



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

ISSN 0719-9635

# AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN

Grand Meeting d'Aviation de la Champagne  
REIMS 1910 - Plaine de BETHENY  
M. Sanchez-Besa sur biplan "Voisin" à son poste  
de direction

Le 1<sup>er</sup> avril 1910  
José Luis Sánchez Besa  
Piloto pionero de la aviación mundial  
y Constructor de aeronaves

▶ José Luis Sánchez Besa, a 66 años de plegar sus alas precursoras

▶ Edmundo Marichal y sus construcciones aeronáuticas

▶ Accidente avión Beechcraft D-18S, Armada 101

▶ 40 años del primer vuelo del gran ENAER T-35 Pillán

T-35 "PILLÁN"  
Construido en Chile

Edmundo Marichal Olivares  
Piloto y Constructor de aeronaves

Actividades de marzo de 2021 N°3



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



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

## Editorial

***"Cuanto más atrás pueda mirar, más adelante es probable que vea".***

*Winston Churchill*

Durante este mes de marzo e inicios de abril, nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 38 años atrás, se inserta en actividades de homenaje, aportando no sólo a través de la investigación que realizan constantemente sus miembros, o adhiriendo a la celebración de hitos pioneros tan importantes como lo han sido el inicio de la Línea Aeropostal Santiago-Arica en 1929; el vuelo del primer avión militar sobre los cielos de Santiago en 1913 o en los Estados Unidos del prototipo de nuestro querido T-35 Pillán en 1981; la Primera Conferencia Panamericana de Aviación en 1916; la creación de ENAER en 1984, y tantas otras fechas y personajes como fue la aviadora francesa Adrienne Bolland que conquistara para las mujeres del mundo, la majestuosa Cordillera de los Andes en un pequeño y feble biplano de madera y tela, similar a los que usaron tantos otros hombres y mujeres que forjaron esa ruta que hoy forma nuestro ADN aeronáutico, el que lo relevamos recordando, transmitiéndolo y compartiendo, más allá de las fronteras, para conocimiento público y general, cual estandarte orgulloso de nuestra identidad iberoamericana.

Cuando conmemoramos, participamos o nos vinculamos con hechos y acciones del pasado, no sólo tenemos la oportunidad de ahondar en su mejor y mayor conocimiento, sino que ello nos brinda la ocasión de rendir el reconocimiento y cariño en justicia a la aviación y a quienes han participado con su esfuerzo, a la unión, fraternidad, conectividad, desarrollo y bienestar que su accionar nos trae, como también, la de prepararnos de mejor forma para visualizar y enfrentar un mejor futuro.

En el reciente mes de marzo pasado, hoy en justicia denominado en Chile como el "Mes del Aire", en homenaje y recuerdo de aquellos valientes pioneros y soñadores que fundaran hace 91 años atrás, el 21 de marzo de 1930, una realidad llamada Fuerza Aérea, y a la cual hoy con orgullo admiramos y festejamos en sus continuadores, lamentablemente no tuvimos la ocasión de mirarnos a los ojos y decirles "muchas Felicidades", pero mientras tanto, sepan a través de esta "Aerohistoria", que siempre estarán presentes en nuestros corazones agradecidos.

Cuando nos encontramos viviendo tiempos de cambio, donde gozamos y participamos de una evolución tecnológicamente abismante que nos acerca virtualmente con el mundo, debemos tener en cuenta más que nunca, nuestras raíces y pasado, pues son ellas y su experiencia derivada con la que

podremos mantener, valorar y construir una dimensión moral permanente, menos oportunista y más firme que nos permita enfrentar el poder y materialismo obnubilado que resulta del desconocimiento, relativismo, falta de ética y sobre todo, de la falta de patriotismo.

Recordar también, que vivimos álgidos y extraños días, en los que una pandemia incierta hace peligrar vidas y se lleva otras, una cuarentena obligada que ciertamente nos aísla de nuestro cotidiano círculo social y de trabajo, mientras observamos impávidos como una suerte de inconciencia se impone ante esta peligrosa realidad. Es así que, de un tiempo a esta parte, el desorden, la destrucción impune y hasta la traición soslayada, aparecen como elementos útiles de presión y amedrentamiento para aspirar a regalías económicas o partidistas, que solo aspiran a gobernar los asuntos que afectan a la sociedad o al país, muchas veces anteponiendo sus ideales personales sobre los generales, mientras las verdaderas necesidades morales, espirituales y de todo sentido común, son desplazadas a otro plano. Es aquí, que me hacen más sentido, palabras como las que Arturo Merino pronunciara al fundar las primeras dependencias del Club Aéreo de Chile: *“Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos civiles son garantía de que no surcarán nuestro aire patrio, ni las bajezas, ni las intrigas; nuestro club forma Caballeros del Aire, sin tacha y sin temores, ajenos a banderías y divisiones mezquinas que no se alcanzan a ver desde allá arriba”*.

Es así que tanto históricamente como en la actualidad, la aviación se alza por sobre los obstáculos, transportando insumos de cuidado, trasladando enfermos y organizando turnos 24/7 con gente y actividades más allá de sus naturales fronteras, llevando de esta manera, esperanza y confianza a quienes nos rodean. Sentimos orgullo y respeto de aquellos hombres y máquinas que la componen, porque reconocemos en su servicio a la comunidad toda, una identidad nacional de valerosa voluntad, la misma que desde sus inicios guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y vamos conociendo mejor, periódicamente.

A nuestros lectores, los invitamos de esta forma, a ser siempre *hombres selectos, sin tacha y sin temores*, abiertos al crecimiento del aprendizaje y con la humildad necesaria para agradecer y pedir a Dios, que nos brinde los dones necesarios para defender y aportar en todo momento, a su Nación.

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

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

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

*La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.*



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

## INDICE

EDITORIAL .....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Fuerza Aérea de Chile da inicio al "Mes del Aire" y actividades conmemorativas del nonagésimo primer aniversario institucional</i> .....	6
<i>Distinguido integrante de nuestra corporación, hace entrega de un nuevo trabajo de investigación aeronáutica</i> .....	9
<i>Recordando el 91° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile</i> .....	10
<i>Recordando el 101° aniversario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona Universal de la Aviación</i> .....	12
<i>Nuevo monumento a la tenaz aviación americana, tendrá la comuna de Las Condes</i> .....	15
OBITUARIOS .....	16
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS .....	23
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS .....	27
ELEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL .....	29
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>José Luis Sánchez Besa, a 66 años de plegar sus alas precursoras</i> .....	47
<i>Edmundo Marichal y sus construcciones aeronáuticas</i> .....	124
<i>Accidente avión Beechcraft D-18S, Armada 101</i> .....	172
<i>103 Aniversario del primer cruce de los Andes en aeroplano</i> .....	181
<i>40 años del primer vuelo del gran ENAER T-35 Pillán</i> .....	187
<i>Monumento a los tenientes Tucapel Ponce Arellano y Emilio Berguño Meneses en la ciudad de Molina</i> .....	198
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Curtiss Robin C-1, un doble regalo</i> .....	213
SABÍA UD? .....	222
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Aparato Avro construido en Chile</i> .....	223
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR .....	224

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

### ❖ *Fuerza Aérea de Chile da inicio al “Mes del Aire” y actividades conmemorativas del nonagésimo primer aniversario institucional*

Tras una solemne ceremonia en Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, la Fuerza Aérea de Chile dio el pasado miércoles 3 de marzo de 2021, inicio al “Mes del Aire”. Un evento ya tradicional, que considera una serie de actividades que se efectuarían a partir de esta fecha, en conmemoración por los 91 años de vida de la Institución como entidad independiente de la defensa nacional y que por la contingencia de la Pandemia se fueron paulatinamente cancelando, en beneficio y resguardo de la salud de los ciudadanos.



*El General del Aire Arturo Merino Núñez dirige un cálido y sentido mensaje a los asistentes*

La actividad se realizó en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, y fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, Baldo Prokurica Prokurica, acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez. Estuvieron presentes parte del Alto Mando Institucional, el Director General de la PDI, el Jefe del Estado Mayor Conjunto, los Subsecretarios de Defensa y para las Fuerzas Armadas, Oficiales y Personal del Cuadro Permanente, entre otros distinguidos invitados del ámbito aeronáutico nacional.

La ceremonia, que incluyó medidas sanitarias y un aforo reducido debido a la pandemia, fue transmitida en directo vía streaming, iniciándose con la exhibición del video Institucional de este año, donde se destacaron el empleo de las capacidades polivalentes de la Institución al servicio del país.

La actividad lo que fue seguido por las palabras del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y del Ministro de Defensa Nacional.

En la oportunidad, el Comandante en Jefe de la Institución señaló que *“en el contexto de la pandemia que nos afecta, la Fuerza Aérea seguirá poniendo a disposición del país las capacidades polivalentes para ayudar a mitigar sus efectos en nuestros compatriotas”,* agregando que *“es momento propicio para manifestar a todos mis Camaradas de la Fuerza Aérea mi total reconocimiento y profundo agradecimiento del Alto Mando por la tarea cumplida en el servicio a nuestro país y apoyo a nuestros conciudadanos”.*

El General Merino, junto con abordar temas tales como los distintos puentes aéreos realizados por la Fuerza Aérea a lo largo de la historia, para enfrentar distintos cataclismos y catástrofes permitiendo la entrega de ayuda a miles de chilenos, se refirió también a la participación de la Institución en el desarrollo del proyecto del Sistema Nacional Espacial, *“el que estará disponible no tan sólo para la defensa sino también para el sector público y privado y contará con capacidades de observación de la Tierra y de telecomunicaciones y permitirá la generación de información geoespacial en beneficio del desarrollo de los habitantes de nuestro país”.* Con ello recordó el espíritu de las distintas generaciones, afirmando que *“la Fuerza Aérea desde el origen hasta la actualidad ha luchado para que nuestra Patria emprenda un vuelo sostenido hacia un porvenir siempre más promisorio y más seguro, poniendo a su servicio todo el conocimiento, entrega y voluntad que permitan continuar convirtiendo en prosperidad y desarrollo el empleo de los valiosos ingenios científico técnico aeroespaciales que el mismo país nos entrega”.*

Finalmente, también abordó los temas operativos que la Fuerza Aérea ha desarrollado en ayuda a la actual emergencia sanitaria, señalando que *“En el marco del Estado de Excepción Constitucional 2020-2021 por el Covid-19, la Fuerza Aérea ha cumplido diversas misiones aéreas y terrestres de apoyo a la autoridad civil con el objetivo de contribuir a controlar los niveles de contagio frente la actual emergencia sanitaria, desarrollando 425 operaciones aéreas de apoyo, totalizando 1.972 horas de vuelo desde y hacia distintas partes de Chile continental e insular”.*

Posteriormente, hizo uso de la palabra el Ministro de Defensa Nacional, don Baldo Petar Prokurica Prokurica, quien expresó que *“a lo largo de su historia la Fuerza Aérea de Chile ha contribuido de manera permanente al desarrollo nacional, gracias a la capacidad y compromiso de sus integrantes, caracterizados por un alto nivel profesional y sólidos preceptos éticos y valóricos”.*

Asimismo, destacó el concepto de polivalencia de los medios, *“que consiste en utilizar las capacidades que posee la Institución para la defensa del país haciendo otros importantes y vitales propósitos, como por ejemplo el apoyo de la comunidad, la mitigación de desastres y emergencias provocados por la naturaleza”.*



*El señor Ministro de Defensa, durante su sentido discurso*



*La célebre piloto comandante de aerolíneas, Constanza Riderelli Rousseau junto a nuestro presidente, Norberto Traub.*

## ❖ *Distinguido integrante de nuestra corporación hace entrega de un nuevo trabajo de investigación aeronáutica*

En el marco del "Mes del Aire y del Espacio", este 8 de marzo pasado, en la Comandancia en Jefe, se llevó a cabo la entrega de la obra gráfica "Aeronaves en la Fuerza Aérea de Chile", por parte de su autor, Erwin Cubillos Salazar, al Comandante en Jefe, General del Aire Arturo Merino Núñez.

En esta instancia, se conversó sobre el trabajo realizado por parte del investigador aeronáutico Sr. Cubillos con la asistencia de otros integrantes de la corporación, quién señaló que "al cumplirse los 90 años de esta Institución, me propuse homenajear a la Fuerza Aérea, realizando un libro que fuese un aporte desde lo que no existía, es decir, que en un solo libro se aglutinaran todos los aviones que han pertenecido a la Institución".

Por su parte, el Comandante en Jefe agradeció la dedicación, explicando que "para nosotros es sumamente importante que, personas que están ligada a la aeronáutica y a la Fuerza Aérea de Chile hagan este tipo de trabajos, porque nos permite tener un patrimonio histórico y cultural de la aeronáutica nacional y en este caso de la Fuerza Aérea, lo que es y será de gran importancia para las actuales y futuras generaciones de aviadores militares".



***El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea exhibe la nueva publicación junto a su autor, don Erwin Cubillos Salazar y su señora Mónica Vivanco de Cubillos.***

Por la tarde de este día, don Erwin Cubillos, alcanzó a las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, donde nuestro socio fue cordialmente recibido por su presidente, con quien junto a entregar un ejemplar de este trabajo para nuestra biblioteca, comentaron los alcances de esta tan necesaria investigación iniciada y discutida tiempo atrás.



*La calurosa tarde ameritaba compartir una cerveza helada con el autor de esta nueva investigación*



*Erwin Cubillos junto a nuestro presidente comparten los trabajos realizados*

### ❖ **Recordando el 91° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile**

Para el pasado mes marzo, habíamos previsto tener el privilegio de realizar nuestra tradicional romería a la tumba del Comodoro Arturo Merino Benítez, que cada año se ha llevado a cabo en fecha cercana al aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile. Este año, por razones de protección sanitaria por todos conocidas, tuvimos lamentablemente que avisar la anulación de la actividad prevista. No obstante, con fecha 21 de abril, nuestra corporación envió un saludo virtual y viralizable para recordar de la Fuerza Aérea de Chile, con ocasión del 91º Aniversario de la Institución.

En 1930, Arturo Merino junto a un puñado de valientes aviadores militares y navales, el apoyo del Presidente de la Nación don Carlos Ibáñez del Campo, los cimientos de la Fuerza Aérea de Chile, que hoy tanto nos entrega y enorgullece como chilenos.

Feliz 91 aniversario "Fuerza Aérea de Chile" [View this email in your browser](#)



**El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile saluda en su 91° aniversario a la Fuerza Aérea de Chile**

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile saluda a la Fuerza Aérea de Chile, en su nonagésimo primer aniversario

*(Hacer doble click sobre la imagen para ver y escuchar el saludo)*

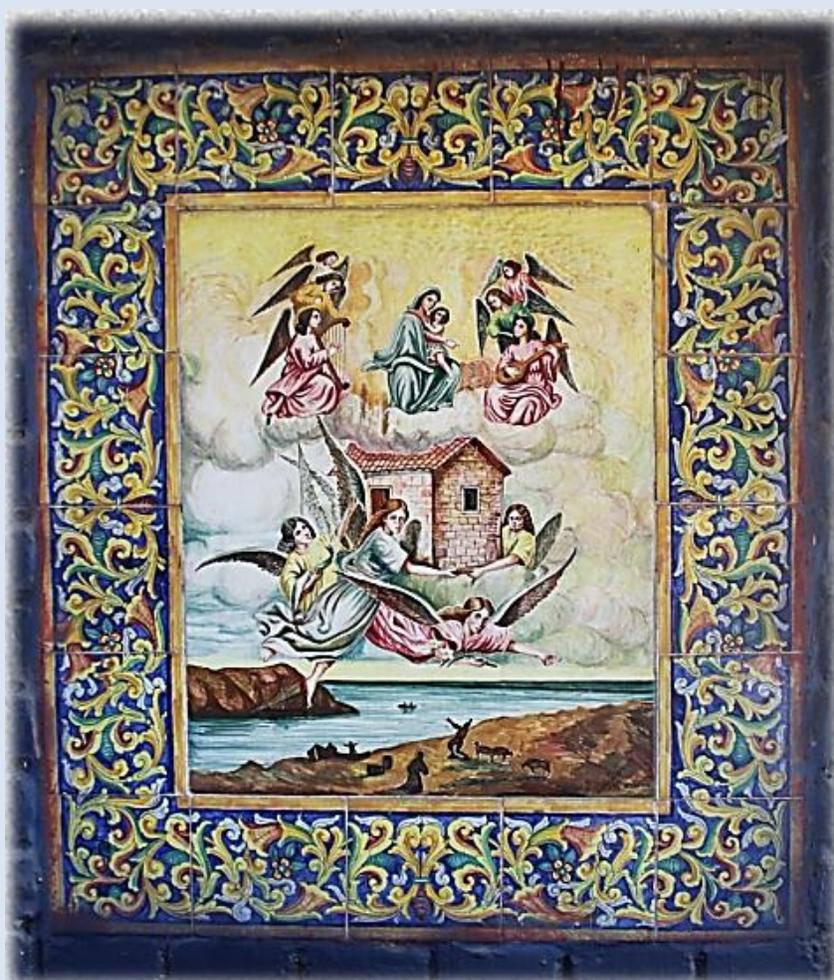
Este insigne aviador militar, no sólo logró visualizar que las rutas aéreas eran fundamentales para el desarrollo y porvenir de la Patria, sino que demostró al recorrer gran parte del territorio nacional, sorteando con valentía y decisión algunos de los principales obstáculos geográficos que hasta ese entonces eran inalcanzables, que se podían vencer haciendo posible unir y reconocer el territorio chileno con aviación nacional y llevar alivio, conectividad y progreso ante cualquier adversidad.

De esta forma la historia aeronáutica de nuestro país reconoce no sólo en la perseverancia y esfuerzo del Comodoro Arturo Merino Benítez, verdadero arquitecto de la institucionalidad aeronáutica nacional, el impulso a una aviación militar, civil, comercial y deportiva tan necesaria para un país como el nuestro, sino también en cada uno de aquellos hombres y mujeres que han servido y formado parte de esa querida institución, al igual que aquellos que en la actualidad integran orgullosos, la FUERZA AÉREA DE CHILE.

## ❖ *Recordando el 101° aniversario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona Universal de la Aviación*

El año recién pasado, para el 24 de marzo, tuvimos el privilegio de poder compartir vía electrónica, otra interesante reseña histórica que indaga sobre la devoción existente en Iberoamérica, hacia la advocación de [Nuestra Señora de Loreto](#) y su posterior influencia en la aviación de nuestros pueblos, tras ser declarada por el entonces Papa Benedicto XV, Patrona Universal de los Aeronavegantes, el 24 de marzo de 1920.

Lamentablemente este año, como tantas otras actividades que organiza y desarrolla nuestra corporación, no fue posible asistir ni celebrar la misa que estaba planificada para recordar esta memorable e importante fecha del calendario aeronáutico mundial.



Para este nuevo aniversario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona Universal de la Aviación, casualmente inserto en el importante marco Mes del Aire del 2021, teníamos fijadas las esperanzas de haber podido presentar a la comunidad nacional, la recuperación de una valiosa imagen magistralmente pintada a mano en 1945 sobre 19 partes de cerámica cocida al horno, de la Virgen de Loreto, que desde finales de la década de los cuarenta, decorara las instalaciones del entonces Aero Club de Chile y que hasta hoy permanece milagrosamente, empotrada en una muralla

que reviste una chimenea de gruesos muros en una de las actuales dependencias que utiliza la Policía de Investigaciones (PDI) en Los Cerrillos.



Los trabajos especializados de recuperación, se iniciaron hace algún tiempo atrás por nuestro Instituto tras solicitar los permisos correspondientes, y hoy gracias a la colaboración económica de donantes particulares; a la generosa y paciente disposición del Alto Mando de la PDI; de la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la ayuda especializada del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio; de la Corporación del Patrimonio Aeronáutico y Espacial de Chile y del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile.

Su lento y dedicado retiro está siendo realizado por un equipo de trabajo encabezado por otro de nuestros distinguidos integrantes, don José Brito Yáñez, quien con paciencia infinita dedica parte de su escaso tiempo permitido al retiro de esta pieza, con limitaciones de tiempo y posibilidades propias del proceso de cuarentena.

Debemos señalar que es un trabajo prácticamente unipersonal, pues requiere de especial talento y dedicado esfuerzo para evitar vibraciones innecesarias que pudieran dañar esta histórica pieza de arte sacro y aeronáutico.



*Por el reverso del muro principal hay una chimenea con algo más de un metro veinte de espesor*



*No sólo el espesor es el problema, sino que también su intrincada ubicación y dura materialidad*

Junto con reiterar las gracias a todas las personas y entidades involucradas, esperamos de todo corazón, poder cumplir antes del 10 de diciembre de este año, con uno de nuestros sueños largamente anhelado, cual es el de rescatar y dejar expuesta esta imagen única, en un lugar selecto de la iglesia institucional de Nuestra Señora de Loreto en Las Condes.

## ❖ *Nuevo monumento a la tenaz aviación americana, tendrá la comuna de Las Condes*

El año recién pasado también quedamos al debe, con otro de nuestros proyectos que se había formulado para llevar a cabo en septiembre del 2015. Por diferentes razones, que escaparon absolutamente a nuestra voluntad, finalmente este mes de marzo, han podido visualizar un exitoso y próximo término. Se trata del monumento al célebre pionero aviador de origen peruano, don Jorge Chávez Dartnell, quien lamentablemente falleció en 1910 tras haber cruzado en avión, los Alpes desde Suiza (Briga) hasta Italia (Domodossola).

*La escultora y el presidente del IAHACH, tras haber realizado el primer montaje de la escultura*



La valentía, perseverancia y glorias de este pionero piloto peruano, honran a la aviación iberoamericana, y es por eso desde largo tiempo que queríamos poder rendirle un homenaje en Chile. El tiempo, la paciencia y las voluntades conjuntas, dieron fruto y este deseo lentamente se hizo realidad durante este mes de marzo.



*Nueva escultura del célebre precursor aeronáutico  
Jorge Chávez Dartnell*

Una hermosísima y acuciosa escultura de bronce patinado, realizada por la renombrada y joven escultora nacional, Pamela Galleguillos Schiappacasse, corona la prominente base tallada a mano de piedra caliza blanca/rosada recordando los colores patrios del Perú.

Acompaña el conjunto, una placa de granito negro recordando su glorioso éxito y también su trágico final, todo tallado en láser con la información necesaria para identificar al insigne precursor aeronáutico.

Muy contrario a nuestros deseos, este mes de marzo, el gobierno tuvo que aplicar nuevas regulaciones sanitarias a toda nuestra Capital, situación que por un lado impidió momentáneamente la pública inauguración de esta nueva obra patrimonial para Santiago, pero por otra parte, estamos seguros que este atraso tiene una muy justificada razón sanitaria, que tanto la memoria de Chávez como todos nosotros, sabremos comprender y esperaremos unos meses más para verla inaugurada en la elegante y concurrida plaza Perú, de la comuna de Las Condes, en Santiago de Chile.

### LUIS MUÑOZ SÁENZ DE TEJADA General de Brigada Aérea (R)

*"Como un gran tropel de albatros"*



*Luis Muñoz Sáenz de Tejada (Q.E.P.D.)*

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 y el primer solo en los nobles y recordados Fairchild PT-19.

Su innato don de gente y su caballerosidad hacían que el conversar con él fuera un verdadero agrado. De reconocida amabilidad para atender nuestras consultas, podíamos recurrir a su buena voluntad cuantas veces fuera menester, sabiendo que siempre lo encontraríamos dispuesto a escucharnos.

Egresado en 1951 de la Escuela de Aviación, parte importante de su carrera la desarrolló en la distante Magallanes, por eso no fue extraño que tras su retiro de la institución optara por radicarse en Punta Arenas. Ciudad que por su tranquilidad a tantos ha cautivado. Acariciada por el viento y las aguas del estrecho, ora la calma se siente en el ambiente, ora la furia de la naturaleza nos lleva a recoger los espíritus en memoria de aquellos pioneros que en épocas lejanas con recursos precarios ahí se asentaron haciendo soberanía, o de aquellos navegantes que ofrendaron sus vidas en las tormentosas aguas del océano.

¿Quién en esos amaneceres en que el silencio se palpa, mientras el sol va tiñendo de mil colores la naturaleza, no ha experimentado una extraña sensación de tranquilidad en el corazón? De pequeñez ante la majestuosidad del Creador.

Ahí encontró el reposo y la paz y que todo ser humano anhela para sus días postreros y así nos lo manifestó cuando le consultáramos la razón de irse a tan distante región, reiterándonos que pese a la lejanía podíamos seguir contando con su ayuda.

Fue hasta allá que, en palabras del poeta, la Viajera a su puerta sutilmente llegara a llamar. Tan quedo lo hizo, que según nos hemos enterado, no se dio cuenta que era su hora de partir.

No dudamos que en la serenidad de lo absoluto, tal como lo indica nuestro himno, junto a otros camaradas, en las noches volará como un gran tropel de albatros.

***Sergio Barriga Kreft***

## CARLOS CARRASCO MARCHANT

### Coronel de Aviación (R)

*"En espera de otro amanecer"*



*Carlos Carrasco Marchant (Q.E.P.D.)*

Ingresado como cadete a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" en 1956, dos años más tarde, como Brigadier Mayor de la primera escuadrilla, ejercería su primer mando efectivo en la Fuerza Aérea de Chile.

Hoy, en que ha emprendido el postrer vuelo, aquellos cadetes de antaño, convertidos ya en generales y altos oficiales de la FACH en situación de retiro, o en prestigiosos profesionales en la vida civil, lo recuerdan con afecto y gratitud por la formación que siendo muchachos de él recibieran. Lo necesariamente dura, para templar sus espíritus y prepararlos para enfrentar una vida que no siempre es fácil y placentera.

Como oficial le correspondió prestar servicios en varias guarniciones a la largo de la patria, siendo la Base Aérea de Quintero en la que su impronta más grabada quedara, como un destacado piloto especialista en guerra antisubmarina e instructor de vuelo por instrumentos.

No sin razón, los Viejos Quinteranos por él sentían especial admiración y respeto.

Como Instituto, no fueron pocas las ocasiones en que a él recurrimos en busca de aclarar una duda o solicitar su concurso para una investigación en desarrollo. Oportunidades todas en que nos atendió con la amabilidad de todo un caballero del aire que sin duda lo era.

Imposible olvidar aquel día en que enterados que en delicado estado se encontraba internado en el hospital institucional lo fuimos a visitar, llevándole los saludos de la corporación y nuestros fervientes votos por su pronta recuperación.

Con cuanta entereza y a pesar de su precaria salud, junto con agradecer nuestra presencia, pugnando por ocultar una porfiada lágrima, nos reiteró que podíamos recurrir a él cuantas veces lo estimáramos necesario.

¡Qué ejemplo de valor!

Ahora que ha abandonado nuestras filas, pasando a ocupar su lugar en la "Escuadrilla de las Alas del Silencio", estamos ciertos que así como al atardecer desde la pista de Quintero los espíritus se recogen, apreciando como el sol se va ocultando en el horizonte infinito del mar, en espera de otro amanecer. Así su recuerdo se irá diluyendo con el paso del tiempo, en la certeza del reencuentro final en el amanecer de la eternidad.

***Sergio Barriga Kreft***



***Hernán Büchi Guzmán (Q.E.P.D.)***

## **HERNÁN BÜCHI GUZMÁN**

### **Coronel de Aviación (R)**

***"Tome su puesto en la formación"***

Sin duda en el momento alegre de su graduación, el ya distante 30 de diciembre de 1943, jamás imaginó que con cerca de cien años de edad, sería el último de aquel grupo de alféreces de aviación en presentarse al encuentro del Señor.

Pleno de ilusiones, era el inicio de una brillante carrera que lo llevaría a ocupar altos puestos de responsabilidad en el arma aérea de la Nación, hasta su voluntario retiro en 1965.

