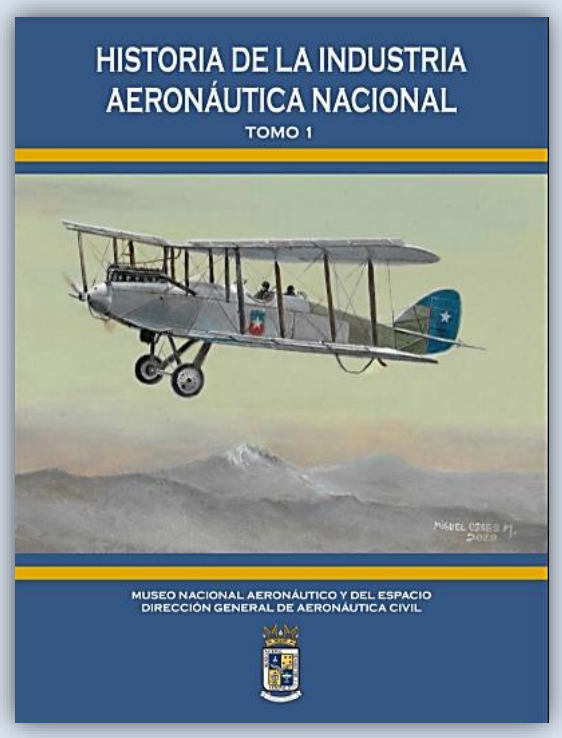
Muchas gracias a la Fuerza Aérea de Chile; Fuerza Aérea del Portugal; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas"; Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; International Commission of Military History; José Esteban Guzmán, y Norberto Traub Gainsborg.



REVISTA GENERAL
DE MARINA
FUNDADA EN 1877
DICIEMBRE 2020


Aviación
del Ejército de Tierra
MEMORIAL

Boletín
MUSEO
DE
AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Enero - Junio 2019
Boletín nº 84


HISTORIA DE LA INDUSTRIA
AERONÁUTICA NACIONAL
TOMO 1
MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

Con mucho agrado y satisfacción, recibimos este mes de enero, la publicación N°34 del International Commission of Military History (ICMH) con interesante información.

Dear ICMH Leaders, Colleagues, and Military Historians,
Please find attached the French version of the December 2020 issue, #34, of the International Commission of Military History *Newsletter*. (This was translated through the professionalism and kindness of Dr. Francine Saint-Ramond of the French Commission.) The purpose of the ICMH *Newsletter* is to provide a regular and tangible means of communications between all components of the International Commission of Military History -- the leadership and Executive Board, the three specialized committees, national commissions, and individual military historians. This digital platform will permit us to transcend distance and language barriers, to enhance the continued relevance and viability of the International Commission of Military History, to further engender worldwide the spirit of military history professionalism and cooperation, and the sharing of best practices.

Newsletter #34 includes an inspirational message from the President, an update on ICMH finances, and updates on the 2021 Athens and 2022 Seoul ICMH Congresses, in addition to worthwhile news from the specialized committees and the national commissions.

We wholeheartedly encourage each specialized committee and national commission to share the news of its past activities, events, and conferences; current projects; future conferences and workshops; and the achievements of individual members, to include new positions, academic degrees attained, accomplishments, books published, etc. -- as well as obituaries of members. To do this, I invite and encourage you all to provide input for each issue of the ICMH Newsletter. This will help us learn more about each other and what we can do to advance the ICMH agenda even more.
The *Newsletter* will be published two times a year, in June and December. Please provide your national commission and other input to me (please not to exceed 250 words) by 20 May of each year for the June issues of the Newsletter, and by 20 November of each year for each December issue:

Issue 35	submission deadline 20 May 2021	publication date 10 June 2021
Issue 36	submission deadline 20 Nov 2021	publication date 10 Dec 2021

Thank you and we hope you find ICMH *Newsletter* #34 to be of interest. We welcome any comments or feedback you may have to make this newsletter even more interesting and relevant. Thank you!

Happy holidays,

Harold E. Raugh, Jr. Ph.D.
Vice President
International Commission of Military History

NEWSLETTER N°34 Décembre 2020
COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MILITAIRE

Descargue PDF

V. Efemérides del mes de Febrero.

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

01/02/1957. Se crean las condiciones para fundar Ecuatoriana de Aviación, la que ha sido una de las aerolíneas más importantes del Ecuador, hasta su venta en agosto del 1995. Desde 1996 operó nuevamente como empresa privada, hasta su colapso definitivo en 2006 tras una serie de problemas financieros y administrativos.

01/02/1997. Ingresan las primeras mujeres cadetes a la Escuela Militar de Aeronáutica del Uruguay para formar parte del cuerpo aéreo de la aviación militar.

Si bien la trayectoria de la inclusión de la mujer en la Fuerza Aérea Uruguaya lleva más de medio siglo, aun cuando, la aeronáutica era todavía parte del Ejército Nacional. Es importante señalar que fue en 1949, cuando ingresaron las primeras mujeres a realizar tareas administrativas: Sus nombres fueron Adela Amedee, Elsa Erramuspe e Irma Erramuspe. Estas mujeres no fueron consideradas en ese momento para realizar actividades relacionadas al vuelo, pero si brindaron sólidas bases a lo que hoy día son las mujeres en la Institución. Con la participación cada vez mayor de la mujer en todas las tareas de la sociedad, la aviación militar ya consolidada como rama independiente de las FF.AA., pasó en 1966 en comisión al Aeródromo Militar "Capitán Manuel Boiso Lanza" a la entonces Alférez María A. Rugnon Gamiz, quien más tarde, en febrero de 1992, ascendería hasta la alta jerarquía de Coronel FAU (Sanidad Aeroespacial).

02/02/1914. Con la presencia del Ministro de Guerra, General Vespasiano de Albuquerque, es inaugurada en "Campo dos Afonsos", la "Escuela Brasilera de Aviación", destinada a la formación de aviadores militares brasileros del Ejército y de la Marina.

02/02/1939. A partir de esta fecha y hasta el día 9, se realiza la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria, en la ciudad de Montevideo, Uruguay. Celebrada bajo los auspicios del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en cumplimiento de una resolución adoptada por la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación (supra, núm. 30), y conjuntamente con la Segunda Reunión de la Tercera Comisión Regional de Meteorología. Países representados en el importante evento: Argentina, Brasil, Cuba, Chile, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Uruguay.

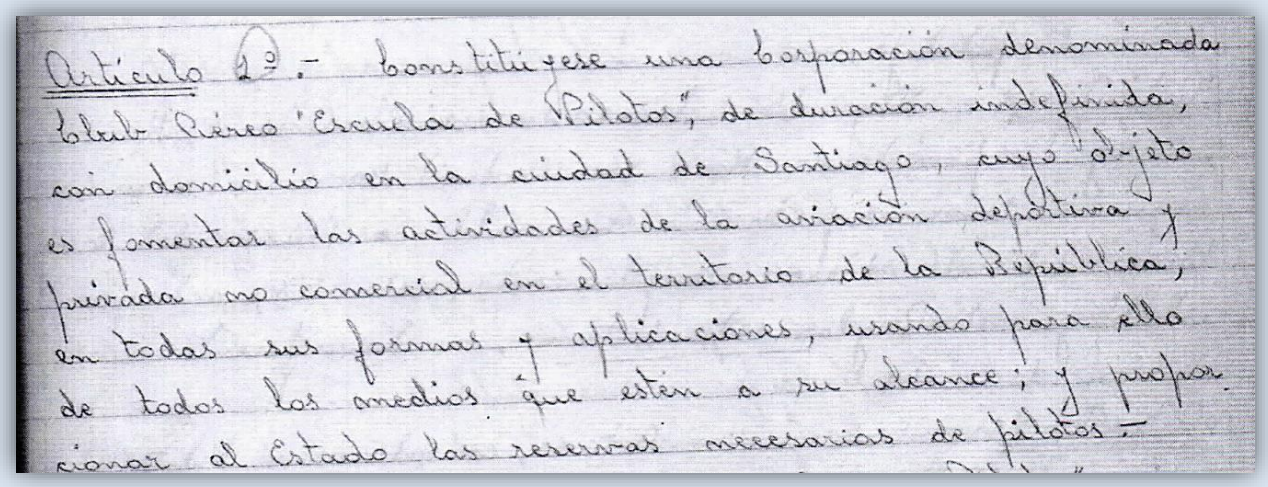
02/02/1944. Fallece en Rio de Janeiro, el distinguido empresario francés Marcel Bouilloux-Lafont, fundador de la Compagnie Générale Aéropostale, que operara abriendo exitosas rutas y organizando la mayor red aérea en países de América del Sur, que se extendería en 1930 sobre los 17.000 kilómetros.

02/02/1949. Se crea el Club Aéreo de Lebu, al sur de Chile.

02/02/1972. Se crea el Club Aéreo de Curacaví. En sus instalaciones operó adicionalmente el Club Aéreo del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", tras cerrarse lamentablemente las dependencias del antiguo Aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, Chile.

El Club Aéreo de Curacaví es una corporación de derecho privado sin fines de lucro, formado como club deportivo, privado y social. Su acto fundacional se celebró en la ciudad de Santiago de Chile, con la presencia de 51 socios constituyentes, denominándosele originalmente como "*Club Aéreo Escuela de Pilotos".*

Su objetivo fue el de fomentar las actividades de la aviación deportiva y privada no comercial en el territorio de la República, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello de todos los medios que estén a su alcance, proporcionando así al Estado las reservas necesarias de pilotos.



Artículo 2º.- Constitúyese una Corporación denominada Club Aéreo "Escuela de Pilotos", de duración indefinida, con domicilio en la ciudad de Santiago, cuyo objeto es fomentar las actividades de la aviación deportiva y privada no comercial en el territorio de la República, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello de todos los medios que estén a su alcance; y proporcionar al Estado las reservas necesarias de pilotos.-

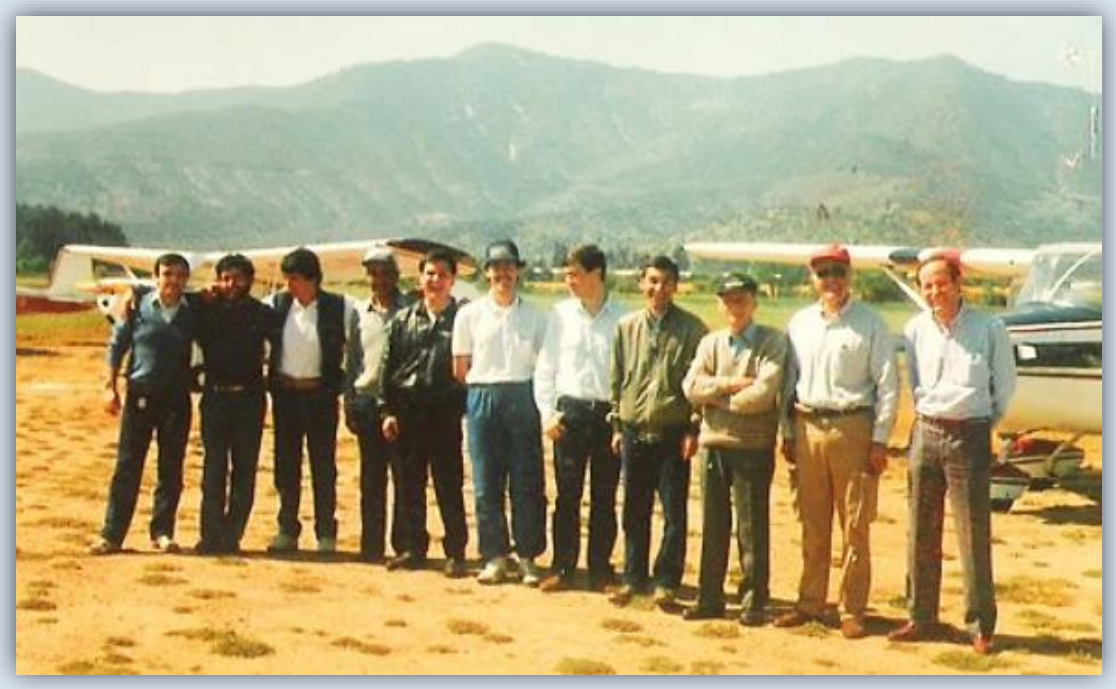
El primer directorio fue conformado por las siguientes personas: Presidente, Roberto Parragué Singer; Vicepresidente, Jorge Larrañaga Caballero; Tesorero, Patricio Gaete Jaime; Secretario, Héctor Ferrada Páez y Directores: Humberto Casacuberta Sariego, Carlos Erpel Naranjo, Gonzalo Miranda Aguirre y Héctor P. Santiagos D.

Se le concedió personalidad jurídica por decreto supremo N° 19 del Ministerio de Justicia, publicado en el Diario Oficial N° 28.454 con fecha 17 de enero de 1973. A principios del año 1973 adquiere su primer avión, un Aeronca modelo 7AC, N° de serie 7AC-508, matrícula CC-LFA.

Primer avión del Club Aéreo de Curacaví

Entre los primeros instructores del club se encuentran los señores Oscar Villena, Raúl Pizarro, Rolando Ahumada y Héctor Cruz y entre los primeros alumnos, Walter Avilés, Martita Larraín, Carlos Wattier, Enrique Arechavala y Juan Poblete.

Parte del grupo de los primeros Instructores y alumnos del Club



Un grupo de los primeros Socios del Club

En el año 1976 cambió su nombre al actual, “Club Aéreo de Curacaví”.

De izquierda a derecha: Antigua y actual sede del Club

En el año 2017, se concreta el anhelado proyecto de asfaltar la pista del aeródromo. El 7 de octubre de ese año, con la presencia del Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación señor Víctor Villalobos, del señor Alcalde de Curacaví, don Juan Pablo Barros y de otras autoridades y amigos del Club, bajo la presidencia del socio señor Héctor Kappes Berríos, se inaugura oficialmente la nueva pista asfaltada del aeródromo.

7 de octubre de 2017. Inauguración de la pavimentación de la pista del Aeródromo de Curacaví

03/02/1927. Se lleva a cabo el primer vuelo comercial de la empresa CONDOR SINDIKAT entre las ciudades de Río y Porto Alegre, en Brasil. El avión utilizado para esta travesía fue un D-1012, Dornier Wal apodado "Atlántico".

04/02/1902. Se realiza la primera ascensión registrada de un globo de aire caliente sobre el territorio antártico.

04/02/1923. El Primer Mandatario de Chile, don Arturo Alessandri Palma, en un vuelo no programado y conocido por muy pocas personas, despegó en Valparaíso y amarizó en Quintero, lugar que había sido escogido por la incipiente Aviación Naval para operar con las campañas de verano un año antes, a bordo del bote volador "Guardiamarina Zañartu" escoltado por dos hidroaviones. Éste constituyó el primer vuelo de su vida y, la primera vez que un **Presidente de la República** volaba en Chile.

El Presidente de la República efectúa ayer un interesante viaje aéreo en el bote-volador

REALIZA LA TRAVESIA DE VALPARAISO A QUINTERO CON TODA FELICIDAD

Entusiasmo con que se aplaude al señor Alessandri

Ayer en la mañana, el Presidente de la República efectuó su anunciado viaje a Quintero, para visitar los sitios que se han obsequiado a la aviación naval para la construcción de una base de hidroaviones.

La prensa había anunciado el viaje de S. E. por tierra, y de la co-

Instantes más tarde, S. E., acompañado del señor Phillips y de Mr. Travers desembarcaban en Quintero.

EL DESEMBARCO

En el pueblo de Quintero reinaba el más grande entusiasmo con motivo del viaje del señor Alessandri. Desde los fundos vecinos llo-

de conversar breves instantes con él. A nuestras primeras preguntas nos respondió:

—Es una delicia sentirse desprendido de la tierra, viajando por el espacio en las poderosas y seguras máquinas modernas. Creo que el avión es el vehículo ideal para viajes, por su rapidez, la ninguna mo-

"Es una delicia sentirse desprendido de la tierra, viajando por el espacio en las poderosas y seguras máquinas modernas" agregó S.E. entre los primeros comentarios.

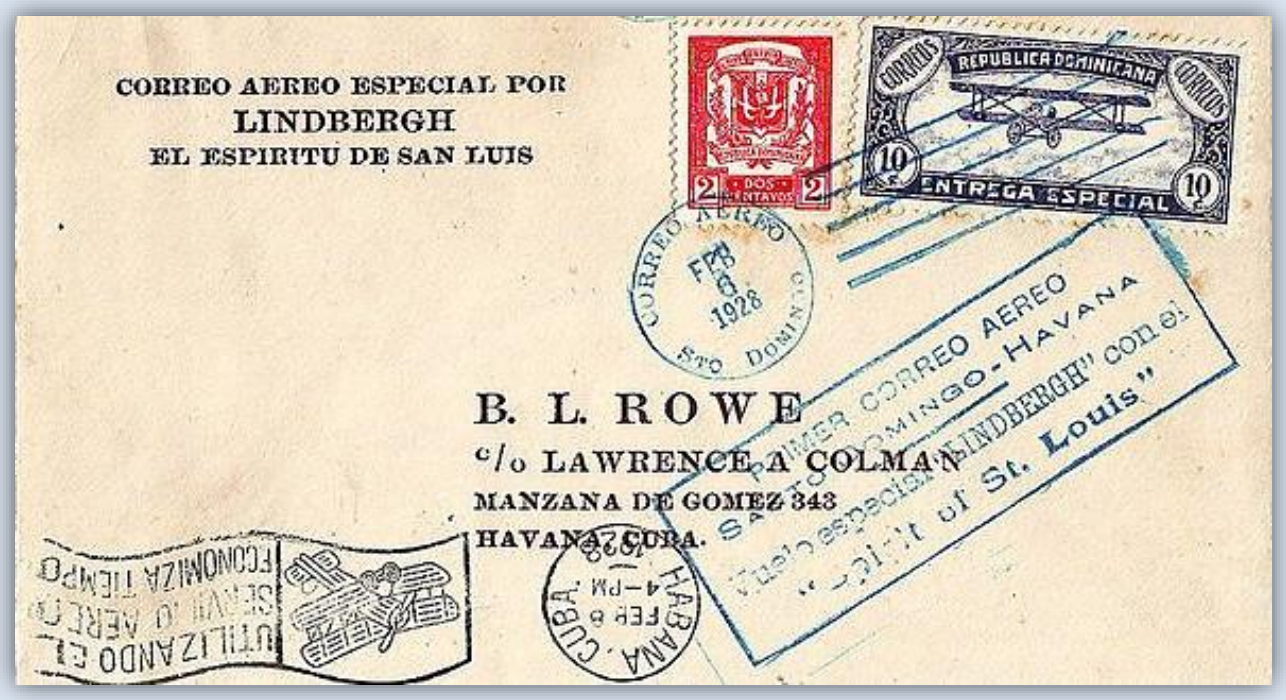
05/02/1915. Se considera esta fecha, como el día que nació la Fuerza Aérea Mexicana (FAM); cuando el primer Jefe del Ejército Constitucionalista, don Venustiano Carranza, expidió en el puerto de Veracruz el acuerdo por el que se creó el Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista, sin embargo, no fue sino hasta el 10 de febrero de 1944 cuando el gobierno mexicano expidió el reconocimiento formal, a nivel constitucional, de la creación de la FAM. Sobre estos antecedentes, en 1992, se expidió finalmente el decreto que declara el 10 de febrero, como el Día de la Fuerza Aérea Mexicana.

05/02/2018. A la edad de 97 años, fallece en Santiago, la distinguida y apreciada aviadora Margot Duhalde Sotomayor.

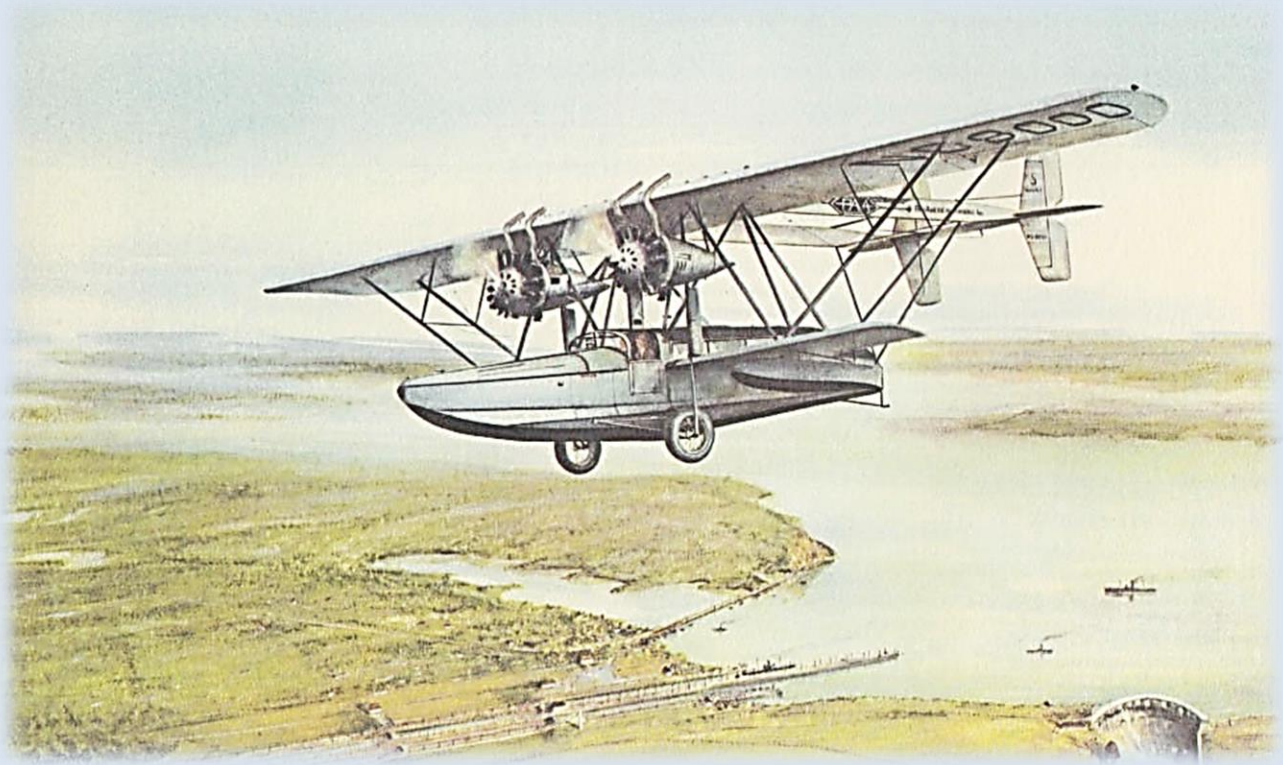
Nacida en Río Bueno el 12 de diciembre de 1920, fue la primera mujer piloto de guerra de Chile y una de las pioneras a nivel latinoamericano. Perteneció al equipo de pilotos de las Fuerzas Francesas Libres de Charles de Gaulle a finales de la Segunda Guerra Mundial.

Margot Duhalde Sotomayor

06/02/1928. Primer viaje aéreo entre República Dominicana, y Cuba. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre Santo Domingo de Guzmán en la República Dominicana y La Habana en Cuba.



06/02/1929. El primer vuelo de transporte de correo aéreo internacional en Centro América y EUA termina con todo éxito; Charles A. Lindbergh llega a Panamá pilotando el anfibio Sikorsky S-38 con matrícula NC-8000, con el cual la entonces Pan American Airways, abre su ruta Miami-Panamá.



El anfibio Sikorsky S-38 piloteado por Charles A. Lindbergh llega a Panamá

07/02/1954. Se crea el Club Aéreo de Frutillar, Chile.

08/02/1928. Llega a La Habana, Cuba procedente de República Dominicana, el famoso piloto norteamericano, señor Charles August Lindbergh, en los controles del famoso monomotor "Spirit of St. Louis" y se declara este día como "EL DIA DE LINDBERGH", comenzando jornadas de homenajes y festejos en su honor. El aviador fue aclamado por el pueblo en la Terraza Norte del Palacio, condecorado por el Presidente, e invitado de honor de numerosas instituciones culturales y científicas. Después de su histórico vuelo sobre el Atlántico, Lindbergh visitó muchos países de la América Central en su ya famoso avión, donde como recuerdo de sus visitas, pintaba la bandera de estos países en el fuselaje.

Uno de los curiosos recuerdos que en la actualidad se conservan en Cuba de la visita de Lindbergh a la Habana.

08/02/1945. Promulgación del Decreto 409 por el que se traslada el control de la aviación civil cubana, hasta entonces a cargo del Ejército, asignándolo a la Comisión Nacional de Transportes.

08/02/1946. Se funda el Club Aéreo Civil de Villarrica. La personalidad jurídica se tramitó en el año 1947, constituyéndose definitivamente en el año 1948.

Pese a su corta vida, el Club tiene una ejecutoria brillante, aunque en dos oportunidades la tragedia ha traído luto sobre sus banderas simbólicas. Fue su primer directorio así: Presidente, señor Ricardo Lutz; Vicepresidente, señor Carlos Muñoz G.; Secretario, señor Juan Iribarren; Tesorero, señor Omar Fernández; Directores: señores Ramón Vera, Alfredo Lutz y Eitel Thielmann.

Los primeros vuelos se hicieron en un avión Fairchild que entregara la Dirección de Aeronáutica, y la pista de aterrizaje en terreno arrendado al efecto. El instructor fue el señor Elso Bahamondes, Teniente de la FACH, siendo sus primeros alumnos los sres. Federico Berckhoff, Oscar Lutz, Federico Classen y Clemente Feliz.

Sus dos únicos accidentes fatales registrados, fueron el que costó la vida al señor Oschsenius, en el lugar de Choshuenco, junto al Lago Panguipulli. El aparato era piloteado por el señor Berckhoff, y la causa de este accidente, se le privó a perpetuidad de su brevet de piloto. El segundo, cuando el Club adquirió un avión LUXCOMBE, en el que cayó el piloto señor Federico Classen, muriendo él y su acompañante, el

señor Tonk. Fue este el último accidente que experimentó el material de vuelo y los pilotos del Club local.

Durante la gestión del segundo Directorio de la institución, el club adquirió un aeródromo propio, con dos hangares. En sus hangares pueden guardarse hasta cinco aviones, actualmente el Hangar verde que es el icono del Club.

Otro hito de importancia, sucedió el 5 de diciembre del año 2000, cuando se inauguró la pavimentación de la pista del Aeródromo de Villarrica, siendo este aporte facilitado por el socio del Club Aéreo de Villarrica, Sr Eduardo Elberg S., quien le tiene mucho cariño a su Club y además lo vio crecer como Piloto Civil.

Actualmente, el Club aéreo de Villarrica cuenta con 4 Aeronaves, siendo estas dos Cessna 172 matrículas CC SBE y CC PFV más un avión de Instrucción un Cessna 150 y recientemente adquirido por el Directorio actual, un Paiper Arrow matricula CC POR. Además, cuenta con los servicios de venta de combustible, tanto de 100LL y JETA1, esta última fue un proyecto ejecutado por su actual Directorio.
Su directorio actual desde el año 2016 compuesto por el Presidente: Eduardo Picasso G.; Vicepresidente, Karam Puali L.; Secretario: Jonathan Cifuentes; Tesorero, Patricio Colin M. y Directores: señores Hugo Romero Z. Marcelo Muñoz y Reiner Pfeiffer B.

El Aeródromo de Villarrica es en la actualidad muy famoso por la celebración de su Festival Aéreo, señalado como “Día de la Amistad y Hermandad Aeronáutica”, en que cada año se recibe alrededor de 150 a 200 Aeronaves de Chile como del extranjero, más de 500 Pilotos y 5.000 personas app. como público en general, realizándose actividades de toda índole, acrobacia Aérea, paracaidismo, vuelos populares, Globos Aerostáticos, aeromodelismo, patio de comidas, Show artísticos y su cena de Camaradería que le da realce a la Gran fiesta Aeronáutica Civil más importante del País.

Cada año se cuenta con Auspiciadores y Sponsors, que apoyan a que la actividad aérea se realice a quienes se les agradece enormemente.

09/02/1926. El Director de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, Teniente Coronel don Cesáreo L. Berisso, escolta con un avión Martinsyde al emblemático hidroavión español “Plus Ultra” al mando del Comandante Ramón Franco, cual cumplía la primera gran hazaña aérea de la aviación española hacia Sudamérica.

09/02/1967. Con la presencia del Presidente don Eduardo Frei Montalva se inaugura un nuevo aeropuerto en Lampa, comuna de Pudahuel en la ciudad de Santiago. Su pista poseía 3200 metros de largo por 45 metros de ancho, cubriendo una superficie de 144 000 m². Tenía una capacidad para recibir hasta 6 millones de pasajeros anuales y fue catalogado como un aeropuerto "clase A".

Si bien el Presidente Salvador Allende había enviado en 1971 al Congreso un proyecto de ley que proponía denominar al Aeropuerto "*General del Aire Arturo Merino Benítez*", no sería hasta febrero de 1980, que mediante el Decreto Ley 3.245, se cambiaría el nombre de "Pudahuel" al de "Aeropuerto Arturo Merino Benítez", para rendir un justo y merecido homenaje a quien fuera el arquitecto y forjador de la institucionalidad aérea, primer Subsecretario de Aviación, creando entre otros el Club Aéreo de Chile, fundador de la Línea Aérea Nacional, gestor de la primera fábrica de aviones en el país y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Inauguración del otrora monumento y placa conmemorativa a don Arturo Merino Benítez, ubicada en los jardines exteriores al Aeropuerto de su mismo nombre. *(Marzo de 1980)*

10/02/1891. Natalicio del señor Juan Guillermo Villasana López, primer mecánico ilustre de la aviación militar mexicana; impulsor de la proyección, cálculo y diseño de aeroplanos, hélices y helicópteros en México; comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

10/02/1926. Arriba a la Argentina, el Hidroavión español "Plus Ultra" al mando del comandante Ramón Franco; uniendo España y Argentina por primera vez en avión.

El Dornier Wal equipado con dos motores Napier Lion de 450 caballos, desató la histeria colectiva al amarizar en el Río de la Plata, tras un agotador raid aéreo en el que se había recorrido 10.270 kilómetros en 59 horas y 39 minutos a lo largo de siete etapas.

10/02/1974. LAN Chile realiza su primer vuelo directo entre Sydney y Punta Arenas, por una ruta transantártica. El proyecto concebido y desarrollado por el comandante de B-727, Ricardo France, fue concretado entre el 9 y 10 de febrero de 1974, con el Boeing 707, CC-CEA, al mando de Jorge Jarpa Reyes, los pilotos José Enci, Jorge Pérez y Julio Mattich; los navegantes Bruno Schule, Claudio Rosenbaum y César Fuentes; los ingenieros Juan Veas y Enrique Kahni; los sobrecargos Hernán Parada, Alejandro Anguita y Campbell Anderson; las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha y el propio comandante France.

10/02/1995. La Fuerza Aérea Ecuatoriana conmemora la "Victoria Aérea del Cenepa y Día de la Aviación de Combate", tras el conflicto armado con Perú. En ese contexto, la Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó un despliegue aéreo sin precedentes; creando un agrupamiento especial llamado grupo aéreo amazonas compuesto por personal y equipos de las alas de combate Nº 22 y Nº 23, con el fin de proporcionar apoyo aéreo aproximado y rescate de combate en la zona del teatro de operaciones del alto Cenepa, donde combatían sus fuerzas terrestres. Los escuadrones de combate de las alas Nº. 21, N° 23, la Escuela Militar de Aviación y el Escuadrón de Reconocimiento, en coordinación con los radares de la defensa aérea, desarrollaron un importante esfuerzo operativo y logístico, a fin de mantenerse en las más óptimas condiciones para el cumplimiento de su misión.

10/02/2017. Air Costa Rica, aerolínea que tenía sede en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, San José, Costa Rica. Filial de Air Panama, inició sus operaciones en esta fecha un vuelo chárter a Rio Hato, Panamá y en las semanas posteriores voló a ciudades como Cancún, Roatán, Barcelona (Colombia), San Andrés, Acapulco, San Pedro Sula, Ciudad de México, Los Cabos y otras. En 2018, la Dirección General de Aviación Civil, la dio de baja, poniendo fin, nuevamente, a las ilusiones de Costa Rica, de tener una línea aérea de bandera nacional, luego de la desaparición de LACSA.

11/02/1983. Se cumplen 35 años desde que los pilotos civiles chilenos, señores Patricio Herrera Díaz y Carlos Rocca Righton realizaran el primer vuelo a la península Antártica, en un bimotor Piper Twin Comanche PA-39 del Club Aéreo de Santiago de Chile y a su regreso se desempeñaron como pilotos, los socios señores Sergio Elgueta Zunino y Gerardo Díaz del Río.

Vista de la Base Antártica O'Higgins desde el avión Piper Twin Comanche PA-39. *(Fuente: Revista Tobalaba Aéreo)*

11/02/1910. El piloto francés Julien Mamet, hace el primer vuelo en avión registrado en España. Con un monoplano Blériot XI realiza una demostración aérea de unos dos minutos ante el público reunido en el Hipódromo de Can Tunis de Barcelona.

Julien Mamet fotografiado tras realizar el primer vuelo en avión registrado en España (1910)

11/02/1913. Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. página 1.423) 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 hace 107 años atrás, sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que con el tiempo ha pasado a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, y únicas aún en servicio.

Inicialmente se eligió como Director al Teniente Coronel Carlos Hinojosa Peñailillo, quien por esos días se desempeñaba como comandante del Regimiento Ferrocarrileros, pero por encontrarse en comisión de servicio en Alemania a la fecha del nombramiento, debió asumir la Dirección del plantel en carácter de interino, el Capitán de Artillería, don Manuel Ávalos Prado, el día 25 de octubre de 1913, por Resolución de Personal N° 2.380.

Capitán Manuel Ávalos Prado

12/02/1928. El Presidente de Cuba, señor Gerardo Machado y Morales vuela con Charles A. Lindbergh por sobre la ciudad de La Habana.

12/02/1951. Como un homenaje a la fundación de la ciudad de San Bernardo, un grupo de entusiastas jóvenes por el Vuelo a Vela, fundó un Club de Planeadores. El acto se desarrolló en el Salón de Sesiones de la I. Municipalidad y se vio prestigiado con la asistencia del Gobernador don Rafael Benavente; del alcalde don Fernando González; los Regidores Pedro Videla y Hugo González y del Presidente de la Federación de Vuelo a Vela de Chile don Guillermo Gottlieb quien asistió acompañado de algunos socios y pilotos del Club de Planeadores.

12/02/1980. Se inaugura la pista en la isla Rey Jorge en la Antártida Chilena la cual permite el aterrizaje de aviones C-130 Hércules y la apertura de la ruta aérea entre Punta Arenas y la pista "Teniente Rodolfo Marsh Martin", separada por 1.070 Kms. en un tiempo de vuelo de cuatro horas.

Con esta fecha, dos aviones Twin Otter pertenecientes al Grupo de Aviación N°6, al mando del Coronel de Aviación (A), señor Humberto Velásquez Estay, inauguran la pista de aterrizaje ubicada en la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva. Este es el primer "aterrizaje" de aviones chilenos en el Continente Antártico, el cual constituyó el primer paso para la penetración de la Fuerza Aérea de Chile hacia el Polo Sur.

En su vuelo los Twin Otter fueron apoyados por un C-130 "Hércules" del Grupo de Aviación N° 10, el cual proporcionó información meteorológica y de navegación a los aviones menores. La tripulación del Twin Otter 942 estuvo compuesta por el Coronel de Aviación (A), Humberto Velásquez Estay; Capitán de Bandada (A), Gustavo de la Cruz Escobar; Teniente (A), Hugo Poblete Barón; Capitán de Bandada (I), Julio Pérez Rojas; Sargento 2°, Víctor Quiroz Vallejos. La tripulación del Twin Otter 938 estuvo compuesta por el Capitán de Bandada(A), Carlos del Campo Contreras; Teniente (A), Sergio Kellemberger Ausset; Teniente (A), Roberto Marchelli Garrone; Sargento 1º, Víctor Cabello Jiménez.

13/02/2001. Aviones del Ejército del Aire de España transportan ayuda humanitaria a El Salvador, tras acontecer el segundo terremoto de ese año.

14/02/2004. Se firma el Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

15/02/1890. Nace en Secondigliano, Nápoles, Italia, el pionero aviador ecuatoriano, señor Cosme Renella Barbatto fue traído a la edad de un año a Guayaquil por sus padres Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido llamados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial donde mantenía un negocio de importaciones y ventas al por mayor. En 1910 fue comisionado como Subteniente de Reserva en el Batallón de Voluntarios "Patria No.1" que fue movilizado hacia la provincia sureña de EL ORO durante la crisis fronteriza con Perú en aquel año.

A pesar de que la era de la aviación había comenzado no hace muchos años, el uso militar del nuevo vehículo era evaluado en Ecuador por el Club Guayas de Tiro y otras sociedades formaron comités pro aviación. En 1912 el Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil financió el viaje de Cosme Renella a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítalo parlante.

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

El 5 de diciembre de 1912 cruzó el istmo de Panamá volando un Nieuport desde Colón a la ciudad de Panamá. De regreso en Italia, obtuvo su licencia de piloto militar el 28 de julio de 1913 en Mirafiori. Con el apoyo de del "Club Guayas de Tiro y Aviación" procede a adquirir un avión italiano Chiribiri que fuera bautizado Patria No.1 con el que se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil con fecha 8 de octubre ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

15/02/1928. La República Dominicana participa en la VI Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana, Cuba, donde se firma la Convención sobre Aviación Comercial, la cual es aprobada por el Congreso Nacional el 7 de abril de 1932.

15/02/1947. Primer vuelo de un avión de la Fuerza Aérea sobre Territorio Antártico Nacional.

El Vought Sikorsky OS-2U "Kingfisher" N° 308, sobrevuela Isla Decepción durante 30 minutos en actividades de reconocimiento y fotogrametría.

Es piloteado por el Teniente 1° (A), señor Arturo Parodi Alister, llevando como observador al Comandante de Escuadrilla (A), señor Enrique Byers del Campo, quienes arribaron a la Antártica a bordo del transporte "Angamos" de la Armada Nacional, como parte de las dos naves que participaron en la Primera Expedición Antártica que llevaba los pertrechos para instalar la primera Base permanente chilena llamada entonces "Soberanía", y actualmente "Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat".

Vought Sikorsky OS-2U "Kingfisher" Nº308
(15 de febrero de 1947)

Mientras duró la construcción de la base, los vuelos en esta aeronave continuaron con el claro objetivo de reconocer el terreno y levantar cartas geográficas que permitieran operar sobre este territorio que permanecía aún desconocido. El piloto que realizó estos valiosos vuelos, fue el teniente Humberto Tenorio Iturra.

15/02/1948. Mediante el Decreto 4918, el Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional toma el título de Aviación Militar Dominicana, simbolizando su independencia de las fuerzas de tierra. La Aviación Militar Dominicana (AMD) se convirtió en el arma preferida del presidente Rafael Leónidas Trujillo y recibió una parte considerable del presupuesto destinado a la defensa de la nación. Tras la caída de Trujillo es rebautizada como Fuerza Aérea Dominicana (FAD).

16/02/1914. Es probado en vuelo oficialmente en la cancha de Aviación de Batuco, el avión "Batuco", construido por los hermanos Félix y César Copetta, basándose inicialmente en los biplanos "Farman" y "Voisin", con un costo total de $21.000 de la época. Este hecho constituye el vuelo del primer avión construido en Chile.

17/02/1960. Creación de la Brigada Aeropolicial de Carabineros de Chile. El entonces General Director de Carabineros don Arturo Queirolo Fernández, por Orden General N° 3.533, de 17 de febrero de 1960, dispone la creación de la Brigada Aeropolicial, motivado por las necesidades del servicio policial que abarcaban cada vez mayores exigencias, como por las características geográficas del país, y las ventajas que reporta la aviación para ampliar el campo de acción en el orden preventivo, acelerar la prestación de servicios y disponer de un medio más en beneficio del orden y tranquilidad sociales, y de la misma Institución. Su primer jefe fue el Mayor y Piloto Joaquín Chinchón Herrera, quien más tarde, en marzo de 1965, alcanzó el alto cargo de General Subdirector de Carabineros. En la actualidad la Repartición se denomina **Prefectura Aérea de Carabineros**.

General Director de Carabineros don Arturo Queirolo Fernández

General Subdirector de Carabineros don Joaquín Chinchón Herrera

17/02/1968. Es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) por Ley N° 16.752 de febrero del año 1968. La Dirección General de Aeronáutica Civil será un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, cuyas funciones se le asignan en la presente ley y que, para los efectos de lo establecido en el Título III, del decreto con fuerza de ley 47, de 4 de diciembre de 1959, deberá considerarse como un servicio funcionalmente descentralizado. Le corresponderá fundamentalmente la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea. Dependerán de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile y la Escuela Técnica Aeronáutica.

18/02/1943. Se crea una de las más australes entidades aéreas deportivas chilenas, el Club Aéreo de Puerto Aysén.

Bautizo en el Club Aéreo Aysén de Magda Quintana; junto a ella, el teniente Lara arriba del avión; Ernesto García, atrás a la derecha; entre otros. (1963)

"EXTRACTO DE FUNDACIÓN DEL CLUB AEREO DE PUERTO AYSEN:

En Puerto Aysén, a 18 de Febrero de 1943, se reunieron las autoridades y personas de la localidad con el fin de fundar el Club Aéreo de Aysén y llevar adelante las iniciativas propuestas por el Capitán de Aviación don Oscar Yáñez S.

Se reconoce como entidad máxima al Club Aéreo de Chile de la cual seremos filial, y tendrá por objeto fomentar la locomoción aérea en el país en todas sus formas y aplicaciones.

Habrá tres clases de socios, activos, honorarios y cooperadores, siendo los activos quienes podrán ingresar al curso de pilotaje y posteriormente recibir los títulos de pilotos aviadores, pilotos de dirigibles y pilotos aeronáuticos, de acuerdo a las convenciones internacionales y disposiciones legales reglamentarias vigentes.

El directorio estará compuesto por siete miembros, a saber:
Presidente Don Fidel Henríquez, Vicepresidente don Francisco Tesmer, Secretario don Joaquin Real, Prosecretario don Oscar Spichiger, Tesorero don Emilio Pualuan, Protesorero don Alberto Carcamo y director Consejero don Francisco Ruby.
Esta acta se protocolizó en notaría con la firma de 50 prohombres de la ciudad con fecha 31 de Diciembre de 1943."

Siendo los primeros años de la década del 50, se adquirió un "Aeronca" de madera y tela para ser destinado a la instrucción de los alumnos, siendo el instructor el capitán de carabineros Sr. Aguila, con siete alumnos, entre ellos una dama. Estos pilotos continuaron su tarea de engrandecer al Club y lograron la adquisición de un "Stinson" y un Cessna 180.

Con su geografía difícil y su clima inestable, sin ninguna ayuda instrumental, los pilotos cordilleranos se fogueaban pasando muy duras experiencias. A mediados de los 60, hubo una gran caída de nieve, que destruyó el Hangar de madera y fierro sepultando los tres aviones que quedaron inutilizados por completo. Para continuar con la vida aérea, con ayuda del gobierno se importó un monomotor Piper, que a su llegada había una gran emergencia en el sector de la tapera por lo que se solicitó a la aduana se permitiera volar el avión sin los trámites pertinentes, comprometiéndose a hacerlo al día siguiente. Para mala suerte, el Instructor Sr. Alcántara al regreso con los pobladores se encontró encerrado por una nevazón, precipitándose a tierra con la destrucción del Piper y la pérdida de vidas. Con empuje nuevamente se adquirió un viejo Cessna 172. Con orgullo el club ha aportado a Chile con una gran cantidad de pilotos, manteniendo siempre la llama viva por la vida aeronáutica. En la actualidad su presidente e instructor es don Jorge Quintana Williams, el Club cuenta con 2 aeronaves Cessna 172, con 5 pilotos activos y 22 socios.

20/02/1931. Se funda en Guayaquil el Aero Club del Ecuador, una corporación privada sin fines de lucro, dedicada a promover las actividades aeronáuticas en el país. Su propulsor fue el piloto ecuatoriano Rafael Dillon Valdez, quien era graduado como piloto en Londres y llevó a Ecuador varias iniciativas para el desarrollo de la aviación. Primer presidente fue nombrado Leonardo Sotomayor y Luna. El Aero Club del Ecuador mantiene desde 1942, una Escuela de Aviación Civil que goza de gran prestigio.

Brevet del Aero Club del Ecuador

20/02/1940. Se aprueba el proyecto presentado por el Comandante de Aeronáutica de la Fuerza Aérea del Perú, don Armando Revoredo Iglesias, para realizar un vuelo en escuadrilla por las capitales de los países sudamericanos, a fin de estrechar vínculos de amistad. Este plan que se inició en el mes de abril, fue considerado en su momento una tremenda hazaña.

Revoredo, fue más tarde ministro de aeronáutica (1947-1948), ministro de Relaciones Exteriores y presidente del Consejo de Ministros (1948). Desde 1956 formó parte de la directiva de la recordada Compañía de Aviación Faucett S.A.

21/02/1929. W.R. Grace y Co. y la Compañía de Aviación Pan American Airways forman la Pan American-Grace Airways inc. Conocida finalmente como PANAGRA, será esta compañía la primera empresa aeronáutica de cabotaje en establecer las rutas aéreas permanentes entre los Estados Unidos de Norteamérica con las otras naciones de Sudamérica.

21/02/1932. Es inaugurado el servicio aeropostal entre la costa ecuatoriana y la sierra. Ese domingo 21 de febrero, se constituía en uno de los mejores éxitos de la aviación ecuatoriana, ya que el vuelo del avión Ryan B-5 Brougham NC9236 "ECUADOR" efectuado entre Quito y Guayaquil llevando correspondencia, significó el inicio de una era de gran conectividad entre ambas urbes.

22/02/1923. Nace en el Ecuador, la aviación comercial internacional al firmarse un convenio entre Pan American Grace Airways Inc. (Panagra) y el gobierno para prestar un servicio de transporte aéreo.

22/02/1923. Nace oficialmente la Escuela de Aviación Militar del Paraguay.

22/02/1954. En el desarrollo cada vez mayor de la Fuerza Aérea de Chile, la antigua Dirección de los Servicios pasa a cumplir nuevas e importantes funciones con la denominación de "Comando del Material". Un documento posterior, que perfeccionará sus delicadas funciones como organismo ejecutor logístico, determinará su evolución en noviembre de 1970 a su actual denominación de "Comando Logístico", quedando bajo su dependencia las Alas de Mantenimiento, Abastecimiento, como también algunas Direcciones. El primer comandante que tuvo esta alta repartición, fue el Coronel de Aviación Sr. Julio Tapia Jiménez.

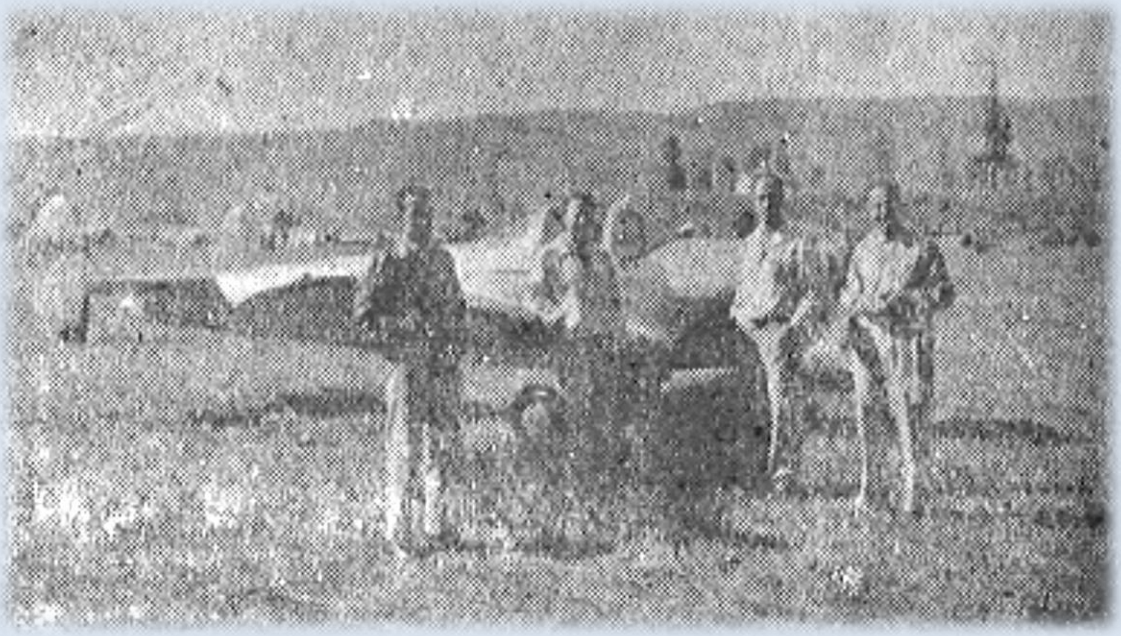
23/02/1942. En una reunión efectuada a mediados del mes en los salones de la Gobernación de Los Andes, con una asistencia de más o menos 80 personas de esa ciudad, y algunos caracterizados vecinos de San Felipe, más la valiosa presencia del Capitán de Bandada, don Felipe Araya Stiglich y don Alejandro Lubet, Instructor y Secretario, respectivamente, del Club Aéreo Valparaíso, se echaron las bases del entonces Club Aéreo "Aconcagua", institución que refundía en un sólo Club a las ciudades de Los Andes y San Felipe.

Al poco tiempo de empezar los trámites para lograr la personalidad jurídica y demás gestiones inherentes a la fundación de esta clase de entidades se recibió una nota de la Dirección de Aeronáutica en la cual se comunicaba que, según Decreto del Supremo Gobierno, la denominación de los Clubes Aéreos debía ser en adelante la de una ciudad, y no la de una provincia. Por este motivo, y de común acuerdo, se resolvió bifurcar la Institución en dos, que llenando los mismos fines, se denominarían: "Club Aéreo Los Andes" y "Club Aéreo San Felipe''.

En consecuencia, con esta fecha sería fundado el ahora **Club Aéreo de Los Andes**. Su primer directorio estuvo compuesto por: Alfredo Rosende, Presidente Honorario; Carlos de la Fuente, Presidente; Arturo Ramírez, Vicepresidente; Julio Casanueva, Secretario; Mario Giarda, Prosecretario; Carlos Rivacoba, Tesorero; Pablo Grant, Protesorero y Julio Salas como Director. Una vez constituido, de inmediato se iniciaron las gestiones para conseguir la respectiva personalidad jurídica, la que fue concedida el 30 de marzo de 1942, por Decreto Supremo N°1208.