Especialista en comunicaciones aeronáuticas se desempeñó también como profesor de aquella área en la Escuela de Aviación y en la Academia Politécnica Aeronáutica, establecimientos ambos donde dejó hermosos recuerdos entre quienes fueron sus alumnos. Para muchos de los cuales, antes que un profesor fue un verdadero padre, siempre con el consejo oportuno.

Piloto de reconocida capacidad le correspondió traer en vuelo partidas de nuevo material adquiridas en el extranjero por el gobierno para nuestra Fuerza Aérea.

Cualidad que le valió ser designado piloto de "El Canela, el Douglas DC-3 de uso del Presidente de la República y su posterior nombramiento como uno de los primeros examinadores de vuelo por instrumentos en la FACH.

Toda una vida dedicada a las alas de la patria, hizo que en innumerables oportunidades a su ayuda recurriéramos en nuestras investigaciones sobre la historia de la aeronáutica nacional. Ocasiones todas en que en su hogar nos recibió con su habitual gentileza, dándonos acceso a sus archivos y fotos de indudable valor.

Poseedor de una mente privilegiada, conversar con él era adentrarse con pasos seguros por páginas desconocidas de la historia de la aviación nacional.

El recuerdo de la muerte el 27 de junio de 1944 de su compañero el alférez Jorge Collado Campino, era algo que lo llevaba a emocionarse hasta las lágrimas.

Vivo mantenía en su mente, el momento aciago en que volando en formación con instructores, vio como el líder iniciaba un desprendimiento y Collado le hacía el tradicional saludo de los aviadores al abandonarla. Verlo y con espanto apreciar como aquel avión iniciaba una picada de la que no se recuperaría hasta estrellarse contra el suelo. Era el primero de su curso que plegaba sus alas.

Años en que una vieja tradición establecía que en la noche sus compañeros debían vengar la partida del camarada, descargando sus armas contra la escultura de un diablo que desde tiempos ignotos adornaba uno de los prados de la Escuela.

Como piloto del avión presidencial guardaba un profundo respeto por el Presidente de la República, el general Carlos Ibáñez del Campo. Un hombre de carácter fuerte, que sabía demostrarlo en los momentos necesarios de la vida de la nación, pero de corazón bondadoso. Ibáñez, un entusiasta de la aviación, era común que poco después del despegue manifestara deseos de pasar a la cabina y ocupar el puesto del copiloto.

Si era necesario no le hacía el quite a volar con mal tiempo y desde ahí iba tomando nota de la necesidad de nuevas vías camineras, embalses, centrales hidroeléctricas y otras obras de interés para la nación. Sin duda los vuelos más agradables eran cuando debían trasladarlo a Linares, su ciudad natal, donde tras aterrizar en el campo aéreo de "San Antonio", invitaba a la tripulación a su fundo ubicado no lejos de la ciudad. Tradicionales eran los almuerzos campestres que el propio Ibáñez se encargaba de preparar, los que terminaban con sendos bajativos de buen whisky que él mismo servía a sus invitados.

Vivencias como esas, eran muchas las que atesoraba en su corazón y que gustaba compartir en las reuniones de camaradería que nuestro instituto organizara para conmemorar aniversarios de la graduación de su curso de cadetes, el primero de carácter regular que en 1942, realizara la Escuela de Aviación.

No obstante el transcurrir de los años, lucía una salud envidiable, siendo también un entusiasta partícipe de las actividades del Círculo de Coroneles de Aviación en Retiro, entidad de la cual era el socio más longevo, oportunidades en que muy aplaudidas eran sus intervenciones tocando en su armónica hermosas melodías del ayer.

Desgraciadamente, el tiempo es algo que nadie ha podido detener e imperturbable sigue su marcha, marcando para unos el inicio de la vida, para otros su término. Conscientes que la pandemia que asola el mundo a todos ataca por igual y que por prudencia los más ancianos deben evitar el exponerse a los contagios, su familia lo mantuvo en el regazo hogareño, limitando sus salidas al exterior.

Sin embargo, su ya gastado cuerpo comenzó a mostrar señales, preludio del inexorable fin y pese a todos los cuidados que oportunamente se le brindaron, llegó el momento en que su espíritu liberado de las terrenales ataduras, emprendió el que para los aviadores es el vuelo hacia los espacios infinitos.

Estamos ciertos que al cruzar el portón de la eternidad, sus compañeros que lo precedieron en el paso al más allá, junto a sus tenientes instructores Carlos Vergara Casanova y Emilio Schönherr Siebert habrán salido a recibirlo. Haciéndose oír por sobre la alegría del reencuentro, la voz inconfundible del capitán Aníbal Solminihac Bustamante diciéndole; *"Alférez Büchi, tome su puesto en la formación, mire que solo faltaba Ud. para dar cuenta de la Escuadrilla a mi comandante Enrique Núñez Morgado"*.

**Sergio Barriga Kreft**



**Alberto Sánchez Varas (Q.E.P.D.)**  
**(1946 – 2021)**

## **ALBERTO SÁNCHEZ VARAS**

### **Miembro Correspondiente de nuestra Corporación en Ecuador**

***"Destacado periodista e historiador"***

*"Estas letras son el reconocimiento a un valor intelectual superior, un guayaquileño legítimo identificado por el amor a su ciudad, un caballero de altas virtudes cívicas, un periodista heraldo de honestidad y un amigo formidable".*

Ricardo Vasconcellos Rosado

Innumerables notas y homenajes por doquier han publicado los diarios y redes del Ecuador, por el sensible fallecimiento de nuestro buen amigo y Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, donde se testimonia el agradecimiento y afecto que por la dilatada trayectoria de *caballero de altas virtudes cívicas, periodista heraldo de honestidad y amigo formidable*, hiciera este gentilhomme de su querido y entrañable Guayaquil.

Eran características sus amenas cartas, sus reiterados llamados por teléfono para conseguir tal o cual información, como así también para ofrecer su siempre inestimable ayuda y colaboración. Sus valoradas visitas a Chile, que hasta el año 2019, pudiéramos gratamente compartir junto a alegres y afectuosas reuniones, donde en más de una vez nos obsequiara con algunos de sus dedicados libros: *La Aviación y los aeropuertos de Guayaquil*, *La presencia de misiones navales italianas en el Ecuador del siglo XIX* o sus bien pensados ejemplares de la serie de reseñas "*Pioneros de la Aviación*" donde destacaba el entusiasta papel cumplido por los chilenos, Eduardo Molina Lavín "*El primer piloto que voló en Ecuador*" y el popular Clodomiro Figueroa Ponce.

Siempre, en esa distancia cercana que nos brindan hoy las redes sociales, podíamos compartir su característica alegría y análisis que nos regalaba sobre las nuevas de América. Absolutamente informado y al día de todo cuanto acontecía en nuestras naciones hermanas, conversaba no sólo de historia aeronáutica, comprometiendo su periódica participación con sendos e ilustrados artículos, sino que participándonos de su cada vez más precaria salud que él muy optimista, observaba llevar adelante con mucha fe.

Este último tiempo, una falla en su vista, órgano tan importante para desarrollar sus numerosas inquietudes investigativas y literarias junto a otros males que se fueron agregando, lo mantuvieron algo alejado, pero su cariñosa señora Lola Elvira y querida hija lo apoyaban infatigablemente, teniendo su concurso periódico, para ir manteniéndonos al tanto del estado de salud y ánimo.

¡Querido amigo, que el buen Dios, que tanto cariño te prodigó acá en la tierra, siga alegrando tus días en el Cielo y de pronta resignación a tu familia y amigos!

***Norberto Traub Gainsborg***



**Manuel Mariño Reimann (Q.E.P.D.)**  
**(1924 – 2021)**

## MANUEL MARIÑO REIMANN

*"Infatigable entusiasta del saber"*

Desde Viña del Mar, nos llegó a mediados del mes de marzo la inesperada y triste noticia de la partida de un querido amigo y asiduo colaborador de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Manuel Mariño Reimann, quien fuera un destacado filatelista, piloto civil, autor de numerosos trabajos de difusión filatélica y aeronáutica, activo participante en exposiciones y eventos nacionales e internacionales ligadas a la Filatelia y muy apreciado tío de nuestro presidente.

El siempre recordado amigo Manuel, fue un destacado Ingeniero Civil con especialidad en Electricidad de la Universidad Santa María de Valparaíso y Máster en Política Pública Internacional de la también prestigiosa Johns Hopkins University. Se desempeñó como Gerente de Chilectra en Valparaíso, luego como destacado funcionario del Banco Interamericano de Desarrollo en varios países americanos y más tarde como Consultor en Shell y Metro de Santiago.

De un muy amable trato y gran disponibilidad para atender a quienes se le acercaban, extendiéndoles caballerosamente su mano amiga para brindarles atención y utilidad, caracterizándose por estar siempre dispuesto a colaborar, afecto que fue recibido en variadas ocasiones por Socios de nuestro Instituto.

Su afán por las crónicas y la escritura lo llevó a publicar una infinidad de atractivos e interesantes artículos, publicados en periódicos y revistas en el mundo, tanto en español como en inglés y alemán. Un ejemplo de ello eran aquellas Crónicas Entretenidas de la revista dominical en diario El Mercurio de Santiago, como también una serie de libros sobre cultura general en la filatelia, que editara a través del tiempo.

Su amor por Chile, por sus ancestros hispanos y germanos, su pasión filatélica y por el conocimiento general, lo llevaron a estudiar variados temas, entre los que se distinguieron algunos tópicos sobre la Historia de la Aviación, del Correo Aéreo y por resguardo y difusión de nuestra Antártica. ¿Cómo no recordar sus historias de joven piloto universitario, muchas de ellas publicadas en nuestro Boletín informativo y también en Aerohistoria; o su memorable actividad en la organización y su posterior participación como Comisionado General de la muestra en la primera Exposición Filatélica, celebrada en Territorio Chileno Antártico, EXPOANTARTICA CHILE 2009?

Nos unimos al dolor de su señora Isabel, de sus cuatro hijos Manuel, Rodrigo, Carmen Lily e Ignacio, familiares y amigos, amigo Manuel, descansa en paz.

**Oscar Medina Rojas**



**Renato Maino Schiavetti (Q.E.P.D.)  
(1914 – 2021)**

## **RENATO MAINO SCHIAVETTI**

***"Nos deja un gran amigo y distinguido abogado e historiador"***

Con un gran sentimiento de pesar recibimos el día 26 de marzo del año en curso la triste noticia del fallecimiento del insigne abogado, maestro e historiador don Renato Maino Schiavetti.

Nacido en Santiago de Chile el 11 de diciembre de 1914, hijo de una distinguida familia de origen italiano, contaba con 106 años de edad a la fecha de su deceso.

Lo conocimos en la sede de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía SOCHIGEO y desde ese instante se interesó de sobremanera acerca de nuestra corporación y sus actividades.

Participamos en varias de sus interesantes y bien documentadas charlas al término de las cuales siempre se daba tiempo para alternar con nosotros, no obstante la cantidad de personas que deseaban conversar con él acerca del tema que había expuesto.

Recordamos principalmente dos de aquellos encuentros que fueron "Los gobiernos militares en Chile" y "Estudio de los sucesos acaecidos en Chile años 1966 a 1973".

En la segunda presentación Don Rento, que ya contaba con 101 años de edad, se explayó sobre el tema con una facilidad y lucidez que sorprendió al auditorio, manteniendo la permanente atención de este desde que inició su exposición hasta pronunciar la característica expresión: "*Muchas gracias*" .....la que fue seguida de largos y nutridos aplausos.

En su exposición, amena y muy bien documentada, sin apasionamiento y sin partidismos, don Renato fue detallando metódica y cuidadosamente, las etapas por las que pasó el Gobierno de la época y por ende el país, desde que el Presidente Electo asumió sus funciones hasta el abrupto término de su mandato dadas las condiciones de ingobernabilidad en que se encontraba Chile en septiembre de 1973.

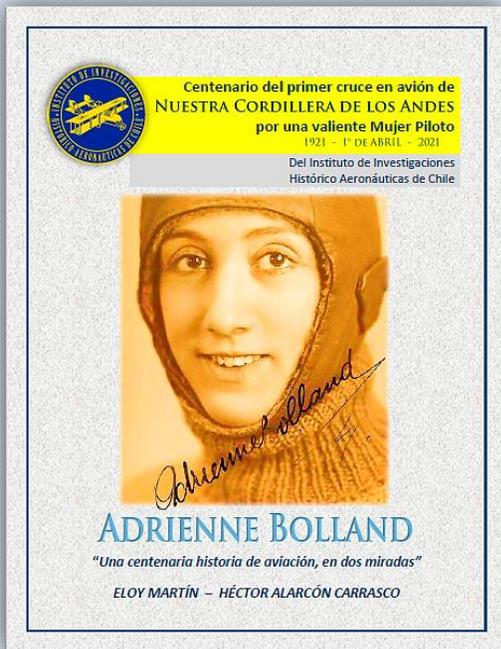
Terminada la presentación, numerosos asistentes rodeamos al Maestro consultándole acerca de inéditas situaciones que se vivieron en la época, a las cuales dio respuesta con la misma serenidad y claridad con que había hecho su exposición. En resumen, fue una Clase Magistral, dictada por un docto personaje que además cautivó a la concurrencia por sus conocimientos y su natural simpatía.

Se va don Renato dejando un espacio difícil de llenar dadas sus condiciones de Culto Caballero y a la vez sencillo en la forma de dar a conocer sus ideas como asimismo transmitir sus conocimientos.

Don Renato Maino Schiavetti, descanse en la Paz del Creador.

***Oscar Avendaño Godoy.***

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



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)

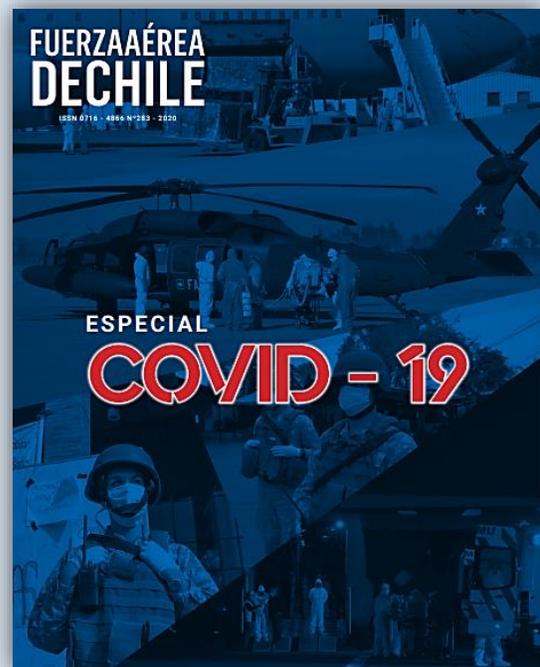
- ❖ *En este mes de marzo, continuamos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así, seguir fomentando su lectura desde casa.*

*Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido o realizado y que ahora están a vuestra disposición para descargar.*

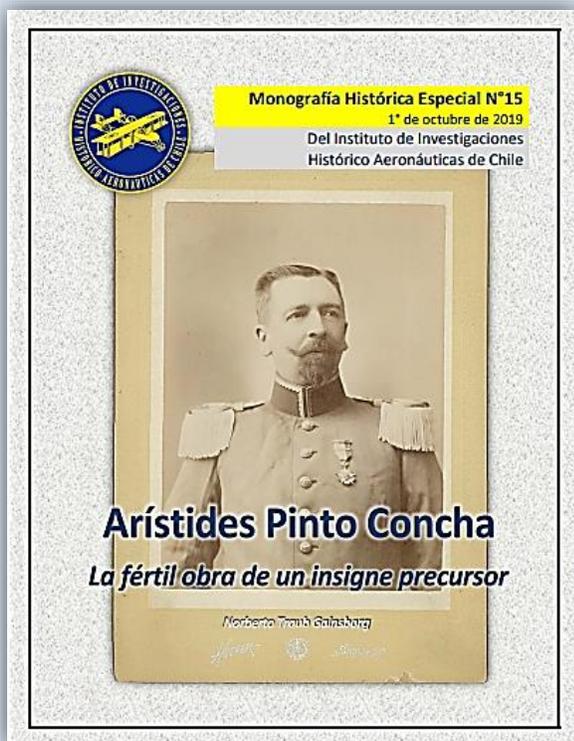
*Muchos saludos a todos ustedes.*



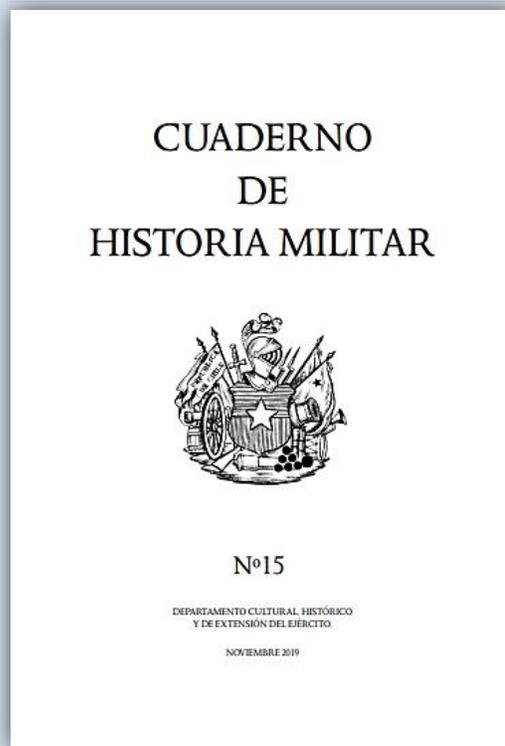
(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



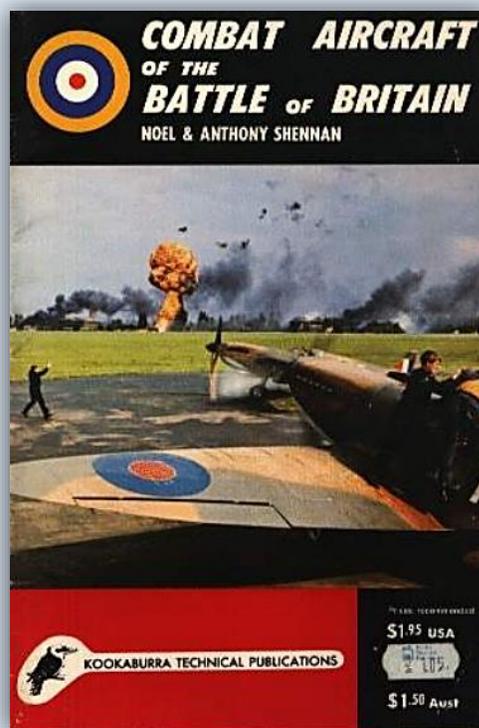
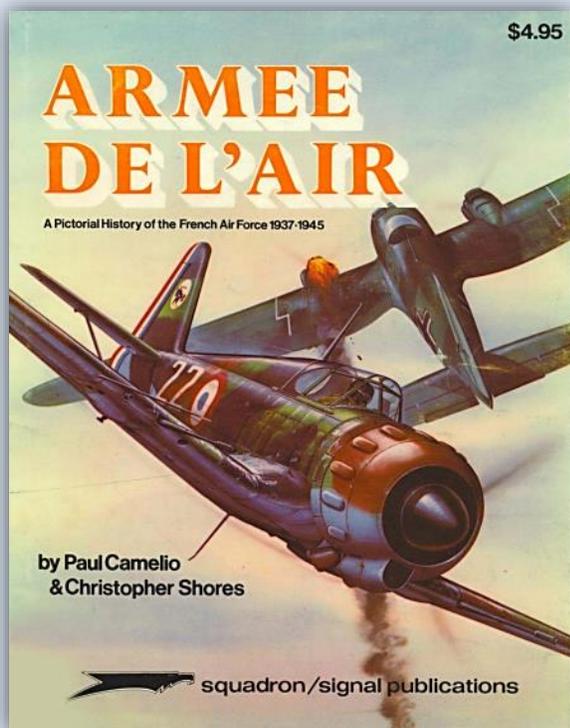
(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



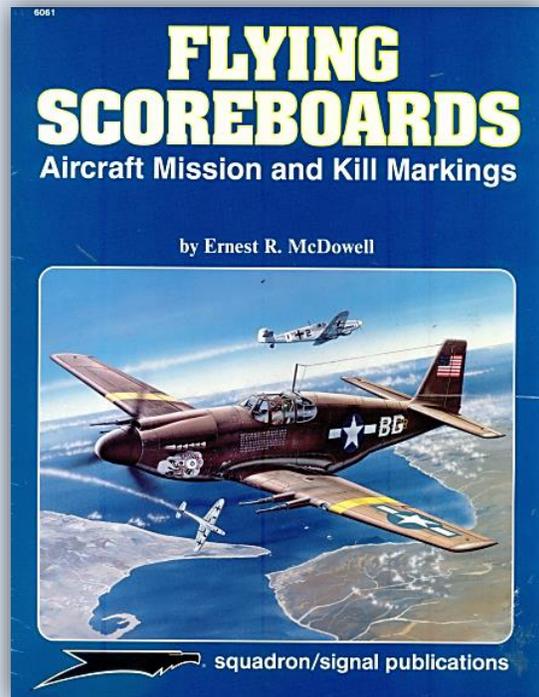
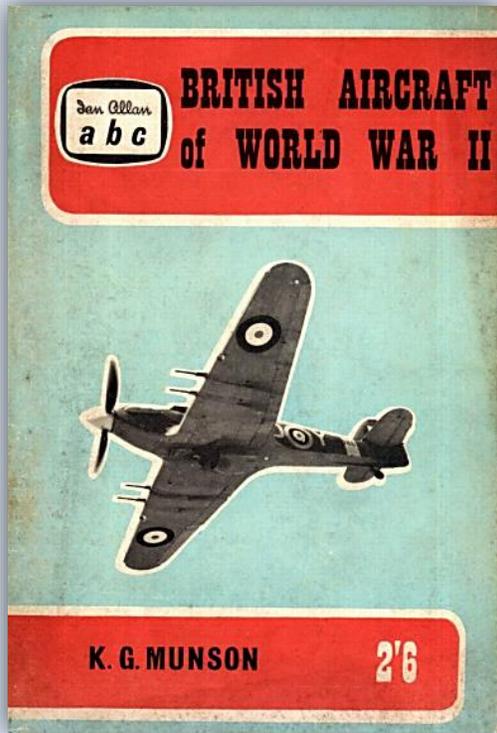
*(Haga doble click sobre la imagen para descargar)*



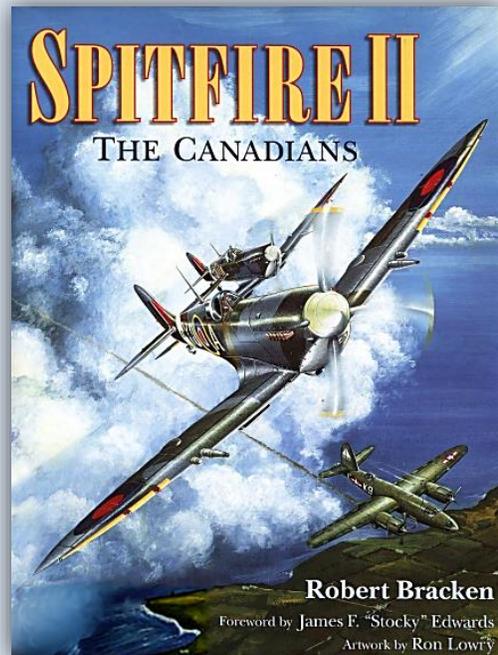
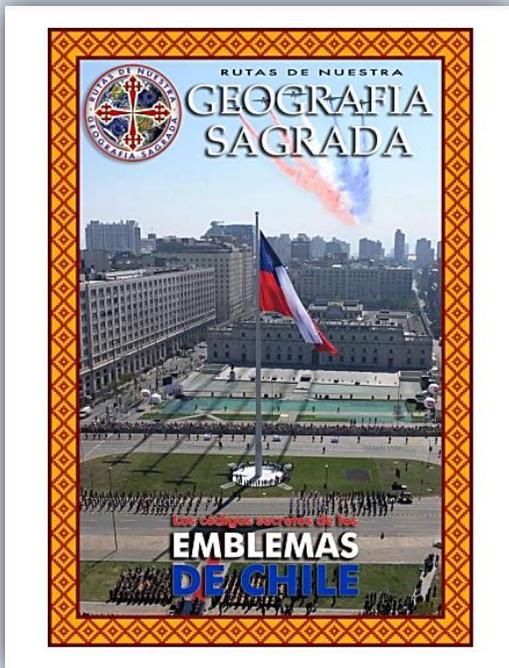
*(Haga doble click sobre la imagen para descargar)*



*(Haga doble click sobre las imágenes para descargar)*



*(Haga doble click sobre las imágenes para descargar las respectivas publicaciones)*



*(Haga doble click sobre las imágenes para descargar las respectivas publicaciones)*

## 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.

### ❖ *Comunicación recibida de la International Commission of Military History*



### **Forthcoming Military History Conferences**

(as of 1 April 2021)

Compiled by Dr. Harold E. Raugh, Jr.  
Vice President  
International Commission of Military History

**PLEASE NOTE:** The coronavirus pandemic has caused the cancelation of numerous events and activities, including military history conferences. Those conferences known to have been canceled or rearranged have been highlighted in "blue." Please check with the respective conference organizers to ensure any conference you may be interested in attending is still going to be held.

Entries in red indicate new additions since the last update.

\* \* \* \* \*

#### **VIRTUAL CONFERENCE**

Name of conference: **Organization of American Historians**

- Conference topic/theme: Pathways to Democracy
- Dates of conference: 15-18 April 2021
- Location of conference: Virtual conference
- Organizer/host/sponsor of conference: Organization of American Historians
- Conference point of contact: [meetings@oah.org](mailto:meetings@oah.org)
- Additional conference information: <https://www.oah.org/meetings-events/oah21/features/>

\* \* \* \* \*

#### **PHYSICAL AND VIRTUAL CONFERENCE**

Name of conference: **From Combat to Commemoration. Veteran Politics and Memory: A Global Perspective**

- Conference topic/theme:
- Dates of conference: 16-17 April 2021
- Location of conference: Department of History, University of Warwick, England
- Organizer/host/sponsor of conference: Department of History, University of Warwick

*Para ver cambios de fechas y otras novedades enviadas,  
haga doble click y podrá bajar todas las hojas del archivo PDF*

❖ **Comunicación recibida de la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”**



Chillán, 6 de abril de 2021

Señor  
**NORBERTO TRAUB GAINSBORG**  
Presidente del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile  
PRESENTE

Estimado Presidente,

La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” le agradece, muy especialmente, la valiosísima ayuda que nos ha prestado en la Conmemoración Internacional del Centenario de la gran Hazaña realizada por la destacada piloto francesa Adrienne Bolland, al cruzar la Cordillera de los Andes en vuelo directo desde Mendoza a Santiago, el 1° de abril de 1921.

Esta ayuda se ha manifestado en diferentes formas:

- Aporte de documentación extensa y especializada respecto a Adrienne Bolland.
- En correcciones de publicación francesa errónea respecto a biografía de Margot Duhalde Sotomayor, incluida en ella por su relación con la piloto francesa.
- En hacer una brillante y completa presentación, por videoconferencia, para Francia, Argentina y Chile, sobre la “Historia de las Mujeres en Aviación en Chile”.
- Por hacer participar en estas Videoconferencias al escritor y socio de esa corporación, don Héctor Alarcón Carrasco, quien presentó el tema: “Adrienne Bolland en Chile”.
- En relacionar a la “Asociación de Mujeres en Aviación Argentina” con la Embajada de Chile en Buenos Aires, para coordinar su asistencia al Homenaje a Adrienne Bolland, efectuado en el Museo Aeronáutico de Morón.
- Tentativas para organizar una Ceremonia en celebración de este Centenario, que por restricciones sanitarias no pudo llegar a realizarse, no obstante, esa corporación preparó, editó e hizo entrega virtual de una emotiva y relevante reseña biográfica sobre Adrienne Bolland y su histórica travesía, escrita por un investigador argentino y uno chileno, que entendemos se podrá imprimir en edición limitada próximamente, gracias a la generosa colaboración de la Agregaduría de Defensa de Francia y de la Embajada de Francia en Chile.