Gracias al esfuerzo extraordinario de todo el pueblo, se logró realizar una suscripción popular con la que se reunieron los fondos necesarios para adquirir un avión Piper Super Cruiser de 75 HP., cuya llegada resultó un verdadero acontecimiento, dándose cita en la flamante pista de aterrizaje denominada "La Contumelia".

A raíz de un acuerdo tomado con la fábrica de cemento El Melón, que necesitaba los terrenos de la pista para pasar unos cables de alta tensión, el aeródromo se trasladó a la localidad de San Rafael, en donde se construyó el primer hangar y una pista de 800 mts.



Pilotos Andinos en Puyehue. Señores Jorge Vargas, Carlos Rivacoba, José Luis Reyes y Osvaldo Rojas, junto al Ercoupe del señor Rivacoba Bertelsen (1942)

23/02/2006. Se escribe una nueva página de la historia aeronáutica nacional. En aquel entonces el primer avión monomotor civil Beechcraft V-35B Bonanza, matrícula CC-PDO, realizó un histórico vuelo aterrizando en el Territorio Chileno Antártico. La tripulación estaba compuesta por los aviadores nacionales y socios del Club Aéreo de Santiago, Madeleine Dupont y Günther Mund (Q.E.P.D).

24/02/1928. Primer viaje aéreo entre Cuba, Haití, República Dominicana y Puerto Rico. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre estos países en el avión "Santa María".

24/02/1917. Inicio de las Misiones de Patrulla Costera por parte del Servicio de Aviación de la Armada Portuguesa.

24/02/1930. Es inaugurado oficialmente el Aeropuerto Internacional de Cuba, "José Martí".

27/02/1914. El ex sargento del Ejército de Chile ahora piloto civil, señor Luis Omar Page realiza, en el biplano chileno "Batuco" construido por los hermanos Félix y César Copetta, sobre el Club Hípico de Santiago, el primer vuelo civil nocturno en el país.

27/02/2010. La madrugada del 27 de febrero de 2010, presenció una de las mayores catástrofes de la historia nacional, un terremoto que alcanzó 8.8 grados en la escala de Richter, abarcando 700 kilómetros del territorio nacional.

Seguido de un maremoto, este cataclismo causó una cifra cercana a los 500 fallecidos, daños estimados en 30.000 millones de dólares y afectó de una u otra forma la vida de unos 12 millones de chilenos. El puente aéreo que se organizó para ir en apoyo de las personas afectadas, involucró medios tanto nacionales como extranjeros, los cuales, desde el 27 de febrero al 30 de abril del 2010, realizaron un total de1.797 salidas con 2.566, 9 horas de vuelo. Esta actividad significó el transporte de 15.784 pasajeros y 2.300.848 kilos de carga.

Aquí se observan algunos aspectos de la activa participación institucional, ante el lamentable Terremoto del 2010.

28/02/1913. Es creado el Servicio de Aeronáutica Militar español, con las ramas de Aerostación y Aviación. Este servicio, que estará a las órdenes del Coronel Pedro Vives Vich y el cual dependerá únicamente del Ministerio de la Guerra. A esa fecha estaba vinculado a la Sección de Ingenieros del Ejército de Tierra. Dos meses después por Real Orden del 16 de abril de 1913, nace el "Servicio Aeronáutico del Ejército español".

Se reproduce el apéndice número 3 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica, el cual señala en lo esencial: "*El personal del servicio aeronáutico llevará sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica: dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima. Este emblema será de metal para los soldados y clases de tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los jefes y oficiales, que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera". "Los pilotos de globo añadirán al emblema una rueda de timón, y los de aeroplano una hélice de cuatro ramas".*

Brevet de piloto de avión *(En España se les conoce popularmente como "Rokiskis", debido al nombre de uno de los antiguos fabricantes)*

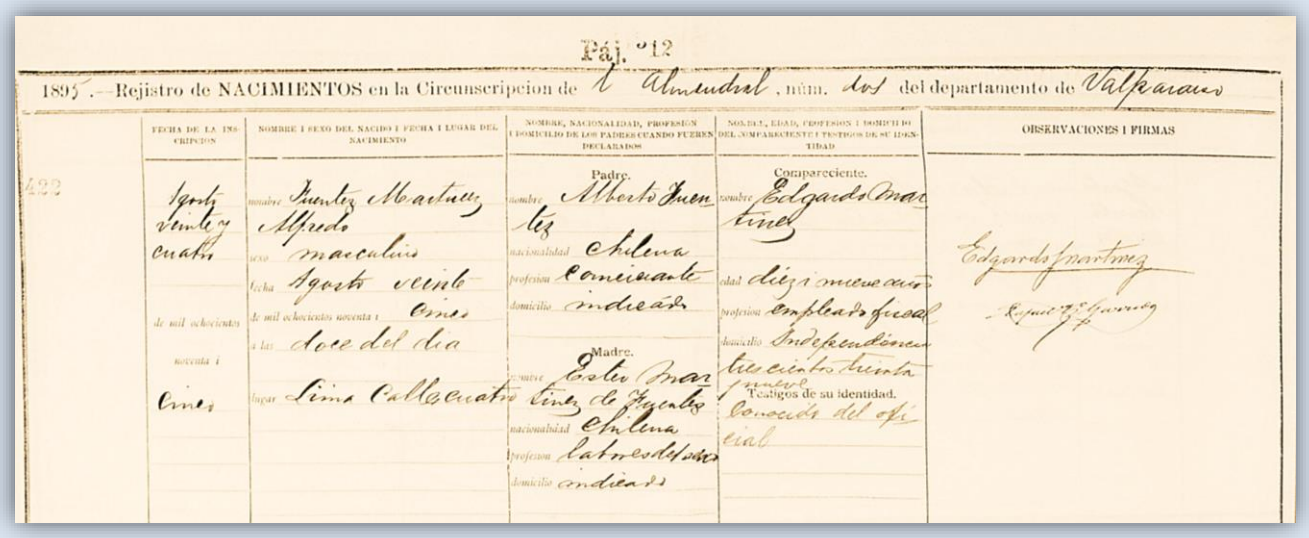
ALFREDO FUENTES MARTÍNEZ, mártir de Magallanes

Fotografía del entonces Teniente 1° Alfredo Fuentes Martínez en 1923.
(1895 – 1930)

Hombre de una fisonomía, moral especial unida a una intelectualidad clara, con un verdadero concepto de los deberes que impone la carrera de las armas, demostrado en todos los actos de su vida militar por la entereza para afrontar responsabilidades, desapareció una noche obscura en medio del agitado mar austral, después de alcanzar la gloria de haber unido a través de los espacios las lejanas regiones magallánicas con el resto del país.

Abriéndose surco porfiadamente entre los obstáculos que ofrecen al navegante las condiciones meteorológicas de la región sur, apreciados insalvables por los agoreros, la Línea Aérea Nacional persevera firme en su misión de acercamiento. Y mientras sus alas más se alejan hacia los mares sureños, crece inmensa la importancia de su noble misión.

Alfredo Fuentes Martínez, había nacido en Valparaíso, a las doce del día de un emblemático día 20 de agosto, pero del año de 1895. Era hijo del que fuera gobernador de Magallanes entre los años 1904 y 1907, don Alberto Fuentes Manterola[2], natural de Valparaíso y doña Eva Ester Martínez Yáñez, natural de Caldera.



Páj. °12

1895.—Rejistro de NACIMIENTOS en la Circunscripcion de l Almendral, núm. dos del departamento de Valparaiso

FECHA DE LA INSCRIPCION	NOMBRE I SEXO DEL NACIDO I FECHA I LUGAR DEL NACIMIENTO	NOMBRE, NACIONALIDAD, PROFESION I DOMICILIO DE LOS PADRES CUANDO FUEREN DECLARADOS	NOMBRE, EDAD, PROFESION I DOMICILIO DEL COMPARECIENTE I TESTIGOS DE SU IDENTIDAD	OBSERVACIONES I FIRMAS
422 Agosto veinte y cuatro de mil ochocientos noventa i cinco	nombre Fuentes Martinez Alfredo sexo masculino fecha Agosto veinte de mil ochocientos noventa i cinco a las doce del dia lugar Lima Calle cuatro	Padre. nombre Alberto Fuentes nacionalidad chilena profesion Comerciante domicilio indicado Madre. nombre Ester Martinez de Fuentes nacionalidad chilena profesion labores del sexo domicilio indicado	Compareciente. nombre Edgardo Martinez edad diez i nueve años profesion empleado fiscal domicilio Independencia trescientos treinta y nueve Testigos de su identidad. Conocido del oficial	Edgardo Martinez [illegible]

Copia del registro de nacimientos en la circunscripción del Almendral en el Departamento de Valparaíso.

Una particular característica de Alfredo Fuentes lo distinguirá desde la temprana etapa estudiantil, seguramente fundamentado en el brillante y heroico ejemplo de su padre, Fuentes había formado un extraordinario sentido por la responsabilidad y el cumplimiento de sus deberes, tanto que se dice que *"sus compañeros del Instituto Nacional, el plantel donde realizara la mayor parte de sus estudios, llegaba a envidiarle por el hecho que jamás tuvo que cumplir las clásicas cuatro horas de arresto en las tardes de los sábados".*[3]

Ingresó a la Escuela Militar el 17 de marzo de 1911, desde donde egresará en enero de 1916 como Teniente 2° del arma de Infantería, siendo destinado al glorioso Regimiento de Infantería "Buin" N°1. Asciende a Teniente 1° en enero de 1918, y al año siguiente, es destinado a la Escuela de Suboficiales, desde donde será seleccionado en mayo de 1921, como alumno de la Escuela de Aviación sin dejar de pertenecer a su Unidad de origen.

P. 1. N.° 1,305.—Santiago, 30. V. 921.—Los Tenientes 1.cs don Alfredo Fuentes Martinez i don Marcial Arredondo Lillo, de la Escuela de Sub-Oficiales, i Batallon de Telégrafos, respectivamente, ingresarán a la Escuela de Aeronáutica para seguir un curso de aviacion, sin dejar de pertenecer a las unidades de que forman parte.

Estas designaciones son sin derecho a cobrar gratificacion por cambio de residencia.—ALESSANDRI.—*Enrique Balmaceda.*

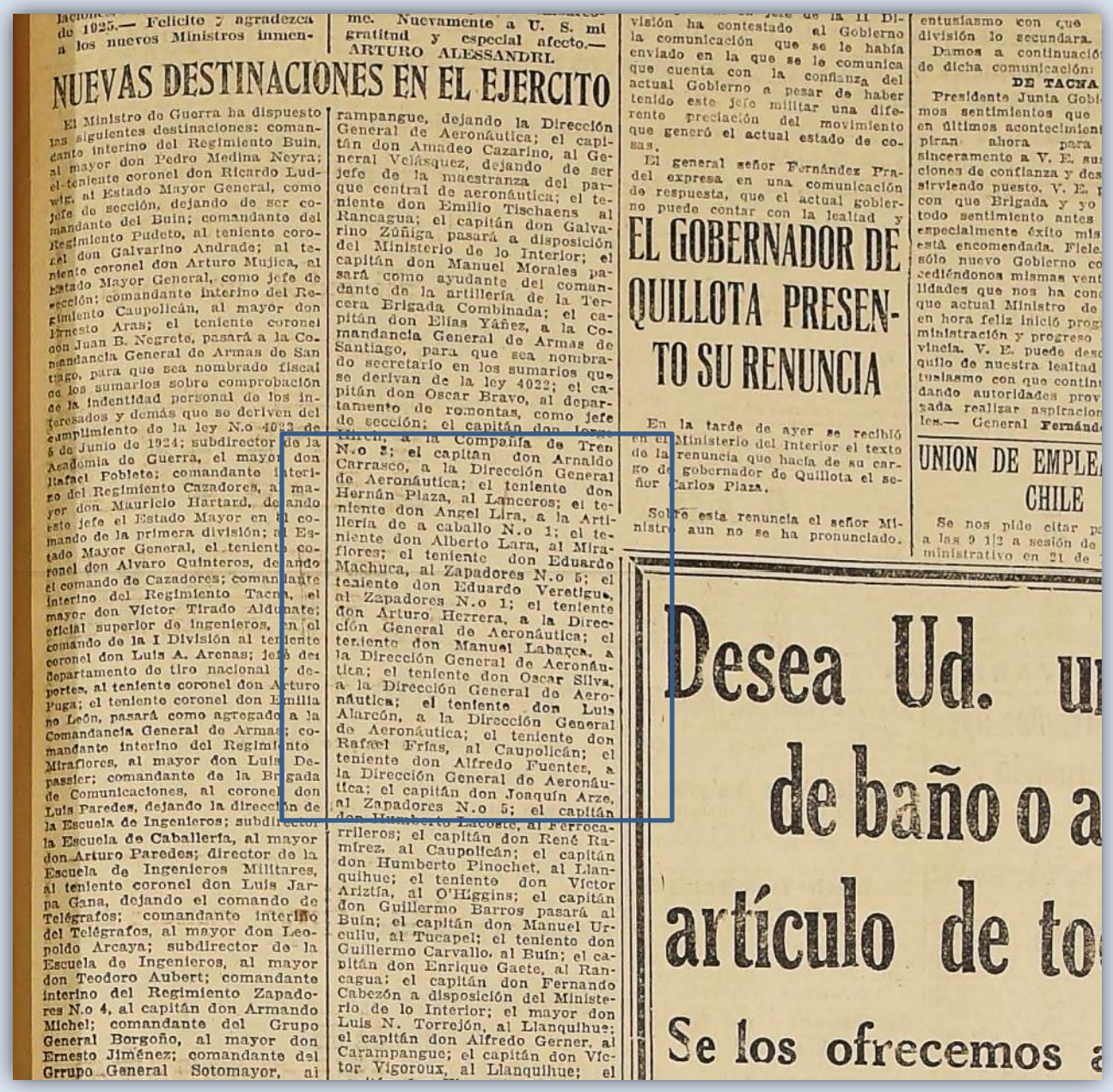
---

2 Alfredo Fuentes Manterola (1861-1931). Con sólo trece años, en 1874, ingresó a la Escuela Militar. El 2 de agosto de 1879, en plena Guerra del Pacífico, se incorporó en la Armada como aspirante en el vapor "Amazonas", recibiendo ese mismo año su grado de Guardiamarina de 2° Clase. Tuvo una brillante y heroica participación en el desembarque de Pisagua, en el combate naval de Angamos, Chorrillos y Miraflores. Posteriormente en 1891, su brillante carrera se interrumpió con la Guerra Civil, pues al pertenecer al bando de gobierno, se vio presionado por salir del país tras el suicidio del presidente Balmaceda. Una amistad con el presidente de México, Porfirio Díaz y su excepcional preparación profesional, le valieron un contrato como profesor en la Escuela Técnica de la Marina de aquella nación. A su regreso a Chile en 1895, se dio nuevamente inicio a una carrera en el servicio público. Este personaje entregó 51 años de su existencia al servicio de la administración pública, 32 en la Armada y 19 en distintos cargos civiles, de los cuales ocho de ellos dedicó, desde 1904 a 1907, a encabezar la Gobernación del Territorio de Magallanes y más tarde como Intendente de Iquique entre 1911 y 1916.

3 Martínez Ugarte, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo I. Pág.132

Un año más tarde, volverá a su Unidad hasta fines de ese año, siendo esta vez destinado al Regimiento de Infantería “Chacabuco” N°6. El 8 de febrero de 1924 rinde sus exámenes para ascender al grado de Capitán de Ejército, con nota 9.

A raíz del movimiento que derrocó a la Junta del general Altamirano el 23 de enero de 1925, asumió la jefatura interina de la Dirección de Aeronáutica Marmaduke Grove Vallejo, quien comenzó a recuperar a los oficiales pilotos que estaban desperdigados en otras funciones del ejército. Es así que a fines de ese mes, Fuentes retornará a la aviación militar, pasando a servir a la entonces Dirección General de Aeronáutica.



de 1925.— Felicite y agradezca a los nueros Ministros inmen-

mc. Nuevamente a U. S. mi gratitud y especial afecto.— ARTURO ALESSANDRI.

NUEVAS DESTINACIONES EN EL EJERCITO

El Ministro de Guerra ha dispuesto las siguientes destinaciones: comandante interino del Regimiento Buin, al mayor don Pedro Medina Neyra; el teniente coronel don Ricardo Ludwig, al Estado Mayor General, como jefe de sección, dejando de ser comandante del Buin; comandante del Regimiento Pudeto, al teniente coronel don Galvarino Andrade; al teniente coronel don Arturo Mujica, al Estado Mayor General, como jefe de sección; comandante interino del Regimiento Caupolicán, al mayor don Ernesto Aras; el teniente coronel don Juan B. Negrete, pasará a la Comandancia General de Armas de Santiago, para que sea nombrado fiscal de los sumarios sobre comprobación de la indentidad personal de los interesados y demás que se deriven del cumplimiento de la ley N.o 4022 de 5 de Junio de 1924; subdirector de la Academia de Guerra, el mayor don Rafael Poblete; comandante interino del Regimiento Cazadores, al mayor don Mauricio Hartard, dejando el Estado Mayor en el comando de la primera división; al Estado Mayor General, el teniente coronel don Alvaro Quinteros, dejando el comando de Cazadores; comandante interino del Regimiento Tacna, el mayor don Victor Tirado Aldunate; oficial superior de ingenieros, en el comando de la I División al teniente coronel don Luis A. Arenas; jefe del departamento de tiro nacional y deportes, al teniente coronel don Arturo Puga; el teniente coronel don Emiliano León, pasará como agregado a la Comandancia General de Armas; comandante interino del Regimiento Miraflores, al mayor don Luis Depassier; comandante de la Brigada de Comunicaciones, al coronel don Luis Paredes, dejando la dirección de la Escuela de Ingenieros; subdirector la Escuela de Caballería, al mayor don Arturo Paredes; director de la Escuela de Ingenieros Militares, al teniente coronel don Luis Jarpa Gana, dejando el comando de Telégrafos; comandante interino del Telégrafos, al mayor don Leopoldo Arcaya; subdirector de la Escuela de Ingenieros, al mayor don Teodoro Aubert; comandante interino del Regimiento Zapadores N.o 4, al capitán don Armando Michel; comandante del Grupo General Borgoño, al mayor don Ernesto Jiménez; comandante del Grrupo General Sotomayor, al rampangue, dejando la Dirección General de Aeronáutica; el capitán don Amadeo Cazarino, al General Velásquez, dejando de ser jefe de la maestranza del parque central de aeronáutica; el teniente don Emilio Tischaens al Rancagua; el capitán don Galvarino Zúñiga pasará a disposición del Ministerio de lo Interior; el capitán don Manuel Morales pasará como ayudante del comandante de la artillería de la Tercera Brigada Combinada; el capitán don Elías Yáñez, a la Comandancia General de Armas de Santiago, para que sea nombrado secretario en los sumarios que se derivan de la ley 4022; el capitán don Oscar Bravo, al departamento de remontas, como jefe de sección; el capitán don [illegible], a la Compañía de Tren N.o 3; el capitán don Arnaldo Carrasco, a la Dirección General de Aeronáutica; el teniente don Hernán Plaza, al Lanceros; el teniente don Angel Lira, a la Artillería de a caballo N.o 1; el teniente don Alberto Lara, al Miraflores; el teniente don Eduardo Machuca, al Zapadores N.o 5; el teniente don Eduardo Veretigue, al Zapadores N.o 1; el teniente don Arturo Herrera, a la Dirección General de Aeronáutica; el teniente don Manuel Labarca, a la Dirección General de Aeronáutica; el teniente don Oscar Silva, a la Dirección General de Aeronáutica; el teniente don Luis Alarcón, a la Dirección General de Aeronáutica; el teniente don Rafael Frías, al Caupolicán; el teniente don Alfredo Fuentes, a la Dirección General de Aeronáutica; el capitán don Joaquín Arze, al Zapadores N.o 5; el capitán don Humberto Lacoste, al Ferrocarrileros; el capitán don René Ramírez, al Caupolicán; el capitán don Humberto Pinochet, al Llanquihue; el teniente don Víctor Aristía, al O'Higgins; el capitán don Guillermo Barros pasará al Buin; el capitán don Manuel Urculiu, al Tucapel; el teniente don Guillermo Carvallo, al Buin; el capitán don Enrique Gaete, al Rancagua; el capitán don Fernando Cabezón a disposición del Ministerio de lo Interior; el mayor don Luis N. Torrejón, al Llanquihue; el capitán don Alfredo Gerner, al Carampangue; el capitán don Víctor Vigoroux, al Llanquihue; el

visión ha contestado al Gobierno la comunicación que se le había enviado en la que se le comunica que cuenta con la confianza del actual Gobierno a pesar de haber tenido este jefe militar una diferente preciación del movimiento que generó el actual estado de cosas.

El general señor Fernández Prado expresa en una comunicación de respuesta, que el actual gobierno puede contar con la lealtad y

EL GOBERNADOR DE QUILLOTA PRESENTO SU RENUNCIA

En la tarde de ayer se recibió en el Ministerio del Interior el texto de la renuncia que hacía de su cargo de gobernador de Quillota el señor Carlos Plaza.

Sobre esta renuncia el señor Ministro aun no se ha pronunciado.

entusiasmo con que división lo secundara.

Damos a continuació de dicha comunicación:

DE TACNA

Presidente Junta Gobi mos sentimientos que en últimos acontecimient piran ahora para sinceramente a V. E. su ciones de confianza y des sirviendo puesto, V. E. con que Brigada y yo todo sentimiento antes especialmente éxito mis está encomendada. Fiele sólo nuevo Gobierno co cediéndonos mismas vent lidades que nos ha con que actual Ministro de en hora feliz inició prog ministración y progreso vincia. V. E. puede des quilo de nuestra lealtad tusiasmo con que contin dando autoridades prov gada realizar aspiracion les.— General Fernánd

UNION DE EMPLE CHILE

Se nos pide citar p a las 9 1|2 a sesión de ministrativo en 21 de

Desea Ud. u de baño o a artículo de to Se los ofrecemos a

La Nación, martes 3 de febrero de 1925

Por Orden Ministerial G.1 N°3148, de fecha 9 de septiembre de 1925, se organiza el Escalafón de Aeronáutica. Por esta disposición, el Capitán Alfredo Fuentes Martínez pasa a figurar desde esta fecha como uno de los 35 integrantes de dicho escalafón.

En enero de 1926, se le concederá el correspondiente permiso para casarse con la joven señorita Aída Sepúlveda Riveros[4], contrayendo matrimonio el día 13 de ese mes, quienes serían los felices padres de dos hijos (Alfredo y Hernán).

En febrero de 1927, el Capitán Fuentes pasa a continuar sus servicios al Grupo Mixto N°3 de Aviación (El Bosque), dejando de ser Subdirector de la Escuela de Aviación Militar. En el mes de mayo pasa como Ayudante del Regimiento de Aviación (El Bosque), dejando de pertenecer a su anterior Unidad.

En agosto de este mismo año, se reconoce que desde el 16 de septiembre del año anterior, el Capitán Fuentes ya tiene los requisitos cumplidos para obtener su ascenso al grado de Mayor de Ejército. En octubre, es redestinado al Grupo Mixto de Aviación N°3 y a los pocos meses, es nombrado Comandante de la Escuadrilla de Bombardeo en El Bosque[5].

Con esta nueva tarea por delante, misma que había sido encomendada por el propio Director General de los Servicios Aéreos, Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, le correspondió al Capitán fuentes organizar la visionaria tarea de conectividad nacional, entonces denominada "Línea Aeropostal Santiago-Puerto Montt", la que fuera inaugurada el 11 de enero de 1930. Esta primera etapa constituiría la futura línea aérea entre Santiago y Magallanes.

Una de las últimas fotografías que recuerdan la alegre y entusiasta figura del Capitán Alfredo Fuentes Martínez, abordando el Junkers que piloteó hasta Puerto Montt.

La conquista del austro chileno había iniciado principalmente con dos aviones Junkers R.42 adquiridos algunos años antes y que prontamente serían habilitados con flotadores.

Algunos vuelos se habían hecho hacia Puerto Montt, pero ahora los realizados por el Capitán Fuentes Martínez en los Junkers, permitirían pronto despejar la incógnita que se presentaba seguir más al sur.

[4] Nacida en Chillán, el 27 de agosto de 1902. Hija del agricultor chillanejo don Eleuterio Sepúlveda y doña Elvira Rivera.

[5] 28 de junio de 1928. Boletín Oficial del Ministerio de Guerra N°1473. Pág. 1893

Era este el desafío que el comandante Merino le había compartido y encomendado a su camarada Alfredo Fuentes Martínez.

Aviso publicitario del avión Junkers R. 42 con flotadores. (Revista Chile Aéreo N°7, julio de 1929)

Primer vuelo a Magallanes

En el concurso de concretar esta importante aventura de conectividad aérea para el país, se iniciaría el 26 de enero de 1930, un histórico vuelo experimental desde Puerto Montt hacia Magallanes. Tal determinación fue tomada por el Sub-Secretario de Aviación como una medida que estimó necesaria para demostrar la viabilidad del funcionamiento regular de una red aérea hasta el lejano centro comercial de la región austral y sobre todo para levantar los corazones doloridos ante la pérdida sufrida el reciente 23 de enero de 1930, donde el teniente Aníbal Vidal Silva y el sargento mecánico Ernesto Román quienes, que junto con su avión anfibio Canadian Vickers Vedette, se hundieron en el mar al precipitarse desde unos 500 metros de altura, tras ser atrapados por un torbellino a la salida del estuario Aysén.

La tripulación la componía el comandante Sr. Arturo Merino, Sub-Secretario de Aviación, como Comandante de la aeronave y copiloto; como piloto del avión Junkers iba el valiente Capitán Sr. Alfredo Fuentes Martínez; los acompañaban el Mecánico Técnico de la compañía Junkers, Sr. Fritz Reiche; el Sargento 1° Radiotelegrafista, José Luis Alberto Soto Vásquez; el Sargento 2° Fotógrafo, Juan Ofredo Moreno Mendoza y el Cabo 1° Mecánico, Uldaricio Espinoza Palma.

Hechos los preparativos, pronto dejaba Puerto Aysén el Hidroavión Trimotor Junkers R.42 N° 6 en demanda de Magallanes, los elementos se prepararon a prestarle resistencia. Entre chubascos y cerrazones que se sucedían, abandonó el Estuario y enfiló rumbo decididamente al Sur.

Este raid aunque resuelto, se había adelantado, sin esperarse una coordinación con buques de la Armada ni la provisión de combustible en Río Baker y Puerto Natales, como también la organización de un sistema transitorio de comunicaciones que le permitiera a los navegantes ir conociendo las condiciones meteorológicas de la región.

En las cercanías del Estero Elefantes, la visibilidad disminuyó a menos de 100 metros y sólo ya próxima la laguna San Rafael, las nubes permitieron el vuelo a trescientos metros de altura.

Una vez pasado el Golfo San Esteban se presentó el de Penas en forma francamente hostil. El sargento Soto, hábil radiotelegrafista, logró a esta altura comunicarse con un buque que confirmó el pésimo tiempo reinante en dicho Golfo.

En efecto, la visibilidad fue reduciéndose, obligando al diestro Capitán Fuentes a volar con un techo inferior a 50 metros de altura. La semi obscuridad hizo abrigar una fugaz duda sobre la salida que correspondía elegir entre las muchas con que cuenta el Golfo de Penas en dirección Sur[6].

El comandante de la aeronave viéndose sobre el Canal Messier, tomó el volante y dirigió la máquina hacia las Islas Ayautau y sobre ellas marcó resueltamente rumbo sur.

Había pasado la parte dura de la jornada. Evitándose el paso por encima de las balizas de la Angostura Inglesa a fin de capear fuertes rachas de viento, se siguió por la Ensenada Duque de Edimburgo, Isla Inocentes, laderas de la Isla Esperanza y Canal Sarmiento, en dirección al seno de la Última Esperanza

[6] Hay que recordar que muchas de las rutas tomadas por los pilotos, correspondían a los derroteros clásicos seguidos por muchas de las embarcaciones de la Armada.

en donde las dificultades de la escasa visibilidad fueron reemplazadas por las de un viento huracanado que llegó a tomar fuerza ocho.

Avión Junkers R.42 matrícula "J-6" en la conquista aérea del austro chileno.
(Óleo sobre cartón entelado. 25x20 cms. del pintor Josef Traub Bauer)

A medida que avanzaba el hidroavión hacia el Sur se intensificaba la violencia del viento hasta el extremo de obligar a ambos pilotos a tomar el volante y emplear todas sus fuerzas físicas y morales para mantener el control de la máquina.

A las 15 horas y sobre el Canal de las Montañas se decidió la búsqueda de una puntilla abrigada para amarizar y esperar en ella disminuyera la fuerza del viento con la caída de la tarde. Después de acuatizar en ''Ancón Sin Salida" y varado el hidroavión por la imposibilidad de sujetarlo con el ancla y cables a tierra, fueron detenidos los motores. Sólo a las 20 horas y decrecida la violencia del viento fue posible despegar nuevamente tomando rumbo directo a Puerto Natales.

A las 21 horas amarizaba el avión en Natales, notándose en su desorden interior, el efecto causado por el huracán. El vuelo desde "Ancón Sin Salida" a Natales había durado tan solo una hora, pese al esfuerzo superior que sufrió el motor izquierdo, producto del recorte de una de las hélices que se había hecho tras el amarizaje intermedio en "Ancón sin Salida".

Quizás una de las últimas fotografías del hidroavión Junkers J-6, tomada en Puerto Natales el 27 de enero de 1930.

Pasadas las 8 de la mañana del día siguiente, 27 de enero, los motores se pusieron en marcha para emprender el vuelo hacia su destino final que era, la ciudad de Punta Arenas en Magallanes. La ciudadanía puntarenense se concentraría en el muelle fiscal y sus alrededores para no perder detalle alguno de este hito.

Poco después de las 10 de la mañana, el avión descendía exitosamente frente al muelle tras haber volado más de una hora y media. Una resonante bienvenida se hacía presente junto al embanderamiento masivo de muchas de las casas. Algunas de las instituciones sociales de la ciudad, entre ellos los Bomberos, organizaciones deportivas y obreras, la Cruz Roja y el importante Club Magallanes se hacían presentes y espontáneamente regalarían a los aviadores con un masivo y emocionante desfile además de muchos otros agasajos que se iniciarían por aquellos días[7].

Un testigo presencial, recordaría años después algunas de las palabras del comandante Merino: *"Que honrados están de representar la aviación militar chilena, que lo realizado por este selecto grupo, no era nada sin los que sin ruido ni aplausos, desarrollan nuestros camaradas de armas y que aceptamos este tipo de manifestaciones, sólo como homenaje a ellos y a sus esfuerzos por servir la Patria".*

Durante la semana[8], mientras se realizaban los preparativos de todos y cada uno de los homenajes, el comandante Merino junto a su camarada y buen amigo Fuentes, visitaron algunas de las Estancias cercanas a Pecket y San Gregorio, para explicarles a los representantes de las firmas ganaderas, cómo

[7] Incluido el entusiasta telegrama del presidente Ibáñez: "*Cariñosas felicitaciones por intrépido y afortunado vuelo*", la gran hazaña cumplida por Merino, Fuentes y todos los otros tripulantes impresionó profundamente no sólo al medio aeronáutico nacional, sino también puso nuevamente en los ojos de muchos países extranjeros, un elevado y unánime nivel de apreciación hacia los aviadores militares chilenos. Además, la Junta de Alcaldes de Magallanes, condecoraría con una medalla de oro, a cada uno de los seis integrantes de la tripulación. (Quizás sea el último ejemplar visible, la que le fuera otorgada al comandante Merino y que hoy custodia el Museo Nacional Aeronáutico y Espacial).

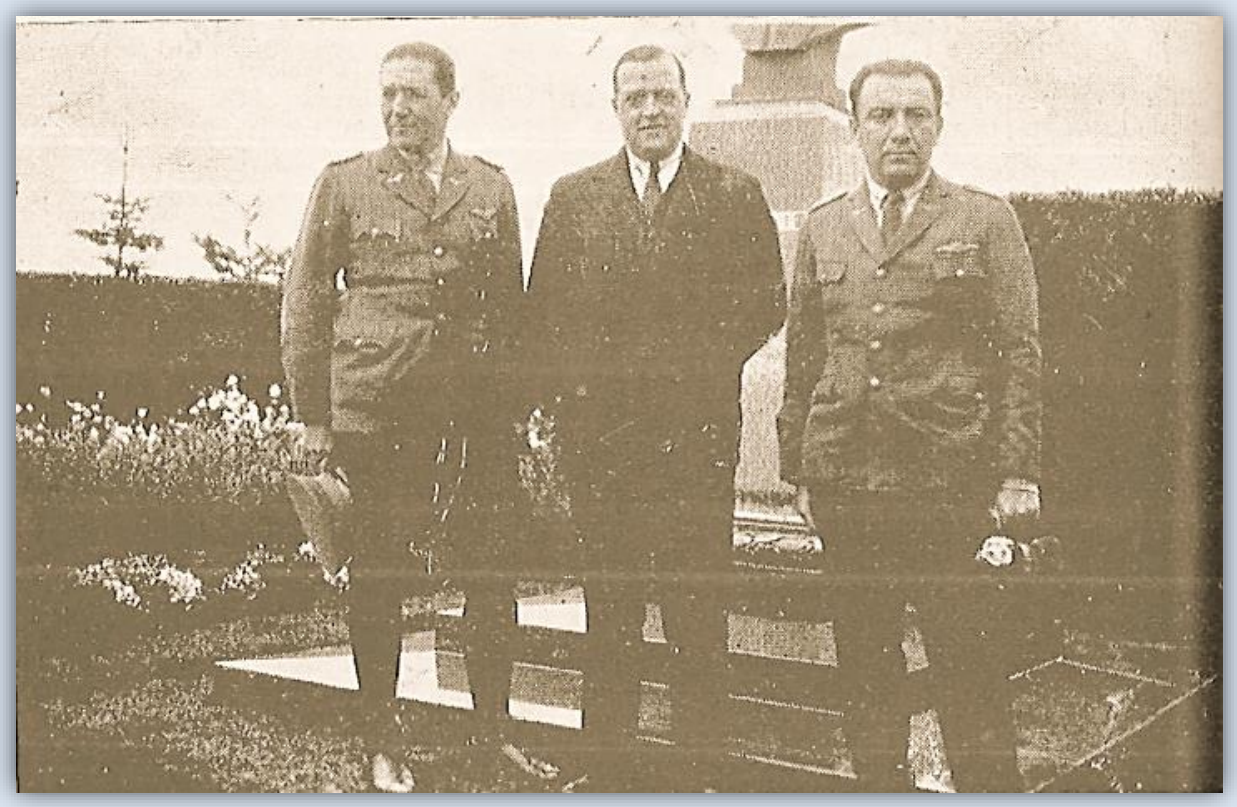
[8] Fernández Donoso, Alberto. ***La Aviación en Magallanes.*** Dirección General de Aeronáutica Civil. Primera edición 1994. Página 90.

podrían ayudar al *Gobierno a instalar una línea aérea* en Magallanes. Se sabía que la ruta era difícil, pero también era perfectamente realizable, pues se contaba con cientos de caletas abrigadas a lo largo de la ruta, por lo que contando con los aviones adecuados y una cadena de aprovisionamiento, todo sería posible. El optimismo de Merino y del Capitán Fuentes eran contagiosos y por sobre todo, la respuesta de la población hacia este milagro caído del cielo, eran la respuesta de un viejo anhelo de estar conectados con el resto del país.

Por su parte, el ingeniero Reiche junto a los otros tripulantes, se dedicaron en esos días a efectuar en el muelle fiscal, una completa revisión del Junkers, pintura de la aeronave, también estuvo el reforzar los flotadores, cambiar el magneto 1 del motor izquierdo y sólo restaba el cambio de las hélices de madera por unas metálicas que se habían solicitado a Puerto Montt. El hecho concitó por mucho la curiosidad de la gente, tanto así, que en algunas ocasiones la autoridad portuaria tuvo que actuar arbitrando medidas hacia impedir el atochamiento de tanta gente.

Ilustración de la ruta del Junkers R-42 "J-6" por Juan Francisco González Ramírez, quien firmaba como "Huelén", para diferenciarse de la fama de su padre.

El inesperado proceso de un lamentable final



Única fotografía del comandante Merino, Subsecretario de Aviación; Capitán de Fragata don Miguel Elizalde, Gobernador Marítimo de Magallanes y el malogrado piloto del Junkers R. 42, Capitán Alfredo Fuentes Martínez, obtenida al llegar a Magallanes desde Puerto Montt. (Revista Chile Aéreo N°13 de mayo de 1930)

Se dice que el comandante Merino quería hacer un vuelo de prueba, no obstante, faltaban aún las hélices nuevas que ya venían en camino.

Durante la noche del día 6 de febrero, se concertó una consulta por parte del Intendente Manuel Chaparro a Merino, respecto a si estaba consultado en los vuelos que debía efectuar el hidroavión en la región, el de exploración sobre los terrenos devueltos al Fisco por la entonces Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego[9], que quedan ubicados al Norte del paralelo 54°, a lo que Merino habría contestado afirmativamente, disponiendo que durante la mañana próxima se efectuara este como vuelo de prueba.

Al día siguiente, el clima de la mañana no acompañó las condiciones mínimas necesarias, por lo que se tuvo que esperar mejoraran. Finalmente, siendo las 16 horas del día 7 de febrero, despegaba el Junkers R.42 desde la bahía llevando la misma tripulación original más el Intendente de Magallanes quien había sido especialmente considerado para este vuelo.

Luego de efectuado el despegue se tomó rumbo al Sur, para seguir al Este a partir del faro San Isidro. Cruzaba el Junkers la Isla Dawson a una altura de 1,300 metros, cuando se produjo una falla en el motor

[9] Bajo la reforma agraria de la década de 1960, cambió su nombre en 1964 a *Ganadera Tierra del Fuego S.A.* y más tarde en 1973, se disolvió oficialmente.

central del avión. Los otros dos motores capaces de mantener el avión en vuelo no lo eran, sin embargo, suficientes para mantenerlo en la altura ganada, por lo que se hizo necesario pensar en un punto para amarizar, que estuviera socorrido por los vapores que siguen la ruta que conduce a Magallanes. Con tal fin se inició el vuelo de regreso a la costa de la península de Brunswick, azotando a la máquina un viento contrario cada vez más recio que retardaba su avance con probabilidades de un amarizaje lejano de la costa.

En efecto, a menos de una milla de la costa, frente a la Estancia "Agua Fresca" hubo que amarizar forzosamente con fuerte viento y en un mar muy agitado al Noreste de Punta Carrera y como a media milla de tierra. Al amarizar, el avión dio un gran salto, quedando tumbado sobre un ala. Estas condiciones desfavorables habían producido la rotura de los soportes de los flotadores, quedando el avión por su propio peso adherido a ellos, amenazando alejarse de él en cualquier momento.

Así, y arrastrado por el viento reinante que llevaba el avión mar adentro, largas seis horas transcurrieron en espera del resultado de los llamados de auxilio que repetía incesantemente el radiotelegrafista, Sargento 1° José Luis Alberto Soto.

A las 22.30 el avión ya estaba sumergido hasta perderse sus motores bajo el agua, y la inundación de la cabina trasera hacía suspender el trabajo de la estación de radio, reuniéndose sobre el ala izquierda que aún sobresalía del agua toda la tripulación.

Minutos antes de las 23 horas y en medio de una obscuridad absoluta, un golpe de mar más violento inclinó aún más la proa del avión y soltó algunas amarras de los flotadores, precisamente, cuando el barco que llegaba en auxilio se encontraba a unos
100 metros de distancia.

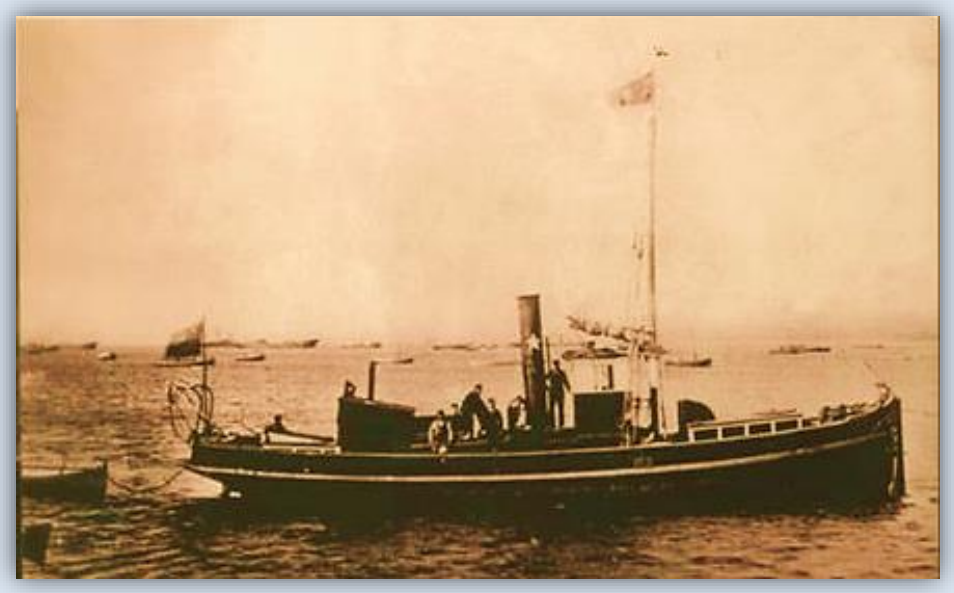
En esos momentos la tripulación, preocupada de inspeccionar la nueva colocación de los flotadores con la ayuda de una lamparilla eléctrica, fue arrojada al mar por una gruesa ola que arrasó el ala en que se encontraba reunida. La obscuridad reinante, la bajísima temperatura del agua que tenía necesariamente que precipitar el agotamiento corporal de los náufragos y la falta de proyectores en el barco de auxilio que permitiera ubicar éstos, fueron los elementos determinantes de la tragedia.

Quince minutos transcurrieron sumidos en esa agua heladísima y azotados por un grueso oleaje.

A un flotador y al bote de goma que se llevaba en el Junkers, permanecían asidos el comandante Merino, el Intendente Chaparro y el Mecánico Espinoza.

Hacía rato que habían tenido que abandonar el fuselaje al ser inundado por las aguas, perdiéndose el pequeño transmisor y con él toda posibilidad de contacto con el mundo. El radiotelegrafista Soto, que había estado hasta el último minuto enviando el dramático S.O.S. ahora continuaba su tarea con una pequeña linterna apuntándola hacia el barco que veía venir a no más de unos 100 mts. de distancia.

Cuando ya las fuerzas los abandonaban, chocó este grupo con el remolcador "Antonio Díaz", que junto con el "Tamar" habían sido hasta esos minutos, los únicos barcos que concurrieron al salvataje.



Remolcador "Antonio Díaz"

Momentos después era izado a bordo el Técnico Sr. Reiche, quien montado sobre el otro flotador, no se había mojado más que las piernas.

La oportuna llegada de los remolcadores permitió salvar lamentablemente sólo parte de la tripulación; el resto de ella había perecido en el naufragio arrastrados por el avión al hundirse bruscamente.

Parte de una declaración realizada por el Gobernador Marítimo a la prensa, suponía el hecho que el Capitán Fuentes, el radiotelegrafista Luis Soto y el fotógrafo Ofredo Moreno, no flotaron por las siguientes razones; el primero estaba con capote y botas, que no se las sacó a pesar de haberlo hecho los demás tripulantes. El radiotelegrafista cumpliendo con su deber hasta el último momento, no abandonó su puesto y el fotógrafo, por haber permanecido en la misma cabina del radiotelegrafista. Todos ellos fueron lamentablemente arrastrados por el avión al hundirse en las aguas del canal.

Cerca de la medianoche los náufragos fueron transportados al vapor "*Austral*", que puesto a disposición de la Gobernación Marítima por la empresa magallánica Menéndez Behety, se había sumado a la tarea de rescate. Este barco equipado con potentes focos eléctricos y con un equipo de radio, había zarpado de Punta Arenas a las 21 horas, alcanzando a comunicar su salida a los accidentados antes que éstos perdieran su aparato de comunicaciones.

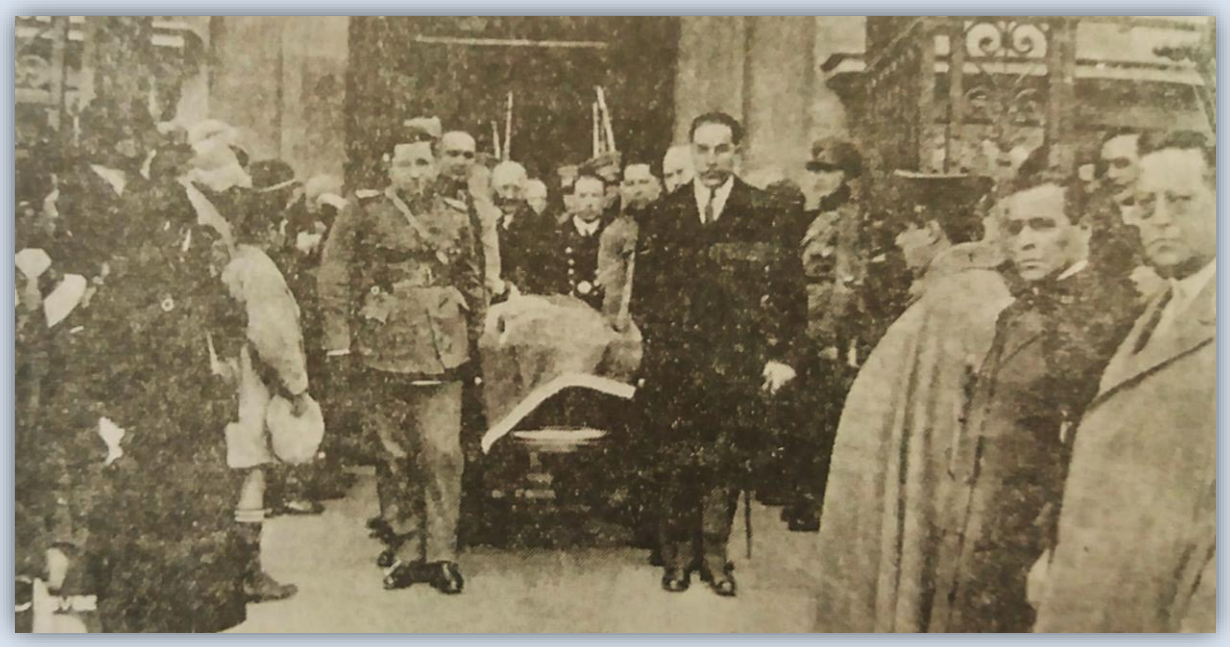
La búsqueda

La búsqueda iniciada desde ese momento y mantenida durante quince días, dio como único resultado solo el encuentro de los restos del valiente piloto Capitán Fuentes, entre las rocas de la isla Dawson, por el capataz de la estancia San Valentín.

La página 3 del diario La Nación del lunes 10 de febrero, publicaba una extensa y sentida nota titulada "*El duelo de la Aviación*" donde se expresaba el pesar nacional sobre lo recientemente acontecido. *"Al*

decir el Presidente de la República, en su telegrama al Comandante Merino Benítez, que formula votos por que la pérdida de las valiosas vidas sacrificadas en la tragedia aeronáutica de Aguas Verdes no afectó al espíritu intrépido de nuestros aviadores, y porque sea posible continuar la lucha contra el clima inclemente y demás dificultades de esas regiones, hasta obtener éxito en la ardua empresa en que se encuentra empeñada la Dirección de Aeronáutica, de modo que quede en funciones la línea aérea que ha dé unir definitivamente a Magallanes con el Aysén y con Santiago, el Excmo. señor Ibáñez ha rendido el homenaje que estallaba en el corazón de todos los chilenos: en la hora de la catástrofe nada mitigará más el humano dolor que agobia a nuestros Intrépidos aviadores, que una manifestación de serena confianza en el temple heroico de su estoicismo". Al respecto del accidente, el comandante Merino Benítez muy acongojado agregaría*, "sólo la casualidad, hizo posible el salvamento suyo, del Intendente Chaparro, del Inspector Reiche y del mecánico Espinoza" (sic).*

Por la tarde de este mismo lunes, el vapor "Silvia" traía desde la isla Dawson los restos del Capitán Alfredo Fuentes Martínez, que habían sido encontrados la noche anterior. Al llegar a la ciudad, el cuerpo del abnegado aviador, fue trasladado al cuartel de la 6ª Compañía de Bomberos[10] donde se instaló una capilla ardiente, cubriendo la urna con una bandera chilena. En la madrugada del día siguiente, fue embalsamado en la morgue local, y luego trasladado a la catedral donde se dispuso de una guardia de honor del Destacamento Magallanes.



Diario El Magallanes, 13 de febrero de 1930

El día 12 de febrero a las 11 de la mañana, el Vicario Apostólico de Magallanes Monseñor Arturo Jara Márquez, ofició un responso solemne ante las altas autoridades de la provincia y fieles que llenaban el recinto religioso.

[10] La 6ª Compañía de Bomberos fue fundada el 1 de septiembre de 1925, siendo su misión, de acuerdo a sus estatutos originales, "*el salvamento de vidas en los naufragios o cualquier otro accidente que ocurra en la bahía y secundariamente, prestará servicios en los incendios y demás llamadas que son obligatorias para todos los voluntarios del cuerpo*". Debido a esta característica su director era el gobernador marítimo, correspondiéndole el puesto en la fecha del accidente en Aguas Frescas al Capitán de Fragata Miguel Elizalde. El 6 de noviembre de 1931, le correspondió a esta compañía rescatar a los tripulantes del remolcador "Antonio Díaz", al hundirse éste en la bahía local, víctima de un fuerte temporal.

Al término de la ceremonia se organizó un cortejo fúnebre hasta el puerto, donde la urna fue depositada en el vapor *"Chiloé"* para ser llevada a Valparaíso y de ahí, ser traslada a la capital.