Agradeciéndole nuevamente y esperando seguir contando con su cooperación,

Le saluda afectuosamente,

**Orietta Rodríguez Gaune**  
Presidente Agrupación de  
Mujeres Pilotos de Chile  
“Alas Andinas”

## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL.

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

**01/04/1915.** Primer bombardeo aéreo en Chile. El teniente Tucapel Ponce, lanza dos bombas de 10 libras cada una desde una altura de 300 metros, con gran precisión, cayendo a poca distancia del blanco marcado con una cruz, en la cancha de Lo Espejo.

**01/04/1921.** Hace 100 años, la joven aviadora francesa, Adrienne Bolland se convierte en la *primera mujer en derrotar la cordillera de los Andes*, cruzándola en un pequeño avión Caudron G3 desde Argentina hacia Chile.

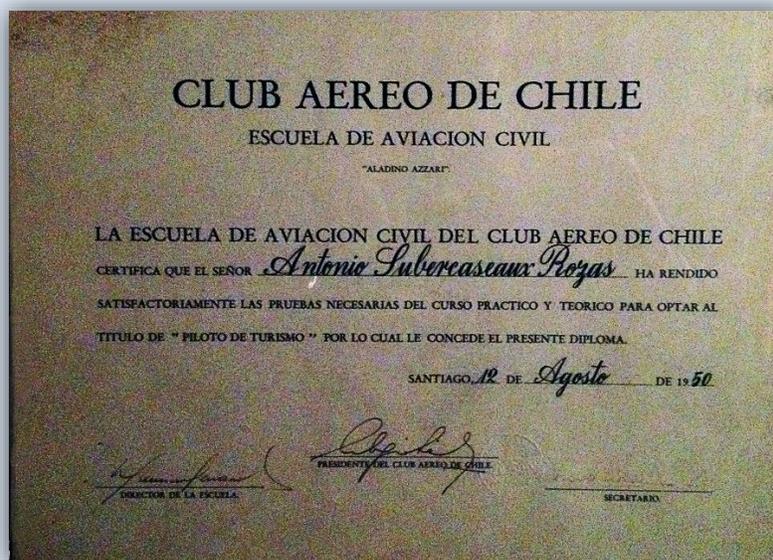


**Adrienne Bolland**

**01/04/1936.** Se crea la actual Brigada Aérea I de la Fuerza Aérea Uruguaya, bajo la denominación de Aeronáutica N°1, y operando ocho aviones Potez 25.

**01/04/1941.** A partir de esta fecha se inicia la publicación de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer director fue el General de Brigada Aérea, señor Darío Mujica Gamboa.

**01/04/1945.** El entonces Club Aéreo de Chile funda la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" y cuyos cursos se iniciarían días después.



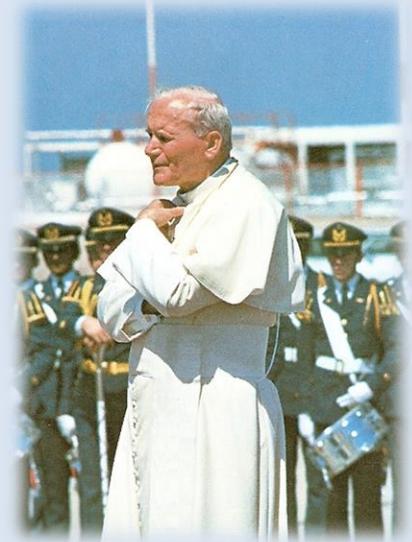
**Interesante certificado de la otrora Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" (1950)**

**01/04/1949.** Creación de la Escuadrilla “Balmaceda” de la Fuerza Aérea de Chile, con 2 aviones Vultee BT-13.

**01/04/1957.** Creación del Grupo de Defensa Antiaérea Nº25, cuyo nombre original a esta fecha fue de “*Batería de Artillería Antiaérea Experimental Nº4*” con asiento en la entonces Base Aérea de La Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt. Su primer comandante fue el Subteniente (T), señor Juan Bautista Becerra González.

**01/04/1987.** La Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” rinde honores a su arribo a Chile de Su Santidad el Papa Juan Pablo II, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago de Chile.

**01/04/1969.** Entra en funcionamiento la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA) que más tarde se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú).



**02/04/1913.** Acta de Fundación del Aero Club de Chile.

En Santiago de Chile, el miércoles 2 de abril de 1913, en los salones de “El Mercurio ” y a invitación de los señores Armando Venegas, Eduardo Molina Lavín y Lisandro Santelices, se reunieron los señores Enrique Phillips, Eduardo Molina Lavín, Lisandro Santelices, Paul Puret, Juan Maluenda, Julio Reyes Cerda, Augusto Perrey, Julio Díaz, Sabino Blásquez, guardiamarina Rojas Castro, Francisco González, Armando Fuentes, Eduardo Pérez C., Demóstenes Labra, Julio Valenzuela, Pedro Huerta, José M. Flores, Víctor Madariaga, Francisco Quiroz, Ignacio Jiliberto, Armando Venegas, Juan Livingstone, Juan Gálvez y Elías Robinovitch. Presidió la reunión el coronel señor Phillips, y actuó como secretario el señor Armando Venegas.

El señor Phillips dio a conocer los fines de la reunión, que eran estudiar la posibilidad de fundar el “Aero Club de Chile”, institución que hacía falta para dar más vida y fomentar la ciencia aérea en el país. Todos estuvieron de acuerdo sobre la idea propuesta, acordándose la fundación del “Aero Club de Chile”.

Se dio cuenta que la casa W. R. Grace y Cía., había ofrecido poner bajo el patrocinio de esta nueva institución, el premio de quince mil pesos que ha destinado para que sea disputado en un raid entre aviadores chilenos, y que será de Santiago a Concepción y de esa ciudad a Viña del Mar, con diversas etapas.

A fin de elegir un directorio provisorio y estudiar los Estatutos que serán presentados por una comisión compuesta por los señores Phillips, Molina Lavín y Santelices, se acordó reunirse el miércoles próximo, a las nueve de la noche.

Todos los presentes quedaron facultados para invitar a esa reunión a todos sus amigos y personas que se interesen por formar parte del Aero Club. —

(Fdos.) — Enrique Phillips, presidente. — Armando Venegas, secretario.

**02/04/1914.** Se realizan los Exámenes de Admisión para ingresar al segundo curso de alumnos de la Escuela de Aeronáutica Militar. Entre quienes los dieron ese día, se encontrará el teniente Diego Aracena Aguilar, futuro Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile entre 1932 y 1938.



Matasello utilizado.

**02/04/1930.** Inauguración de la Línea Aérea Río Gallegos-Buenos Aires-Europa. En homenaje a este vuelo, el fundador de esta compañía aérea, señor Marcel Bouilloux Lafont entrega al Gobernador señor Julio Berdera, uno de los sellos con leyendas alusivas a este vuelo, el que lleva las leyendas “2 de abril de 1930 / Inauguración de la Línea Aeropostal/ Río Gallegos- Buenos Aires- Europa”. El piloto de aquel vuelo inaugural fue el legendario, Antoine de Saint Exupéry.”

**02/04/1982.** Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en Puerto Stanley (llamado posteriormente también, Puerto Argentino) dando inicio a la llamada recuperación de las Islas Malvinas o Falklands, reclamadas también por el Reino Unido desde 1833. Con esta acción se desencadenó la Guerra de las Malvinas que se desarrolló desde ese día hasta mediados de junio de 1982. En el año 2000 en Argentina, es declarado por ley que cada 2 de abril, se celebre el “*Día del Veterano y caídos en la Guerra de Malvinas*”.

**03/04/1842.** Benito León Acosta Rubí, es el primer aeronauta mexicano en ascender en la Ciudad de México con un globo de manufactura nacional. La actividad la realizó en la plaza de toros de San Pablo, para luego descender en la calzada Niño Perdido (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). El entonces Presidente de la República Mexicana, señor Antonio López de Santa Anna, otorgó un permiso de tres años para que sólo él cruzara el cielo mexicano. Su segundo vuelo, el 1 de mayo de 1842 lo dedica “al bello sexo de su país”; realizando otro vuelo en Morelia, el 11 de noviembre del mismo año.

**03/04/1921.** Se bautiza el avión DH-9 “El Ferroviario”, adquirido con fondos recaudados por los obreros ferroviarios y donado a la Escuela de Aeronáutica Militar. Al año siguiente, esta aeronave será muy conocida por transportar al Capitán Diego Aracena y al ingeniero Arthur Seabroock hasta Brasil.

**03/04/1967.** LAN inicia los vuelos regulares a Isla de Pascua, valiéndose de la recién pavimentada y ampliada pista del aeropuerto Mataveri, en cuya pequeña y barrosa pista original solo había aterrizado en cinco ocasiones el recordado capitán Roberto Parragué y sus nobles anfibios Manutara.

La inauguración de la nueva pista, se había realizado el mes anterior con el primer aterrizaje de un DC-6B de la FACH en ella, quedando lista para su servicio por la aviación comercial. Con este vuelo inaugural de la LAN, los isleños finalmente rompieron su más que secular aislamiento, e Isla de Pascua y su misterioso pasado, ingresó al mapa del turismo global pero también, con el aeropuerto Mataveri capacitado para recibir aeronaves de mayor porte, Chile se incorporó de pleno a la comunidad del Pacífico.

El vuelo LAN-130 fue al mando del comandante de aeronave Julio Matthei y los pilotos Gustavo Siderey y Hugo Burr. El ingeniero de vuelo era Pedro Araya apoyados por Roberto Parragué y el jefe

de navegantes de la Lufthansa Willy Kumbler. Viajaban además el director nacional de turismo Luis Aldunate, el operador turístico Lars Linblad, el agente de la ESSO Hobart Gardiner y el socio fundador de nuestra corporación, Comandante de Aeronave señor Alfonso Cuadrado Merino.

**04/04/1912.** Eduardo Molina Lavín vuela por primera vez en los campos de Batuco. Se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión en Chile.

**04/04/1922.** Primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana frente a las autoridades castrenses de este país, sobre la pista aérea de Flandes, donde se construía la Primera Escuela Militar de Aviación. Es realizado en un avión Caudron G-3 por el Piloto Cadete, señor José Ignacio Forero F.

**04/04/1930.** Por Decreto Supremo N°3 de esta fecha, se crea el “Boletín Oficial de la Subsecretaría de Aviación”.

**04/04/1945.** Una vez fundada tres días antes, se da inicio a la Escuela de Aviación Civil de Chile, “Aladino Azzari”. Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascuñán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores de Vuelo. Secundaron a éstos los pilotos señores Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrarrázaval, Rafael Salas S., y Ricardo Valderrama. Actuaron como profesores de los ramos teóricos Max Flores A., Jefe del Curso y profesor de Aerodinámica; José Claro V., Navegación Aérea; Erick Trollund, Meteorología; José Mellado León, Motores; y Eduardo Hamilton Depassier a cargo de Legislación y Reglamentación Aérea, todos quienes aportaron desinteresadamente su concurso.

Las clases teóricas se desarrollaron en las aulas de la Universidad de Chile pues no se contaba con un local apropiado en Los Cerrillos ni en la sede del Club. El material de vuelo empleado fueron cuatro aviones Aeronca. El curso cuya finalidad principal es formar pilotos aviadores de turismo, con los conocimientos necesarios para poder optar más tarde a los demás títulos en la Aviación Comercial y en la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, estuvo integrado por 49 alumnos

**05/04/1919.** Se lleva a cabo el inicio de una de las principales hazañas de la aeronáutica militar chilena: la Primera Doble Travesía aérea sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes. La hazaña fue realizada por el audaz Teniente del Ejército de Chile, señor Armando Cortínez Mujica, en un avión Bristol M1C, concluyendo con el triunfal retorno a Chile el día 16 de este mismo mes de abril.



*El teniente Cortínez posa delante del avión Bristol M1C con que realizó su histórico cruce de la cordillera*

**05/04/1925.** Se efectúa el Raid Montevideo- Asunción-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo, de 4.500 kms. En 32 horas de vuelo, efectuado por el señor Teniente Coronel uruguayo, don Cesáreo L. Berisso acompañado por el Mecánico de la misma nacionalidad, don Dagoberto Moll, en un avión Breguet XIV.



**05/04/1927.** Tres aviones Breguet XIX de la Escuadrilla española “Elcano”, despegan de la Base Cuatro Vientos, con la misión de recorrer los 17.500 km que los separan de Filipinas.

**06/04/1915.** Se da inicio a la realización de las primeras maniobras de la Aviación Militar.

**07/04/1940.** Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Sabana, Costa Rica.

**08/04/1923.** Ingresan a la Escuela de Aviación de Chile para realizar un curso de vuelo, los primeros ciudadanos mexicanos: Carlos Cristiani Coutiño y José Zertuche González.

**08/04/1930.** El Congreso Nacional Hondureño emite el Decreto N°217, referido a la Primera Ley de Aviación en Honduras.

**08/04/1923.** Primer lanzamiento de una bomba de guerra sobre el mar. Bomba de 45 Kgs de peso construida en los arsenales de Marina, es lanzada desde un avión Short N°3 por el piloto Teniente Herbert Youlton Bullee.



***Villa Las Estrellas. Territorio Chileno Antártico. (1984)***

**09/04/1984.** Es inaugurada “Villa Las Estrellas” en el Territorio Chileno Antártico.

Las instalaciones alojan desde esta fecha, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección General de Aeronáutica Civil los que, junto a sus familias, realizan periódicamente soberanía en este distante territorio nacional.

11/04/1914. Primera exhibición de acrobacia aérea en el país. El aviador suizo, Jean Domenjoz.

11/04/1929. La entonces Fuerza Aérea Nacional, organiza el primer curso para pilotos civiles chilenos.

12/04/1910. Cecil Grace, ciudadano chileno nacido en Valparaíso, desaparece en vuelo al tratar de cruzar el canal de la Mancha. Se convierte en el primer mártir desaparecido en la historia de la aviación mundial.

12/04/1929. Después de cruzar el Atlántico, llega a Chile, al aeródromo de El Bosque, el Breguet XIX Gran Raid bautizado como "Jesús del Gran Poder", siendo el primer avión español en sobrevolar la Cordillera de los Andes en sentido Buenos Aires - Santiago de Chile.

12/04/1961. Primer vuelo espacial efectuado por el piloto de la Fuerza Aérea Soviética, señor Yuri Gagarin, a bordo del Vostok -1. De acuerdo a sus relatos habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

**СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК В КОСМОСЕ!**

**ЮРИЙ ГАГАРИН:** ПРОШУ ДОЛОЖИТЬ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВУ И ЛИЧНО НИКИТЕ СЕРГЕЕВИЧУ ХРУЩЕВУ, ЧТО ПРИЗЕМЛЕНИЕ ПРОШЛО НОРМАЛЬНО, ЧУВСТВУЮ СЕБЯ ХОРОШО

**ВЕЛИЧАЙШАЯ ПОБЕДА НАШЕГО СТРОЯ, НАШЕЙ НАУКИ, НАШЕЙ ТЕХНИКИ, НАШЕГО МУЖЕСТВА**

2 АПРЕЛЯ 1961 ГОДА В 10 ЧАСОВ 35 МИНУТ КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ-СПУТНИК «ВОСТОК» БЛАГОПОЛУЧНО ВЕРНУЛСЯ НА СВЯЩЕННУЮ ЗЕМЛЮ НАШЕЙ РОДИНЫ

**ИЗВЕСТИЯ**

СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СССР

№ 88 (13434) Московский вечерний выпуск Среда 12 апреля 1961 г. Год издания 45-й

**СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ, ВПЕРВЫЕ В МИРЕ СОВЕРШИВШЕМУ КОСМИЧЕСКИЙ ПОЛЕТ МАЙОРУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ**

Дорогой Юрий Алексеевич!  
Мне доставляет большую радость горько сожалеть. Вас с выдающимся героическим полетом — первым космическим полетом из корабля-спутника «Восток».  
Весь советский народ восхищен вашим смелым полетом, который будет походить в глазах как пример мужества, отваги и героизма во имя служения человечеству.  
Советский народ полет открывает новую страницу в истории человечества и покорение космоса и исполняет сердца советских людей великой радостью и гордостью за свою социалистическую Родину.  
От всего сердца поздравляю Вас со счастливым возвращением из космического путешествия на родину землю, Отца и Матери.  
До скорой встречи в Москве.  
Н. ХРУЩЕВ.  
12 апреля 1961 года.

**ВСЕМ УЧЕНЫМ, ИНЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ, РАБОЧИМ, ВСЕМ КОЛЛЕКТИВАМ И ОРГАНИЗАЦИЯМ, УЧАСТВОВАВШИМ В УСПЕШНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРВОГО В МИРЕ КОСМИЧЕСКОГО ПОЛЕТА ЧЕЛОВЕКА НА КОРАБЛЕ-СПУТНИКЕ «ВОСТОК» ПЕРВОМУ СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ ТОВАРИЩУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ**

Дорогие товарищи!  
Душой сочувствую!  
Радостно, волнуясь, событие переживают сердца нашей страны. 12 апреля 1961 года впервые в истории человечества наша Родина — Союз Советских Социалистических Республик — успешно осуществила полет человека на корабле-спутнике «Восток» в космическое пространство.  
Полет советского человека в космос — величайшее достижение творческого гения нашего народа, результат свободного и волеизъявленного труда советских людей — строителей коммунизма. То, о чем в прошлом мечтали выдающиеся правдивой русской и мировой науки и техники, мечту посвятить свою жизнь гениальный сын нашего народа — Константин Эдуардович Циолковский, претворилось, благодаря волеизъявлению, стало явью наших героических дней. Это великий выдающийся вклад советского народа в мировую науку и культуру. Это великая заслуга Советского Союза будет с благодарностью воспринята человечеством. Героическим полетом советского человека в космос открыта новая эра в истории земли. Всякая мечта человечества сбылась.  
Наш свободный, талантливый и трудолюбивый народ, подвиги партии коммунистов во главе с великим вождем и учителем трудящихся всего мира — Владимиром Ильичем Лениным в октябре 1917 года и осознанному историческому творчеству, позволил сделать шаг вперед и впервые в истории человечества осуществить полет человека в космос.  
Мне, летаркер, лет обидно записывать в мире советского неуступчивого спутника Земли от удачи нашего человека в космос.  
Советские ученые, инженеры, техники, рабочие своим упорным и самоотверженным трудом открыли путь человечеству к жизни в дальнем мировом пространстве. И она сделала это во имя мира на земле, во имя счастья всех народов.

**РЕПОРТАЖ С МЕСТА ПРИЗЕМЛЕНИЯ**

От специального корреспондента «Известия»

Через туман, который morning истрешил позднекомсомольца Юрия Гагарина, на месте его приземления. Сила ветра утихла до того, как радио перестало слыть, и спутник автоматически «Звонил», прервал связь и прекратил.

Команда в дельте банджам парашюта спуска — это парашютист

ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ГАГАРИН

**КОМУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ И НАРОДАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА И НАРОДАМ И ПРАВИТЕЛЬСТВАМ ВСЕХ СТРАН! ВО ВСЕМУ ПРОГРЕССИВНОМУ ЧЕЛОВЕЧЕСТВУ!**

**ОБРАЩЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КПСС, ПРЕЗИДУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР И ПРАВИТЕЛЬСТВА СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

Свершилось великое событие. Впервые в истории человека осуществлен полет в космос! 12 апреля 1961 года в 10 часов 7 минут по московскому времени космический корабль-спутник «Восток» с человеком на борту поднялся в космос и, совершив полет вокруг земного шара, благополучно вернулся на священную землю нашей Родины.

Корабль космический корабль на Туру, создавший искусственный спутник Земли, осуществил полет космического корабля с человеком и в космос. Ожидая друг друга советские корабль-спутника с живыми существами на борту совершили полет в космос и возвратились на землю.

Los titulares dicen: "¡El hombre soviético en el espacio!", "La mayor victoria de nuestro modelo, nuestra ciencia, nuestra técnica y nuestra valentía", "Sobre el primer vuelo del hombre en el espacio"

El 12 de abril, es conmemorativo al primer vuelo espacial de Yuri Gagarin y fue declarado por la Federación Aeronáutica Internacional, como el Día Mundial de la Aviación y de la Astronáutica (efectuado el 12-4-1961). De acuerdo a los relatos de Yuri Gagarin, éste habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

**12/04/1976.** La Fuerza Aérea Argentina declara en justicia al distinguido aviador e ingeniero, señor Jorge Alejandro Newbery, como fundador de la Aeronáutica argentina.

**13/04/1913.** Ocurre el trágico accidente que sufriera el distinguido piloto civil, señor Luis Alberto Acevedo quien al enfrentar uno de sus desafíos, cual era realizar el Raid Concepción – Santiago, se estrelló en las aguas del río Biobío, en San Pedro de la Paz frente a Concepción, falleciendo y convirtiéndose así, en el primer mártir de la aviación civil chilena.

Su inesperada muerte causó enorme consternación en el país.

**13/04/1918.** En un monoplano Morane Saulnier Parasol, logra cruzar la cordillera de Los Andes desde Zapala, ubicada en el centro de la provincia del Neuquén en Argentina, hasta la ciudad de Cunco en Chile, el teniente del Ejército argentino, señor Luis C. Candelaria, logrando así efectuar un cruce en aeroplano, a una altitud máxima de 2.950 metros.

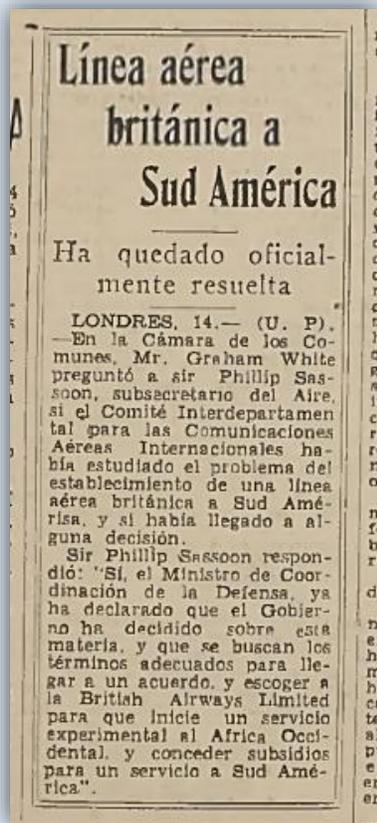
Meses más tarde, el 12 de diciembre de ese año, será el teniente chileno, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cumplirá el verdadero desafío y sueño de muchos temerarios aviadores, al derrotar el macizo andino por su parte más alta.



*El piloto chileno, señor Luis Alberto Acevedo, junto a su mecánico y amigo francés, señor Pierre Coemme.*

**13/04/1932.** Se establece mediante la Ley N°295 de la República Dominicana, la existencia de requisitos para aterrizar o amarar aeronaves en los lugares autorizados.

**14/04/1914.** El capitán Piloto Aviador, señor Gustavo Adolfo Salinas Camiña, quien en 1913 se había unido al movimiento Constitucionalista bombardea con su avión biplano “Sonora” al buque “Guerrero” de la Armada Federal Mexicana en el puerto de Topolobampo, estableciendo así lo que sería el primer combate aeronaval americano. El general Álvaro Obregón, Jefe del Cuerpo del Ejército Constitucionalista del Noroeste, lo nombró después de este ataque jefe de artillería en las fuerzas contra Doroteo Arango, más conocido como Pancho Villa.



**14/04/1931.** Se inaugura en Honduras, la Escuela Nacional de Aviación. Con la contratación del Coronel de Aviación William Brooks (estadounidense) en la presidencia del Doctor Vicente Mejía Colindres, se formalizó el 25 de enero de 1936 su denominación como Escuela de Aviación Militar "Capitán Roberto Raúl Barahona Lagos". En octubre de 1937, fue habilitada como centro de formación de oficiales aviadores para la futura Fuerza Aérea Hondureña. Curioso mencionar que fueron sólo cuatro los primeros cadetes en ser instruidos en el pilotaje y mantenimiento de los aeroplanos.

**14/04/1937.** Se aprueba oficialmente, que la British Airways Limited, línea aérea británica inicie un servicio aéreo experimental al África Occidental como también se conceden los subsidios para un servicio hacia Sudamérica.

**15/04/1915.** Por Resolución Ministerial 90/915 de esta fecha, se dispone la creación de la Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la Plata, en Argentina.

**15/04/1917.** Se inaugura el monumento a los mártires de la aviación chilena.

La construcción fue financiada por suscripción popular iniciada a fines de 1915, en recuerdo de la memoria de aquellos aviadores militares caídos en los albores de la Aeronáutica Nacional.

El obelisco de cuatro caras lleva en su parte superior un cóndor de bronce con sus alas desplegadas, obra realizada bajo el diseño del artista italiano radicado en Santiago, Chile, señor Rómulo Tonti quien utilizando unos 800 kilos de este noble material fundiera magistralmente en la Escuela de Artes Y Oficios, actual Universidad de Santiago de Chile.

Al pie de esta imponente obra, se rinde homenaje cada 1º de noviembre a los Mártires de la Aviación Chilena.



**15/04/1928.** Es inaugurado oficialmente el Correo Aéreo en México. Esta actividad ya había sido realizada desde el vuelo que realizara el 6 de julio de 1917, cuando el teniente piloto aviador (TPA), señor Horacio Ruiz Gaviño, efectuó el primer transporte de correo aéreo de la historia de México.

**15/04/1961.** Aviones B-26 de la Brigada de Asalto 2506, bombardean el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana y el Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba, dos días antes de la frustrada invasión de Bahía de Cochinos protagonizada por fuerzas cubanas exiliadas.

**16/04/1930.** Bajo la denominación inicial de “Dirección de Personal”, se crea uno de los primeros órganos de apoyo al mando que se constituyeron al momento de la creación de la Fuerza Aérea chilena. El primer Director del actual Comando de Personal, fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Florencio Gómez Flores.

**16/04/1942.** Son dados de alta los futuros aspirantes del primer curso de Cadetes a la Entonces Escuela de Aviación, cuyo ingreso efectivo se realizó el día lunes 11 de mayo de ese año.

**16/04/1945.** En la ciudad de La Habana, Cuba, se realiza la reunión constituyente de la *International Air Transport Association* (IATA) y su posterior fundación tres días después. Su propósito principal, es el de ser una entidad encargada de determinar la regulación vigente y aplicable a la navegación aérea y al transporte aéreo de personas y bienes, facilitando con ello procesos y servicios hacia las empresas de transporte aéreo y a las naciones donde éstas operan.

**16/04/1959.** Aerolíneas Argentinas inaugura su ruta internacional, en la era de aviones a reacción, con un vuelo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. El avión utilizado fue un De Havilland D.H. 106-Comet 4, bautizado como “Las Tres Marías” en una emotiva ceremonia celebrada en Ezeiza, especial oportunidad en la que se entronizó en la aeronave la imagen de la santísima Virgen María, bajo la advocación de *Nuestra Señora de Loreto*, patrona de la aviación argentina.



**17/04/1920.** Los habitantes de la ciudad de La Paz, Bolivia, quedaron sorprendidos cuando en la tarde de ese día, el avión triplano norteamericano Curtiss Wasp 18T, al mando de los estadounidenses, señores Donald Hudson y Robert Albough, conquistó el firmamento de la capital boliviana; siendo este el primer vuelo realizado con éxito, sobre esa ciudad capital altiplánica.

**17/04/1920.** Se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, consolidándose el 10 de diciembre de ese mismo año en el acto de instalación presidido por el Coronel David López Enríquez y con la participación de asesores de la firma francesa FARMAN.