"*Durante el trayecto las prolongas del carro mortuorio fueron tomadas por oficiales del Destacamento, en tanto que una compañía de fusileros le rendía los honores de rigor. En el muelle fiscal el intendente Chaparro hizo uso de la palabra ante una nutrida y silente multitud congregada para despedir al nuevo mártir de la ruta austral.*

Al cabo de un par de días, noticias provenientes de Puerto Natales daban cuenta también del homenaje que la población de Última Esperanza le había tributado durante la recalada del "Chiloé" en esa ciudad, con un desfile jamás visto hasta entonces en la historia del pueblo, mientras que en Punta Arenas, los medios daban comienzo a una colecta pública en favor de las familias de los sargentos aviadores Soto y Moreno."[11]

Sargento 1° Telegrafista Luis Alfredo Soto Vásquez

Sargento 2° Fotógrafo Juan Ofredo Moreno Mendoza

Finalmente, bajo el cálido sol santiaguino del 28 de febrero de 1930, fueron sepultados los restos del infortunado Capitán Alfredo Fuentes, ante la presencia del Ministro de Defensa, Bartolomé Blanche; el Subsecretario de Aviación, teniente coronel Arturo Merino; el director del Centro Magallanes, Dante Lépori y numerosas delegaciones del Ejército, la Aviación y del Aeroclub capitalino, sellando con este acto, el período precursor de la aviación en Magallanes.

[11] Fernández Donoso, Alberto. ***La Aviación en Magallanes.*** Dirección General de Aeronáutica Civil. Primera edición 1994.

El capitán Alfredo Fuentes Martínez fue sepultado en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea en el Cementerio General de Santiago el 28 de febrero de 1930, ante la presencia de altas autoridades de la Nación, la viuda y sus dos hijos, numerosos familiares, camaradas y amigos del valiente aviador.

Reconocimientos póstumos a don Alfredo Fuentes Martínez

En la década de los años cuarenta, la viuda de Alfredo Fuentes continuó ligada a la aviación, tras ser contrada como personal administrativo en LAN.

Dos manifestaciones de reconocimiento hacia la recordada labor de Fuentes en la aviación se materializaron de forma pública, el primero de ellos, fue el cambio de nombre que sufriera la calle en que el matrimonio Fuentes Sepúlveda vivía en la emblemática comuna de Ñuñoa, la que fue en su honor rebautizada en abril de 1931, por iniciativa del alcalde don Eliecer Parada, como *calle Capitán Fuentes*.

El otro, ubicado muy cerca a sus conquistas y en virtud del heroísmo demostrado por este intrépido aviador pionero y mártir de la ruta austral, consistió en bautizar el aeródromo de la ciudad de Porvenir con el de "Capitán Alfredo Fuentes Martínez", tras una personal solicitud de reconocimiento hacia el noble aviador que hiciera el propio Merino Benítez mientras estaba en LAN, se llevó a cabo el 27 de enero de 1953, en el marco de una ceremonia conmemoración del 23° aniversario del vuelo, y contó

también con la presencia del propio Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, fundador y en ese entonces vicepresidente de LAN, donde se le rindió este merecido acto en el *renovado aeródromo*.

Reflexión final

Con los accidentes de Aysén y Agua Fresca sin duda costaron valiosas vidas con las que se pagó el privilegio de alcanzar hasta el confín de la República por la vía aérea. El comandante Merino había regresado a Santiago con la sola idea de presentar su renuncia a la jefatura de la aviación militar. Los accidentes pesaban sobre su conciencia y se sentía responsable de las valiosas vidas con las que se había pagado el privilegio de alcanzar hasta el confín de la República por la vía aérea.

Sin embargo, el Presidente Ibáñez, quien sentía un real aprecio por su leal colaborador Arturo Merino, no sólo rechazó[12] con energía la gran carga de culpa que el propio Merino sintiera por aquellas muertes, sino que en un gesto de reconocimiento a todo el enorme trabajo realizado desde que llegara a la comandancia de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1926, firmó, el 21 de marzo de 1930, el Decreto Supremo Nº 1.1678 que unificaba los servicios aéreos del Ejército y la Marina, bajo la dirección de la Subsecretaría de Aviación, de manera independiente y definitiva de las otras ramas de las Fuerzas Armadas.

Tras renovar el Presidente de la República su plena confianza en la perseverancia, conducción y decisiones tomadas por el comandante Merino, le entregó a éste, la dirección de la naciente Fuerza Aérea Nacional.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Cuadrado Merino, Alfonso. "***El Comodoro Arturo Merino Benítez***". Editorial FACH, Santiago, 1983
Fernández Donoso, Alberto. ***"La Aviación en Magallanes"***. MNAE, Santiago 1994

12 Antes de partir de Magallanes, Merino había recibido un telegrama del presidente Carlos Ibáñez: *"Chillán 08 de febrero de 1930 - 14:15 horas"*

Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la aviación y al felicitarlo por su escapada, formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte al espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que quede en funciones la línea aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago PUNTO.

Como medida preventiva, ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio, pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio del proyecto de la pequeña base aérea en esa, proyecto que deseo traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuando antes PUNTO.

Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos.

C. Ibáñez C."

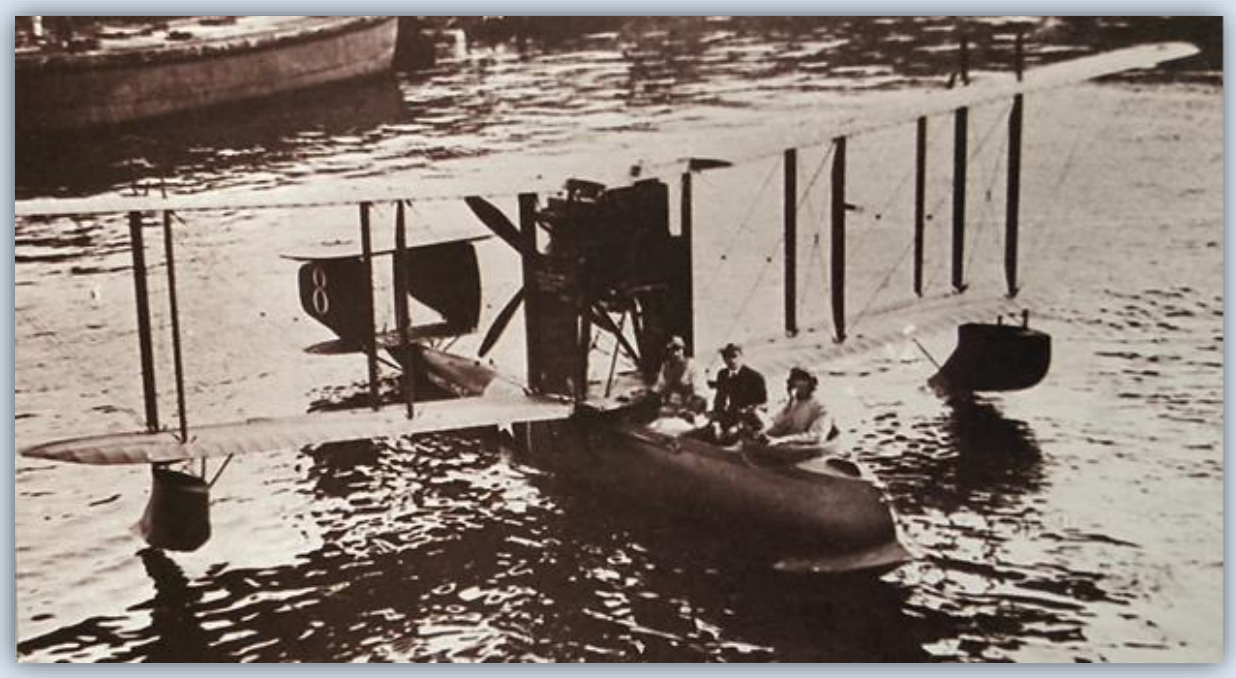
Fernández Donoso, Alberto. ***"El vuelo del Comodoro"***. Revista Aerohistoria N°11, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Santiago. 2018
Flores Álvarez, Enrique. ***"Historia Aeronáutica de Chile".*** Revista Fuerza Aérea Nrs. 156, 157 y 158
Hernández, Víctor. ***J*** https://archivo.laprensaaustral.cl/cronica/el-gobernador-alberto-fuentes-y-la-fundacion-de-rio-seco/
Martínez Ugarte, Rodolfo. ***"Historia de la Fuerza Aérea de Chile".*** Tomo I. 1964
Mellado Yáñez, Alfredo. ***"Historia de la Fuerza Aérea de Chile en Magallanes***". Monografía inédita
Reiche, Fritz. ***"Bericht über unfall Junkers R 42/J6"***. Santiago, febrero de 1930.
Siminic Ossio, Iván. "***Juegos de Patriotas. La Fuerza Aérea Chilena y la Apertura de la Ruta Aérea a Magallanes".*** https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_Spanish/Journals/Volume-27_Issue-1/2015_1_07_siminic_s.pdf
Tobar Salinas, Danilo; Díaz Saldivia, Milton; Tobar Ivelich Safira; Ruiz Ruiz, Daniela; Ruiz Santana, Guillermo. ***"Vida Militar en Magallanes. 1900 – 1950"***. Ejército de Chile – Universidad de Magallanes. Punta Arenas, Primera edición 2008
Traub Gainsborg, Norberto. ***"Sargento 1°del Ejército de Chile Luis Alfredo Soto Vásquez".*** Boletín N°2/2014 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Santiago. 2014
Archivo Histórico del Ejército de Chile
Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
Archivo del autor.

Diarios
El Magallanes, Punta Arenas enero/febrero de 1930
El Mercurio de Santiago, enero/febrero de 1930
La Nación de Santiago, enero/febrero de 1930
Revista Zig-Zag. 15 de febrero de 1930
Águilas Australes. IV Brigada Aérea. Grafhika Impresores 2012

Nota: Se agradece la generosa y gentil colaboración de su sobrino, señor Oscar Fuentes Enberg, quien nos entregó datos claves para esta reseña biográfica.

PRIMER MARTIR DEL PERSONAL GENTE DE MAR EN LA AVIACIÓN NAVAL CHILENA

La Armada de Chile, adquirió en 1922 dos botes voladores Supermarine MK II, biplanos y que recibieron los nombres de "Banco de Chile" y "Fernando de Rioja", en reconocimiento a los mayores contribuyentes de la colecta nacional que se llevó a cabo durante 1920. Estas aeronaves llegaron a Chile en diciembre de 1922.



Bote volador Supermarine N°8 "Banco de Chile", en que encontró la gloria el Fogonero José Luis Cabrera Aguayo.

Los botes voladores adquiridos a Supermarine Aviation Works, de Southampton, Gran Bretaña; eran conocidos como el modelo Channel MK II. Fueron utilizados para el entrenamiento y patrullaje, tenían doble comando y llevaba tres asientos (dos pilotos y uno para el artillero o telegrafista).

Estaban propulsados por un motor Siddeley Puma de 240 HP que impulsaba una hélice de cuatro palas. Su autonomía alcanzaba las tres horas de vuelo, pudiendo llevar una ametralladora y pequeñas bombas. Además, la aeronave traía instalación de radiotelegrafía y de radiotelefonía.

La prueba oficial de esta aeronave se realizó ante la Comisión Naval de Chile en Londres.

El Servicio de Aviación Naval tenía esperanzas de avanzar en la instrucción de pilotos con estos voladores de robustos cascos de madera, aunque de peso y dimensiones bastantes modestas que las del bote volador F2A "Guardiamarina Zañartu". Las expectativas no se cumplieron y los dos botes voladores Supermarine, no rindieron servicios muy destacados.

Según algunos historiadores aeronáuticos, uno de sus mayores defectos era que tenía una velocidad de pérdida muy cercana a la de despegue, lo que era un grave problema para una aeronave de instrucción.

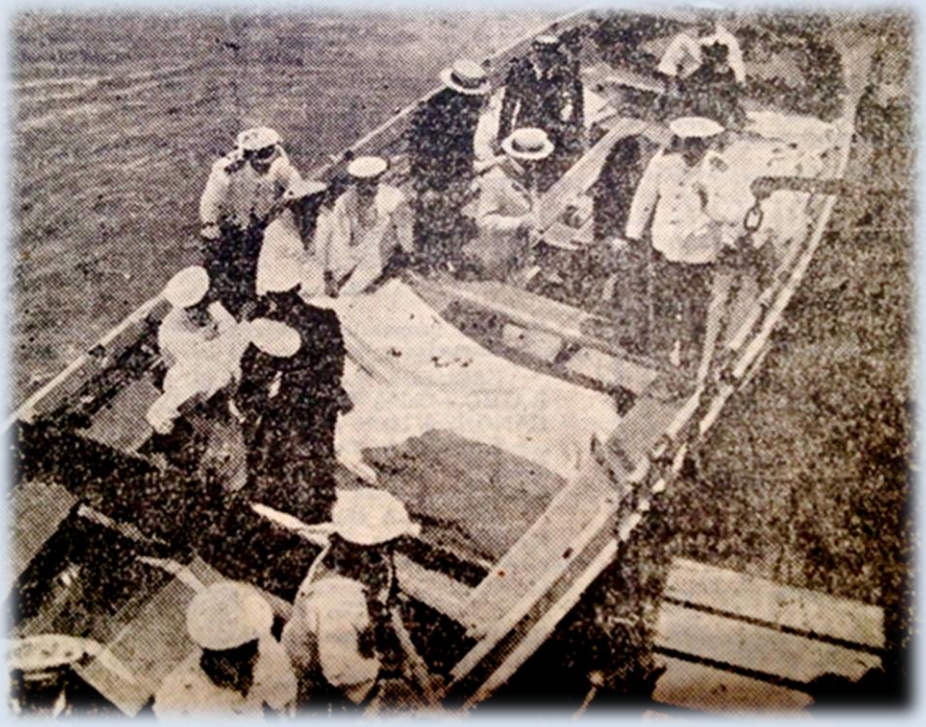
Accidente fatal.

Durante el verano de 1924, nuevamente el Servicio de Aviación Naval se trasladó desde su improvisada base en la playa de Las Torpederas en Valparaíso, hasta la bahía de Quintero con el propósito de realizar sus ejercicios y entrenamiento. En estas actividades, ocurrió el jueves 17 de enero de 1924, un grave accidente que puso a prueba nuevamente el carácter de la joven dotación de la Aviación Naval.

En las primeras horas de esa mañana, en un vuelo de instrucción, el bote volador Supermarine "Banco de Chile", al mando del piloto 2° Agustín Alcayaga Jorquera, con el ingeniero 2° José Gómez Otero como piloto alumno y el fogonero José Luis Cabrera Aguayo como tripulante, se precipitó al mar en un lugar muy próximo al balneario de Quintero.

La trágica noticia se divulgó rápidamente por la ciudad de Valparaíso, de que había ocurrido un grave accidente aeronáutico en el vecino puerto de Quintero, en donde se encontraba realizando sus ejercicios de verano los aviadores navales de la Base Aeronaval de Las Torpederas.

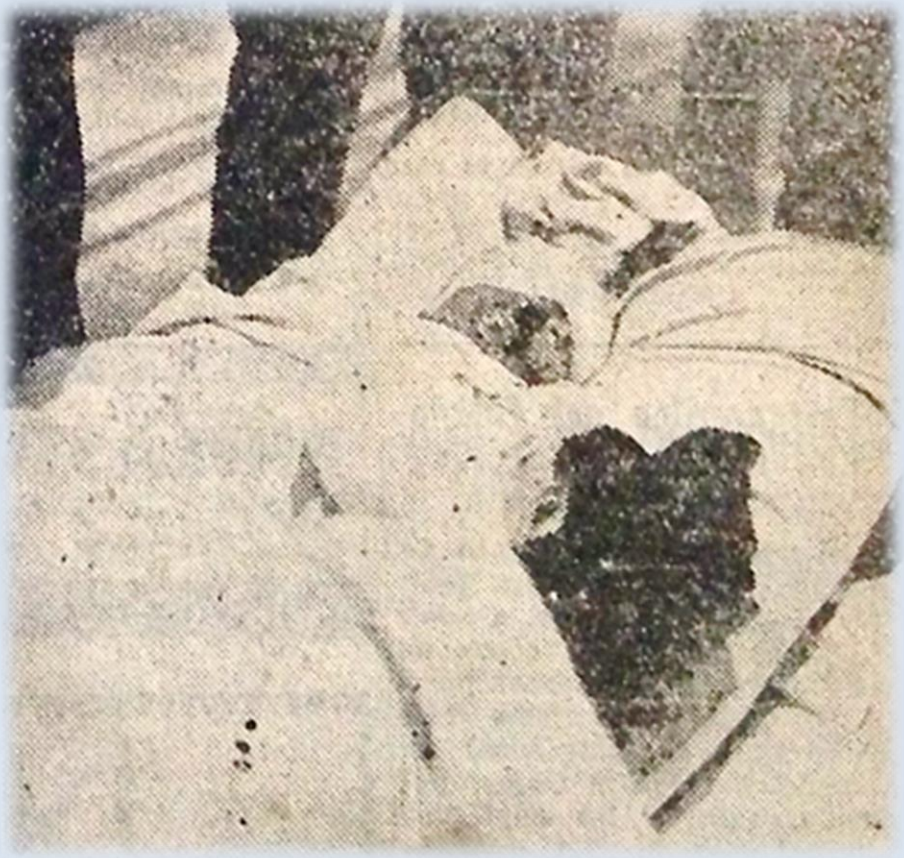
La oficina del Telégrafo del Estado en Quintero había enviado la siguiente comunicación:
"A las 08:50 horas de la mañana de hoy, cayó al mar el bote volador "Supermarine N°8" gobernado por el piloto aviador naval Agustín Alcayaga Jorquera, y llevando como pasajeros al ingeniero 2° José Gómez como piloto alumno y el fogonero Luis Cabrera. Todos quedaron heridos. La "Elicura" partió a ésta a las 09:45 llevándolos a esa. El bote cayó a 20 metros de la playa".



El desembarco de los aviadores navales heridos producto del accidente aeronaval en la bahía de Quintero, desembarcando en el molo de abrigo en Valparaíso.

Por otra parte, el comandante del Escampavía “Elicura”[13], teniente 1° Luis H. Marín Manubens (piloto Aviador Naval), ya había dado cuenta por radio al mando naval en Valparaíso, acerca del accidente.

Sin conocer a cabalidad los alcances médicos de los implicados en el accidente, el Jefe de la Aviación Naval, Capitán de Fragata Abel Campos, ordenó que el Escampavía zarpara de inmediato con los heridos hacia Valparaíso. Más o menos a las 11 de la mañana, fondeó en Valparaíso el “Elicura”, trayendo a los heridos del accidente aéreo, los que fueron desembarcados en el molo de abrigo y llevados inmediatamente a la Sección Naval del Hospital San Juan de Dios, a fin de darles la atención médica necesaria.



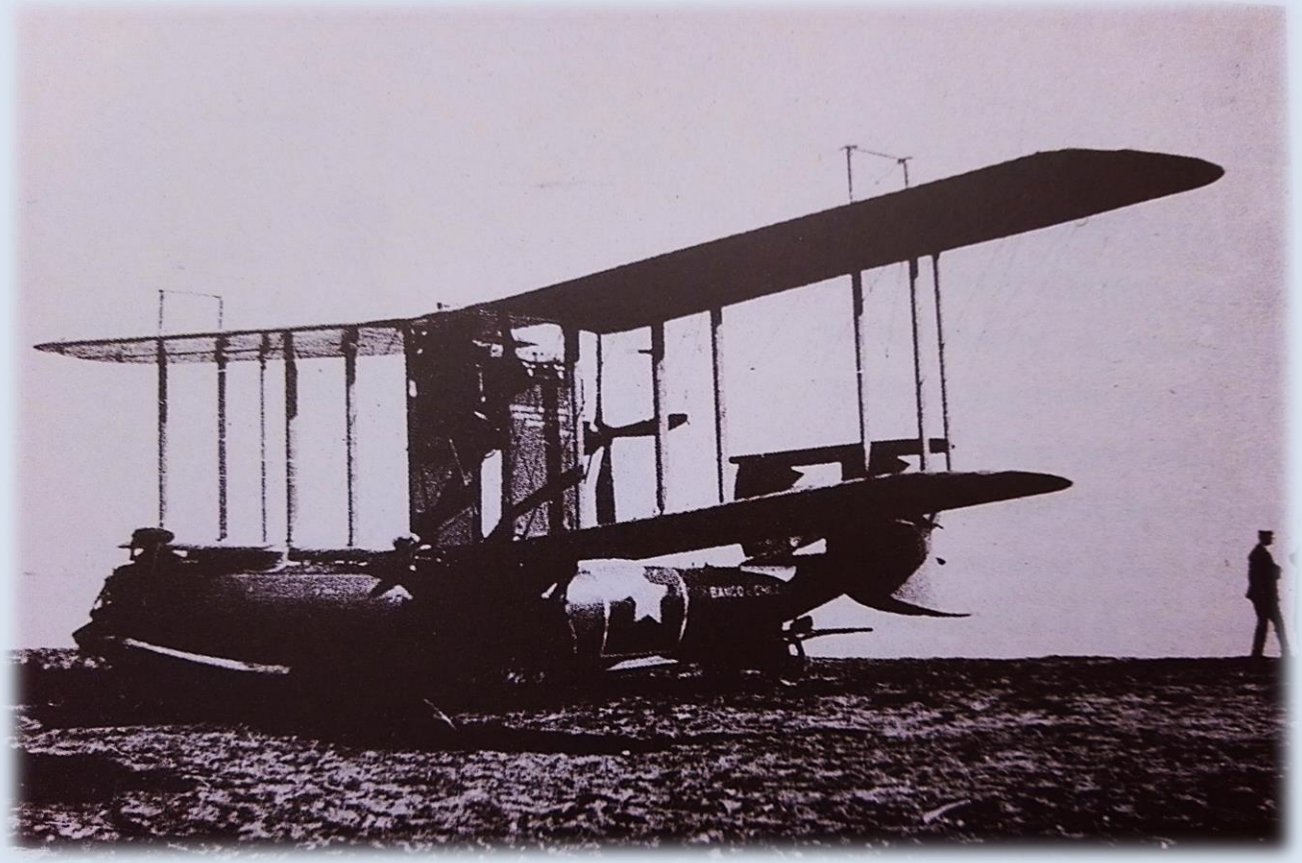
El fogonero Cabrera llega agonizante a Valparaíso, falleciendo en el trayecto al hospital.

El piloto Alcayaga y el ingeniero Gómez, junto al fogonero Cabrera, fueron trasladados en ambulancia al hospital San Juan de Dios. El fogonero Cabrera, que era el más mal herido de los tres, no pudo resistir las graves lesiones que se había inferido en el accidente, y falleció en los instantes en que se conducía a la sala de operaciones del hospital. Según el examen médico, el fogonero Cabrera falleció a causa de una seria fractura de la base del cráneo.

[13] El Minador “Elicura” era uno de los cuatro buques construidos para Rusia en Finlandia en 1914 y que fueron adquiridos por Alemania después de la Primera Guerra Mundial. Comprado por Chile en Alemania en 1919 y reacondicionado como minador y barredor en 1920 en Astilleros de J. Samuel White & Co., Cowes, en Inglaterra. La flotilla compuesta además por los minadores "Colo Colo", "Leucotón", "Orompello" fue traída a Chile por el Jefe de la Flotilla, Capitán de Navío Bracey Wilson Sykes, siendo el "Leucotón" el buque insignia. Las naves arribaron a Chile en octubre de 1920 y cumplieron largos años de servicios, también como escampavía en el sur del país.

¿Cómo ocurrió el accidente?

Como de costumbre, minutos antes de las 9 de la mañana de ese jueves, se iniciaron los vuelos de entrenamiento e instrucción, en este caso del ingeniero Gómez, en uno de los botes voladores, el N°8 "Banco de Chile".



Bote volador "Banco de Chile" en la playa de Quintero.

La aeronave, dejó la playa y se elevó sin inconvenientes, haciendo evoluciones. De pronto, encontrándose más o menos a 30 metros de altura, tal vez debido a un cambio en la dirección del viento, la máquina se precipitó al mar violentamente con su motor en funcionamiento, por fortuna, a escasa distancia del sitio en donde estaba fondeado el "Elicura".

De este navío se destacó inmediatamente un bote a prestar auxilios a los aviadores, los cuales yacían sin sentido entre los despojos de la aeronave que había quedado flotando.

El practicante del Servicio de la Aviación Naval (el médico había sido transbordado hacía pocos días), atendió a los heridos al llegar a bordo, y considerando el estado de gravedad en que se encontraban, el "Elicura" levó anclas inmediatamente para llevarlos a Valparaíso[14], de acuerdo a las instrucciones recibidas.

[14] El Minador Elicura podía levantar una velocidad máxima de 14,5 nudos

Declaraciones del piloto Alcayaga:
...me encontraba ocupado precisamente en alistar a Gómez, que le faltaba sólo su brevet para ascender a Ingeniero 1°".

"En la mañana del jueves, salimos como de costumbre, sin que se notara ningún desperfecto en la máquina, volábamos bien, yo quise hacer unos virajes en forma de "S", cuando viré a la derecha, el motor obedecía perfectamente, pero al virar a la izquierda, noté que lejos de obedecer se inclinaba hacia abajo; creí que Gómez manejaba mal los timones y le llamé la atención; pero él levantó los brazos al aire para indicarme que no tenía intervención en el brusco cambio de dirección".

"Yo sé que la pérdida de la velocidad es caso fatal en estas máquinas pesadas y jamás viró sino con velocidad completa, no creo que ese haya sido el accidente, pero tampoco puede precisar su causa, porque en los momentos en que iba a examinar el motor ya se había producido la caída al agua, pues ésta ha sido cuestión de segundos".

El piloto Alcayaga insistía una y otra vez en defender la bondad de su aeronave, y se notaba más bien el deseo de inculparse antes de creer en la mala calidad del Supermarine.

Posteriormente, los restos del bote volador "Banco de Chile" fueron embarcados en el "Elicura" y llevados a la Base Aeronaval en Las Torpederas para su inspección y verificación de partes que pudieran servir de repuestos para el otro Supermarine, el "Fernando de Rioja".