**17/04/1921.** Se inaugura oficialmente el Aero-Club de Rosario. Al poco tiempo de iniciado, a fines de 1925, un devastador ciclón derribó los hangares y destruyó sus aviones acabando con las expectativas e ilusiones de aquellos esforzados pioneros rosarinos. En el año de 1938, el A.C.R. reinicia sus actividades donde actualmente se encuentra el Aeropuerto Internacional Rosario, y en 1970, se traslada a su predio actual, el Aeroparque Rosario.

**17/04/1970.** La Comandancia en Jefe de la Armada autoriza la fundación del Club Aéreo Naval. Meses después por Decreto Supremo N° 306, del 22 de febrero de 1971, se le concedió Personalidad Jurídica a la Corporación. Dirigido por su primer Presidente el Socio Capitán de Navío don Raúl Valenzuela Pérez, el Club dispuso de un avión Piper PA 22 modelo 1957, adquirido en forma particular por un grupo de 12 Oficiales Infantes de Marina, dando así, inicio a las actividades aéreas del Club, operando desde el Aeródromo de Rodelillo. Posteriormente y gracias a las cuotas sociales de los primeros cien socios, el Club adquirió un avión Piper PA18 modelo 1954, el que hasta hoy continúa en servicio de vuelo.



**17/04/1979.** Se crea la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada, respondiendo a la necesidad institucional de regularizar las actividades de instrucción que desarrollaba la Aviación Naval y en reconocimiento al nivel y categoría de la educación que impartía a Oficiales y Gente de Mar en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval que funcionaba desde 1966.

Este plantel naval, lleva el nombre del Guardiamarina Zañartu, en homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio en 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación de El Bosque, a su amigo, camarada y compañero de vuelo, el Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



**17/04/1990.** Un avión DC-8-63 de Líneas Aéreas Paraguayas que cumplía el vuelo a Madrid sufrió un incidente cuando después de despegar de Dakar, se desvió de su ruta tradicional hacia la capital española y sobrevoló espacio aéreo de Argelia. Al entrar a dicho país, cazas Migs interceptaron al avión de LAP y lo obligaron a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Argel, donde fue retenido por espacio de tres horas.



**19/04/1912.** Se termina de construir el primer avión hecho en México por los señores Juan Guillermo Villasana y Jacques Poborejsky.

Este aparato fue bautizado como “Latinoamérica” realizando con gran éxito su vuelo inaugural, días más tarde, en el mes de mayo.

Meses después, el destacado ingeniero y aviador, Juan Guillermo Villasana López fabricaría la novedosa hélice “Anáhuac”, compuesta con varios tipos de maderas y un ensamble nuevo, que permitió a los aparatos elevarse más y mejor, dando así un giro fundamental a la aeronáutica mundial.

**19/04/1914:** El célebre aviador civil chileno Clodomiro Figueroa realiza los primeros vuelos sobre la hermosa y austral ciudad de Puerto Montt.

**19/04/1995.** Último vuelo de los cazabombarderos Hawker Hunter sobre Los Cerrillos. Los últimos cuatro aviones pasaron a retiro del servicio.



**20/04/1952:** En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos que reciben su característico distintivo recientemente aprobado ese año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Alejo Williamson Dávila, quien que realizara años más tarde la proeza de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta en un planeador Blanik L 13, el 12 de diciembre de 1964, misma fecha en la que se conmemora el Día de la Aeronáutica Nacional.

**21/04/1895.** Nace en Maracaibo, Venezuela, Carlos Otto Meyer Baldó, quien fue un destacado aviador venezolano, as de caza de la aviación alemana durante la Primera Guerra Mundial y uno de los fundadores de la Fuerza Aérea Venezolana.



*Carlos Otto Meyer Baldó y su distintivo de avión.*



*Insignia de piloto imperial militar*

**21/04/1921.** A las 9.35 horas de este día, en un acontecimiento memorable, se realiza el primer vuelo desde la localidad de Pasto hasta Cali, Colombia al mando del piloto italiano, señor Ferruccio Guicciardi Romani.

**21/04/1980.** Se crean las entonces I<sup>a</sup>, II<sup>a</sup>, III<sup>a</sup> y IV<sup>a</sup> Brigada Aérea. Con esta fecha se activan 4 de las 5 actuales Brigadas Aéreas Institucionales, máxima orgánica operativa de la Fuerza Aérea de Chile. Sus primeros comandantes tras la reactivación fueron los Generales de Brigada Aérea (A): Benjamín Opazo Brull (I<sup>a</sup> B.A.), en Antofagasta; Guillermo Sandoval Velásquez (II<sup>a</sup> B.A.), en Santiago; Enrique Escobar Rodríguez (III<sup>a</sup> B.A.), en Puerto Montt y Nelson Sepúlveda Brito (IV<sup>a</sup> B.A.), en Punta Arenas.



Iª Brigada Aérea



IIª Brigada Aérea



IIIª Brigada Aérea



IVª Brigada Aérea



Vª Brigada Aérea

**21/04/1983.** La Fuerza Aérea de Chile, donó a su par paraguaya, cinco aviones Neiva T-25 Universal de entrenamiento, los cuales fueron incorporados al Grupo Aéreo de Entrenamiento y Transporte (GAET) en una ceremonia realizada en esta fecha. Cabe destacar que los T-25 llegaron de Chile en vuelo y fueron tripulados por oficiales de la FAP, quienes por primera vez realizaron el cruce de la cordillera de los Andes.



**22/04/1914.** Nace el señor José Abelardo Quiñones Gonzales. Aviador de guerra peruano declarado Héroe Nacional del Perú, por la Ley N° 16126 del 10 de mayo de 1966, a causa de su inmolación en una misión aérea contra las baterías ecuatorianas, durante la guerra de 1941. Asimismo, cada 23 de julio (día de su inmolación) se conmemora el *Día de la Fuerza Aérea del Perú*.



*Billete de 10 Nuevos Soles, que recuerda la valerosa imagen de José Abelardo Quiñones G. (2013)*

**22/04/1932.** Es creado por el Presidente brasilero, señor Getúlio Vargas, el Departamento de Aviación Civil, subordinado al entonces Ministerio de Vías y Obras Públicas.

**22/04/1945.** Desde inicios de 1944, treinta y tres pilotos partieron de Brasil rumbo a Albrook Field, en la Zona Estadounidense del Canal de Panamá. Su tarea era adiestrarse para el combate en los aviones de combate de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos. Durante los meses siguientes, instructores norteamericanos los entrenaron en el P-40 en la Base Aérea de Aguadulce, en Panamá, participando ocasionalmente en la defensa aérea del Canal de Panamá.

Cuando el grupo concluyó satisfactoriamente esta fase del adiestramiento, se trasladó a Suffolk, en Long Island, Nueva York, donde recibió adiestramiento en el P-47 Thunderbolt, avión que volarían más tarde en combate.

Para el mes de abril de 1945, las tropas aéreas voluntarias del Primer Grupo de Aviación asignado al *350th Fighter Group* de la Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU., llevarían a partir del día 22 de ese mes, su más grande esfuerzo aéreo en la campaña aérea contra las fuerzas contrarias en Italia.

Por tal motivo se proclama en esta fecha, el *Día de la Aviación de Caza Brasileira*. Para conservar una línea de mando clara, el 1er Grupo de Caza



de la Fuerza Aérea Brasileña fue redesignado como *1er Escuadrón de Caza Brasileño*, hasta el fin del conflicto.

Con esta nueva designación, la unidad voló bajo su propia bandera e insignias brasileñas. Famosa fue desde entonces, la insignia roja que portaba el lema y grito de guerra de la unidad: *¡Senta a Pua!* (que quiere decir *¡Dale Duro!*).

**22/04/1957.** Fallece el Teniente Coronel P.A., señor Horacio Ruiz Gaviño, pionero de la aviación militar en México quien dirigió el Biplano "TNCA-SERIE A" No. 6, donde se transportó el Primer Correo Aéreo Mexicano en 1917.

**22/04/1970.** Creación del Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Somela Valenzuela, Director.



*Horacio Ruiz Gaviño*



**22/04/2010.** Luego de cambiar de dueños, la empresa Aero Regional Paraguaya S.A. deja de volar y son retirados ambos aviones 737-200 y traídos a Chile. La empresa cerró sus oficinas en Paraguay.

**22/04/2010.** La Agrupación Aerofluvial del Paraguay recibe su primer helicóptero Robinson R.44 Policeopter, al que se otorgó el serial A-01 (*call sign* "Ángel" 01).

**24/04/1972.** Creación de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Sus bases datan del 16 de junio de 1948, cuando se crea el Club Aéreo Carabineros de Chile, con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la Institución.

Posteriormente, el 17 de febrero de 1960, se dio origen a la Brigada Aeropolicial, destinada a organizar y operar los medios aéreos asignados a Carabineros. Finalmente, en abril de 1972, se crea sobre la base de la Brigada Aeropolicial, la *Prefectura Aerea* de Carabineros de Chile cuyo primer jefe fue el Coronel de Carabineros señor Germán Sanhueza Romero.



La *Prefectura Aérea*, como se denomina actualmente desde el 23 de octubre de 2009, realiza operaciones aéreas permanentes para el mantenimiento del orden y la seguridad pública en todo nuestro territorio nacional.

**25/04/1945.** Creación de Club Aéreo de Traiguén, localizado en la Provincia de Malleco en la IX Región de la Araucanía, Chile.

**25/04/1954.** Creación del Club Aéreo “Adolfo Menadier Rojas”. La concepción de esta institución, se remonta a la década de los años 40, cuando un grupo de entusiastas suboficiales mecánicos de aviación de la Fuerza Aérea de Chile, se reunieron bajo un hangar para conversar y hacer realidad sus sueños de volar. Su primer Directorio lo conformaron los señores René Araneda Valdés, Osvaldo Sanhueza Suazo, Héctor Muñoz Hernández, Manuel Chávez, Manuel Pino Rojas y Alberto Nuño Veliz.

**26/04/1993.** Entre los días 26 y 30 de abril, se celebró la II Conferencia Espacial de las Américas. En la Declaración de Santiago de Chile, se aprueba la creación de una Secretaría Pro Tempore para dar seguimiento y continuidad a los resultados del CEA.



**27/04/1910.** El mecánico francés, señor Julien Mamet, realiza el primer vuelo de una aeronave sobre Portugal.

La aeronave utilizada para esta ocasión fue un Blériot XI, de propiedad del aviador civil uruguayo, señor Mario García Cames, y que según algunas notas claves de época, habría llevado la bandera de esta nación, pintada en la cola del citado avión.

**27/04/1909.** El distinguido pionero aeronáutico y deportista Ingeniero, señor Jorge Newbery Malagarie, es elegido como Presidente del Aero Club Argentino. Su primer emplazamiento tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Sportiva, que en la actualidad es el Campo Hípico de Palermo, en Buenos Aires.



**27/04/1913.** Se realiza el primer vuelo océano a océano a través del istmo de Panamá. Fue realizado por el afamado aviador y piloto automovilístico norteamericano, Robert G. Fowler. El tramo comprendió el vuelo entre la Bahía de Panamá y Bahía Limón en una hora y 35 minutos.

**27/04/1916.** Con ocho alumnos se da inicio al primer curso de aviadores navales en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, en Santiago de Chile.

Estos alumnos fueron el Teniente 2º Pedro Luco C., Guardiamarina de 1º Clase Enrique de la Maza R., Ingeniero 3º Francisco Cruz A., Contador 3º Carlos Yáñez C., Maquinista 2º Abraham Villalobos, Maquinista 2º Juan Constanzo, Torpedista 2º Luis Farías y Sargento 2º Artillero Juan Urrutia.



*En esta fotografía de un curso de biplanistas en la Escuela de Aeronáutica Militar, figuran al menos tres de los primeros activos participantes de la Armada de Chile.*

**27/04/1947.** A iniciativa del Rotary Club de Constitución, presidido por aquella época por el Dr. Alfredo Vera Kreisel, se funda el Club Aéreo de Constitución.

**27/04/1998.** Se inaugura la Base Aérea Ecuatoriana de Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbíos. Su primer comandante, fue el Teniente Coronel, señor Fernando Cano Andrade. Aquí funcionará el Ala de Combate Nº31, unidad que realiza vuelos de entrenamiento y preparación de sus escuadrones de combate, transporte y rescate.

**28/04/1954.** Se realiza el Primer vuelo de un avión a reacción de la Fuerza Aérea de Chile. Al mando del aparato de Havilland DH-115 "Vampire" J-03, armado en la Maestranza de Lan Chile despegó desde el Aeropuerto de "Los Cerrillos", el piloto inglés, Mr. George Errington, iniciando así la era del Jet en nuestro país.



PRIMER VUELO: Uno de los "Vampire" armados en la maestranza de Los Cerrillos se apresta para emprender su primer vuelo. Es el primer avión a chorro con que cuenta la FACH.

*Recorte de la Revista Chile Aéreo Nº 250 de mayo de 1954*

Asistieron a presenciar la prueba de ese día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general don Armando Ortiz; los generales señores Fernando Ortega, Javier Undurraga y Osvaldo Cordero; el coronel Ingeniero de Aviación don Fernando Fagalde; comandante Exequiel Varela y los ingenieros de la De Havilland que dirigieron el armado del Vampire, señores Bill F. Tull y Jeffrey Whiton, además del vicepresidente de LAN, don Arturo Merino Benítez.

Al día siguiente, jueves 29 de abril, volará el Comandante de Grupo (A) señor René Ianiszewski Courbis, siendo este oficial quien alcance el privilegio de ser llamado nuestro primer piloto de jet chileno.

**28/04/1958.** Es decretada la adquisición de seis aviones De Havilland D.H. 106- Comet 4, para Aerolíneas Argentinas. El vuelo inaugural de la primera de estas naves a reacción, bautizada como "Las Tres Marías", se llevó a cabo el 16 de abril de 1959, con la ruta Buenos Aires – Santiago.

**29/04/1911.** Tras haber efectuado el curso de pilotaje en la Escuela Farman, recibe en Francia su "brevet" de Aviador, el Teniente Capitán, señor Jorge Henrique Moller, primer piloto militar brasilero.

**29/04/1952.** Don Hilario Chau Lin, obtiene su título de Piloto Aviador en el Club Aéreo de Tocopilla, convirtiéndose en el primer piloto civil chino que realiza su curso de vuelo en Chile. El examen que había despertado una simpática expectación tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo de Barriles, donde sobre un Fairchild del Club Tocopillano el señor Chau realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar. Tanto

como felicitaciones al joven oriental, hubo para su instructor Sr. Enrique Maurín, Teniente 1º de la Fuerza Aérea de Chile.



**30/04/1937.** Creación de la “Academia Aérea”, actual Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile.

Instituida para satisfacer la necesidad institucional de autonomía en la formación de Oficiales en la Especialidad de Estado Mayor, la que se efectuaba anteriormente en la Academia de Guerra del Ejército, sin la necesaria especialización del enfoque profesional en las características propias del medio aéreo.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Tovarias Arroyo, quien en 1943, llegaría a ser un muy distinguido Comandante en Jefe Institucional.

**30/04/1948.** Se crea el Juzgado de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, sustituyendo así, a los juzgados previos en calidad de Juzgado único. Se nombró como primer Juez de Aviación al Comandante de Unidades Aéreas, General de Brigada Aérea (A) Teodoro Ruiz Diez, y como auditor al Capitán de Bandada (J) Aquiles Savagnac Sánchez.

**30/04/1949.** Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se inaugura el Aeropuerto “Ministro Juan Pistarini”, en la localidad de Ezeiza en Buenos Aires, Argentina.



**30/04/2001.** La Academia de Guerra Aérea, a propuesta del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, pasa a llamarse Academia de Guerra Aérea “General Diego Aracena Aguilar”.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### JOSÉ LUIS SANCHEZ BESA A 66 AÑOS DE PLEGAR SUS ALAS PRECURSORAS



*José Luis Sánchez Besa en 1913*

José Luis Sánchez Besa, nació en Santiago el 13 de febrero de 1879. Sus padres fueron Ambrosio Romuelo Sánchez Massenlli y Celia Besa Navarro. Hizo sus primeros estudios en el colegio San Ignacio de Alonso Ovalle en la capital. Más tarde, ingresará a la carrera de Leyes en la Universidad de Chile, graduándose de abogado.

El 24 de octubre de 1903, se casará con Carmela Dávila Ossa, con quien tendrán una hermosa hija, María Estela del Carmen<sup>1</sup>, nacida el 30 de agosto del año siguiente.

Un triste destino le aguardaba al inquieto joven, pues catorce días más tarde fallecerá su señora<sup>2</sup> aparentemente afectada por el reciente parto. Tiempo más tarde en 1905, un confuso asunto de faldas con su primo Luis Besa causó que se trabaran en un duelo, donde su pariente resultó muerto. Acusado inicialmente de “homicidio culposo”, luego fue absuelto por un peritaje balístico y el apoyo de su tío (el padre de su primo fallecido). Al pertenecer a una familia acomodada y para evitar el escándalo en la cerrada alta sociedad de ese entonces, fue enviado a Francia esperando que el caso se

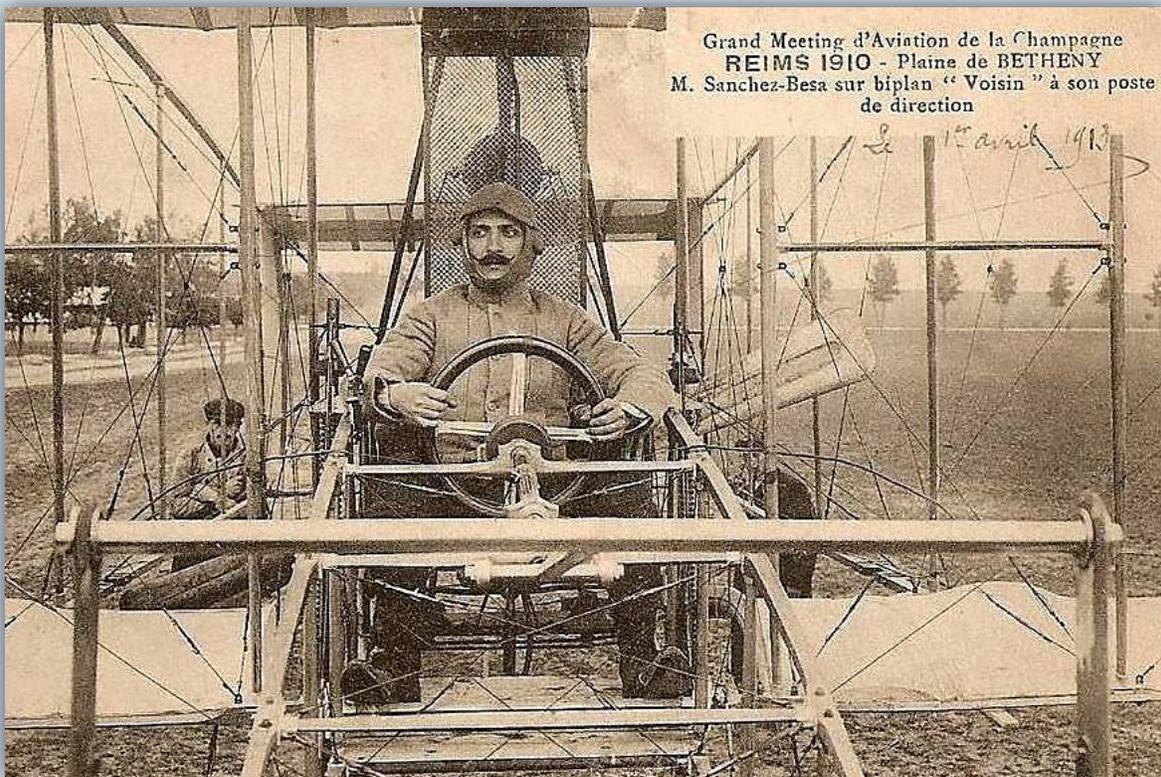
<sup>1</sup> Fallece en Providencia, Santiago el 29 de marzo del 2001.

<sup>2</sup> Fallece en Santiago, el 14 de septiembre de 1904, afectada de una “fiebre puerperal”, motivada seguramente por restos de placenta en el útero.

olvidara. Prácticamente, autoexiliado en París, lugar de destino natural para muchos de la aristocracia latinoamericana a principios del siglo XX, se encontró con lo que sería su gran vocación de vida, la aeronáutica.

En esta ciudad conoció a Emilio Edwards Bello, otro joven entusiasmado con el vuelo, una de las grandes novedades deportivas del momento ya que los pioneros de la aviación eran noticia diaria en la prensa.

Sus familias les facilitaron los medios para la adquisición de dos modelos Voisin Celular 1909. Fueron en consecuencia Sánchez Besa y Edwards Bello los dos primeros pilotos chilenos, cabiéndole a Edwards el honor de ser el primer connacional en volar una aeronave.



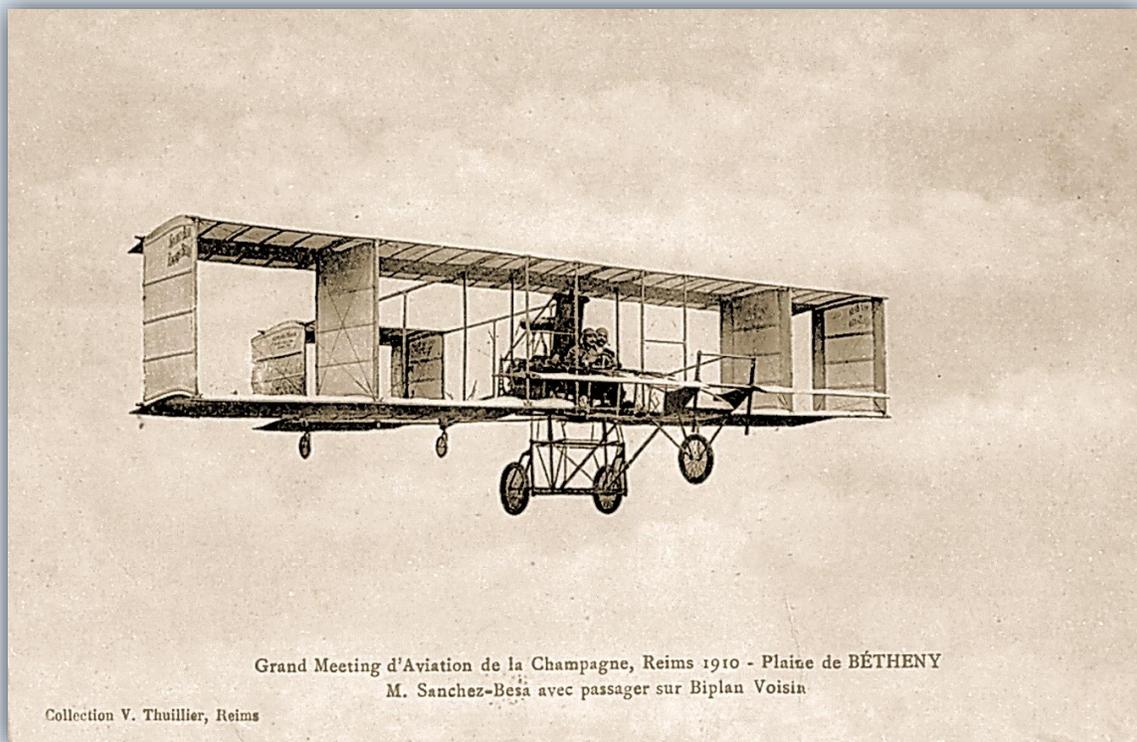
**José Luis Sánchez Besa en su biplano Voisin en el Aeródromo de Bétheny. Reims, Francia 1910**

Ambos se anotaron como participantes en lo que sería el gran evento mundial de aviación del primer decenio del siglo, la Gran Semana de Champagne en Reims desde el 22 al 29 de agosto de 1909 y sus aviones recibieron los números de participación 37 y 38. Pero por fallas técnicas, ninguno de los dos aviones pudo realmente volar<sup>3</sup>, sin embargo esto les permitió hacerse conocidos y pasaron a integrar el restringido círculo de los pioneros de la aviación mundial, siendo invitados a los numerosos meetings que se efectuaron ese verano en varios países del continente europeo.

<sup>3</sup> Traub Gainsborg, Norberto. "ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA". *Alas Chilenas en La Gran Semana de la Aviación de Champagne – 1909*. *Aerohistoria* N°8/2019. Página 53.

Empieza aquí la carrera de piloto de exhibición de Sánchez Besa. Muchos de estos pioneros vivían de las presentaciones aéreas, pues los premios en dinero eran substanciosos y las exhibiciones aéreas constituían el gran espectáculo de principios de siglo. Se dedicó a esta actividad en 1909 y 1910, realizando vuelos en festivales aéreos por toda Europa.

Viajaron a Alemania para el concurso a realizarse en Berlín entre el 26 septiembre y el 3 de octubre de 1909. Sánchez Besa había contratado a Henri Pecquet como mecánico, quien los acompañó como parte del equipo. Pecquet tendría más adelante una larga carrera como piloto en Francia, pero sus primeras experiencias en volar un avión comenzarán en Berlín, con los ensayos de los Voisin perteneciente a los dos chilenos. Estos le permitieron volar pensando que su experiencia como aeronauta bastaría para tener éxito. Durante la siguiente presentación en Hamburgo, tuvo la ocasión de hacer su primer vuelo oficial en público reemplazando en uno de los turnos de vuelo a José Luis Sánchez Besa.



***Sánchez Besa lleva un pasajero en su Voisin con el cual participó en Reims***

Es en esta ciudad y durante su tercera exhibición la máquina de Edwards tuvo una detención de motor y terminó en la copa de un árbol, lo que costó al joven una profunda herida en el labio. Tras el accidente, la familia de Edwards le exigió volver a Chile y poner fin a sus experiencias aéreas.

Por su parte decidido a hacerse una carrera en aviación, Sánchez Besa se inscribió con los dos Voisin en la Quincena de Aviación de Port-Aviation realizada entre el 7 y el 21 de octubre de 1909 donde los aviones reciben los números 34 y 35. Se trasladó después con ellos a Inglaterra para el Meeting de Blackpool, en octubre de 1909.

Terminada la temporada del verano europeo, no es hasta el año siguiente que reiniciará sus vuelos de exhibición. Mientras tanto, hará un corto viaje a su natal Chile a fin de mostrar sus exitosos aviones e insertar a su nación en esta nueva ciencia del desarrollo.



*La Nación, Buenos Aires, viernes 28 de enero de 1910  
(Recorte gentileza de Eloy Martín vía Norberto Traub)*

La prensa argentina alababa su desempeño en Europa, al igual que informaba sobre su arribo a la capital trasandina, al igual que el de su socio y amigo Emilio Edwards. La verdad es que poco se conoce sobre esta sorpresiva visita, y el hecho además de que trajese un avión Voisin, aparato que aparentemente nunca arribó a Chile<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> El primer avión que voló en Chile, será también un Voisin, pero que arribó al país, a mediados de 1910. Efectuó el vuelo el 21 de agosto de ese año.

Ya de vuelta a Europa, inscribirá sus aeroplanos como Sánchez Besa, pues ya disponía de tres aparatos, dos Voisin y un Farman, los que habían sido fabricado bajo sus particulares especificaciones. Comenzó en la Semana de Aviación de Lyon realizada entre el 3 y el 10 de mayo de 1910 con tres aviones y dos pilotos Pecquet y Sánchez Besa.

La próxima competencia en que participó fue el Gran Meeting Internacional de Budapest en el mes de junio de 1910. Uno de sus aeroplanos fue pilotado por el peruano Juan Bielovucic, que se había formado en la Escuela de José Luis Sánchez Besa. Continuó con la Semana de Aviación de Champagne en Reims, con tres biplanos Sánchez Besa equipados con motores esta vez, con motores ENV. Los números asignados fueron 20, 21 y 22.



**Brevet de Sánchez Besa y recorte de la revista *Aérophile* del mes de septiembre de 1910. Curiosamente Sánchez Besa, quien había volado casi desde los inicios de la aviación a motor, recién a mediados de 1910 rindió el examen ante el Aeroclub de Francia, recibiendo el Brevet de piloto N° 155.**

### Creación de Aeroplanes Sánchez Besa

Luego de que Edwards retornara a Chile, Sánchez Besa decidió dedicarse por entero a la aviación como profesión. Alejándose poco a poco de su pasión de piloto, empieza con la preciosa ayuda de Gabriel Voisin, a fabricar sus primeros biplanos. Creó los "Aeroplanes Sánchez Besa" en 1909 y la firma inicialmente se instala en Reims y posteriormente en Billancourt, cerca del Bois de Boulogne.

Para su administración recibe el apoyo de Adolfo Tenhamm, ex alumno de la Escuela de Artes y Oficios. Compró eventualmente los locales de otro fabricante, Emile Train ampliando sus instalaciones. De esta manera la construcción de aeronaves será la actividad principal de Sánchez Besa entre 1909 y 1921.

A semejanza de otros fabricantes, con dos aviones Voisin, crea una Escuela de Vuelo en Mourmelon le Grand denominándola *L'Espace*, para aprovechar la gran demanda por cursos de vuelo al ser Francia en esos años el centro del desarrollo aeronáutico mundial. A estas primeras aeronaves agregará posteriormente los aparatos Sánchez Besa fabricados por su empresa. Al año siguiente, la escuela fue trasladada a Bétheny en las afueras de Reims, pero al ser adquirido el campo de aterrizaje por Armand Deperdussin, debió trasladarse a Mourmelon Le Grand a media hora de Reims, junto al Campo Militar de Châlons.



*Alumnos, instructores, mecánicos y personal de la Escuela de vuelo l'Espace en enero de 1911,  
1) Sánchez Besa. 2) Bielovucic*

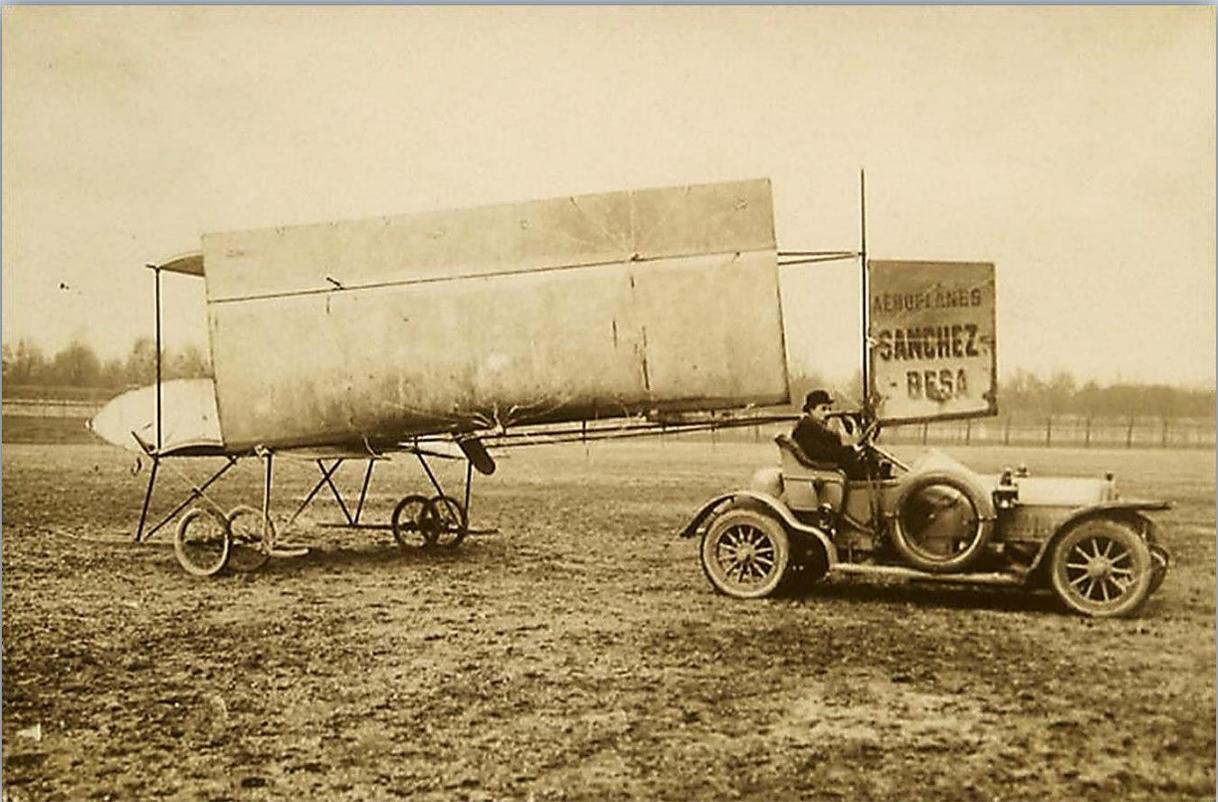
En 1911 Sánchez Besa decidió participar en el concurso anual de aviones militares. Diseñó el modelo 1912 "Militaire", basado en el Voisin de Turismo 1912, con la particularidad de hacerlo fácilmente desarmable o ser plegado para su transporte, exigencia impuesta por el Ejército. El avión no logró una decisión favorable, con el argumento de que sus aparatos eran difíciles de fabricar en serie a lo que contribuyó quizás en ese período de intenso nacionalismo en toda Europa, el no ser ciudadano francés, una de las razones que lo llevó eventualmente a asociarse con Léon Bathiat. El concurso por 30 unidades, finalmente lo ganó la firma de Henri Farman.



*Publicidad de la Escuela Sánchez Besa de Bétheny, donde utilizaba aviones Voisin.*

Cabe hacer una aclaración sobre la relación Voisin-Sánchez Besa. En listas de producción de Voisin en 1910-1911, aparece como comprador de varias unidades el señor Sánchez Besa, por lo que es muy posible que algunas de las primeras ventas de éste fueran aparatos Voisin a los que se les hacía algunas modificaciones para comercializarlas como Sánchez Besa, puesto que la configuración y el aspecto exterior eran muy similares.

Esta situación era bastante común entre las decenas de pequeñas fábricas y talleres en Francia en el período, en que se compraban aviones o partes de ellos las que eran reutilizadas en un proyecto diferente y ofrecidas comercialmente con el nombre del comprador, o bien el aeroplano concebido por una persona era construido en el taller de un constructor establecido. Esto daba origen a innumerables juicios, precisamente Sánchez Besa debió encarar una demanda de Farman al infringir la patente de éste, ya que vendió un avión prácticamente idéntico al biplano Farman. Con Voisin en cambio la relación era excelente y José Luis Sánchez Besa encargó incluso la fabricación de algunos modelos a los talleres Voisin. Específicamente el Sánchez Besa con motor inserto en el fuselaje y hélice propulsora presentado en el Salón de 1912, fue construido por Gabriel Voisin.



***Biplano Sánchez Besa 1912 y la demostración sobre la facilidad de transporte de su biplano***

Para dar un ejemplo el Sánchez Besa triciclo de 1912 utilizado en su escuela de vuelo y en los cuales se formaron varios chilenos, es bastante similar al Voisin del mismo año, hay varias diferencias en el tren principal y disposición de montantes, pero la motorización, dimensiones, construcción de alas, fuselaje, controles de vuelo y aspecto general son muy similares.



*José Luis Sánchez Besa en su fábrica.*



*Voisin tipo 1 de 1912. Nótese la similitud con el Sánchez Besa 1912.*



*Sánchez Besa 1912 triciclo, con alumnos chilenos y franceses en Mourmelon Le Grand;  
el avión lleva un motor radial Salmson de 70 hp.*

Hablar de copias es relativamente fácil, pero en realidad copiar un avión requiere una serie de análisis y adaptaciones que si no se consideran pueden tener graves consecuencias. Emplear diferentes materiales, herrajes y ferretería puede alterar la resistencia estructural del aparato o aumentar su peso, lo que puede influir sobre la seguridad, el rendimiento e incluso la estabilidad. El variar elementos de posición o agregar componentes puede variar la posición del centro de gravedad con efectos lamentables. No observar la construcción del perfil alar o no preocuparse del ángulo de incidencia del ala, traerá variaciones del centro de presión que habrá que lamentar. En consecuencia, copiar o adaptar, requiere estudio, mucho trabajo e inventiva.

### **PRESENTACIÓN EN COMPETENCIAS Y MEETINGS**

El mercado para fabricantes de aviones en 1909-1912 era reducido y estaba constituido por jóvenes de familias de fortuna que deseaban practicar este nuevo y costoso deporte y pilotos que se ganaban la vida participando en meetings y exhibiciones aéreas pagadas, que a comienzos de siglo tenían una gran audiencia. De aquí que todo fabricante presentaba sus aviones para hacer valer su marca. Sánchez Besa que conocía por experiencia el valor de las competencias en las decisiones de compra, siguió esta tendencia y llevó sus aviones especialmente hidros, a participar en numerosos eventos.

Se desconoce los términos en que se presentaban las aeronaves de cada fabricante en estos meeting y concursos, pero para sus aviones es posible que los gastos en que se incurría hayan sido financiados en parte por el propio Sánchez Besa.



*Publicidad de los hidroaviones Sánchez Besa. (Revue Aérienne, 25 de octubre de 1912)*

En marzo de 1912 tuvo lugar el Gran Concurso de hidroaviones de Mónaco y en la semana del 14 al 18 de julio de 1912, tuvo lugar la Semana de la Aviación en Barcelona, entre los 8 aviones participantes, hay dos Biplanos Sánchez Besa, un modelo 1912 terrestre y el hidro que había concursado en Mónaco. El piloto de ambos aviones fue el francés Jean Benoist, que con el hidroavión fue el vencedor del concurso.



*Llegada del hidroplano de Sánchez Besa a la playa de Casa Antúnez, después de ejecutar notables ejercicios. Barcelona 1912.*

### **El hidroavión tipo Mónaco en el Meeting de Barcelona de 1912**

El evento siguiente fue la carrera de Saint Malo, el 26 de agosto de 1912. Se presentaron dos Hidroaviones Sánchez Besa, modelo Mónaco, piloteados por Jean Benoist y René Lambouret, quien finalizó primero en el concurso. En septiembre de 1912 fueron también dos los hidroaviones modelo Mónaco que concurrieron al Concurso Colonial de Tamise-sur-Escaut, en Bélgica. Uno siempre piloteado por Benoist con un motor Renault V12 de 100 hp y el segundo por Ladougue con motor V8 Renault de 75 hp.

La empresa participó en la Carrera Paris-Deauville de 1913, esta vez en el Hidroavión Bathiat-Sánchez modelo 1913 y como piloto Paul Rugere, en el que un Gnôme rotatorio doble estrella de 160 hp reemplazó a los pesados Renault. En octubre 1913, el mismo avión piloteado por André Rougier, siempre con el Gnôme de 160 hp, se inscribió en la carrera de los Lagos Italianos. Pero la suerte no le

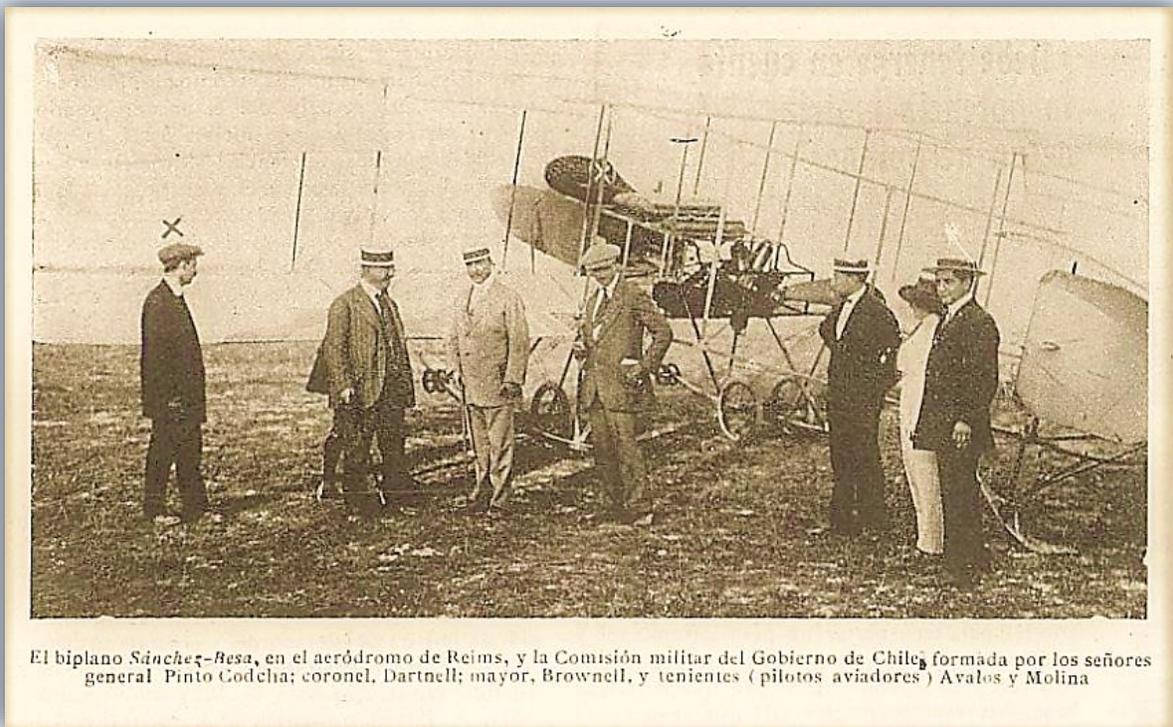
fue favorable. En las pruebas de calificación previas al evento, el motor falló catastróficamente y el aeroplano fue eliminado de la competencia.

Solamente a partir de 1912 con el interés de los diferentes ejércitos en utilizar para fines bélicos este nuevo medio los pedidos militares se convirtieron en relevantes y permitió a los constructores, incluido Sánchez Besa evolucionar de la construcción artesanal a la gran industria, pasando de pedidos de uno o dos aviones, a decenas de ejemplares.

### **ENTRENAMIENTO A PILOTOS CHILENOS**

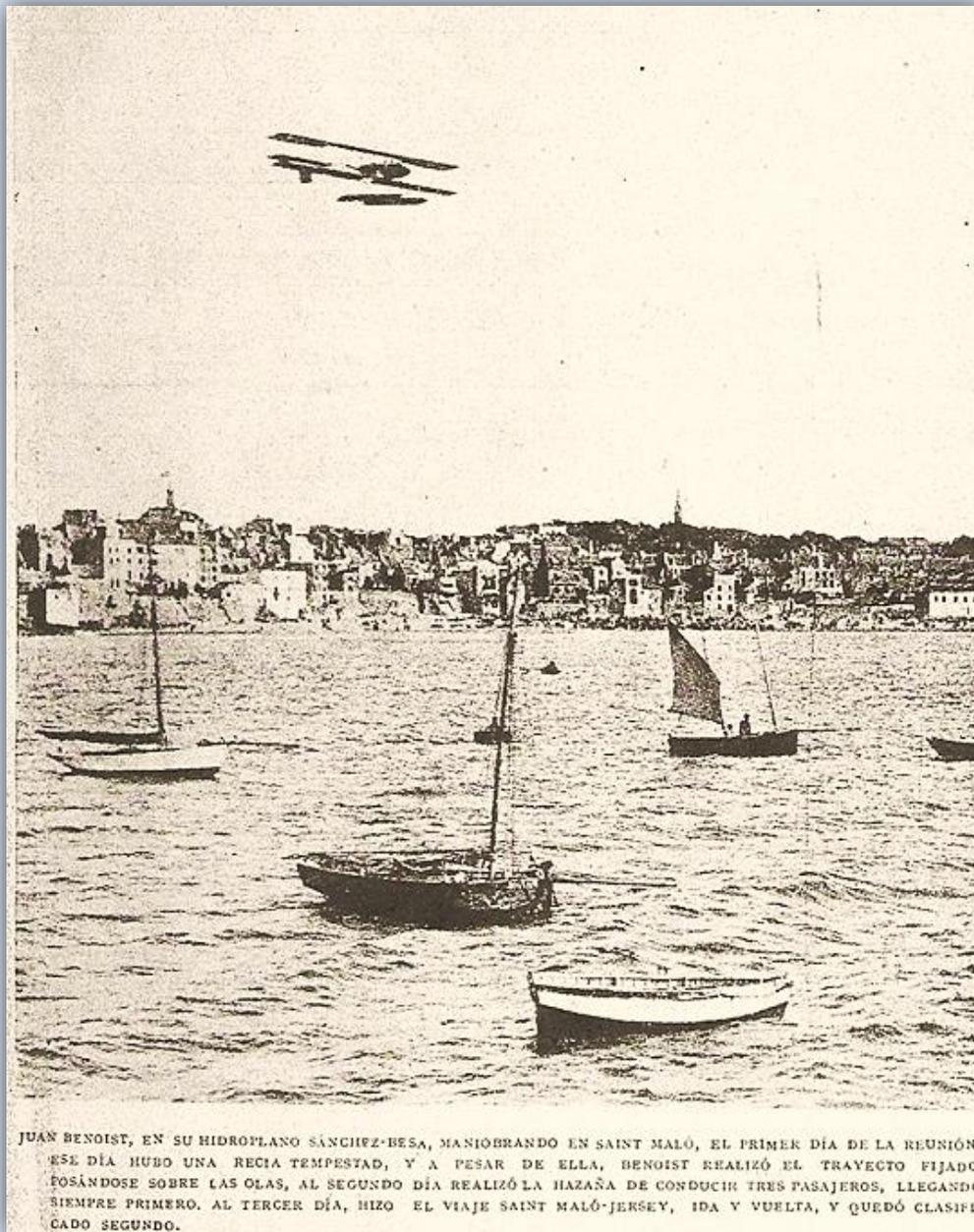
En 1913 el gobierno de Chile contrató entrenamiento de vuelo en la Escuela de Vuelo de Sánchez Besa a un segundo contingente de oficiales y suboficiales seleccionados para aprender a volar en Francia. La escuela estaba localizada en Mourmelon Le Grand cuya cancha formaba parte del Campo Militar de Châlons. Sánchez Besa fue a buscar a la delegación a París, los acompañó hasta Mourmelon para dejarlos instalados y los presentó a los jefes de su Escuela, a la autoridad militar del centro de Aviación de Châlons y a la sociedad del lugar.

El programa de instrucción era metódico, cada alumno realizaba primero un vuelo de demostración como pasajero. A continuación, correspondían prácticas de rodaje antes de permitir que se dieran pequeños saltos. Una vez acostumbrados a las reacciones de la máquina, la instrucción comenzaba en biplanos Sánchez Besa modelo 1912 con motor Salmson de 80 caballos provistos de doble comando. Al término de su entrenamiento el alumno era controlado por el Jefe de Pilotos y posteriormente se le presentaba al examen del Aeroclub de France para obtener el Brevet francés de Pilotos Aviadores.



El biplano Sánchez-Besa, en el aeródromo de Reims, y la Comisión militar del Gobierno de Chile, formada por los señores general Pinto Godcha; coronel Dartnell; mayor Brownell, y tenientes (pilotos aviadores) Avalos y Molina

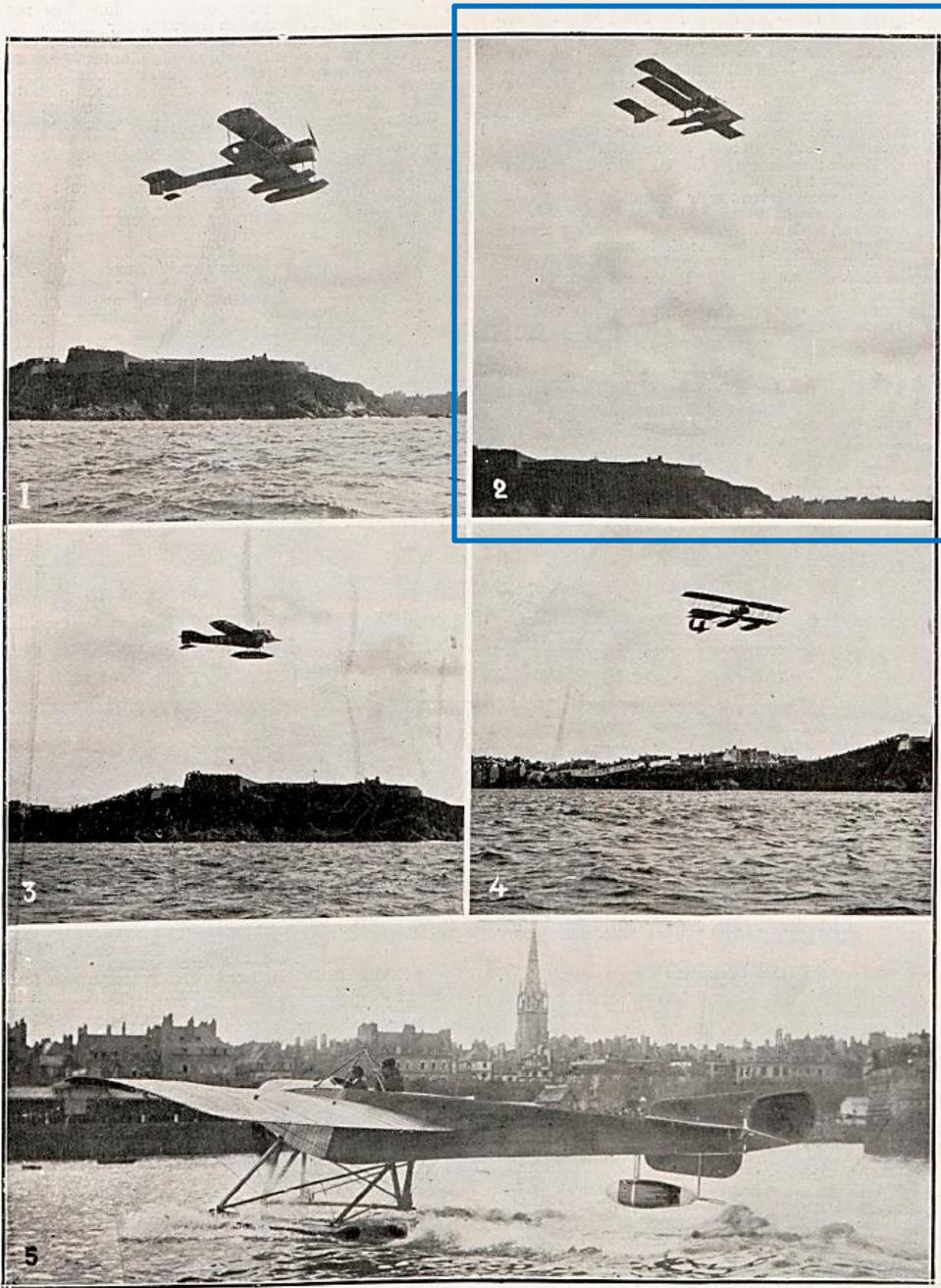
***Comisión del Ejército de Chile, en la Escuela de vuelo l'Espace de Sánchez Besa.  
El avión es un modelo militar 1912 con motor Gnôme de 50 hp.***



Vuelo entre Saint Malo y Jersey.  
Agosto de 1912



*Estampilla oficial de Jersey, ilustrando el primer vuelo realizado a esa localidad*



AU MEETING D'HYDROAÉROPLANES DE SAINT-MALO.

1 L'Astra de Labouret, vainqueur, en plein vol. — 2 Un passage de J. Benoist, second, sur Sanchez Beza. — 3 Un passage de Molla, troisième sur Rép. — 4. Passage de Renaux sur Maurice Farman, avec 4 passagers. — 5 Départ de Weymann gagnant la course Saint-Malo-Jersey sur Nieuport (Photos Rôt)

**En el Meeting de hidroplanos en St. Malo  
(L'Aérophile N°17 del 1° de septiembre de 1912).**

## LA FIRMA BATHIAT-SÁNCHEZ

En 1913 Sánchez Besa se asocia con Léon Bathiat, otro pionero de la aviación, ingeniero, deportista de nota y piloto de récords. Bathiat había sido piloto de pruebas de Louis Blériot y más tarde de la empresa de Roger Sommer. Dejó esta firma para asociarse con el industrial chileno y en Francia a partir de entonces los aviones de la nueva empresa fueron conocidos como Bathiat-Sánchez. En Chile, orgullo nacional mediante, seguirían siendo llamados "Sánchez Besa".

5<sup>e</sup> ANNÉE. — (Nouvelle série) N° 4. 25 AVRIL 1913.

DIRECTION, RÉDACTION  
:: ADMINISTRATION ::  
**69, Rue Jenner, 69**  
— LILLE —  
□ □  
*Adresser toute la Correspondance à l'adresse ci-dessus.*

**Bureaux : Place de la Gare**  
*Entrée : 36, RUE DU PRIEZ (1<sup>er</sup> étage)*

**Albert-Jean Legrand**, Directeur-Rédacteur en Chef

**ABONNEMENTS :**  
France : Un an, 4 francs — Étranger : Un an, 5 francs

**Nord-Revue**

ALBERT-JEAN LEGRAND, Directeur-Rédacteur en Chef

**ABONNEMENTS :**  
France : Un an, 4 francs — Étranger : Un an, 5 francs



**LEON BATHIAT** Cliché « Nord-Revue »

N.-B. — Cette photographie fut prise à Lille, lors du Meeting d'Aviation; Bathiat pilotait à cette époque un biplan Bréguet.

### LE BATHIAT-SANCHEZ

L'association entre Bathiat et Sanchez-Besa est signée depuis quelques jours : l'appareil construit par cette nouvelle firme portera le nom de « Bathiat-Sánchez ». Les constructeurs Sommer et Train ayant abandonné l'aviation, ont vendu à MM. Bathiat et Sanchez une partie de leur outillage.

La nouvelle marque est installée à Mourmelon, sur les terrains et dans les ateliers qu'occupaient autrefois les maisons Sommer et Train, et s'occupera de la construction de monoplans, de biplans et d'hydroplanes, de types différents et de conceptions toutes nouvelles.

Les ateliers Bathiat-Sánchez sont déjà sur le point de sortir leurs premiers appareils. A en juger par ce qu'une indiscretion nous a permis d'en voir, nous pouvons affirmer que la réussite sera complète. Du reste, toute la partie technique est confiée à notre compatriote l'ingénieur Pierre Rivière et, avec un atout pareil, la partie est gagnée d'avance.

### Nos Compatriotes dans l'Aéronautique

Léon Bathiat, l'aviateur lillois, et Pierre Rivière, l'ingénieur béthunois, s'associent avec le constructeur Sanchez-Besa pour la construction d'avions d'une conception nouvelle.



(Cliché « Nord Revue »)

Au volant d'un biplan Voisin, le pilote Didier; derrière lui, au poste d'observation, notre sympathique compatriote, PIERRE RIVIÈRE, l'ingénieur béthunois bien connu.

**N.-B.** — Le « Nord Revue » se tient à la disposition de ses lecteurs pour tous renseignements (détails techniques, etc.) sur les appareils de la nouvelle firme.

**Artículo en la revista Nord Revue del 25 de abril de 1913 informando la creación de la firma Bathiat-Sánchez**

Sánchez Besa adquirió los talleres de las empresas Sommer y Trait en Mourmelon instalando allí las principales instalaciones de fabricación de la nueva sociedad.

En 1914 Bathiat es llamado a filas y la administración queda enteramente en manos de Sánchez Besa, finalmente Léon Bathiat deja la empresa en 1916, para volver con su antiguo patrón en calidad de asociado y formar la firma Sommer-Bathiat, que como la de nuestro compatriota producirá para el ejército francés aeronaves y partes de estas en subcontratación de las firmas mayores.