Los funerales del Fogonero José Luis Cabrera.

EN QUINTERO OCURRE UN DESGRACIADO ACCIDENTE DE AVIACION

AL HACERSE LA PRUEBA DEL SUPERM ARINE "BANCO DE CHILE", ESTE SE PRECIPITA AL MAR DESDE UNA ALTU RA DE 25 METROS

A CONSECUENCIA DEL GOLPE, FAL LECE EL MAQUINISTA LUIS CABRERA

Titular en el diario "La Nación". Santiago, viernes 18 de enero de 1924. Pág.12

A las tres y media de la tarde del viernes 18 de enero de 1924, se efectuaron en Valparaíso los funerales del malogrado fogonero José Luis Cabrera, cuyos restos estaban depositados en la morgue del hospital "San Juan de Dios" y guardados en un modesto ataúd que se confundía con otros iguales que se encontraban en la misma morgue.

Tres coronas enviadas por los jefes y oficiales de la Aviación Naval, y las otras por sus compañeros, adornaban el modesto féretro.

El cortejo partió de la morgue encabezado por la banda del Depósito de Marineros, una sección del "Chacabuco", y comisiones de personal de los buques de guerra surtos en Valparaíso, en dirección al cementerio de Playa Ancha, donde se dijeron algunos discursos.

Desde Quintero y a bordo del "Elicura", llegaron a despedir a su camarada, una delegación del Servicio de Aviación Naval, encabezada por su comandante, Capitán de Fragata Abel Campos Carvajal.

El cortejo fúnebre pasando frente a la Plaza Sotomayor rumbo en Playa Ancha.

A nombre de la Armada fue despedido por el Capitán de Navío con Carlos Andonaegui Guarda. En nombre de los Aviadores Navales, habló el Teniente 1° Adirio Jessen Ahumada; por último y en nombre de los compañeros del extinto, habló el entonces Mecánico 2° de la Armada Marcos Loyola González[15].

El joven y modesto servidor de la Armada, José Luis Segundo Cabrera Aguayo, nacido el 1° de marzo de 1902, era natural de Talcahuano, donde tenía sólo a sus hermanos ya que sus padres Luis Cabrera y María Aguayo, lamentablemente habían ya fallecido.

Su primera comisión en la Armada, había sido abordo del recientemente llegado acorazado Almirante Latorre, y a fines de 1922 se había licenciado como Fogonero. En abril de 1923 ingresó a la Aviación Naval, en donde tenía inicialmente el cargo de la limpieza de sus aviones.

[15] En 1930 solicitará su traspaso a la Fuerza Aérea Nacional, donde tras ascender al grado de Suboficial Mayor Mecánico, el 20 de octubre de 1932 asciende a Ingeniero 3° de Aviación, convirtiéndose en el primer suboficial de la F.A.N. en ascender a oficial y alcanzando más tarde el grado de Coronel de Aviación.

El fogonero Cabrera de tan sólo 22 años, se convirtió en el primer miembro de la Aviación Naval del escalafón de Gente de Mar que perdió la vida en un accidente de aviación en la historia de esta especialidad.

Junto a su irreparable muerte, quedaban dos oficiales heridos de cierta gravedad y se perdía uno de los dos botes voladores obsequiados por suscripción popular y adquiridos directamente para la naciente Aviación Naval.

Carlos Saldivia Rojas
Suboficial Mayor Naval (R)
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas:

- Tromben C. Carlos. *La Aviación Naval de Chile*. MP&Vising Editorial. Segunda edición. 1998
- Calderón S. Alfonso. *Banco de Chile, 100 años de historia*. Morgan Impresores. 1993
- Diario "La Nación", ediciones varias del mes de enero de 1924.
- Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval.
- Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Registros de nacimiento encontrados en familysearch.org. https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:9392-3D8T-W?i=428&cc=1630787&personaUrl=%2Fark%3A%2F61903%2F1%3A1%3AVQZS-4CF
- Apuntes del autor.

EL NACIMIENTO DE MATAVERI

El Manutara en la improvisada pista de Mataveri que el mismo Parragué había seleccionado a principios de 1950

El presidente González Videla se dirigió al Congreso Nacional el 21 de mayo de 1951 consignando en su discurso que durante el año la Fuerza Aérea había efectuado varios vuelos humanitarios a Juan Fernández y que especial referencia merecía el vuelo cumplido por el Manutara *"que ha significado la apertura de una nueva ruta de proyecciones significativas para la Patria, por cuanto une al Continente por la vía Aérea, con esa lejana posesión chilena hasta donde jamás había volado un avión. Tiene también singular alcance para la aviación comercial ya que permite el tráfico aéreo a Australia*[16]".

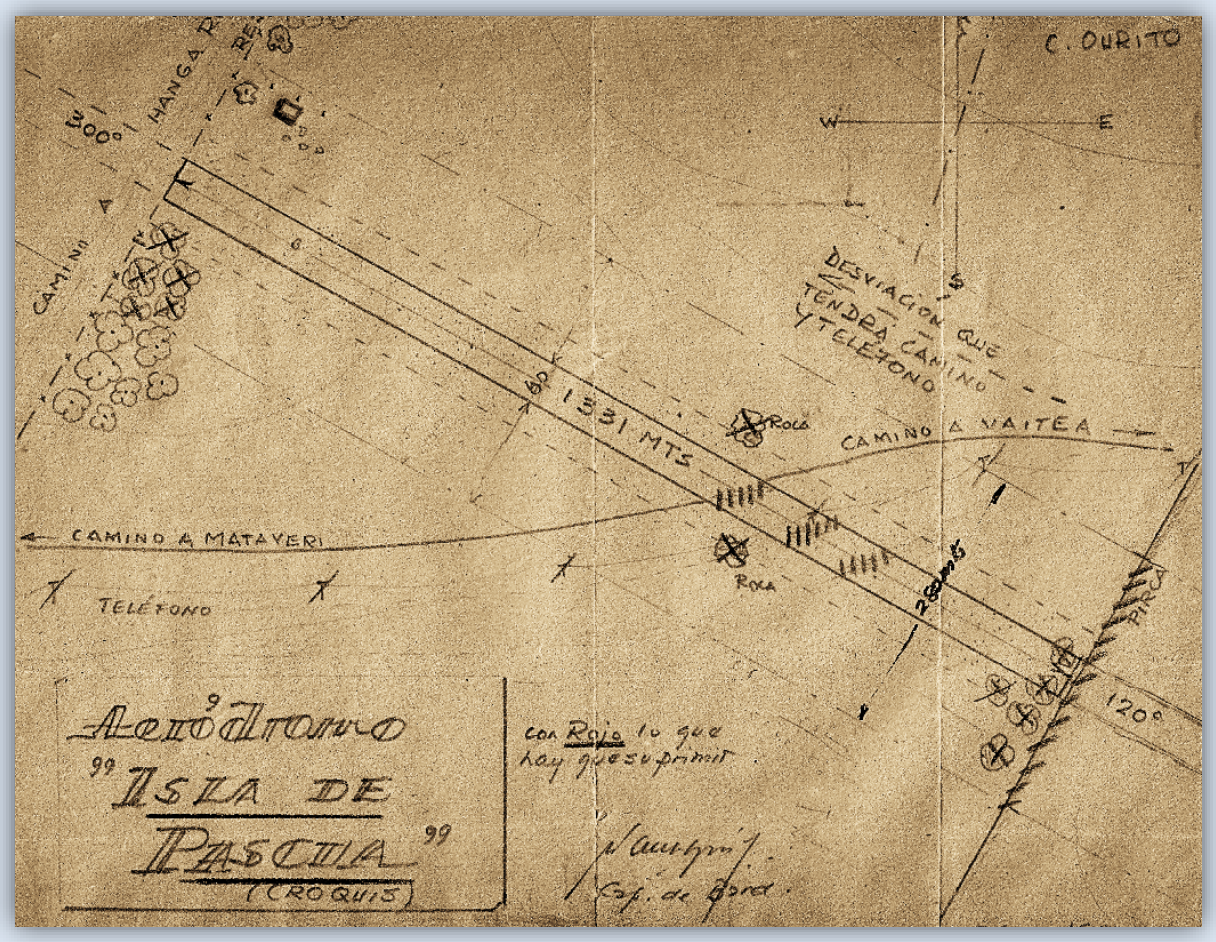
Pese al optimismo desbordante del presidente, lo cierto es que se necesitaba bastante más que un par de vuelos experimentales para poder abrir y dejar establecida una ruta aérea a través del Pacífico sudoriental y así lo comprendía el mandatario quien pocos días antes de entregar el mando a su sucesor, firmó el D.S. Nº 1108 de fecha 17 de octubre de 1952, por el cual la Armada cedió 99 hectáreas de terreno a la Fuerza Aérea de Chile en Mataveri, para la construcción de la futura base aérea.

Es así como al finalizar 1953, el transporte Presidente Pinto de la Armada, zarpó llevando a bordo una comisión de la Dirección del Tránsito Aéreo[17] presidida por el ascendido Comandante de Escuadrilla Roberto Parragué e integrada por los topógrafos Alejandro Fornes y Eduardo Piffaut, el constructor civil

16 Mensaje Presidencial del Presidente Gabriel González Videla, 21 de mayo de 1951.

17 Durante algunos años la Dirección de Aeronáutica fue dividida en dos: la Dirección del Tránsito Aéreo – DTA, dependiente de la Fuerza Aérea, responsable de la administración de la red aeroportuaria y de la provisión de servicios a la navegación aérea y la Dirección de Aeronáutica, dependiente de la Subsecretaría de Aviación, responsable de la normativa y fiscalización de la actividad aérea.

Héctor García, el soldado albañil Héctor Recalde y el alarife Juan Mardones para hacer el levantamiento topográfico necesario. Viajaban también, el ingeniero electrónico Jorge Bernain, el sargento técnico electrónico, Luis Muñoz y el meteorólogo Neftalí Pallero premunidos de todo lo necesario para instalar una radioestación y una estación meteorológica, y el sargento radiotelegrafista Ignacio Valdés, su cónyuge Inés Godoy Silva, el soldado radiotelegrafista Samuel Jorge Silva y el soldado mecánico Juan Rapa Hango, de la DTA, quienes constituían la primera dotación aeronáutica que permanecería en la isla[18].



La carencia de un puerto convirtió la faena de descarga en una odisea ya que las condiciones meteorológicas obligaron al Presidente Pinto a ir cambiando de fondeadero según rotaba el viento, dejando la carga repartida en Hanga Piko, Vinapu, La Perouse y Hanga Piko, lo que retardó considerablemente el trabajo de la comisión, que debió concentrar sus esfuerzos en el traslado de los bultos sin contar con los medios adecuados. Tan pronto arribó el buque se acercó Pedro Paoa Duttrou-Bornier para ofrecer sus servicios voluntarios de cooperación, siendo contratados para las faenas de descarga Pedro Huki, Mario Tuki, Orlando Paoa y Benito Rapahango.

Sin embargo, los diez días que permaneció el buque en la isla, no bastaron para concluir la tarea.

18 El sargento Ignacio Valdés Jaña envió una carta al jefe del aeropuerto Mataveri fechada el 9 de abril de 1987, en la que entrega un interesante relato pormenorizado de su estadía en Rapa Nui.

"Tan pronto se terminó la descarga del "Pinto", su comandante dispuso el zarpe y la Comisión Instaladora FACh, debió regresar al continente sin haber logrado su cometido.

Estaba dispuesto por el señor Director de Aeronáutica, que una vez realizada las tareas por la Comisión Instaladora FACh, el comandante Señor Parragué me haría entrega de las "Llaves del Aeródromo" en una sencilla ceremonia.

No fue posible realizar esa sencilla ceremonia, simplemente porque nada quedaba construido. La mayor parte de la "carga FACh" quedaba dispersa entre Hanga Piko, Vinapú y La Perousse.

Las "Llaves del aeródromo" me las entregó el Comandante Señor Parragué en el muelle de Hanga Piko, segundos antes de embarcarse en el Pinto, para regresar al Continente"[19].

Aun así, se logró el traslado de una parte de los bultos a Mataveri, se demarcó el eje de la pista y los límites del predio asignado al aeropuerto y se hicieron los cimientos de la primera casa de la Fuerza Aérea de Chile en la isla, para la que se usó cemento, ripio y arena llevada desde el continente, en uno de cuyos vértices fue colocada una botella conteniendo el siguiente manuscrito:

"República de Chile *Rapa Nui*
Fuerza Aérea de Chile

Acta de Inauguración

En Mataveri, a veinte días del mes de Enero de mil novecientos cincuenta y cuatro, la Comisión de la Fuerza Aérea de Chile, presidida por el Sr. Cdte. de Escuadrilla, Roberto Parragué, dio comienzo a la construcción definitiva del aeródromo de la Base, colocándose con esta fecha la primera piedra de sus instalaciones. Presenciaron como invitados de honor las siguientes personas:

Inspector Visitador de Intendencias y Gobernaciones:	*Benjamín Subercaseaux Z.*
Honorable Senador y Miembro de la Comisión de Def. Nac.:	*Raúl Ampuero A.*
Director de auxilio Social:	*Exequiel del Solar*
Cdte. del Transporte Pinto:	*Capitán de Navío Alberto Kahn W.*
Alcalde de Pascua:	*Pedro Atán*
Directora de la Escuela:	*María Antonia Pflugbeil*
Pte. de la Soc. de Amigos de Pascua "Valpo":	*Humberto Molina L.*
Capitán de Corbeta Cirujano:	*Dr. Juan Marín*
Párroco de la Isla:	*Rvdo. Sebastián Englert*
Jefe del Leprosario y Hospital Naval:	*Doctor Darío Verdugo*
Capitán de Navío Cirujano:	*Dr. Ottmar Wilhelm*

19 Ibid.

Integrando la Comisión de la Fuerza Aérea de Chile el siguiente personal técnico

Sr. Alejandro Fornes U.	*Topógrafo*
Sr. Héctor García Noël	*Técnico construcciones*
Sr. Eduardo Piffaut	*Ayudante Topógrafo*
Soldado Héctor Recalde Flores	
Soldado Luis Mardones	

Roberto Parragué Singer
Cdte. de Esc.

La colocación de la primera piedra del "Aeródromo del Manu Tara", como se le llamó inicialmente, aquel 20 de enero de 1954, marcó el inicio de una ardua labor de Ignacio Valdés y Juan Edmunds Rapahango, auxiliados desinteresadamente por el “Viejo Simón”, como cariñosamente apodaban a Pedro Paoa.

Durante un tiempo, el sargento y su esposa fueron acogidos en su casa por Alberto Hotus y su esposa Alicia, para luego trasladarse a una casa a medio construir en Mataveri, facilitada por Jorge Edmunds Rapahango, hermano de Juan, para ser usada como bodega. Para el traslado de la carga, se contó con la buena disposición de Eugenio Tuki que facilitó una yunta de bueyes y de una carreta facilitada los fines de semana por la Estación Agrícola Experimental Vaitea.

A continuación vino el despeje de piedras de la pista y el terreno asignado a las construcciones, levantar la primera casa, la sala de motores e instalar el grupo electrógeno, el patio de antenas e instalar los instrumentos meteorológicos y los equipos de radio para finalmente en septiembre poner en servicio la radioestación y la estación meteorológica, culminando ese año con el traslado del capitán meteorólogo Gustavo Hameau Uribe, a cargo del aeródromo y del sargento radiotelegrafista Sergio Lara Díaz. Junto con ellos llegaron un Jeep, los materiales para levantar la segunda casa prefabricada, víveres, herramientas, combustible y repuestos de todo tipo.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

ECUATORIANA DE AVIACIÓN Y SU CORTO MEDIO SIGLO DE VIDA

"PATRIA N°1", primer avión de la aviación ecuatoriana

Las cosas de la vida siempre tienen una causa y efecto, si me preguntan ¿porque me gusta la aviación? ¿Por qué me gusta la historia de la Aviación? Bueno, les contaré, un día, allá en Cuenca del Ecuador, un niño de cuatro años perdió a su hermanito, yo no lo supe, al siguiente día cuando quise jugar con él le pregunté a mi mamá que donde estaba MAMEN PANCHO, se llamaba Manuel Francisco, mi mamá no supo que responder, coincidentemente en ese momento pasaba en un cielo azul un avión dejando su estela y a mi madre se le ocurrió decirme que mi hermano estaba volando en ese avión, desde ese día siempre salía en las mañanas a mirar el avión y a gritar MAMEN PANCHO baja que quiero jugar contigo, pasaron pocos años y las lágrimas se me salieron cuando fui al cementerio al cual nunca me invitaron y vi que mi hermano no llegaba al aeropuerto salía de una tumba, lamentable y dura historia.

Luego a mis 12 años, a quinientos metros de distancia un día siete de noviembre de 1972, en la ciudad de Riobamba, Ecuador, se estrellaba un avión de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, al cual yo llegue inmediatamente y con otra gente ayudé a salir a los pilotos, eran dos, salieron con vida pero quemados, coincidentemente el uno tenía el apellido Barrera como el mío, el otro de apellido Torres, que ¿por qué me acuerdo de esa fecha?, ese día nació la última de mis hermanas, de ese accidente como curioso me fui llevando un pedazo de lata del avión, no como recuerdo, era curiosidad.

Sin imaginarlo, pasaron los años, allá por el año 1983 se estrellaba un avión de la compañía TAME de Bandera Nacional de la Aviación Militar, un 11 de julio, en esa época en Cuenca en el cono de aproximación, viajaban en ese vuelo el padre y el hermano de un amigo y compañero de la universidad, quien comunicándose por radio conoció de la desaparición del vuelo en el último tramo, fuimos y llegamos a recoger pedazos desperdigados de todos los viajeros, eran 119 fallecidos, la vida siguió adelante y me hizo llegar a la Fuerza Aérea, en la cual fui testigo y actor de levantamiento de muchos cadáveres de amigos, pasajeros de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, mi misión era de Investigador Aéreo como Abogado.

No es una historia bonita para contarla, pero todo esto es un preámbulo para haberme enamorado de la Historia Aeronáutica y hoy quiero comentarles sobre una Aerolínea de Bandera Ecuatoriana "ECUATORIANA DE AVIACIÓN" creo que fui de los últimos pasajeros en su vida como aerolínea en un DC10 un avión inmenso para la época, llevo solo buenos recuerdos, pero esta es la historia que quiero contarles de esa Aerolínea de una recopilación de varios autores dedicados a la historia aeronáutica.

Si bien el interés por la aviación en mi país, había arrancado tempranamente a fines de 1910, cuando en la ciudad de Guayaquil, algunos jóvenes organizaran el Club Guayas con la intención de apoyar la actividad aérea en el país, denominándolo así, CLUB GUAYAS DE TIRO Y AVIACIÓN. Con la intención de crear una escuela de vuelo privada, pronto adquirirán un primer avión que llegará al país, un feble monoplano de origen italiano que llegó al Ecuador el 28 de septiembre de 1913, siendo bautizado con el nombre de "Patria N°1".

Tal como fue este primer esfuerzo, ECUATORIANA nacerá 60 años después con orígenes de capital privado, en asocio de un tal señor Clarence Shelton de origen norteamericano y la compañía TAN de Honduras y APSA del Perú, luego adquirida por capitales Ecuatorianos y estatizada en 1974 y declarada "Aerolínea de Bandera de Ecuador", bajo administración de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, mediante Decreto Supremo del 31 de julio de 1974, en el gobierno Militar y "revolucionario" del General Guillermo Rodríguez Lara, apodado "El Bombita", denominación originada en su estatura y masa corporal, Aerolínea Estatal que mediante convenios aéreos se le asigna rutas y frecuencias a Argentina, Chile, Perú, Colombia, Venezuela y al norte México y Estados Unidos.

Constan en los registros históricos, la serie de aeronaves que fueron operados por la compañía Estatal y entre estos se cuenta los aviones con motores de Pistón como el Curtiss C46, el avión C46D, el Douglas B-23 Dragón, que sirvió también como avión presidencial, luego de lo cual asoman una flota de aviones turbo hélice como el Douglas DC-6 y Douglas DC-4, y según consta uno de ellos se incendió en un aeropuerto de la selva amazónica ecuatoriana en Lago Agrio, debido a que transportaba tacos de dinamita en 1969, fecha que coincide con la exploración de campos Petroleros y el inicio de la explotación de dicho mineral en el Ecuador.

Douglas B23 Dragón preservado en la Base Aérea Mariscal Sucre de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, al norte de Quito

Los DC-6, que formaban una flota de 11 aviones, no todos volaron, pues, al ser obsoletos por el paso del tiempo, muchos fueron canibalizados para reparación de los mismos.

Ilustración del Douglas DC-6 de Ecuatoriana

Allá por 1967, Ecuatoriana adquirirá siete aviones Lockheed L-188 Electra que operan hasta el año 1972 en el que asume el poder y control una dictadura militar, y este avión sirvió para rutas internas entre Quito y Guayaquil, aviones estos que pasaron a operar en la compañía estatal creada por la Fuerza Ecuatoriana denominada Transportes Aéreos Militares del Ecuador TAME, esta negociación y traspaso de aeronaves se operó cuando Ecuatoriana pasa a la era del JET, adquiriendo la compañía Ecuatoriana de Aviación 4 aviones BOEING 720 ex PAN AM, aviones estos que llamaron mucho la atención visual por su colorido diseño pintados bajo la inspiración de los maestros Bolívar Mena Franco y Oswaldo Guayasamín, representando las cuatro regiones de Ecuador Costa, Sierra, Oriental e Insular donde estos maestros reflejaron y representaron el paisaje de cada región, siendo bautizados con los nombres de las siguientes provincias Imbabura, Napo y Galápagos.

Otros aviones para su flota 4 aviones BOEING 707, los que también fueron comprados a la compañía norteamericana PAN AM que operaba en el Ecuador en esos años, también tomaron el arte y la inspiración del maestro pintor ecuatoriano Eduardo Kingman, debiendo anotar que dichas aeronaves al pertenecer al Estado y administración de la Fuerza Aérea Ecuatoriana tenían matrícula Militar y apoyaron en el transporte de la logística en el conflicto armado con el Perú en 1981.

Boeing 720-023B (HC-AZP) de Ecuatoriana en el aeropuerto John F. Kennedy. (Julio de 1976)
(Diseño artístico del avión realizado por los maestros ecuatorianos Bolívar Mena Franco y Oswaldo Guayasamín)

Allá por los años 90, se da la quiebra de la compañía lo que motivó que los aviones BOEING 707 fueran vendidos a la compañía AECA, que años más tardes también quebrara con una deuda elevada para con el Estado Ecuatoriano y la venta que se hizo a empresas de Estados Unidos para obtener piezas de recambio.

Uno de los aviones icónicos de la compañía fue sin duda el McDonnell Douglas DC-10, adquirido a la SWISSAIR y retirado del servicio a finales de los 90.

El mantenimiento de estos aviones fue costoso para la compañía y el estado por lo que en los años 90 al no renovarse la flota se entró en una nueva crisis siendo así que en 1993 mediante una ley especial de "rehabilitación" de Ecuatoriana se posibilita la privatización, siendo capitalizada por el gobierno y como accionista mayoritario en el 51 % se lo entrega a BASP, compañía que deja de existir luego de su alianza con LAN Chile.

Sin duda la decadencia de la compañía era inminente y en el 2004 el grupo Boliviano LAB adquiere la empresa como accionista mayoritario para el uso de sus rutas y frecuencias, asunto que es a mi modo de ver cuestionado, pues, las rutas y frecuencias son concesiones del estado que es el propietario y que las concesiona a la compañía que solicita, pero esto no significa que la compañía pueda vender sus acciones incluyendo las rutas cuya concesión es exclusiva de los estados, siendo así que al ser LAB el socio mayoritario, incorpora dos BOEING 727 de matrícula Ecuatoriana y un BOEING 727-100 de matrícula Boliviana que operaron junto al DC-10 y a los AIRBUS A310, aviones pintados con un color celeste que identificaba a la línea aérea Boliviana.

Si bien la administración estatal no le favoreció a Ecuatoriana de Aviación esta desaparece hace más de 15 años, teniendo un impresionante estado de seguridad pues no sufrió ningún accidente en su operación internacional, cuya operación se da hasta el año 2006 como empresa privada, desapareciendo y quedando en el recuerdo de los ecuatorianos sus llamativos colores que captaban la atención de quienes miraban volar dichas aeronaves y a su icono colorido DC-10.

McDonnell Douglas DC 10 *(Fotografía gentileza de airliners.net. Autor Eric G.)*

Existe un solo recuerdo negativo que fue un secuestro del avión ELECTRA con matrícula HC-AMS, el 19 de enero de 1969, acto delictivo realizado por un comando armado que desvió el avión desde la ciudad de Guayaquil a la Habana Cuba, sin víctimas que lamentar y sin poder juzgar a sus autores por cuanto el derecho Aeronáutico de la época no contemplaba el secuestro aéreo como figura delictiva.

Este es un breve resumen de la vida de la recordada y colorida Ecuatoriana de Aviación, cuyos administradores son los que podrían contar la historia real de los motivos que condujeron a su quiebra y desaparición, manifestando que tan solo me queda el recuerdo de haber sido uno de los últimos pasajeros que voló el majestuoso aunque ruidoso McDonnell Douglas DC-10, asientos en que alguna vez volviendo a soñar como niño, pensé encontrar a ese hermano de quienes mis padres decían volaba por los cielos en un avión y que por más que le gritara, nunca aterrizó para volver a jugar.

Dr. Walter Barrera Espinoza
Miembro Correspondiente en el Ecuador del Instituto
de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

CARRUAJE DE LOS HÉROES: EL CATALINA “MANU-TARA”

En todas las civilizaciones han existido ingenios producto de la imaginación y creatividad de los seres humanos, que han ayudado a conseguir notables logros de la humanidad y que capturaron el imaginario colectivo. Dichas máquinas pareciera que cobran vida propia y pasan a encarnar en ellos, las hazañas realizadas.

En la epopeya del vuelo existen abundantes ejemplos: El Globo Montgolfier, el Wright Flyer protagonista del primer vuelo controlado de una máquina más pesada que el aire, el monoplano Blériot del cruce del Canal de la Mancha, el Ryan “Spirit of St. Luis” del primer cruce del atlántico, el módulo lunar Eagle de la misión Apolo 11 y un largo etcétera.

A nivel nacional, podemos mencionar el Voisin de César Copetta, el Bristol M1C del primer cruce de Los Andes por el teniente de ejército Dagoberto Godoy y el inolvidable e inigualable Catalina “Manu-tara”, pájaro de la suerte en idioma Rapa- Nui.

Al cumplirse el 19 de enero recién pasado los 70 años del épico vuelo del Manu-tara desde el continente americano a Rapa-Nui, diversos homenajes se han hecho, recordando a sus protagonistas comandados por el CDG Horacio Barrientos, el piloto Capitán Roberto Parragué Singer y su tripulación. Este modesto artículo pretende recordar a la magnífica máquina aérea que permitió ese logro.

Foto 1.- Despedida institucional al Catalina Manu-tara y su tripulación en Quintero

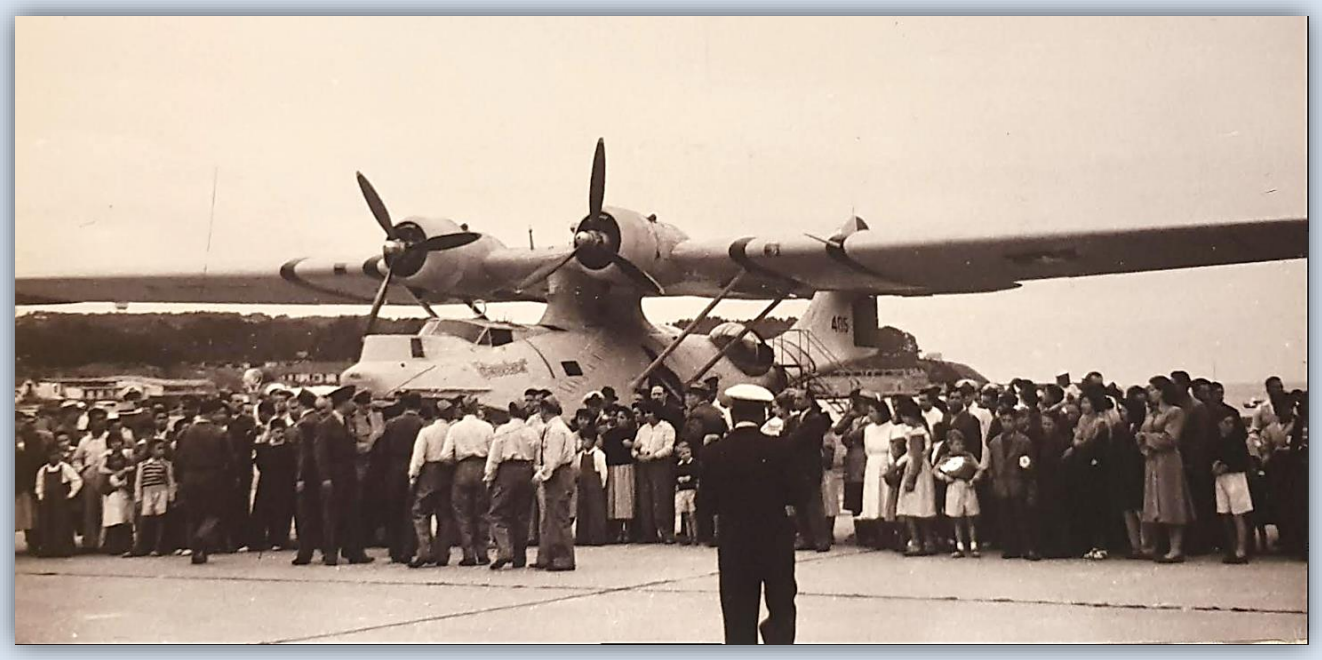


Foto 2.- Los Héroes se dirigen a su carruaje: Catalina "Manu-tara"

Foto 3.- CDG Horacio Barrientos, jefe de la misión, despidiéndose de su esposa en Quintero

Los "Catalina" chilenos:
El Manu-tara fue el quinto aparato del tipo "Catalina" de un total de 10, incorporados al inventario de aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile a lo largo de varios años y a los cuales inicialmente se les asignó matrículas de la serie 400.

La historia se inicia el 15 de marzo de 1943 con el amarizaje en la bahía de Quintero de los dos primeros hidroaviones fabricados por Consolidated Aircraft PBY-5 tipo bote volador (1), traídos en vuelo desde la fábrica ubicada en la bahía de San Diego, California. Le fueron asignadas las matrículas FACH 400 y 401. En julio de ese mismo año, se les unió el PBY-5 402 (2), del mismo tipo y fabricante que los anteriores. Estos 3 botes voladores, entregados nuevos por la fábrica, formaron parte del "Comando Costanero" encargado de patrullar nuestras extensas costas y detectar posibles naves de alguna de las naciones del eje durante la Segunda Guerra Mundial.

Foto 4.- PBY 5 FACh 401 en Juan Fernández

Es importante señalar que en la FACh no hubo un Catalina "matrícula 403", para separar la numeración asignada a los botes voladores de la asignada a los anfibios, los que recibieron la suya a contar del 404.

Es en septiembre de 1947, cuando se incorpora el cuarto miembro de la flota Catalina en Chile con la matrícula 404, siendo esta vez un PBY-5A, avión anfibio perteneciente a la Armada Norteamericana que se encontraba en Chile realizando labores para la Misión Geodésica Internacional, pasando posteriormente al inventario de Fuerza Aérea de Chile.

Foto 5.- PBY 5A de la Armada Norteamericana. Misión Geodésica Internacional

En noviembre de 1947, se incorporan otros dos anfibios construidos por la Canadian Vickers Ltd. De Cartierville, Montreal entre diciembre de 1943 y mayo de 1945, destinados al Arma Aérea del Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica (United States Army Air Force) por lo que su designación era OA-10A-VI. El primero de ellos C/N CV-304, USAAF serial number 44-33868 se la asignó la matricula 405 y llegó a ser nuestro Manu-tara y quinto miembro de la flota.

Foto 6.- Instalaciones de la Canadian Vickers. Ref 5

Foto 7.- Fabricación de los Catalina OA-10-A-VI en la fábrica Canadian Vickers. Ref 5

Foto 8.- Orgulloso grupo de empleados de la Canadian Vickers en una ceremonia de entrega de uno de sus productos estrella: un OA-10A.

El sexto integrante, un OA-10A-VI se le asignó la matrícula 406 y también alcanzaría la gloria con el nombre "Skua" por su vuelo entre Punta Arenas e Isla Decepción en la región Antártica, el 28 de diciembre de 1955.

Foto 9.- OA-10A Catalina FACh 406

El séptimo Catalina, matrícula 407 se incorpora a la institución en mayo de 1952. Se trataba de un anfibio PBY-5A civil, matrícula CC-CAK (3) que operaba como carguero trasladando langostas desde el archipiélago de Juan Fernández a Mendoza, negocio que no dio los frutos esperados por sus dueños. En la Fuerza Aérea de Chile, esta aeronave en particular, fue conocido como "La Cholga voladora" por sus tan peculiares características morfológicas.

Los últimos 3 miembros de la flota se incorporaron a mediados de 1956 con las matrículas 408, 409 y 410, adquiridos a la empresa Aviation Corporation of America (ACA) de USA, que los obtuvo en la República Dominicana. Originalmente construidos para el USAAF los 408 y 409 tenían la designación OA-10A fabricados en la planta Consolidated de San Diego (4)(5).

En marzo de 1957, la FACH establece un reordenamiento de las matrículas de los aviones en el inventario, por lo que los anfibios matrículas 405 a 410 son rematriculados con los numerales 560 a 565 en orden consecutivo (6).

Nombres y designaciones:
En 1933 la Armada estadounidense solicita a los fabricantes aeronáuticos, propuestas para un nuevo hidroavión de patrulla de largo alcance. El diseño de la Consolidated Aircraft es aceptado, comenzando el desarrollo del Consolidated Modelo 28 a cargo del ingeniero aeronáutico Isaac M. Laddon.

Debido a su característica de poder transportar carga bélica subalar y armamento defensivo, la armada le otorgó la designación PBY de acuerdo al U.S. Navy aircraft designation System de 1922: PB por Patrol Bomber (Bombardero de Patrulla) e Y, código asignado al constructor Consolidated Aircraft.

El éxito del diseño atrajo la atención de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica y posteriormente en la Fuerza Aérea de aquella nación, donde su designación oficial era de *OA-10 A*.

230 aparatos para el ejército de los Estados Unidos fueron construidos por Canadian Vickers en Montreal Canadá, siendo el Manu-tara uno de ellos. Otros 149 fueron fabricados para la Fuerza Aérea Canadiense y se conocieron como Canso I.

El nombre *Catalina* a sugerencia de Reuben Fleet en ese momento director de la Consolidated Aircraft, fue adoptado por la R.A.F. siguiendo el uso y costumbre de identificar sus aviones con un sistema de nombres en lugar del sistema alfanumérico de la marina, para los 30 aviones adquiridos por ellos en noviembre de 1941.

El nombre recuerda a la Isla Santa Catalina (Catalina Island) ubicada en la costa sur de California, muy cerca de la casa matriz en San Diego. Lugar de recreación y base de hidroaviones de turismo en los años 30. En 1942 la U.S. Navy también adoptó el nombre por el cual es universalmente conocido.

Foto 10.- Mural actual, que representa el pasado ligado a la aviación de Catalina Island. Acceso al casino Avalon de la isla resort. (Ref 6)

El nombre Canso, otorgado por los canadienses a sus máquinas, corresponde a un poblado y un río ubicados en Nova Scotia. La versión popular sin embargo dice que cuando los pilotos de la RCAF vieron por primera vez un PBY dijeron: "*This Thing can´t fly*", a lo que los ingenieros contestaron "*It can so*".

Anecdotario Manu-tara:

Una nueva vida.

Luego del exitoso vuelo del Manu-tara a Rapa–Nui, donde aterrizó con toda seguridad en la pista de Mataveri el 20 de enero de 1951, la tripulación comenzó la preparación del vuelo de regreso. Debido a la mala condición de la pista de tierra producto de las lluvias, se determinó que el despegue sería desde el mar fijándose como fecha el día 28 de enero.

Durante la carrera de despegue la punta del ala de estribor chocó con el agua, dañando el flotador. El aparato fue devuelto a tierra firme a la espera de una decisión respecto a su reparación en la isla. A pesar de que los de daños fueron estimados en un 5%, la superioridad de la Fuerza Aérea estimó que la reparación en la isla de la aeronave era muy onerosa, por lo que ordenó su baja del servicio de la Fuerza Aérea de Chile, específicamente del Grupo N° 8 basado en la B.A. Quintero, mediante una Orden de la Dirección de los Servicios de fecha 11 de abril de 1951, ordenando el traslado de la mayor cantidad de partes posibles, para ser usadas como repuestos para el resto de la flota Catalina.

Un equipo de la FACh incluido al capitán Parragué, visitó la isla llevando todos los repuestos necesarios para la puesta en servicio del Manu-tara incluyendo una nueva ala de estribor.

La reparación fue efectuada, tomando varios meses de trabajo y el avión quedó en condición de vuelo: Se solicitó efectuar el retorno por aire completando la misión original, autorización que fue denegada. En su lugar se autorizó que fuera cargado a bordo del transporte "Pinto" de la Armada, para lo cual efectuó un corto vuelo desde Mataveri a la bahía, para posarse a un costado del transporte, donde fue cargado, iniciando su regreso a Quintero a fines de abril de 1952.

Después de una completa revisión y verificándose su perfecta condición de navegabilidad, fue reincorporado nuevamente a la flota por Orden de la Dirección de los Servicios del 31 de julio de 1952, retomando su carrera, que incluyó un nuevo viaje a Rapa-Nui, esta vez de ida y regreso nuevamente piloteado por el comandante Parragué y con la nueva serie FACh 560 (6)

Su servicio en la FACh terminó abruptamente el 15 de junio de 1961 cuando lamentablemente se estrelló en el Lago Peñuelas en una misión de entrenamiento, falleciendo toda su tripulación.

Foto 11.- Orgullosos cadetes de la Escuela de Aviación visitan al ícono de su carrera de aviadores: el Manu-tara. Circa 1960

Foto 12.- Otro ícono: Naval Aircraft Factory N3N-1 "Yellow Peril", coloquialmente conocido como "El Pirulo" junto al Manu-tara.

Nose Art

Con motivo del primer vuelo a Rapa-Nui se diseñó y pintó en la nariz del Manu-tara por el costado de babor, el famoso arte con su nombre y una estilizada ave en la posición de la letra M. Sin embargo, por el lado de estribor sólo se alcanzó a delinear parcialmente el arte, sin haberse alcanzado a terminar. Espero que este dato ayude a los más puristas de los maquetistas en su representación de este "Carruaje de los Héroes"

Foto 13.- El Manu-tara inicia la primera etapa Quintero-La Serena de su épico vuelo. Por el lado de estribor se aprecia al CDG Sr, Horacio Barrientos y el arte de nariz en proceso de ejecución, el cual no fue completado hasta después del vuelo.

Hermano Gemelo

En octubre de 2004, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile comienza los trabajos de recuperación de la aeronave OA-10A-VI construida por Canadian Vickers de Canterville C/N CV-520, entregada a la rama aérea del ejército de Estados Unidos USAAF con el número de serie 44-34009, el 12 de diciembre de 1944.

Después de un largo periplo, narrado en el brillante y documentado artículo "Manu-tara Reborn" del investigador Álvaro Romero Pérez. (Ref. 4), llega a manos de la Empresa de Aeronavegación Parragué e Hijos Ltda. quién la dona al MNAE en abril de 1995.

Equipo de restauración del Museo junto al avión Catalina con el esquema usado por el Manutara.

Tras 14 meses de trabajo arduo y profesional, el CV-520 fue entregado para su exhibición permanente y duradera admiración en la sala principal del museo, en el uniforme de su hermano gemelo el OA-10A-VI CV-304 "Manu-tara".

Caminos que se cruzan

Mientras se decidía la suerte del Manu-tara en Rapa-Nui, el Capitán australiano Gordon Taylor y su tripulación emprendía el vuelo de travesía por el Pacífico Sur, uniendo Australia con Sud América vía Tahití e Isla de Pascua a bordo de su nave Boeing PB2B-2 Catalina bautizado *Frigate Bird II* matrícula civil australiana VH-ASA, equipado con equipos JATO, arribando a Chile en marzo de 1951.

En Quintero su anfitrión fue el Capitán Roberto Parragué S. y fue visitado por el Presidente de Chile Sr. Gabriel González Videla y la Primera Dama Sra. Rosa Markmann. Al capitán Taylor se le otorgó la Orden al Mérito de Chile en el grado de Oficial y medalla Oswald Watt Gold por este vuelo.

Foto 14.- Frigate Bird II VH-ASA en Quintero

Foto 15.- Frigate Bird II VH-ASA en Quintero

Foto 16.- Capitanes Taylor y Parragué en Quintero

Foto 17.- Capitán Roberto Parragué observando los equipos JATO del Frigate Bird II. ¿Cuáles serían sus pensamientos en ese momento?

Foto 19.- Presidente de la República don Gabriel González Videla, la Primera Dama Sra. Rosa Markmann, Capitán Taylor y su tripulación al frente del Catalina Frigate Bird II en Quintero.

Anselmo Aguilar Urra
Danilo Villarroel Canga
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Notas:

1. Pacto de Préstamos y Arrendamientos con Estados Unidos (Leand-Lease) Req. CL-111 18th March 1943 PBY-5 BuAer 08301, 08302 To FACh 400,401.
2. Pacto de Préstamos y Arrendamientos con Estados Unidos (Leand-Lease) Req. CL-336 23dh March 1943 PBY-5 BuAer 08433 To FACh 402.
3. CC-CAK. Cosolidated PBY-5A c/n 1813. Previous identity N1932M BuA46451. Regn date: 04.51 Aero Pesquera Catalina S. A. Ref 3.
4. El Catalina OA-10 A Bu/N° 1627 llevó la matrícula FACh 409, posteriormente 564.
5. El Catalina PBY 5A Bu/N° 1822, c/n 46458 construido en la planta Consolidated Aircraft de San Diego llevó la matrícula FACh 410, posteriormente 565.
6. En enero de 1957 la flota Catalina cuyas series iban del 405 al 410 pasó a ser 560 a 565
7. Dicho vuelo, que fue muy exitoso, sin embargo, fue efectuado sin autorización, lo que le costó la baja de la institución al comandante Parragué y otros altos jefes, pero logró un hondo reconocimiento de la ciudadanía

Referencias

1. Consolidated Catalinas en la Fuerza Aérea de Chile. Danilo Villarroel C. y Anselmo Aguilar Urra. Editorial Manutara. 2005
2. Air Arsenal North America Phil Butler with Dan Hagedorn. Midland Publishing 2004.
3. Civil Aircraft Register of Chile. Edited by Ian P. Burnet. Air Britain Publication. 1985
4. Manu-tara Reborn. Álvaro Romero Perez The Latin American Aviation Historical Society Chile. Sep 20, 2008
5. Air Transport Canada Vol 1. Larry Milberry. CANAV Books. 1997
6. www.AOPA.org. Destination Catalina Island: Island adventure – AOPA. Alicia Herron. March 1,2020
7. Fotografías del archivo histórico de Anselmo Aguilar Urra

VII. AVIONES CON HISTORIA

FALCO F-8L UN HALCÓN ITALIANO EN CHILE

El 5 de junio de 1999, en pruebas de motor, en el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Este elegante avión, tuvo su origen en el año 1955 de la mano del ingeniero mecánico y diseñador de aviones, Stelio Frati, quien le dio el sello italiano a su creación. Para Frati, este era su octavo diseño de aeronaves, dentro de los cuales está el SIAI Marchetti SF.260 y el Falco F-8L.

En principio fue fabricado en Italia por Aviamilano Costruzione Aeronautiche, una empresa creada en Milán en el año 1950, luego fue construido por Aeromere, la continuadora de la fábrica aeronáutica Caproni, ubicada en la ciudad de Trento, desde 1957.

Posteriormente fue producido fuera de Italia, por la empresa Laverda de Dinamarca.

El primer vuelo del Frati F-8L Falco, se produjo el 15 de junio del año 1955, con la matricula I-RAID (c/n° 101). La aeronave es monomotor, impulsada por hélice y diseñada para uso privado y de aviación general. Es biplaza con asientos side by side, y una velocidad de crucero de 175 nudos, con capacidad acrobática de +6 G y -3 G.

Entre los años 1955 y 1968, fueron fabricados 76 unidades por las tres empresas.

En el año 1982, luego de un rediseño para ser comercializada en forma de kit y planos para armar (homebuilding) es fabricado por la empresa Sequoia Aircraft Company, de Richmond, Virginia, EE.UU., la que desde 1984, al año 2014 vende más de 90 aviones.

El avión Sequoia Falco F-8L fue construido de abeto y madera contrachapada de abedul finlandés. La estructura está construida con mamparos de abeto laminado y el contrachapado de abedul se utilizó para la piel. La madera contrachapada se ablanda con vapor caliente, se forma sobre las diversas estructuras y se pega en su lugar.

Fotografías que muestran el detalle de armado artesanal del Falco F-8L realizado en Aeromere, correspondiente al I-GEOR. Fotografías: Aeromere, Italia.

Versiones del Falco F-8

Aviamilano F-8L Falco I, modelo de la producción original, dotado de un motor Lycoming O-290-D2B de 135 HP. Diez aviones construidos (s/n° 102 a 111).

Aviamilano F-8L Falco II, equipado con un motor Lycoming O-320-A2a de 150 HP. Diez aviones construidos (s/n° 112 a 121).

Aeromere F-8L Falco III Versión modificada de la serie II certificada por la FAA CAR Part.3. Treinta y seis aviones construidos (s/n° 201 a 236).

Laverda F-8L Falco IV Súper, similar al Falco III pero con motor Lycoming O-320-B3B de 160 HP y hélice de velocidad constante. Veinte aviones construidos (s/n° 401 a 420).

Sequoia F-8L Falco modelo similar al anterior fabricado por Laverda, pero en kits y planos para armar.

Fotografía de un Falco F-8L en Italia.
(Air Britain Photographic Images Collection. John Bolt vía Peter Davis)

Uno de los Falco F-8L fabricados por Aeromere en Trento, es el único ejemplar existente hoy en Italia. Fue fabricado en el año 1959 y registrado al año siguiente como I-GEOR. Próximamente formará parte de exhibiciones en vuelo en eventos aeronáuticos de Europa.

Sequoia F-8L Falco en Chile.

Prueba de motor en la Base Aérea de El Bosque. Nótese que el avión, aún no está pintado totalmente, y no porta matrícula alguna. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios

Adquirido por la Fuerza Aérea de Chile en el año 1985, llega a Chile, desarmado y en cajones el primer y único ejemplar de este avión en el país.

Fue armado en dependencias del Ala de Mantenimiento, en la Base Aérea de El Bosque, bajo la supervisión del Teniente (I) Oscar Braghetto Pacheco. Recibe la matrícula CC-EFZ (c/n° 001). Como podemos ver, fue el primer construido por la Sequoia Aircraft Company.

Durante su presentación en FIDA-86. Fotografía Sr. Rino Poletti Barrios.

Se presenta en la Feria Internacional del Aire, FIDA 86. Dos años después, lo hace nuevamente en FIDA 88, pero con su nueva matrícula CC-PZE.

Vista posterior del CC-PZE durante FIDA-88. Fotografía: Sr. Carlos Medina Álamos.

Posteriormente, deja de pertenecer a la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, y es adquirido por el entonces General de Aviación (I) y Director Ejecutivo de ENAER, Sr. Caupolicán Boisset Mujica. Luego de unos años, es nuevamente vendido, siendo su comprador el piloto civil, Sr. Daniel Millas Ovalle, quien lo vuela durante varios años.

En aeródromo de Los Cerrillos en marzo del año 2002. (PlanePictures.net // Copyright by Antonio Beghello)

Finalmente, y de acuerdo con el Registro Nacional de Aeronaves de la DGAC, hoy se encuentra inscrito a nombre de Francisco Martin Ruiz - Clavijo Squella.

Imagen captada en La Ligua el año 2006. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

En sus treinta y seis años en Chile, solo ha tenido tres esquemas de pintura, el primero la tradicional pintura de los aviones de ENAER, blanco con rayas y esquemas azules, en tanto que la segunda, muestra una elegante librea de color blanco en la parte superior, y azul oscuro en la inferior, separados por líneas doradas. El tercer y actual esquema, es color rojo total con líneas blancas, muy similares a otros que vuelan hoy en EE.UU. y Europa.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://en.wikipedia.org/wiki/Sequoia_Falco
Aeronaves en la Fuerza Aérea de Chile 1913-2020. Erwin Cubillos Salazar 2020.
http://lapauitgewers.net/arn0001539
https://avia-dejavu.net/photo%20D-ESHP.htm
http://www.pilotosretiradoslan.cl/2019/06/04/evolucion-de-la-rama-de-ingenieros/
https://abpic.co.uk/pictures/model/Aviamilano%20F.8L%20Falco%20http://franco-actis-aviation.ch/home.uk/falco%20f.8l.html

Colaboradores:
Srs. Erwin Cubillos Salazar, Rino Poletti Barrios, Antonio Beghello de la Sotta, William Olave Solís, Carlos Medina Álamos.

VIII. SABÍA USTED?

… que en enero de 1920, el Teniente 1° Manuel Tovarias Arroyo, entonces recientemente destinado a la Escuela de Aeronáutica Militar, inició un curso de instrucción de vuelo que no pudo terminar sino hasta 10 años después?

Nacido en Los Ángeles el 29 de abril de 1894, siendo aún un muchacho y sintiendo en su corazón el llamado de las armas, el 17 de marzo de 1911, Manuel Tovarias Arroyo ingresaba como cadete a la Escuela Militar. Alma Mater de nuestro Ejército, de la cual egresará el 9 de enero de 1915, como teniente 2° en el arma de caballería.

Durante cuatro años presta servicios en los Regimientos de Caballería N°2 "Cazadores", N°3 "Húsares" y N°5 "Lanceros" además del Escuadrón de Aplicación de Caballería, pero su mirada ya estaba puesta en los espacios infinitos de los cielos chilenos.

Es así como el 30 de octubre de 1919, con el grado de teniente 1° ingresa a la Escuela de Aeronáutica Militar, donde inicia su curso de piloto en el mes de enero de 1920. No obstante, la falta de material de vuelo en la aviación militar y la necesidad de que cumpla un nuevo período al mando de tropas, hacen que su permanencia en la escuela sea más bien efímera y en abril de 1920, es destinado a la Comandancia de Guarnición en Concepción y posteriormente en mes de junio, nuevamente transferido al regimiento "Húsares".