### **1914, ESTALLA LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL**

Tras el inicio de la entonces llamada gran Guerra, todos los países involucrados en el conflicto demandarían pronto grandes cantidades de aeroplanos. Esta necesidad de aviones y motores provocó el desarrollo acelerado de la industria, gracias a que el gobierno francés concedió créditos de guerra fáciles a cuanta empresa pudiera fabricar aviones, esto permitió la expansión y creación de nuevas plantas. La empresa Bathiat Sánchez en particular, recibieron importantes pedidos por lo que creció con rapidez llegando a tener tres instalaciones.



*José Luis Sánchez Besa delante de un biplano Sopwith Strutter en fabricación en uno de sus talleres.*

La firma fue creciendo gracias a los pedidos de aviones que durante el conflicto se fueron necesitando, tanta fue la demanda que contaba a comienzos de 1918 con una planta de 2.000 obreros en sus fábricas de Boulogne-Billancourt, Sèvres y Cognac y se encontraba construyendo en subcontratación, aeronaves Breguet XIV de estructura metálica, Caudron G3 y cumpliendo una orden de 500 aviones Sopwith para el Ejército Francés (el Sopwith 1 ½ Strutter del Royal Flying Corps).

Adicionalmente se estaban ensamblando unas 600 berlinas Breguet para el servicio de transportes del gobierno galo.

No obstante, la demanda de material aéreo, Sánchez Besa no cortó sus lazos con la aviación chilena. En abril de 1915, el Aero Club de Chile lo nombró delegado de nuestro país ante la Federación Aeronáutica Internacional.

### **Sopwith “one and a half strutter”**



*Sopwith fabricado en Francia*

El Sopwith entró en servicio en 1916 en el Royal Flying Corps como avión de observación. Fue el primer avión inglés en estar equipado con una ametralladora sincronizada. El piloto y el observador estaban instalados en cabinas en tándem muy separadas. De construcción en madera, clásica para la época, tenía el estabilizador con incidencia variable ajustable por el piloto en vuelo y frenos de aire bajo las alas inferiores para reducir la distancia de aterrizaje.

El mayor usuario de Sopwith fue la Aéronautique Militaire francesa que en mayo de 1916 operaba los obsoletos biplanos Farman y Breguet de configuración propulsora. El mando sin posibilidad de reemplazos eficientes escogió el Sopwith inglés que se fabricó en grandes cantidades por diferentes firmas francesas en tres versiones, el SOP 1A2 (reconocimiento biplaza), SOP 1B2 (bombardero biplaza) y SOP 1B1 (bombardero monoplaza). No fue muy efectivo contra cazas, sufriendo bajas significativas y derribando menos aviones enemigos que otros modelos de observación posteriores.

Fueron retirados del servicio de primera línea a principios de 1918, aunque continuaron en operación con unidades de entrenamiento.

### **Caudron G3**



*Caudron G 3, similar al utilizado por Adrienne Bolland, en su cruce de la Cordillera de los Andes en 1921*

El primer vuelo del Caudron G 3 tuvo lugar antes de la guerra en mayo de 1914. Tenía una configuración especial con una muy pequeña barquilla en la que estaba instalado el motor y la cabina del piloto, con un fuselaje doble que sostenía el empenaje, a la manera de los Farman y de los primeros Voisin. El control lateral fue en las primeras series con alabeo de alas, al final de la producción se instalaron alerones en el ala superior.

Tras la declaración de guerra en 1914, el avión fue comandado en grandes cantidades como avión de observación al ser seguro y estable. En Francia fue fabricado por Caudron y numerosos contratistas. Por patriotismo, los hermanos Caudron no pidieron royalties por la licencia de construcción. Fue manufacturado asimismo en Gran Bretaña e Italia.

Entre 1914-15 se utilizó como avión de observación desarmado, resultando inicialmente eficaz, pero poco a poco, sus performances y la ausencia de armas lo hicieron demasiado vulnerable para equipar la línea del frente, de la que fue definitivamente retirado en 1916. Italia también utilizó el G.3 hasta 1917 para reconocimiento a gran distancia, así como los británicos. Normalmente, el G.3 operaba desarmado, aunque algunos aviones estaban equipados con una ametralladora y bombas de mano. Al hacerse obsoleto sirvió sólo como avión de entrenamiento.

La mayoría de los G.3 eran del modelo A2, utilizado por numerosas fuerzas aéreas en el frente occidental, Rusia y Oriente Medio. Los G.3 D2 eran aviones de entrenamiento biplazas equipados con controles duales. El E2 era la versión monoplaza del entrenador. La versión R1 fue desarrollada por Francia y utilizada para entrenamiento de taxeo, tal como los Blériot Pingüino, recortando las alas. La

última versión, la G3.12, estaba equipada con un motor Anzani 10 de mayor potencia. En Alemania, Gotha hizo copias de los G.3 designadas LD3 y LD4.

### **Breguet XIV** (14 designación de post guerra)



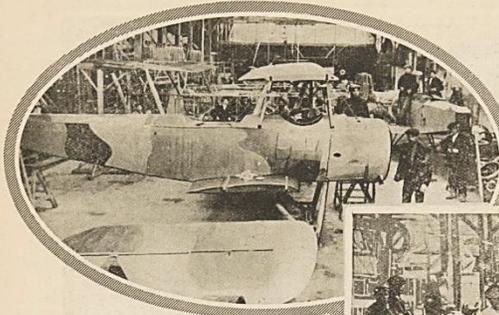
*Breguet XIV restaurado. Actualmente en vuelo en Francia*

En 1916, tuvo lugar un concurso encargado por la Sección Técnica de la Aéronautique por un nuevo avión de bombardeo capaz de cargar 300 kg de bombas. Se escogió inicialmente un trimotor, resolviéndose finalmente comandar un monomotor con hélice tractora.

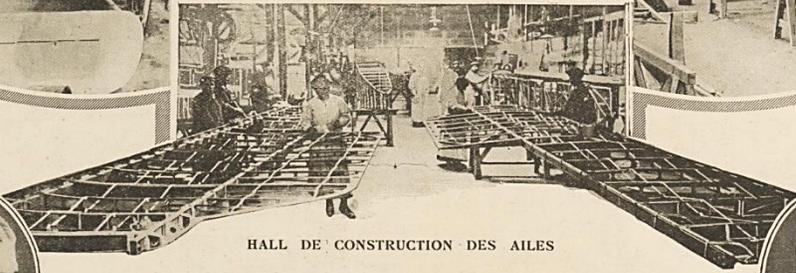
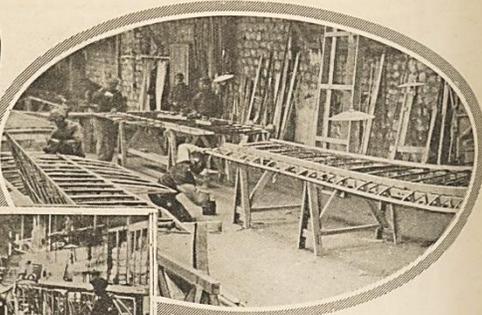
El avión escogido fue el Breguet XIV, equipado con un motor Renault de 12 cilindros de 220 hp., motor que evolucionaría durante el conflicto para alcanzar los 316 hp. El Breguet XIV resultó innovador al ser diseñado con una estructura metálica utilizando duraluminio. El primer avión francés de estas características.

Sirvió como avión de reconocimiento y bombardero y se produjo en grandes cantidades durante la guerra con un total de 5.500 ejemplares, continuándose su fabricación después del conflicto. Un pool de 6 empresas recibió contratos de producción y los primeros modelos se entregaron en el verano de 1917. Un total de 71 escuadrillas francesas lo utilizaron durante la Gran Guerra y sus cualidades lo llevaron a ser adquirido por 27 países.

En nuestro continente fue empleado por los Servicios Aéreos de Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay. En la post guerra fue empleado extensamente por Aéropostale como avión de transporte de correo y en ocasiones pasajeros, la empresa adquirió un centenar de ejemplares para sus rutas en Europa y África.



J. BENOIT.



HALL DE CONSTRUCTION DES AILES



GEO CHEMET.



LIEUT. ROBINET.

## Les Avions Sanchez Beza



RUGÈRE.



LAPORTE.



LUMIÈRE.



CHAUSSE.

Il fut un temps où il n'existait que dix pilotes dans le monde : Sanchez Besa en était. Dès 1908, il se consacrait à l'aviation. Devenu très rapidement un aviateur consommé, il participa aux premiers meetings, montant un biplan construit d'après ses données ; il prit part aux meetings de Reims et de Juvisy et sans cesse de poursuivre les études et expériences de perfectionnement de son biplan ainsi que la mise au point d'un hydroaéroplane. C'est ainsi qu'il continua à remporter de nombreux succès dont l'importance ne cessa d'aller croissant.

Au cours de 1912, ses appareils ont pris part au meeting de Monaco et au concours de Barcelone où son aéro-marin gagna la Coupe du Cercle Royal de l'Aéronautique de cette ville. Il se classa ensuite au second rang, au concours de Saint-Malo où il recevait une médaille du ministère de la Marine. Enfin, au meeting de Tamise (Belgique), sur quinze engagés, il finissait premier. Il s'attribuait, en outre, une coupe offerte par le ministère des Colonies de Belgique, décernée au premier du concours de perfectionnements, et un bas-relief comme prix au vainqueur du concours pour le maximum de passagers transportés.

Par la suite, il fournit à l'armée des monoplans Bathiat-Sanchez, gagna la Coupe Latham, la coupe Montigny, la grande Coupe de l'Aéro-Club du Chili, ainsi que de nombreux autres prix dans des concours étrangers.

J.-L. Sanchez Besa contribua à la fondation de l'aérodrome de la Champagne, en créant une école d'aviation à Bétheny ; plus tard, il créait, à Mourmelon-le-Grand et à Chateaufort, des écoles dans lesquelles ont été formés nombre de pilotes, dont certains ont obtenu une renommée mondiale et dont la plupart sont aux armées.

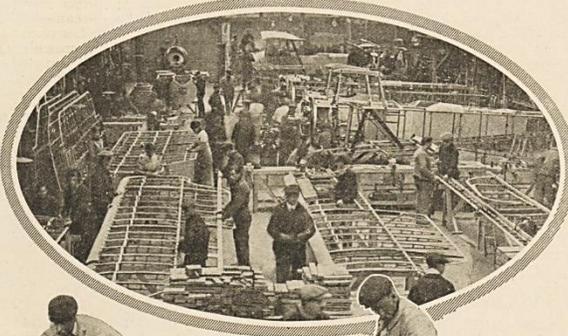
Nous rendons un dernier hommage aux pilotes qui figurent sur cette page, élèves ou collaborateurs d'avant-guerre, de Sanchez Besa, morts au champ d'honneur pour la France en service commandé.

Actuellement, ses ateliers de Billancourt travaillent pour le S. F. A. et l'A. R. A., sous la direction de M. Léon Perrod, assisté de son chef de fabrication, M. Gaston Barlon.

La ténacité et la compétence de ses dirigeants feront peu à peu de cette usine, un précieux auxiliaire de l'aviation militaire, en attendant l'achèvement d'études importantes, en ce moment, en cours d'exécution.

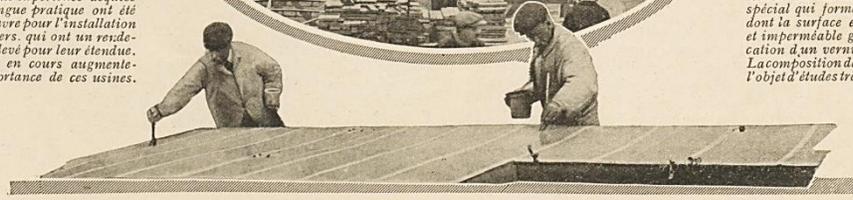
### HALL DE MONTAGE DES AÉROPLANES

Dans le médaillon ci-contre est reproduite une photographie du hall de montage des aéroplanes que M. Sanchez Besa a fait construire dans sa nouvelle et magnifique usine. Toutes les ressources d'une expérience acquise par une longue pratique ont été mises en œuvre pour l'installation de ces ateliers, qui ont un rendement très élevé pour leur étendue. Les études en cours augmentent l'importance de ces usines.



### LE VERNISSAGE FINAL DES AILES D'AVION

Les ailes d'aéroplanes sont constituées, comme on le sait, par de légères, mais solides, fermettes reliées les unes aux autres à leurs extrémités et par des lattes en bois intermédiaires. Cet ensemble est recouvert d'un tissu spécial qui forme un plan uni dont la surface est rendue lisse et imperméable grâce à l'application d'un vernis spécial fluide. La composition de ces vernis a fait l'objet d'études très approfondies.



Artículo sobre la empresa Sánchez Besa aparecido en la revista La vie au Grand Air en 1918. En el óvalo superior izquierdo se ve un Sopwith 1 a 2 en construcción

## FINALIZA EL PRIMER CONFLICTO MUNDIAL, SUS CONSECUENCIAS PARA SÁNCHEZ BESA

En 1916 Sánchez Besa había recuperado el control de la empresa con su nombre original, pero en noviembre de 1918 se firma el Armisticio que da fin a la Primera Guerra Mundial y para toda la industria francesa el fin del conflicto significa el término inmediato de compras de material aeronáutico por el gobierno.

Muchas empresas de todos los rubros, entre ellas Sánchez-Besa, se vieron en serias dificultades económicas. Debieron cerrar plantas, despedir a la mayor parte de su personal y encarar la transformación a nuevas actividades y negocios.

Algunas como Voisin e Hispano Suiza se inclinaron a la fabricación de automóviles y maquinaria, Sánchez Besa en particular probó suerte con la fabricación de vagones de ferrocarril, muebles, puertas, cajones, ventanas y construcción en madera.



*Publicidad de la firma Sánchez Besa en 1919 ofreciendo material de construcción, tales como puertas, ventanas, etc. La empresa tenía todavía tres plantas: Billancourt, Sèvres y Cognac.*

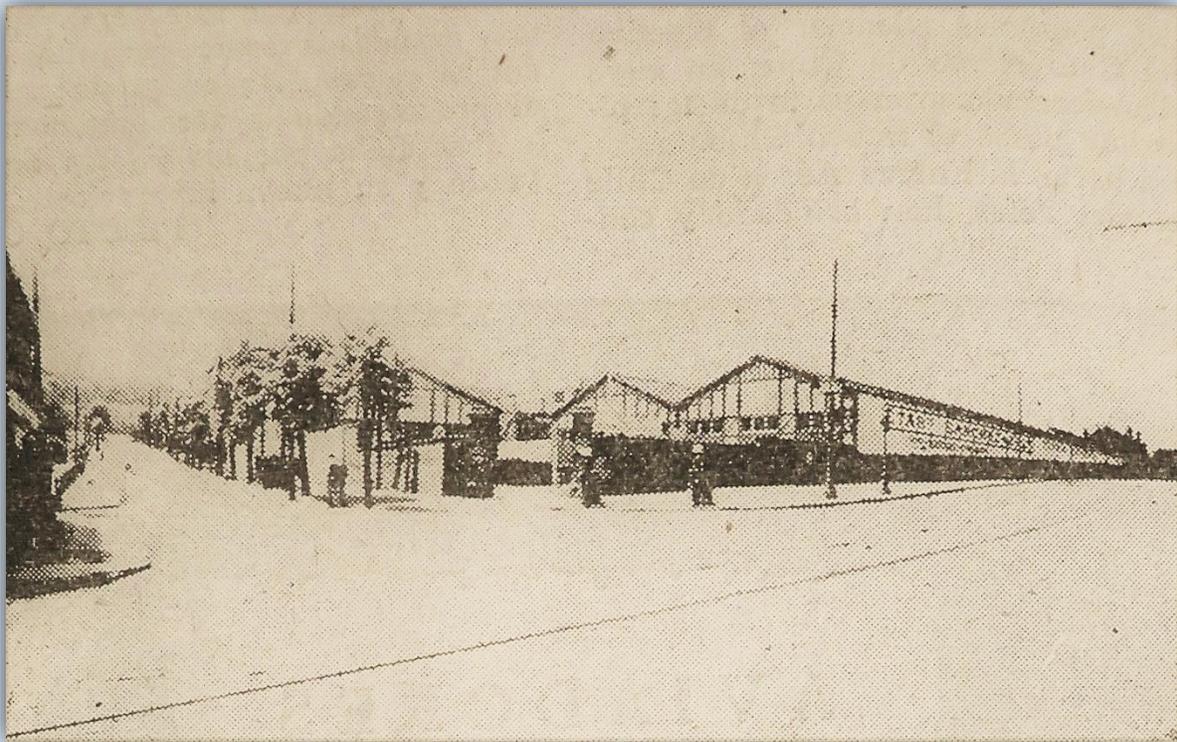
Pero todavía no había abandonado la fabricación de aviones. En 1921 presentó en el Salón de la Aeronáutica su avión multiplano, construido de acuerdo a un diseño preparado en conjunto con el Ingeniero Toussaint y que será su último proyecto aeronáutico.

En 1922, su razón social seguía siendo Sánchez Besa, con oficinas en Grand Rue. Sèvres. Auteil 11-26 y la empresa continuaba registrada como fabricante de aviones y partes. Pero finalmente, Établissements Sánchez Besa cierra sus puertas ese año y las fábricas e instalaciones fueron vendidas a la sociedad Descamps.

## Entrevista a José Luis Sánchez Besa en 1942

Se transcribe una entrevista otorgada a la revista L'Aérophile en enero de 1942, por José Luis Sánchez Besa:

*“Comencé a volar en 1908 en Mourmelon-le-Grand en la Escuela Voisin con Colliex como instructor, después tomó parte en el primer meeting de aviación en Reims de 1909. A continuación, participé en los meetings de Berlín en Johannistal y en Hamburgo en 1909. No era todavía un piloto con Brevet, pero tenía una buena práctica. Tomé el examen en enero de 1910. Cosa curiosa, muchos de mis alumnos pasaron el examen ante de mí. Bielovucic, Chomet, Labouret, etc.*



*Planta de Sánchez Besa en Sévres*



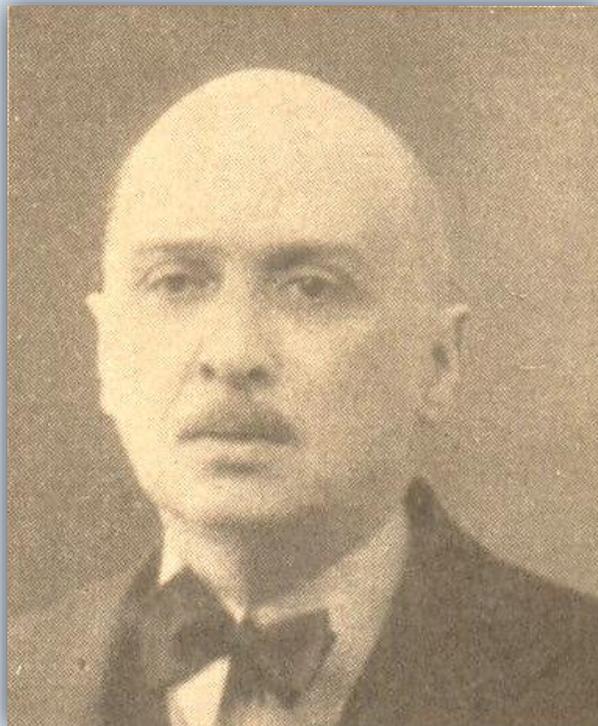
*Planta de Sánchez Besa en Cognac donde se fabricaron de vagones de ferrocarril. (1921)*

*Había montado una Escuela de Vuelo en Bétheny y una fábrica en Reims en el camino de Neufchâtel.*

*Todo iba muy bien y había alegremente puesto mi fortuna a disposición de la aviación. Decidí entonces tomar parte con mis pilotos en las grandes competiciones. Tuvimos grandes éxitos entre los cuales recuerdo; el primer meeting de Mónaco, el Gran Premio de la Ville de Vienne, el Concurso de la Baja Austria, el Premio del Ministerio de Marina en Saint-Malo, el Concurso de la Tamise, el primer premio de la clasificación general en el meeting de Bélgica, la Copa del Rey de los Belgas, la Copa del Rey de España, la Copa Latham, la Copa Montigny.*

*En 1912 me asocié con Léon Bathiat, que posteriormente sería el Presidente de Les Vieilles Tiges, compré entonces todo el material y las instalaciones de las empresas Sommer y Train en Mourmelon para mi firma. Organicé a continuación una segunda Escuela de Vuelo donde formé numerosos pilotos militares tales como el teniente Morel que en un monoplano Bathiat-Sánchez, completó la Vuelta a Francia, sin mecánico y sin ningún tipo de ayuda. Uno de mis antiguos alumnos, el Ayudante Robinet se destacó en la batalla del Marne, como uno de los primeros aviadores de observación del Ejército Francés.*

*Todos mis esfuerzos se vieron coronados por el éxito, pasé a ser proveedor de la Aeronáutica y comencé a fabricar aeronaves en serie y abrí una nueva fábrica en Issy-les-Molineaux, contigua a la planta de Voisin. En 1914 se declaró la guerra y Bathiat fue movilizado. A causa de esto, la sociedad fue disuelta. Bathiat fue llamado a la retaguardia y montó posteriormente su propia fábrica.*



**Sánchez Besa en 1942**

*Después de la guerra transformé mis fábricas en talleres de reparación de vagones de ferrocarril y fabricación de embalajes y estudiaba en conjunto con el sobresaliente ingeniero Toussaint un multiplano al que le decían “avión a persianas”.*

*He guardado un fuerte reconocimiento a todos los pilotos que me han ayudado en mi tarea y entre los cuales citaré especialmente a Léon Bathiat mi antiguo asociado, a Bielovucic, Chomet, Labouret, al teniente Morel, Robinet, Pierre Benoit y otros.*

*Aventuras y anécdotas en mi vida. ? Hay demasiadas para que las pueda citar aquí. Van pues algunas.*

*¿Qué es lo que me ha traído a la aviación? Pues, el globo libre. He hecho muchos vuelos en globo con Jacques Faure y el Vizconde De la Brosse. Tengo un recuerdo vivo de todas esas ascensiones que me han procurado las emociones más diversas. Santos Dumont con el cual estaba muy unido me aconsejó vivamente de interesarme en la aviación y pasé bruscamente del más ligero al más pesado que el aire.*

*Hacia un año que volaba cuando tuve un accidente grave. En un gran avión celular volaba ese día, un bello día de primavera en 1910 en Béthany. Repentinamente se rompió un ala y el avión cayó desde una altura de 100 m, pero afortunadamente las paredes verticales del ala hicieron de paracaídas. La caída fue ruda y me recogieron en estado lamentable con una pierna quebrada, la mano derecha fracturada y dos costillas hundidas. Quede dos días en estado de coma. El Conde De Lesseps que me había recogido me dijo cuando ya estaba restablecido: ¡Y vaya, te he tomado la cabeza por un lado, el brazo del otro y las piernas en otro lugar, un poco de soldadura autógena y todo quedará en su lugar, pegado y tendremos de nuevo a un hombre completo! Ese ha sido mi único accidente grave.*

*Ahora una aventura. Había partido con un pasajero hacia Inglaterra a bordo de uno de mis aviones. Despegamos del cabo Gris Nez y la travesía hacia Dover debía ser corta. Pasada una hora y cuarto, nada de Inglaterra. Sin que lo haya percibido el viento nos había desviado hacia el oeste, el combustible bajaba y la situación se hacía grave. Finalmente he aquí la tierra. Aterrizamos al sur de la isla y estacionamos el avión bajo unos árboles. Encontramos un café y entramos. Drink? All right!*

*Mi pasajero y yo habíamos bebido más de lo normal para festejar nuestro dichoso aterrizaje y decidimos alojar en el pub. Despegamos a la mañana siguiente y aterrizamos normalmente en Hendon. Allí pudimos leer en los periódicos que estábamos perdidos en el mar. Es una sensación bizarra el leer que se está muerto cuando uno se siente tan vivo. Terminamos así con una anécdota.*

*En 1915 en Villacoublay, el rey de España vino a pasar una revista de los aviones franceses junto al Presidente Raymond Poincaré. El rey me conocía, vino hacia mí y me estrechó calurosamente la mano. Estoy contento me dijo que un nieto de España represente nuestra patria en un tan gran país como la Francia. El soberano se acordaba así de mi nacionalidad sudamericana y por sus cumplimientos hizo surgir las felicitaciones sobre mi país.*

*Cuando efectuaba vuelos en España, el Rey Alfonso XIII conversaba familiarmente conmigo y no era raro que cuando aún estaba vestido con el overol de vuelo, me tomara familiarmente del brazo. Caminábamos así lentamente y el rey me hablaba sobre aviación. El adoraba la aeronáutica, pero el*

*protocolo le impedía volar en esos tiempos heroicos lo que lamentaba infinitamente. Era un soberano atrayente y eminentemente deportivo.*

*Con esta anécdota se terminan mis recuerdos. De todo lo que he hecho, que me queda.? Fotos, algunos objetos de arte, las reminiscencias de una bella época que no reviviremos, ya que la conquista del aire no se renovará. Ella ha sido hecha de una vez por todas.”*

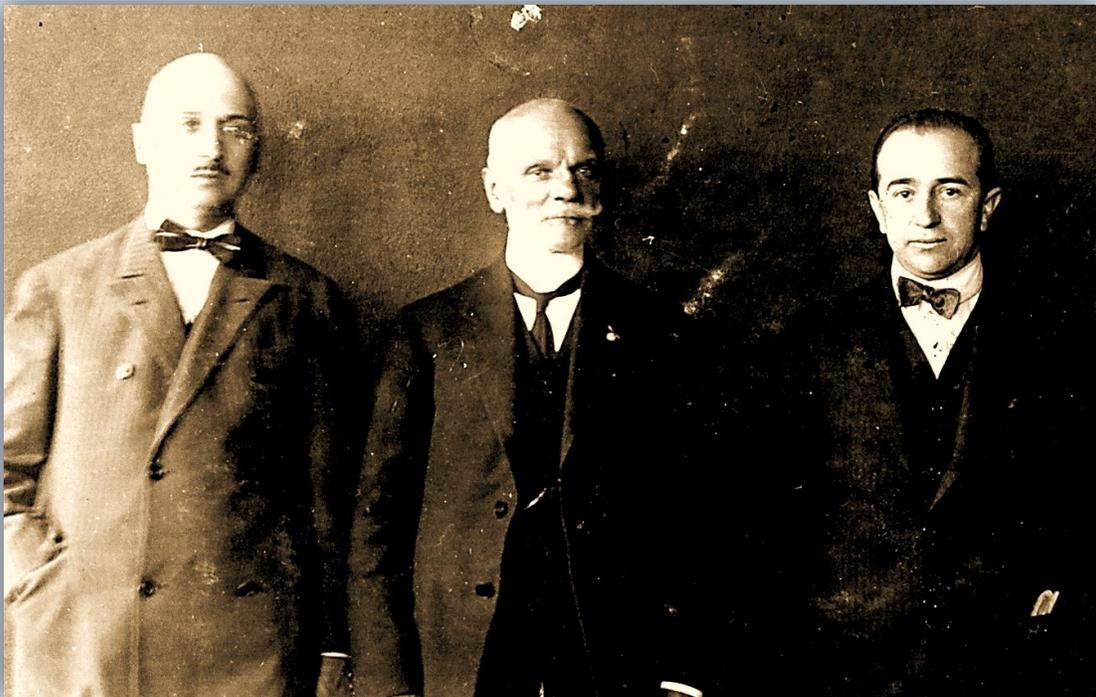


**José Luis Sánchez Besa. Durante la copa Gordon Bennett en Étampes. Septiembre de 1920**

*(Meeting d'Etampes, la Coupe Gordon-Bennett : le pilote constructeur Sánchez - Besa : [photographie de presse] / Agence Meurisse 1920 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9037331w/f1.highres>)*

## SUS ACTIVIDADES DE NEGOCIOS EN CHILE EN LA DÉCADA DEL VEINTE

Entre enero y abril de 1926 viajó a Chile para respaldar un proyecto que manejaba desde 1925 con Louis Testart, ciudadano francés radicado en Valparaíso, para crear una compañía de transporte aéreo, que se inscribió provisoriamente como "*Sociedad de Aviación Comercial*". En Santiago se abrieron oficinas en la calle Teatinos 254, contratando al Sr. Eduard Deckert como gerente y piloto y al ingeniero chileno Pedro Andrade Moss, los que estudiaron los posibles lugares para aeródromos, la necesidad de hangares, estaciones de radiotelefonía, el tipo de avión necesario y lo necesario para que la compañía operara. Sánchez Besa en entrevista con el diario La Nación el 15 de abril de 1926, indicó que la necesidad posiblemente sería de 8 aviones por adquirir en Europa y que en la empresa se habían invertido \$ 100.000 pesos en estos estudios.



*En la foto Sánchez Besa, Louis Testart y Conrado Ríos Gallardo en Santiago*

Se entrevistó con el Presidente de la República y varios Ministros para obtener apoyo estatal y obtuvo la promesa de que se pediría al Congreso el despacho de una iniciativa para respaldar la actividad de esta empresa, pidiendo que, si no prosperaba la ley, el gobierno diera una garantía para comprar las aeronaves, ofreciendo traspasar el material, aeronaves e infraestructura al Ministerio de Guerra si el proyecto no se materializaba. Indicó al Presidente que, de no obtenerse el apoyo del Estado, trataría de conseguir financiamiento extranjero. Menciona en la entrevista que traería a Chile al aviador Luis Omar Page con gran experiencia en aviación comercial adquirida como piloto de la línea Sevilla a Laraquete.

Eventualmente la empresa debió disminuir las expectativas. Se le concedió a don Luis Testart en 1925 una concesión no exclusiva para operar servicios de aviación civil entre ciertos puntos por 12 años. La empresa se denominó *Compañía Sudamericana de Aeronavegación* siendo inaugurada el 4 de mayo de 1927, para proveer un servicio de correo y pasajeros diario entre Santiago and Valparaíso.

El programa preveía una salida a las 12:00 desde Santiago para volver a las 14:00 desde Valparaíso. El avión del que se disponía era un Morane de dos plazas, teniendo como punto de partida el Club Hípico de Santiago. Ese año, con un único avión y debido al accidente durante un despegue, finalizaron las actividades de la compañía. Su última actividad comercial en Chile tuvo lugar en 1928, en que fue nombrado representante de Aeropostale y como tal participó en las negociaciones y organización del trayecto Buenos Aires-Santiago de esta sociedad.

EDICION DE 24 PAGINAS 30 CENTAVOS PRECIO EN TODO EL PAIS No 3.378

# LA NACION

AGUSTIN 1023 - 1049 TELEFONO 10215 - 1114 SANTIAGO DE CHILE, JUEVES 15 DE ABRIL DE 1928 SUBSCRIPCION: Por un año, \$ 90.— Por 6 meses, \$ 48.— Por 3 meses, \$ 26.— Por un año, extranjero, \$ 120

SEGA LA MEJOR PRODUCCION DE 1926

## CHARLATANISMO CON DON JOSE LUIS SANCHEZ BESA

**LA MODA ACTUAL**



Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

Tengo fe en que los señores senadores y diputados van a sancionar el mensaje del Ejecutivo. — El aviador nacional, Luis O. Page formará parte de esta gran empresa. — Yo no he venido a Chile a buscar fortuna, he venido con el exclusivo objeto de poner mis conocimientos al servicio de mi patria, nos dice finalmente el señor Sánchez Besa

Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

**¡OH, MARGARITA!**



MARGARITA DICE QUE EN LA VIDA MODERNA NO SE HACEN SIEMPRE COSAS DE NIÑOS...

**¿QUIEN ES EL PADRE DE MI HIJO?**

Chile, más que lo que yo he hecho por Francia correspondiente 1.100 aparatos para la guerra.

T el señor Sánchez Besa que es todo un hombre de acción, que se permitió enseñar en Francia una fábrica con 1.000 obreros, que entró durante la guerra apañado por valor de más de 100 millones de francos, que ha conculgado un Gobierno inglés de honorarios británicos trinitos que ha conculgado un Gobierno de habla española, que tiene el honor de ser el primer aviador de habla española, que junto con Santos Dumont, los hermanos Wright, Hiram, Pagan, Valenz, cog uno de los precursoras de la aviación, nos dice finalmente:

—Yo he venido a Chile a buscar fortuna, he venido con el exclusivo objeto de poner mis conocimientos al servicio de mi patria, y nos estrecha fuertemente la mano.

**Nueces**

COMPRAN

Guttmann Maurer & Co.

MONEDA 1045 TEL. 427

**VERY SOON**

Freddie Residence

Daily, weekly and monthly rates. (Necesitamos camuflajes, con garaje. Sin intermediarios.)

FREDDIE, Castilla 6020 15-A

**Toga**

Una firma a base de socios españoles, suecos, daneses de Italia y Chile de Chile, ha sido declarada NIIVAMENTE por autoridades de Europa y de América, como el mejor específico hasta hoy conocido.



Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

Tengo fe en que los señores senadores y diputados van a sancionar el mensaje del Ejecutivo. — El aviador nacional, Luis O. Page formará parte de esta gran empresa. — Yo no he venido a Chile a buscar fortuna, he venido con el exclusivo objeto de poner mis conocimientos al servicio de mi patria, nos dice finalmente el señor Sánchez Besa

Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

Chile necesita la aviación comercial más que las naciones de Europa. — Todos los pueblos hacen grandes sacrificios por su desarrollo. — Si los ferrocarriles están en manos nacionales, con mayor razón debe estarlo la aviación comercial. — La única ayuda que se pide del Estado será en todo caso ventajosa para el Estado mismo.

Después de dos meses y medio de permanencia en el país hoy regresó a Europa don José Luis Sánchez Besa, quien como se sabe ha sostenido la posibilidad de establecer la aviación comercial. Antes que declare la patria creemos de interés conversar con él y de aquí nuestra charla.

—¿Va usted satisfecho de sus trabajos?

—No por ahora. Implanter en Chile la aviación comercial en la forma que yo la concibo, hoy que ya he iniciado mucho. No sólo contra los elementos sino contra los hombres. Personas ilustradas todavía no creen en el avión como medio de transporte y mucho menos creen que esto pueda ser negocio. Sin embargo, el aeroplano va imponiéndose en Europa día a día. Empeso por transportar carnes, frutas, encomiendas, en aeroplanos pasajeros y hoy lleva joyas, esmeraldas, etc., etc. Es un terrible competidor del ferrocarril, del alambre y amplía a serio del telégrafo. Mas, estas cosas no se creen del todo en Chile.

—¿Qué impresión se lleva usted de la utilidad de la aviación en el país?

—La empresa de aviación comercial que se organiza, tiene desde hace más de un año una oficina técnica en Tallines, Est. Trabajan en ella como jefes un distinguido piloto técnico francés, don Eduardo Declet, y el ingeniero y técnico chileno don Pedro Andrade. Ambos sabedores han hecho trabajos muy interesantes, levantando la carta aérea, trazando los aeródromos, buscando las mejores rutas de navegación para cada región, el tipo de avión más conveniente, etc., etc. Este trabajo que es lento y que demanda inversión de dinero, fuera de los resultados que ha practicado personalmente, me llevan al convencimiento de que al país necesita de la aviación comercial y que sólo será una colaboradora eficaz de la industria y del comercio. La medida mucho más que los pueblos de Europa. Porque nuestras vías de comunicaciones son inferiores. Si en Alemania, Francia, Italia, Inglaterra, Holanda, Austria, Hungría, ha podido desarrollarse con mucho mayor razón progresar en Chile, sobre todo para el Norte, a donde los medios de comunicación son bastante deficientes.

De estos estudios he llegado al convencimiento de que no basta para poner en movimiento la aviación comercial, en la forma eficiente que debe hacerse, con traer al país, como había pensado, dos o tres aviones de tipo pequeño. Es necesario un modo más copioso, y traer ocho aparatos como mínimo, lo que tiene en consecuencia a aumentar el porcentaje de gastos de inversión. De ahí que todo el programa que trata el libro que he escrito, sea bastante fundamentalmente y haya sido a su vez proyectado para la Empresa mi viaje de estudio a Chile.

En atención a las mayores desconfianzas que se requieren hacer a las vendidas industriales que importan al país aviones a capitales nacionales, señor a creación de un fondo de garantía, para que se haya nación segura que no concierne a la aviación comercial, como antes se dio con la subvención el año 1927. Alemania, concedió cinco millones de francos creó, Inglaterra un millón y medio de libras esterlinas, Francia más de cuatro millones de francos y así como otros países, Italia, Holanda, Bélgica, etc.

La aviación comercial en el Chile sólo está bajo el control del Ministerio de la Guerra y tiene un subvención que sube de cinco millones de pesos. Los Estados Unidos, habrán de invertir cerca de diez millones de dólares en formar su aviación comercial. Y para que alguna, naturalista, al entrar en Chile, no tendrá subvención de ninguna naturaleza, al entrar en Chile, está obligada a transportar a marinos y militares que visiten en comisión del servicio con un presupuesto de rebaja a su transporte.

**¿POSEE UD. UN HUDSON?**

COMPRA SUS REPUESTOS A

**Graham, Rowe & Cía.**

Y OBTENDRA BUENA CALIDAD Y MARCA HUDSON LEGITIMOS

**GARAGE HUDSON. — DIECIOCHO 745**

Han aparecido las hermosas composiciones de

**Javier Rengifo**

Celebre Petite Gavotte y Triste Chileno

EN VENTA EN TODOS LOS ALMACENES DE MUSICA

La Nación, jueves 15 de abril de 1926

**“Yo no he venido a Chile a buscar fortuna, he venido con el exclusivo objeto de poner mis conocimientos al servicio de mi Patria”**

# AERONAUTICA

Ha llegado a nuestra capital el constructor chileno Sánchez Besa :- Las líneas Latecoère en Chile :- La próxima asamblea del Aero Club Argentino

## OTRAS NOVEDADES LOCALES Y EXTRANJERAS

A bordo del "Giulio Cesare" ha llegado ayer a nuestra capital uno de los precursores de la aeronáutica sudamericana y que como el brasileño Santos Dumont se dedicó especialmente a la industria aérea, permitiendo que su nombre fuera conocido no sólo en su país de origen sino en los centros industriales de Europa y América: se trata del ingeniero chileno Sánchez Besa que viene con el propósito de activar las gestiones tendientes a la prolongación de la línea aeropostal Francia-Buenos Aires hasta la ciudad de Santiago.

A poco de nacida la locomoción aérea el ingeniero Sánchez Besa bosquejó un tipo propio de avión que más tarde, en Francia, fué perfeccionando, llamando particularmente la atención de los técnicos por sus altas cualidades aerodinámicas.

El biplano Sánchez Besa en 1912 daba resultados tan admirables que era considerado como uno de los mejores y así lo declaraba la prensa francesa y constructores eminentes como Gabriel Voisin.

El 7 de Febrero se atribuyó el record con carga útil llevando a bordo 6 pasajeros, en el aeródromo de Issy les Moutineaux. Poco tiempo después se adjudicaba el primer premio, en el concurso de Hidroplanos de Mónaco.

Creada en 1913 la aviación militar chilena, uno de los primeros tipos de aviones adquiridos fué el Sánchez Besa.

Ante el éxito de sus primeras máquinas se fueron ampliando los talleres, hasta que en Billancourt se levantó una fábrica que hoy en día se halla en plena actividad.

Se trata, pues, de una figura de singulares relieves que desde hace más de quince años se dedica a la mayor divulgación de la aeronavegación y ahora lleva el campo de sus actividades a su propia patria.

### LAS LINEAS LATECOERE EN CHILE. — GESTIONES EN NUESTRO PAIS. —

Como es del dominio público, en Chile de un tiempo a esta parte se están interesando en la implantación de líneas aéreas con pasajeros y correo postal, que estarían a cargo de determinadas empresas.

La próxima realización del proyecto de la compañía Latecoère, en el sentido de instalar un servicio aeropostal entre Francia y nuestra capital, ha venido a acrecentar ese interés en el vecino país.

Al efecto, han llegado a nuestra capital, como declinamos en otro lugar, el ingeniero José L. Sánchez Besa y señor Marín Acuña, a fin de activar la prolongación del servicio hasta Santiago de Chile. En ese país, como se hará en el nuestro,

líneas interprovinciales secundarias con pasajeros y correspondencia se crearían a su vez, en unión con la principal.

En el vecino país se ha constituido la Compañía Sudamericana de Aeronavegación, que será una filial de la Latecoère.

Mientras se tramita la organización del servicio internacional, otro local entre Santiago e Iquique, con escalas en Santiago, Concepción y Valdivia, será inaugurado en el mes de Septiembre del corriente año. El piloto francés Deckert, director de la compañía, se halla en Tolosa (Francia), adquiriendo el material aéreo de la Société Industrielle d'Aviation Latecoère.

La compañía chilena, cuyo organizador es el señor Luis Testard y que ya ha creado el servicio Santiago-Valparaíso, permitirá que la correspondencia de Francia a Chile llegue a destino en un plazo máximo de nueve días.

Como se ve, inicia la compañía Latecoère con buenos augurios su proyecto de unión aérea entre Europa y la América del Sud, asegurando un porvenir brillante a la joven aeronáutica del continente.

7  
EL DIARIO

Recorte de El Diario

Buenos Aires, Argentina

30 de septiembre de 1927

## NUEVOS NEGOCIOS Y LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

José Luis Sánchez Besa siguió activo en la escena aeronáutica francesa. Patentó varias innovaciones interesantes en el campo aeronáutico y formó parte de la Asociación de los Pioneros de la Aviación de ese país, “*Les Vieilles Tiges*”, dirigida por su amigo, Léon Bathiat. En 1932 fue elegido miembro del Directorio del Aero Club de Francia.

Emprendedor por naturaleza, Sánchez Besa continuó explorando nuevos negocios. Había contraído matrimonio con la señorita Denise Augusta Marguerite Legeay, actriz francesa de cine y teatro y con ella abrió en octubre de 1930 una sala de Café Concert, “*La Fourmi*”, ubicada en 114 Boulevard Rochechouart en París que funcionó durante un tiempo, pero desgraciadamente no tuvo éxito y debió declarar la quiebra del negocio el 26 de marzo de 1932.

Establecido en Francia, tenía un gran prestigio en el medio aeronáutico local al ser considerado uno de los primeros pioneros de la aviación francesa. En 1940 al ser invadida su patria de adopción, tomó partido y tuvo participación en el movimiento de resistencia contra la ocupación alemana.

## RECONOCIMIENTOS

En 1950 el gobierno francés le concedió la Medalla de la Aeronáutica (*Médaille de l'Aéronautique*) principalmente por su contribución al desarrollo de la aviación francesa como también recibió otra por su actividad como miembro de la resistencia durante la Segunda Guerra Mundial.

También en esos años el Gobierno de Chile lo designó como Agregado Civil de Aviación en la Embajada de Chile en Francia.

Adicionalmente nuestro país reconociendo su trayectoria, le concedió una pensión de gracia en 1952, equivalente a la recibida por un Comandante de Grupo de la Fuerza Aérea de Chile.

Lamentablemente José Luis Sánchez Besa falleció el 2 de marzo de 1955, afectado de un ataque al corazón, mientras estaba en París, su ciudad de residencia.

Sus restos reposan actualmente en el Cementerio de la Défense, en las afueras de París, Francia.



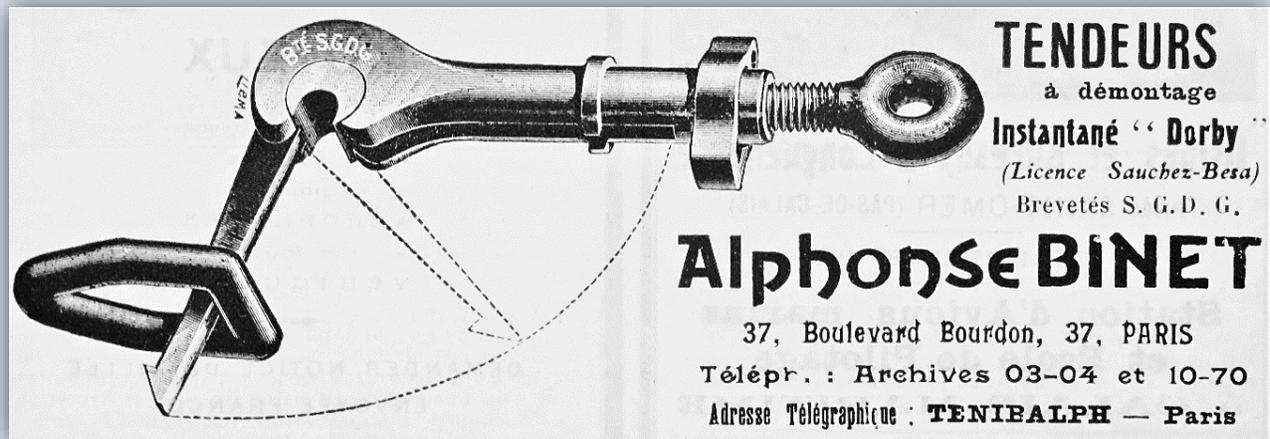
***Médaille de l'Aéronautique.***  
(Col. Norberto Traub)

## ALGUNAS DE SUS PATENTES Y NUEVAS INVENCIONES

Como parte de su actividad industrial y durante varios años José Luis Sánchez Besa desarrolló en su firma nuevas ideas sobre componentes de aviones y patentó diversas invenciones.

### Tensor ajustable

En 1913 se daba publicidad a través de la prensa aeronáutica francesa y se comercializaba, un tensor para cables al que se le dio el apelativo de “Dorby” y que era fabricado en una empresa del área metal mecánica bajo licencia de la firma Sánchez Besa, la creadora del dispositivo.



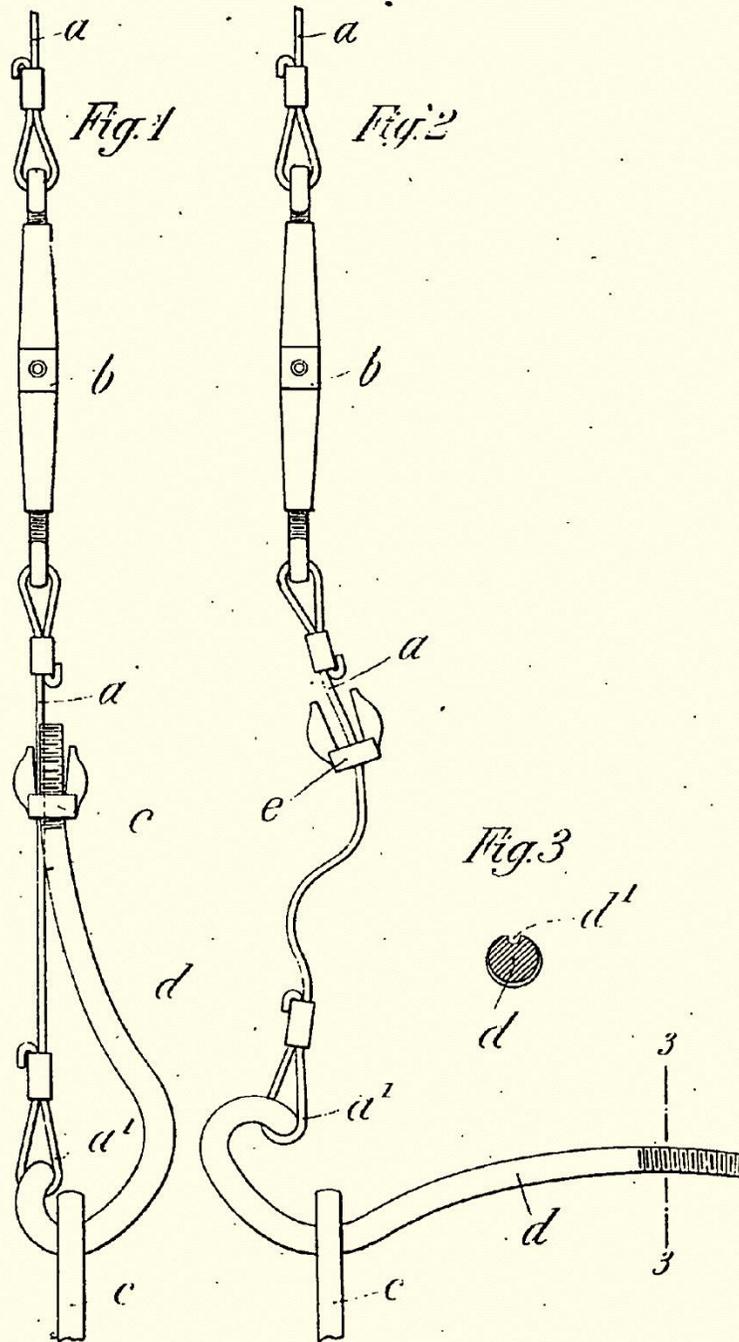
*Tensor instantáneo “Dorby”, inventado por Sánchez Besa. Patente francesa N° 439.253*

Sánchez Besa ideó el dispositivo tensor que recibió la patente Francesa N° 439.253 del 3 de abril de 1912, por un sistema para tensar los cables de interconexión de elementos varios de un avión, para conectar y desmontar rápidamente un aeroplano.

Las amarras con cables de acero eran ampliamente empleadas para mantener bajo tensión alas tanto en biplanos como monoplanos, además de empenajes y trenes de aterrizaje. Algunas aeronaves están ensambladas y mantenidas rígidas con un bosque de cables. Esto resultaba sumamente necesario con la forma de construcción de aviones en boga y era una ocupación permanente de los mecánicos, ya que variaciones de temperatura, humedad o aterrizajes bruscos aflojaban las decenas de cables que se empleaban para mantener un avión debidamente ajustado y en buenas condiciones.

Esta situación llevó por ejemplo al Royal Flying Corps a partir de su formación en 1912, a catalogar los mecánicos de avión en dos categorías, “rigger” (ajustador) y “fitter” (armador) durando esto, hasta inicios de la Segunda Guerra Mundial.

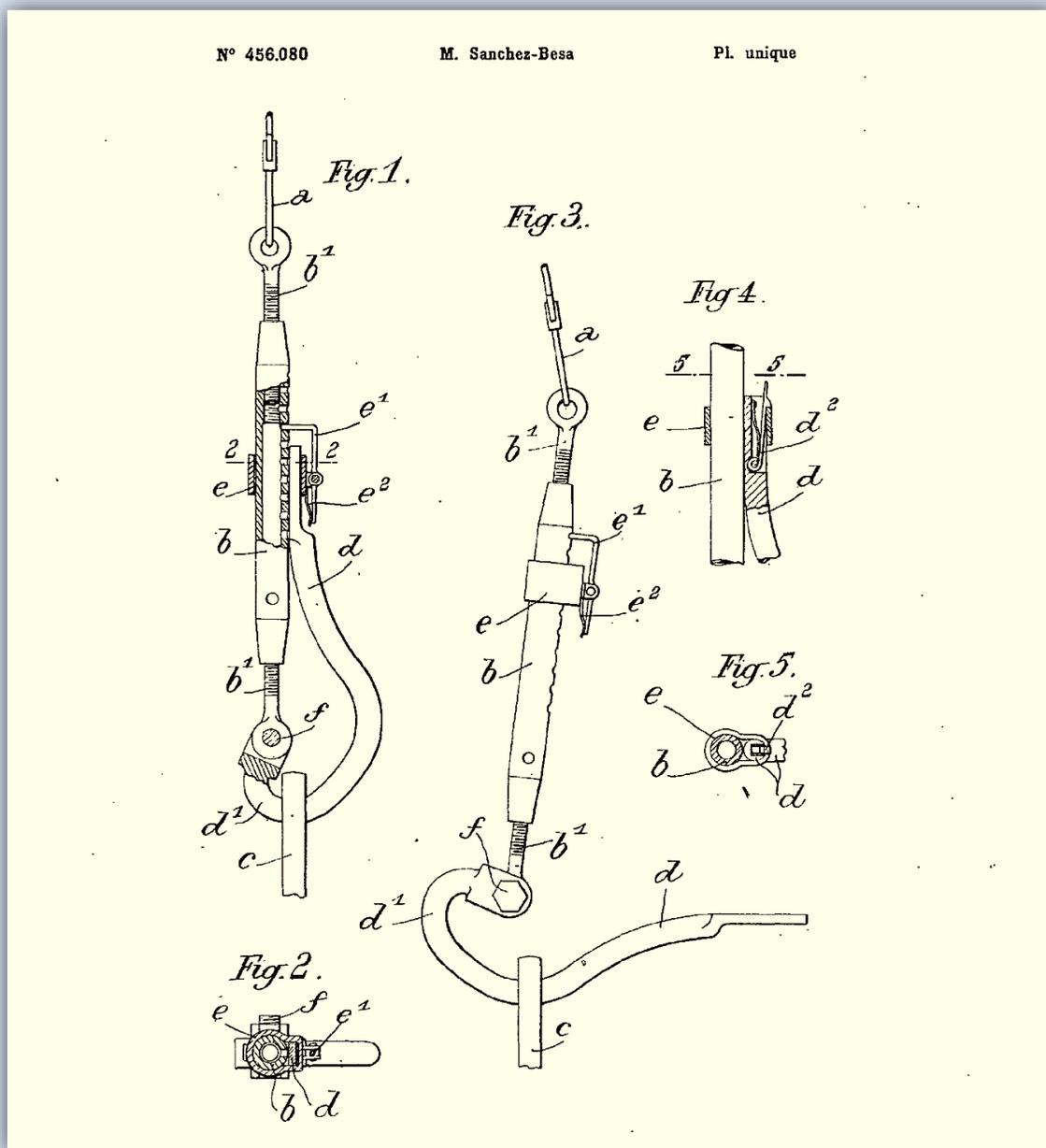
El tensor propuesto permitía acoplar un gancho en forma de signo de interrogación a un extremo del cable y asegurarlo a otro cable por medio de un lazo que contenía una tuerca a la que se unía el extremo del gancho. Tuerca que podía apretarse a mano.



Patente francesa N° 456.080

Sánchez Besa mejoró posteriormente su dispositivo tensa cables y recibió la patente Francesa N° 456.080 del 9 de junio de 1913, reemplazando el cable de unión del barrilete y el ensamble por una unión directa entre el gancho y el barrilete, con el mismo objeto, poder tensar los cables de interconexión de elementos varios en un avión.

El dispositivo en una forma más evolucionada y ya en su tercera versión, fue el que se fabricaba y vendía por la firma Alphonse Binet en 1913, como tensor "Dorby". Sánchez Besa no patentó el "Dorby" de acción rápida, pero si extendió licencias de fabricación.



OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

VI. — Marine et navigation.

N° 456.080

4. — AÉROSTATION, AVIATION.

Perfectionnements apportés aux moyens à faire comporter, en vue de leur mise sous tension, aux haubans tels, notamment, que ceux qu'on fait généralement comprendre aux aéroplanes et engins analogues.

M. JOSÉ-LUIS SANCHEZ-BESA résidant en France (Seine).

Demandé le 28 mars 1913.

Délivré le 9 juin 1913. — Publié le 16 août 1913.

(Demande de brevet déposée en Belgique le 30 mars 1912. — Déclaration du déposant.)

L'invention est relative aux moyens à faire comporter, en vue de leur mise sous tension, aux haubans tels, notamment, que ceux qu'on fait généralement comprendre aux aéroplanes et appareils analogues.