Contrariando sus expectativas, diez años estará alejado de la aviación, período en el cual sirve en diversas unidades del parche celeste, distinguiéndose como eximio equitador. Tanta será su destreza, que el 27 de septiembre de 1927, será elegido para participar en el Concurso Ecuestre de Sevilla, a verificarse en octubre de 1928.

En el intertanto, en el país han fructificado los desvelos del comandante Arturo Merino Benítez y el 21 de marzo de 1930, el Presidente Carlos Ibáñez firma el decreto que unifica los servicios de aviación del Ejército y de la Armada, dando origen a la Subsecretaría de Aviación.

Por extraña paradoja y con esa misma fecha, el ya entonces Mayor de Ejército Manuel Tovarias Arroyo, es destinado a la Dirección de Aviación.

En junio de 1930, deja de pertenecer al Ejército y pasa a depender de la recién creada Subsecretaría, donde es nombrado Capitán de Bandada, reconociéndosele en abril del año siguiente, el título de Oficial de Estado Mayor y en diciembre de 1931, tras un reentrenamiento, el de "Piloto de Guerra".

La situación en el país no es de calma y sobrevienen los sucesos de 1932 y en medio de la vorágine, Tovarias, se alejará en octubre de la Fuerza Aérea Nacional, pero como lo mencionáremos más adelante, su pensamiento permanecerá en la aviación.

Tres años más tarde, en marzo de 1935, se reincorpora a la Fuerza Aérea, siendo ascendido a Comandante de Grupo y destinado a Puerto Montt, donde asume como Comandante de la Escuadrilla de Anfibios, hoy Grupo de Aviación N°5.

Consciente de la importancia que la aviación tiene para esa zona de tiempos inclementes, aúna voluntades y el 20 de julio de ese mismo año de 1935, funda el Club Aéreo de Puerto Montt. Entidad de la cual, por decisión unánime de los socios, es nombrado presidente, sin perjuicio de sus funciones como Comandante de la Escuadrilla.

Pero hay otro aspecto que concita sus desvelos. Admirador de la obra que a comienzos de los años treinta realizara en la zona el Comodoro Merino, tendiente a llevar las bondades de la aviación a todos los compatriotas del austro inhóspito, el período de tres años en que estuvo alejado de la Fuerza Aérea, los pasó residiendo en Coyhaique y en Bajo Palena.

Ahí se empapó de la necesidad de "extender la patria hacia el sur", como lo señala el himno del Grupo N°5 y en 1936, como Jefe Interino de la Línea Experimental a Magallanes, se entrega con entusiasmo al desarrollo de la misma, obteniendo de la Armada autorización para que en los buques patrulleros que mensualmente hacen la ruta de los faros, viaje un oficial de la Fuerza Aérea, para que conozcan en el terreno la zona que sobrevuelan en el trayecto a Magallanes y aprendan a ubicar fiordos y caletas, en donde amarizar en caso de emergencia.

En ese entonces, la Fuerza Aérea crea su Academia de Guerra Aérea y los ojos del General del Aire Diego Aracena Aguilar se posan en Tovarias, y en 1937 lo escoge como el hombre más indicado para asumir la dirección del recién creado establecimiento de altos estudios aeronáuticos.

Su labor en ella, aunque breve es fecunda y en premio a su esfuerzo profesional, en 1938 es nombrado comandante de la 2da. Brigada Aérea con sede en Temuco, en esos años una de las unidades más poderosas de la institución.

En la ciudad del Cautín desarrolla una entusiasta actividad y constata que el Club Aéreo de Temuco, fundado en 1929, el segundo más antiguo del país, se encuentra en un estado de postración del cual le será difícil recuperarse.

Contra opiniones adversas, lo reorganiza, obtiene para él su personalidad jurídica y lo encausa por la senda de progreso que desde entonces nunca ha abandonado.

En reconocimiento, al igual que sucediera en Puerto Montt, sus socios le solicitan que asuma la presidencia efectiva de la entidad.

Desde esa época se consolida la amistad que hasta su muerte unirá al General Tovarias con la aviación deportiva nacional.

Designado Director del Personal de la Fuerza Aérea y posteriormente edecán del Presidente Pedro Aguirre Cerda, a fines de 1940, en mérito a sus servicios es designado Adicto Aéreo en Alemania.

Cargo de la más alta responsabilidad, por las circunstancias políticas internacionales, que asume cuando el viejo continente se encuentra ya enfrascado en la Segunda Guerra Mundial. Las lecciones que de su estadía en Europa sacará, referente al empleo del poder aéreo en los conflictos bélicos, los sabrá aplicar cuando asuma la conducción superior del arma aérea de la nación.

Ya de regreso en la Patria pasa a prestar servicios en el Estado Mayor de Coordinación del Ministerio de Defensa Nacional, hasta que el 25 de febrero de 1943, el Presidente Juan Antonio Ríos, como justo reconocimiento a su ya dilatada trayectoria en las Fuerzas Armadas chilenas, lo nombra Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Manuel Tovarias durante una comisión en los Estados Unidos que efectuara entre los meses de octubre y diciembre de 1943, para conocer la organización y funcionamiento de la aviación militar de esa nación.

El entonces Comandante de Grupo Manuel Tovarias[20], demorará 3 meses para ascender primero al grado de Comodoro del Aire y luego cuatro más al grado de General del Aire.

[20] Por aquellos días, este grado era el de actual Coronel de Aviación.

El General Tovarias, al decir de quienes lo conocieron personalmente, fue un hombre de acción, un visionario y un gran comunicador. Un aviador de espíritu joven, dotado de una gran elocuencia que sabía aunar voluntades. Pero por, sobre todo, un gran caballero del aire.

Ajeno a todo boato o afán de figuración, tras su alejamiento del mando de la Fuerza Aérea se recluyó en la tranquilidad de su retiro hogareño en Santiago, a donde el 8 de abril de 1957, desde lo alto vino a buscarlo la fantástica batida de los cóndores lejanos, para llevarlo a aquel sitial que desde entonces con justicia ocupa.

Retrato al óleo del General del Aire Manuel Tovarias Arroyo.
Obra del artista nacional Juan Francisco Jara Quiñones (1985)

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. Recortes y Fotos con Historia

Los señores Lorenzo Domínguez y Alfonso Sims, fueron los dos primeros pasajeros en viajar vía aérea desde Pascua a Quintero. Pagaron Eº 250 (escudos) cada uno

El 28 de enero de 1961, después de contribuir con su avión al puente aéreo originado a raíz de los sismos de mayo de 1960, don Roberto Parragué Singer, decidió a comienzos de 1961, rememorar los diez años de su histórico vuelo con el Manutara a Isla de Pascua, esta vez repitiéndolo con el CC-CNP, bautizado como *Manutara II*, acompañado por los pilotos Claudio Figueroa, Rodolfo Marsh B., su hijo Roberto Parragué Opazo, entonces cadete de la Escuela de Aviación y el mecánico Luis Palma.

Cumplido el vuelo de ida, a su regreso trajo junto a muchos sobres y encomiendas, a los dos primeros pasajeros que embarcaron en Mataveri. Este había sido el primer piloto militar en aterrizar allí y ahora regresaba para ser también el primer piloto civil en hacerlo.

Roberto Parragué Opazo, recuerda esta histórica jornada con estas líneas: "*Semanas antes, de veraneo en Viña del Mar, mi padre me había conversado sobre la idea de recordar el décimo aniversario del primer vuelo a Pascua que él había realizado, el 19 de enero de 1951, siendo oficial de la Fuerza Aérea de Chile. -Le diremos a tu mamá que nos vamos a Puerto Aysén y así no se preocupará- Él estaba decidido a hacerlo y yo, que cursaba el segundo año en la Escuela de Aviación, estaba considerado como copiloto en el vuelo, junto con Claudio Figueroa y Rodolfo Marsh, ambos hijos de famosos hombres de aviación.*

Mi padre me decía: Este será el vuelo más importante, y me alegro que tú participes en él. Total, ya estaba en retiro de la institución, era libre para tomar sus propias decisiones. Tenía su propio avión y el costo de la operación la financiaría con los ahorros obtenidos trasladando carga y pasajeros en la zona de Aysén. Y era importante, pues sería la primera vez que un avión de matrícula comercial aterrizaría en la isla".

El vuelo dio inicio desde el aeropuerto Los Cerrillos a las 17.35 horas del día 28 de enero de 1961. Después de una larga carrera de despegue a raíz del peso del avión, pues en esos momentos llevaban algo más de 4.000 litros de combustible. Este viaje, a diferencia del realizado en 1951, partía de Santiago y tras sobrevolar el puerto de San Antonio, a eso de las 18.00 horas, el ahora Manutara II, se internaba mar adentro.

Roberto nos recuerda estos momentos *"después de una larga puesta de sol, vino la oscuridad de la noche que invadió toda la cabina de mando, los rudimentarios instrumentos apenas iluminados, nos indicaban que volábamos a unos tres mil pies y a una velocidad de ciento diecisiete nudos, o sea unos 190 kilómetros por hora. Mi padre sentado ante la mesa de navegación, hacía los cálculos que determinaban nuestra posición cada hora. A las cinco horas y media de vuelo nos encontrábamos en latitud 33° 22' Sur 82° 20' Weste. Con mucha dificultad transmitíamos esta vital información por el equipo HF, un antiguo transmisor AR T13 usado en la Segunda Guerra Mundial. Sólo quedaban 15 horas de vuelo".*

Tripulación del "Manutara II"
Claudio Figueroa, Roberto Parragué S., Roberto Parragué O. y Rodolfo Marsh

Sirius, Canopus, Rigel y Acrux, eran algunas de las más brillantes estrellas que Roberto Parragué padre seleccionaba con su viejo sextante para precisar la posición de la aeronave, sobre la inmensidad del Pacífico Sur, mientras el suave ronroneo de los motores a pistón, auguraba un pronto y seguro viaje hacia esa añorada isla.

De pronto y muy lentamente, el amanecer se fue haciendo presente desde el Este, iluminando mágicamente las nubes. El cansancio, el sueño y la impaciencia que producía un vuelo de aquellas características hacía presa a los osados tripulantes. La voz fuerte y franca de Roberto Parragué, sumada a su vasta la experiencia de vuelo astronómico, agregaba serenidad y confianza –*"tengan paciencia, de acuerdo a mis cálculos, estimo que avistaremos la isla, a eso de las 10 y 25 de la mañana"*- así el tiempo transcurría, cuando de pronto el grito de júbilo de Claudio Figueroa, señalaba *"La isla! ...ahí está la isla!"*

Roberto padre miró a su hijo y le dijo: *"por la hora y en base a nuestra última posición, lo que ve Figueroa tiene que ser Pascua"*. Y así, de pronto el cansancio trocó en alegría, apareciendo la isla para todos.

Tras realizar un sobrevuelo sobre Rapa Nui se presentaba la emoción del vuelo primero, aquel rudimentario aeródromo que el mismo piloto había trazado años atrás lo recibía una vez más. En tierra, la gente corría y miraba como este gran pájaro parecía saludarlos desde las alturas inmediatas. Aterrizado el avión, la gente se acercó para abrazarlos y acoger con alegría a los aviadores.

Los primeros pasajeros traslados desde la isla

Cargando fruta para llevar al continente

El Reverendo Padre Capuchino Sebastián Englert conversa con Roberto Parragué Singer y su hijo.

Roberto Parragué Opazo
Norberto Traub Gainsborg

CORREO RECIBIDO

Durante este mes de enero, hemos recibido gratos y afectuosos saludos de instituciones congéneres nacionales y amigos desde Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, España, Inglaterra, México, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay los que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 38 años de vida, y de los cuales reproducimos algunos de ellos muy representativos y que nos compromete a continuar por esta senda.

La Puntilla, 28 de Enero de 2021

Estimado Norberto,

Cuantos gratos recuerdos evoco el 28 de Enero. Los momentos inolvidables de los almuerzos del aniversario del Instituto.

Muchos de esas asistencias mías habían comenzado con el cruce de la Cordillera, a veces el día anterior expresamente para concurrir a ese evento, que llegado el día comenzaba bien temprano en Viña del Mar, donde coincidía con mi descanso de vacaciones. Luego el viaje en ómnibus a Santiago y su combinación con el metro, ¡lleno de gente, con ese calor insoportable del verano y, encima de traje y corbata!.

La alegría de ver a tantos amigos que me recibían con la calidez del hermano chileno, alguno de los cuales quedan en nuestro recuerdo...

Esto es lo que yo viví en mis 18 almuerzos aniversario.

Pero debo agregar una enorme satisfacción. Que mi estimado amigo de tantos años haya hecho caso a mi prédica y me acompañara en mis últimas concurrencias. Yo conseguí un acompañante y el instituto un miembro de fuste. Gracias Erwin.

Brindo por esos gratos momentos y ruego al Señor bendiga al Instituto, a vos Estimado Norberto, a todos sus Directivos y Miembros y que yo pueda volver en algún aniversario del futuro a renovar mi inalterable amistad.

Recibe un gran abrazo,

Atilio Baldini

Santiago, Enero de 2021

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas
Norberto Traub Gainsborg
Presente

Estimado Norberto;

Junto con saludarlo muy atentamente, tengo el agrado de hacerle llegar mis sinceras congratulaciones con motivo de celebrar el próximo 28 de enero, el 38° aniversario de ese prestigioso organismo histórico aeronáutico.

Agradeceré hacer extensivos mis saludos a todo su directorio y socios que forman parte de ese organismo que contribuye al desarrollo de la historia aeronáutica de nuestro país.

Reitero mis felicitaciones y hago propicia la ocasión para expresarles los sentimientos de mi mayor consideración.

Con nuestro
máximo
reconocimiento.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECTOR GENERAL

RAUL JORQUERA CONRADS
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile
Norberto Traub Gainsborg

Junto con saludarle cordialmente, tengo el agrado de hacer llegar a nombre de los hombres y mujeres de la Fuerza Aérea de Chile como en el mío propio, las más sinceras y cordiales congratulaciones con motivo de conmemorarse hoy 28 de enero, un nuevo aniversario de ese prestigioso Instituto.

En esta fecha tan significativa, quisiera hacer extensivo mi saludo a cada uno de quienes integran vuestro Instituto, valorando en ellos el profesionalismo y abnegación en el desarrollo de las investigaciones, con el objetivo de fomentar, divulgar y rescatar la historia aeronáutica nacional.

Al despedirme, junto con formular votos por su éxito personal y profesional, así como en toda gestión inherente a su cargo, haciendo válida esta ocasión para manifestarle mis sinceros sentimientos de consideración y estima.

ARTURO MERINO NÚÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

Cerrillos, 28 de enero de 2021.-

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
SECRETARIA GENERAL

Cerrillos, enero de 2021.-

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas
Norberto Traub Gainsborg
Presente

Con mucho agrado me dirijo a Usted, para saludarlo muy cordialmente con motivo de celebrar el día 28 de enero, un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

Asimismo, junto con expresarle mis sinceros deseos de éxito profesional y que el prestigio les acompañe en todas sus actividades, hago llegar a través de su intermedio un fraternal saludo desde esta Secretaría General para todos los integrantes de esa Corporación Cultural.

Aprovecho esta oportunidad para reiterarle mis sentimientos de consideración y estima.

CARLOS MADINA DÍAZ
General de Brigada Aérea (A)
SECRETARIO GENERAL FUERZA AÉREA

PRESIDENCIA DE LA NACION
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO"

BUENOS AIRES, 18 de enero de 2021
NOTA INN N.º 05/2021

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el Honor, de dirigirme a la persona de Usted y a la totalidad de su Honorable Consejo Académico, en nombre propio y del mío que me secunda, presentándole mis atentos y cordiales saludos.

El motivo del presente, es hacerle llegar nuestros plácemes, por conmemorarse un nuevo Aniversario, el próximo 28 de Enero del corriente Año Académico, de la creatura del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Es, sin duda alguna un motivo de sano y augusto regocijo esta circunstancia, que nos llena de alegría y felicidad, a todos los Integrantes de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales-FIDEHAE-de la cual tengo el Honor de ser su Secretario General Permanente, y muy especialmente a este Instituto Nacional Newberiano.

A través de sus proficuos y laboriosos años de existencia, nuestro Instituto, del cual poseo el privilegio de ser Miembro Correspondiente en la República Argentina, ha tenido y seguramente tendrá, un derrotero de ejemplo y profunda inserción en el ideario colectivo social.

Recordemos, que en el Año del Señor de 1996, se plasmó efectivamente, bajo la Presidencia Pro Tempore, del apreciado señor Don Sergio Barriga Kreft, durante el II Congreso Internacional, la idea surgida en Buenos Aires, el año anterior , del señor Presidente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, Teniente General FAU Don Bendham Rabbione, durante la realización del I Congreso Internacional, organizado por el ahora Instituto Nacional Newberiano.

Es así que los tres primeros países, Argentina, Chile y Uruguay, dieron a luz, una Organización que con plenitud este Año cumplirá 25 años de existencia, estando nuestros destinos amarrados por siempre, con la Países Hermanos que se han ido agregando, año a año.

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942
e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar Facebook: Instituto Nacional Newberiano

PRESIDENCIA DE LA NACION
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA,
CIENCIA Y TECNOLOGIA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2020 - AÑO DEL GENERAL MANUEL BELGRANO"

Señor Presidente, sea Usted receptor de los Lauros de la tarea que tan brillantemente realizan, con cariño, esmero y dedicación, que lo que expreso, no es un mero concepto enunciativo, para agradar, sino que la más plena y pura verdad.

Al despedirme, en la Unión entrañable de la tarea autoimpuesta, hágole llegar mis muy especiales consideraciones, tanto personales como profesionales, extensivos, estos conceptos, a todos los que lo secundan, con hidalguía y nobleza de procederes y sentires.

Quedando a su gentil y amble disposición, lo estrecho en el Abrazo de los Vientos con el Saludo de las Nubes!

PRESIDENCIA DE LA NACION
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA

Prof. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS
Don Norberto Pablo TRAUB GAINSBORG
S / D

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942
e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar Facebook: Instituto Nacional Newberiano

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
DELEGACION COLOMBIA

BOGOTA D.C. ENERO 28 DEL 2021 ***DC OOO51***

SEÑOR PRESIDENTE
INSTITUTO DE INV. HISTORICO AERONAUTICAS DE CHILE
DR. NORBERTO TRAUB G.

REF: XXXVIII ANIVERSARIO DE LA INSTITUCION.

Apreciado Señor Presidente y demás Miembros Directivos:

Al celebrar la Institución que muy acertadamente diriges, en el Aniversario de Jade, que se cumple el día 28 de enero del 2021, de la República de Chile, en mi calidad de Presidente de la Delegación de Colombia del Instituto Newberiano y en nombre del Comité Superior Académico y Directivos, presentamos nuestro saludo respetuoso a todos los Miembros del Instituto de Chile, de su Presidente y sus Directores, por llegar a esta importante celebración de mayoría del esfuerzo y dedicación para lograr los objetivos primordiales de la Organización Histórica y propender por continuar con los primigenios deseos de llegar a la centuria, para que las nuevas promociones lleven con honor el distintivo del Trabajo e investigación de la Historia de los Cielos de Chile y de las hermanas Naciones.

Deseoles como Miembro de la Institución que Preside el Dr. Traub G, el mejor éxito y parabién el esta y las próximas celebraciones de vida Institucional.

Cordialmente

ALVARO .A SEQUERA DUARTE
PRESIDENTE DE LA DELEGACION
REPUBLICA DE COLOMBIA.

DIRECCIÓN Transversal 6A # 30-68 Fusagasugá Cundinamarca ZP 252212 Móvil 57-3178955179
57 9227914
institutonalnewberiano@presidency.com institutonewbery@gmail.com

El Colegio Administradores de Aeropuertos de Chile A.G., saluda muy atentamente al Sr. Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y es muy grato para todos sus integrantes hacer llegar sinceras congratulaciones en un nuevo Aniversario de esa importante entidad.

Junto con desearle parabienes en este nuevo Aniversario, solicitamos hacer extensivo el saludo a todos los miembros de ese Instituto, renovándoles los Administradores de Aeropuertos colegiados de Chile los sentimientos de su más alta consideración y aprecio en tan grato acontecimiento, reconociéndoles además la gran labor que realizan en pos de la historia alada del País.

Osvaldo Contreras Opazo, Presidente

Miguel Frutos Aranda, Vicepresidente

Mauricio Thomas Castro, Tesorero

Con especial afecto

Santiago, 28 de Enero de 2021.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO SECRETARIA GENERAL
MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

Carta Oficial Nº 02/2/ 030 /

CERRILLOS, 28 enero 2021

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Dn. Norberto Traub Gainsborg
Presente

Estimado Sr. Presidente :-

Tengo el agrado de dirigirme a Ud, para hacerle llegar en nombre del personal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio y en el mío propio, nuestras sinceras felicitaciones con motivo de conmemorar un nuevo Aniversario del ***Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile****, fundado oficialmente el 28 de enero de 1983, iniciativa consolidada para contribuir y fortalecer el conocimiento de la actividad aeronáutica y reconocer el valioso aporte de visionarios precursores, Instituciones y organismos que han dedicado sus esfuerzos para concretar el sueño de volar.*

En esta significativa fecha enviamos un cordial saludo y formulamos votos por el éxito y ventura personal y profesional de todos los socios de ese prestigioso Instituto y los felicitamos por su intenso trabajo de investigación y por sus publicaciones que serán el legado para las futuras generaciones.

Atentamente,

RICARDO GUTIERREZ ALFARO
DIRECTOR

c.c
MNAE Sección Programación y Control
MNAE Dirección (A)

DGAC-Clasificador 3, Correo 9 – Providencia – Santiago Fono 224392000, www.dgac.gob.cl
MNAE – Casilla 50900 Correo Central – Santiago – Avda. Pedro Aguirre Cerda Nº 5000 – Los Cerrillos, Fono 224353030.
www.museoaeronautico.gob.cl e-mail museo@dgac.gob.cl

Chillán, 28 de Enero del 2021

Señor Norberto Traub Gainsborg
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Presente

La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" tiene el agrado de hacerle llegar nuestras mas sinceras y cordiales congratulaciones en el día de vuestro aniversario.

Expresando nuestros mejores deseos de éxito, envío a través de su intermedio un afectuoso saludo a todos los integrantes del Instituto.

Agradeciendo todas las gentilezas que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas siempre ha tenido hacia nuestra Agrupación.

Le saluda afectuosamente,

ORIETTA RODRÍGUEZ GAUNE
Presidenta Agrupación de
Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas"

Cerrillos, enero 28 de 2021

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas
Don Norberto Traub Gainsborg
Presente

UN GRAN ABRAZO NORBERTO !!!

Con mucho agrado me dirijo a US., para expresarle a nombre de los Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Empleados Civiles del Departamento Comunicacional, como en el mío propio, las más sinceras felicitaciones con motivo de celebrarse un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

En esta fecha tan especial, hago llegar a través de su intermedio, un especial saludo a todos los integrantes de ese prestigioso Instituto, deseándoles éxito en el desarrollo de sus funciones profesionales y personales. Asimismo, agradezco el gran aporte realizado en pro del patrimonio Histórico Aeronáutico Nacional.

Reiterando mis felicitaciones, hago propicia la ocasión para manifestarle mis sentimientos de consideración y estima.

CLAUDIO ALCÁZAR SICHEL
Coronel de Aviación (DA)
JEFE DEPARTAMENTO COMUNICACIONAL

Estimado Sr. Presidente,

Con motivo de conmemorarse el Aniversario número 38 de nuestro querido Instituto, no puedo dejar de hacerles llegar mi más cordial saludo y reconocimiento por la importante labor que cada uno de ustedes ha desarrollado en pos de mantener viva la historia aeronáutica nacional, en una permanente búsqueda de antecedentes, en la conmemoración de aquellos hitos que han enaltecido el legado de nuestros pioneros, en el destacar a aquellos camaradas que se han unido a la fantástica batida de los cóndores lejanos.

No puedo más que reconocer el encomiable trabajo del Directorio, timoneado por su Presidente don Norberto Traub, que han tenido la virtud de mantener viva esta llama encendida que una tarde de Enero en los salones del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile por los señores Enrique Flores Álvarez, Alfonso Cuadrado Merino, Cyril Haley-Harris Mac Donald, ya acompañándonos desde la alto y don Sergio Barriga Kreft gran motor que nos acompaña. Ellos cuatro crearon esa tarde, esto que hoy después de 38 años ustedes mantienen.

Tuve el privilegio, el honor, de haber sido invitado a la segunda sesión junto a don Arturo Silva Loayza, y haber integrado el primer Directorio Provisorio y posteriormente el Primer Directorio oficial, abocándonos a trabajar arduamente en la elaboración de los Estatutos y en la organización de la Primera Asamblea General Ordinaria.

Hoy, desde mi convulsionada isla, extiendo a cada uno de ustedes y sus familias mi más cálido saludo de camaradería y reconocimiento por la continuación de este trabajo, de este importante legado. En nombre de los cielos de Chile, brindo junto a ustedes por la continuación de esta obra.

Con mis respetos a cada uno,

Iorana,

Enrique Carrasco Henríquez
Rapa Nui

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).

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Anselmo Aguilar Urra
Danilo Villaroel Canga
Roberto Parragué Opazo
Sergio Barriga Kreft
Walter Barrera Espinoza

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

50 AÑOS

Grisolia
G & C
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchalí
Fonos: 726 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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