Elle a pour but, principalement, de rendre tels, ces moyens, qu'ils soient d'une utilisation plus aisée, et qu'ils permettent d'arriver, de façon plus simple et plus économique ainsi qu'à augmentation de poids moindre que jusqu'ici, à atteindre les avantages qu'on peut obtenir par application de l'objet du brevet d'invention belge n° 232.567 pris au même nom le 1<sup>er</sup> février 1911, objet qui consiste, lui, à associer, aux dispositifs à faire comporter aux haubans pour le réglage de leur tension, un organe analogue aux doigts rabattables et en forme de crochet qu'on fait comporter, notamment, aux articles dits snow-boots.

Elle consiste, principalement aussi, à, non plus simplement associer comme dans ledit brevet, mais, au contraire, combiner réellement, avec les dispositifs tels que les tendeurs, à faire comporter aux haubans pour le réglage de leur tension, un organe de l'espèce de celui dont il vient d'être parlé, soit donc un organe rabattable et en forme de crochet.

Elle vise plus particulièrement certains modes de réalisation de la disposition à laquelle il vient d'être fait allusion, et plus particulièrement encore, et ce à titre de produits industriels nouveaux, les moyens du genre en question comportant application de ladite disposition, les éléments spéciaux propres à leur établissement, et les aéroplanes et autres appareils haubanés eux-mêmes comprenant de semblables moyens.

Et elle pourra, de toute façon, être bien comprise à l'aide de ce qui suit, ainsi que du dessin ci-annexé, lequel n'est cependant, bien entendu, donné qu'à simple titre d'exemple.

Les fig. 1 et 2 de ce dessin montrent respectivement en élévation parties en coupe axiale et en coupe horizontale suivant fig. 1, ainsi qu'à sa position active, un tendeur établi conformément à l'invention.

La fig. 3 montre, en élévation, le même tendeur à sa position inactive.

Les fig. 4 et 5 enfin montrent, respectivement en élévation parties en coupe axiale et en coupe horizontale suivant fig. 4, ainsi qu'à sa position active, mais ce de façon partielle seulement, un tendeur établi conformément à une variante du mode de réalisation auquel sont plus particulière-

Prix du fascicule : 1 franc.

Patente francesa N° 471515

El 11 de julio de 1914 y publicada el 30 de octubre del mismo año, la oficina de patentes de Francia aprobaba el Brevet N° 475.515, que reserva para Sánchez Besa la invención del sistema de comandos de aeroplanos con timones y fuselaje dobles, la configuración adoptada para su avión Bathiat-Sánchez de 1913.

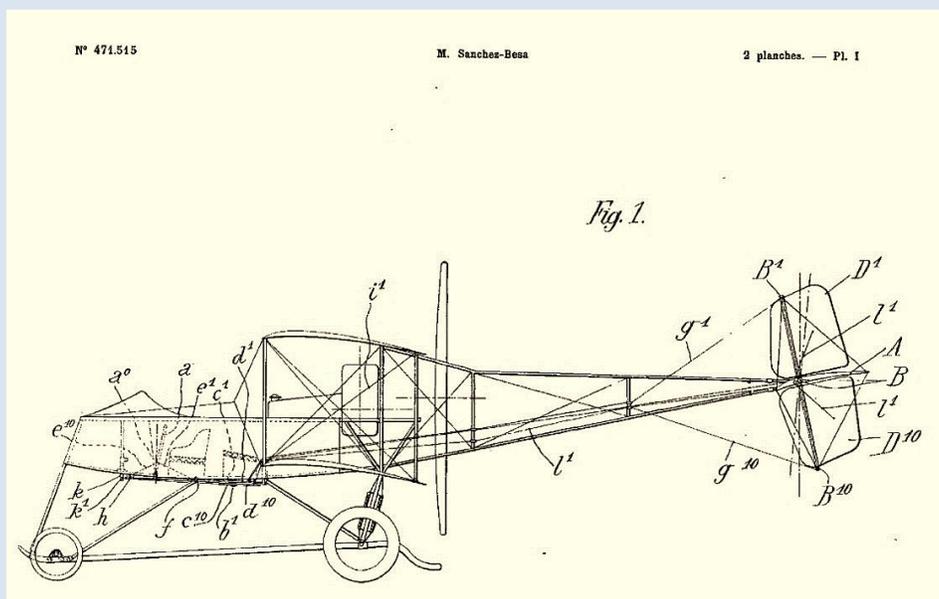
Esta disposición de comandos era original de la empresa y aunque había aviones con sistemas similares y posiblemente algo diferentes, es Sánchez Besa quien obtiene la patente. El Brevet presenta en forma detallada la forma de control de timones y el elevador, con las piezas, herrajes, poleas, cables y mandos que se empleaban en este avión.



**Bathiat Sánchez 1913. Su sistema de control estaba patentado**

Si bien el resultado fue muy satisfactorio y las experiencias de empleo del avión en Chile no mencionan dificultades de control, Sánchez Besa no lo utilizó en el hidroavión de 1913, construido en paralelo con el modelo terrestre.

La empresa preparaba planos y descripción detallada del avión para así facilitar su armado.



Patente inglesa 176380A GB

En 1920 Sánchez Besa entró en asociación con los señores Albert Toussaint, profesor de Aerodinámica en el Instituto Aerotécnico de Saint-Cyr y Jean Marie Bertrand, ingeniero, para construir una aeronave de configuración multiplano cuyo diseño había sido concebido y patentado por Toussaint y desarrollar una tecnología totalmente novedosa para su construcción.



Estos socios patentaron una nueva forma de fabricación aeronáutica en Inglaterra, presentando una solicitud el 4 de marzo de 1921, y recibiendo con fecha 4 de julio de 1923 la patente GB 176380.

El resultado fue una forma de fabricación de lo que hoy conocemos como materiales compuestos. Se concibió la construcción de todo tipo de componentes en base a una placa conformada por un sándwich de madera, corcho y lámina de aluminio formado en moldes y curado en un horno. El método sería aplicable a hélices, planos y otras partes de aviones. En el caso de fuselajes, podrían reforzarse con un esqueleto interno, en el caso de alas, con un núcleo formado por una viga de acero. La noción fue muy adelantada a su tiempo, sólo a partir de la década del cuarenta se intentaron manufacturar dos o tres modelos de aeronaves de esta forma. Método que es común hoy en día y casi universal, al crearse y extenderse el empleo de resinas y tejidos o mallas en fibras especiales.

Le cupo a Sánchez Besa como constructor transformar esta idea en realidad, construyendo en sus talleres, probetas y componentes en este material, realizando las pruebas para validar el concepto y finalmente construyendo un prototipo de avión, ideando soluciones, improvisando constantemente soluciones constructivas para un nuevo desafío, ya que como es común en la industria y en todo desarrollo de nuevas tecnologías, existe una gran distancia entre el proyecto teórico y el producto exitoso.

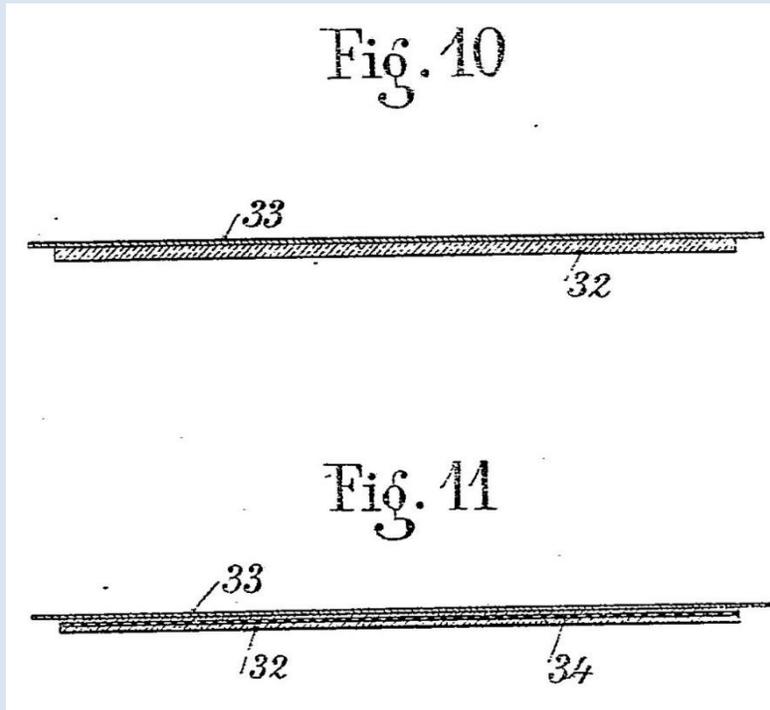
Los registros ingleses de patentes no conservaron planos de este invento, solo se dispone de una descripción, pero el grupo de inventores obtuvo posteriormente la patente francesa para este tipo de fabricación, la que veremos más adelante.

En base a esta innovadora técnica se fabricó y voló el Multiplano Sánchez Besa de 1921 que puede equipararse a la demostración del concepto, pero ya sea por la cantidad de mano de obra necesaria y al costo del proceso, o al hecho de que la construcción en madera y tela o en tubos soldados de fuselajes y alas de aeronaves era universalmente empleada y conocida por todos los fabricantes resultando económica, con la metodología de diseño y cálculo estructural extendida, un novel método de fabricación no tuvo aceptación. Un caso similar sucedía con la construcción de fuselajes monocasco en aluminio, la técnica existía y los Junkers de 1917 y otros modelos alemanes de 1918 lo demostraban. Pero la fabricación de aviones metálicos en aluminio no se generalizó a nivel mundial hasta la década del treinta.

Patente francesa N° 582.217

El mismo trio presentó la solicitud de la nueva técnica de construcción ante la Oficina de Patentes Francesa, obteniendo el Brevet FR 582.217 el 10 de octubre de 1924. Los argumentos de justificación

de la invención que se extendieron fueron ligeramente diferentes. El Brevet indica que en construcciones aeronáuticas existe la necesidad de obtener elementos livianos y de aquí el énfasis en disponer las secciones de material para llegar con un peso determinado el más alto momento de inercia posible. El objeto de la patente es emplear materiales de poca resistencia, pero muy ligeros, unidos de tal forma que permitan equipararse a las cualidades del metal de ausencia de deformaciones, dando las cualidades necesarias de rigidez, resistencia a las sollicitaciones locales, ausencia de vibraciones, todo unido a la facilidad de construcción y de ensamblaje.



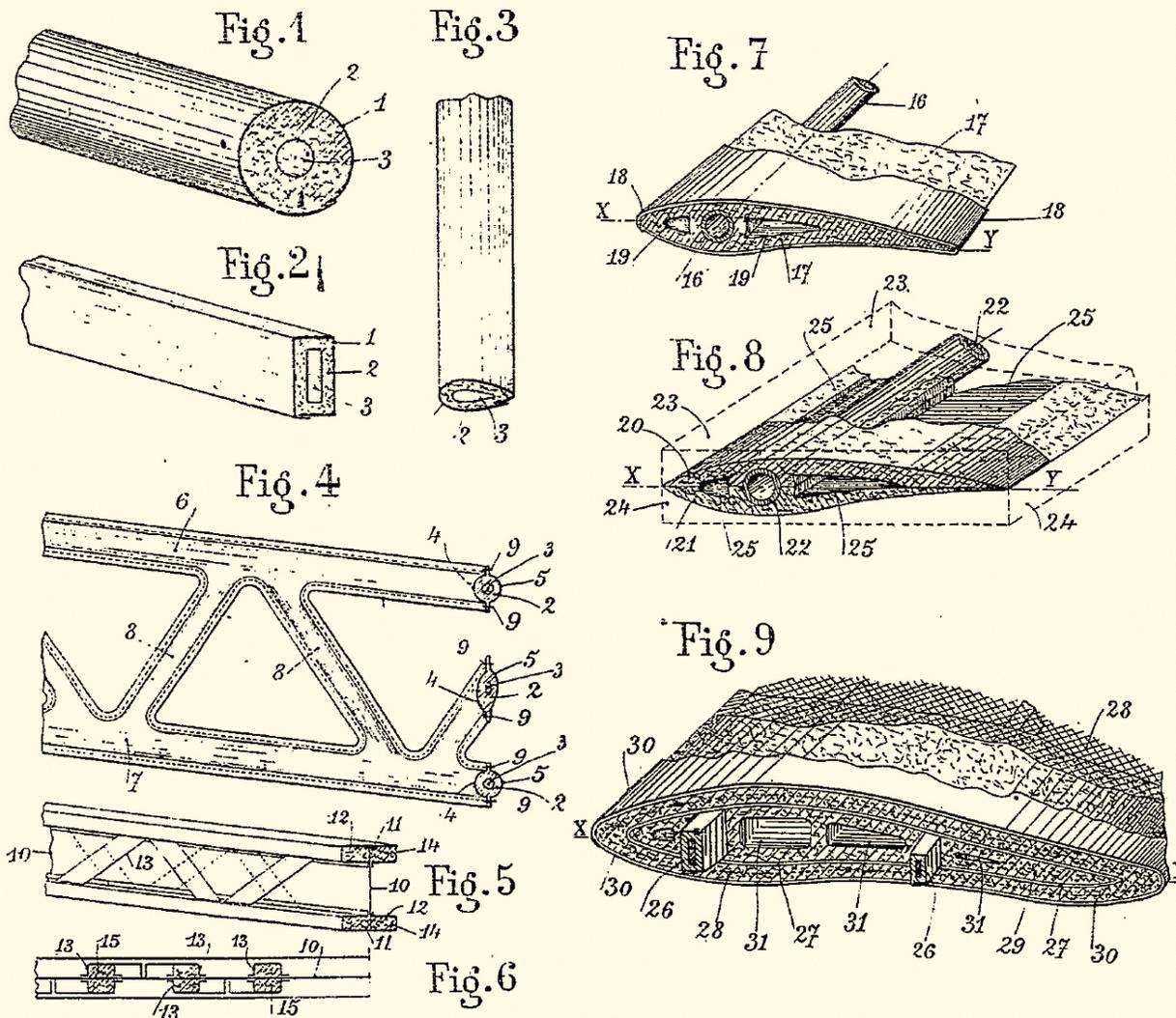
*Placa de material compuesto para fabricación de recubrimientos de aeronaves  
32. Lámina de corcho. 33. Lámina de aluminio. 34. Malla de metal*

La patente define un material compuesto que se define como ligero y resistente, los procesos de fabricación y las aplicaciones a la construcción de diversas partes de aeronaves.

Esencialmente el producto está formado por una cubierta de débil grosor en lámina de aluminio, duraluminio o acero, que rodea una masa de un cierto espesor formada por un material formable de resistencia reducida que puede ser corcho aglomerado, o cualquier otro elemento tal como madera, cemento. etc. La unión de los dos componentes puede realizarse con colas de cualquier tipo, moldeado o cualquier otro método.

Se postula que la lámina exterior sería suficiente para soportar todo esfuerzo, pero careciendo de rigidez presentaría poca resistencia a esfuerzos locales, lo que se solucionaría al combinarla con la masa interior ligera pero resistente. Se indica que el material resultante presenta una cierta analogía con el concreto armado ya que en este aglomerado pueden insertarse elementos de refuerzo para resistencia a cualquier tipo de esfuerzos. La patente indica varias aplicaciones que se señalan en los dibujos anexos.

Los autores señalan que este tipo de manufactura es aplicable a fuselajes monocasco, flotadores o carrocerías de automóviles, que incluso podrían ser moldeados en una sola pieza. Cabe destacar que este concepto de construcción es prácticamente el mismo que el empleado en los primeros aviones experimentales de la década del 70 tal como Burt Rutan en sus aviones Varienze.



- Figura 1: vista de un tubo**
- Figura 2: viga de sección rectangular**
- Figura 3: barra fusiforme de un montante**
- Figuras 4, 5 y 6: vigas de ala, de dirigibles u otra aplicación**
- Figura 7: superficie de un plano estabilizador**
- Figura 8: otra superficie similar de diferente construcción**
- Figura 9: sección de un ala**

Patente Norteamericana US 1.507.143

Para cubrir el mercado norteamericano, Sánchez Besa, Toussaint y Bertrand inscribieron en los Estados Unidos, el método de construcción de aeronaves previamente patentado en Francia e Inglaterra. Se les concedió la patente US 1507143 el 2 de septiembre de 1924.

Patented Sept. 2, 1924.

1,507,143

## UNITED STATES PATENT OFFICE.

ALBERT TOUSSAINT, OF ST. CYR, AND JEAN JOSEPH MARIE BERTRAND, OF PARIS, FRANCE, ASSIGNORS OF ONE-THIRD TO JOSE LUIS SANCHEZ-BESA, OF SEVRES, DEPARTMENT OF SEINE, FRANCE.

AIRCRAFT CONSTRUCTION.

Application filed March 1, 1922. Serial No. 540,323.

*To all whom it may concern:*

Be it known that we, ALBERT TOUSSAINT, a citizen of the Republic of France, and residing in St. Cyr l'Ecole, Department of Seine-et-Oise, and JEAN JOSEPH MARIE BERTRAND, a citizen of the Republic of France, and residing in Paris, Department of Seine, France, have invented certain new and useful Improvements in Aircraft Construction, of which the following is a specification.

Current practice in light construction work, and particularly in aircraft construction, has shown the necessity of spreading out the material in order to provide the greatest possible moment of inertia for a given weight of material. But progress in this direction was soon arrested by the lack of rigidity in the thin elements such as sheet metal, which become distorted, or elements of some length such as struts, which are subject to bending, as well as to vibrations and to sonorous effects, so that for these reasons manufacturers were led to adopt a basis whereby these drawbacks could be obviated and the material should not be submitted to stresses which are too far below the normal load. But this gives rise to constructions which have a heavier weight than actually required. These drawbacks are made still further evident from the fact the material in use is stronger by reason of the resulting diminution of the thickness.

Whence it will ensue that in the case of light constructions of this class it is usually found advantageous to make use of material not possessing any great strength but having a light weight, and in a relatively considerable thickness. In this manner, aluminium and duralumin have been substituted for ordinary or special steels. However, it is a recognized fact that wood is precisely the material which is adapted to afford the best results from the points of view hereinbefore stated, as possessing a small unit strength and great lightness.

The invention has for its object to unite in a given material the various properties which are necessary for the manufacture of light constructions, and for this purpose it relates to the use of substances having a small strength and a very light weight, in order to produce a material which shall possess the qualities of metal, such as ab-

sence of deformation, while at the same time affording the desired advantages such as suitable rigidity and absence of bending in even a greater degree than obtained by wood or reinforced timber, but furthermore possessing the new and important qualities of lack of sonority, absence of vibration, facility of assembling and resistance to local stresses.

This invention relates therefore to improvements in material for construction purposes whereby the following objects are attained:

1. A light and strong material applicable to the construction of aircraft of all types either lighter or heavier than air, such as aeroplanes, helicopters, balloons, airships or the like, as well as the construction of vehicles of all descriptions such as motor vehicles, vessels and the like, and to various constructions.

2. Various processes of manufacture of the said material.

3. Apparatus, vehicles and like constructions afforded by the use of the said material.

The material possessing lightness and strength which constitutes the principal object of this invention, consists essentially in the combination of the following elements:

1. A reinforcement having a small thickness and constructed of one or several materials having a great inherent strength.

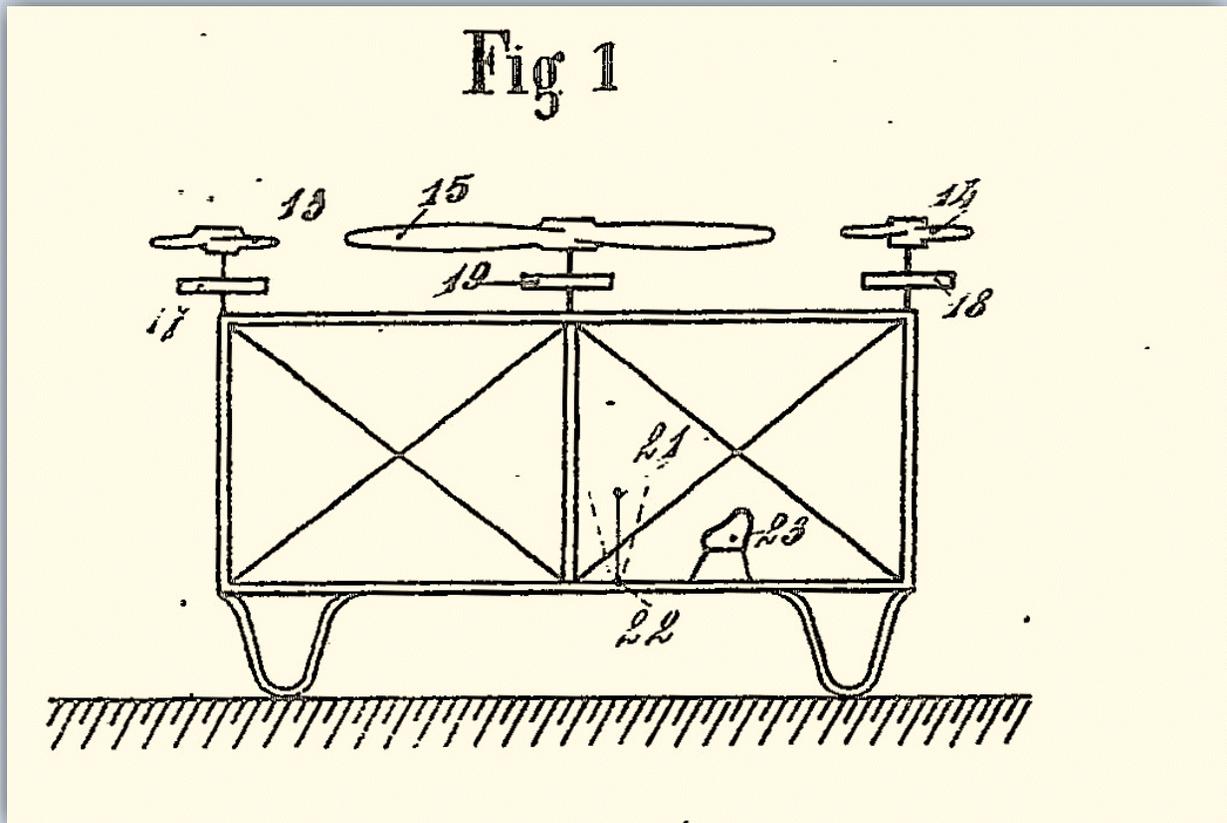
2. A mass of considerable thickness forming a suitable complete body, together with the said reinforcement, the said mass having a low density and inherent strength and being preferably not subject to vibrations nor of a sonorous nature.

In practice the reinforcement is constructed of metal, such as steel, aluminium, duralumin, or the like, preferably used in the form of sheets which in some cases may be very thin, for example one-tenth of a millimeter. But the invention is not limited to the said use of metal, and this latter may be replaced by reinforcements constructed entirely or partially of other material, and may even assume the form of reinforcements comprising flexible material such as textile fabrics, paper or the like which in the conditions of construction according to the invention are susceptible of affording a certain rigidity.

Patente Francesa FR 580196

Entre los años 1920 a 1924. José Luis Sánchez Besa y sus asociados entraron en un verdadero "Brain storming", creando una serie de invenciones de aparatos voladores y métodos de construcción

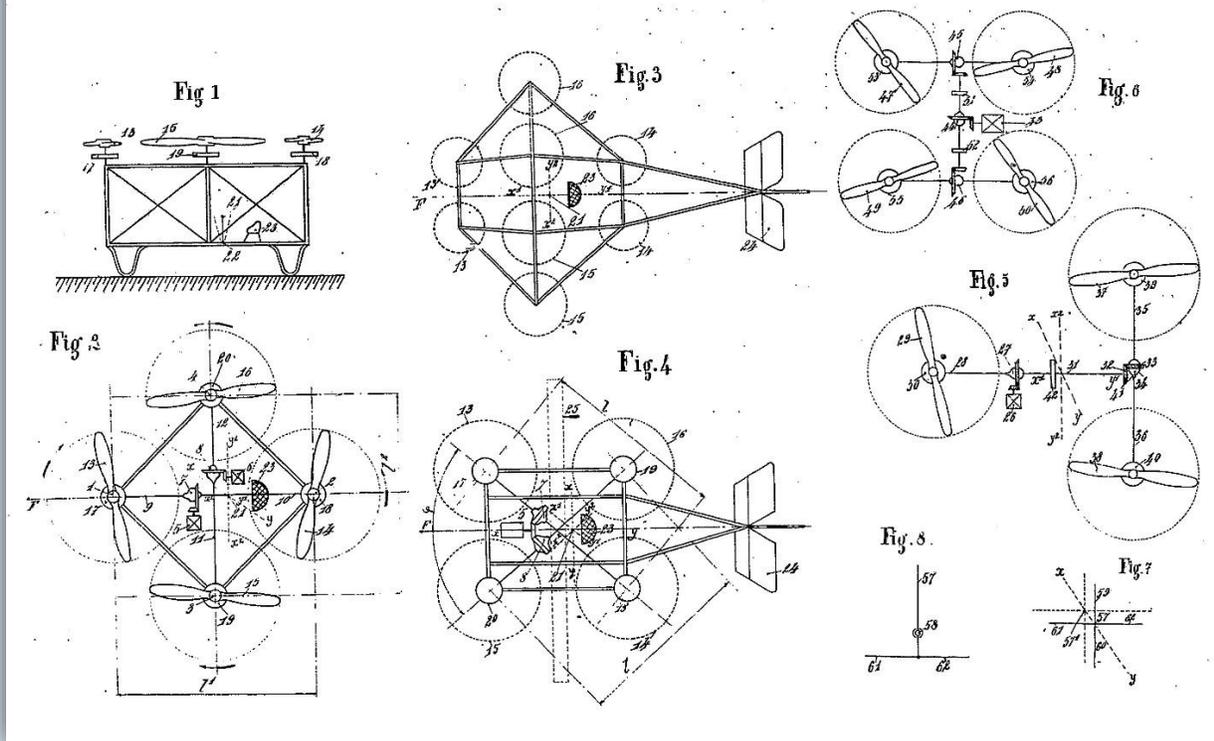
realmente innovadores. Uno de estos fue el helicóptero para el cual el grupo presentó una solicitud de patente el 3 de agosto de 1921, patente que les fue concedida el 25 de agosto de 1924 como el Brevet francés N° 580196.



Esta patente aprobada el 25 de agosto de 1924, describe en las palabras de sus autores, un aparato que tiene hélices de sustentación o alas giratorias (terminología de la época), que generan una tracción vertical que permita estabilizar el helicóptero alrededor sus ejes horizontales o bajo una inclinación determinada para ejecutar un movimiento en una dirección deseada o un cambio de dirección.

Según los inventores se le da al piloto la facultad de obtener o variar los esfuerzos verticales de tracción en cada hélice, pudiendo así levantar el helicóptero, permitiendo oscilaciones (inclinaciones) alrededor de los ejes correspondientes al movimiento en que se desea dirigir el helicóptero, evitar inclinaciones anormales y actuar en caso de variaciones de estabilidad ocasionadas por el movimiento de pasajeros en el interior de la máquina o al efecto de tracción inclinada de las hélices debido a deslizamientos o virajes.

Las hélices o si es el caso grupos de hélices, darán cuatro centros de empuje verticales, estos empujes pueden variarse a voluntad de manera de dar al aparato un movimiento en determinada dirección, a causa del momento ocasionado por el par que rota a mayor velocidad. El sistema está concebido para utilizar cuatro motores o uno solo. En este caso el motor actúa sobre un diferencial que transmite el movimiento a cuatro ejes.



### Proyecto de Helicóptero Sánchez Besa-Toussaint- Bertrand

El proyecto contempla el control mediante una sola palanca que se combina con órganos de reglaje de manera de que se pueda modificar la sustentación producida por cualquiera de los cuatro centros de empuje. El motor, en caso de que sea solo uno, tendría un sistema de reglaje de potencia dispuesto en la palanca del piloto que permitiría controlar el equilibrio del aparato por variaciones de potencia.

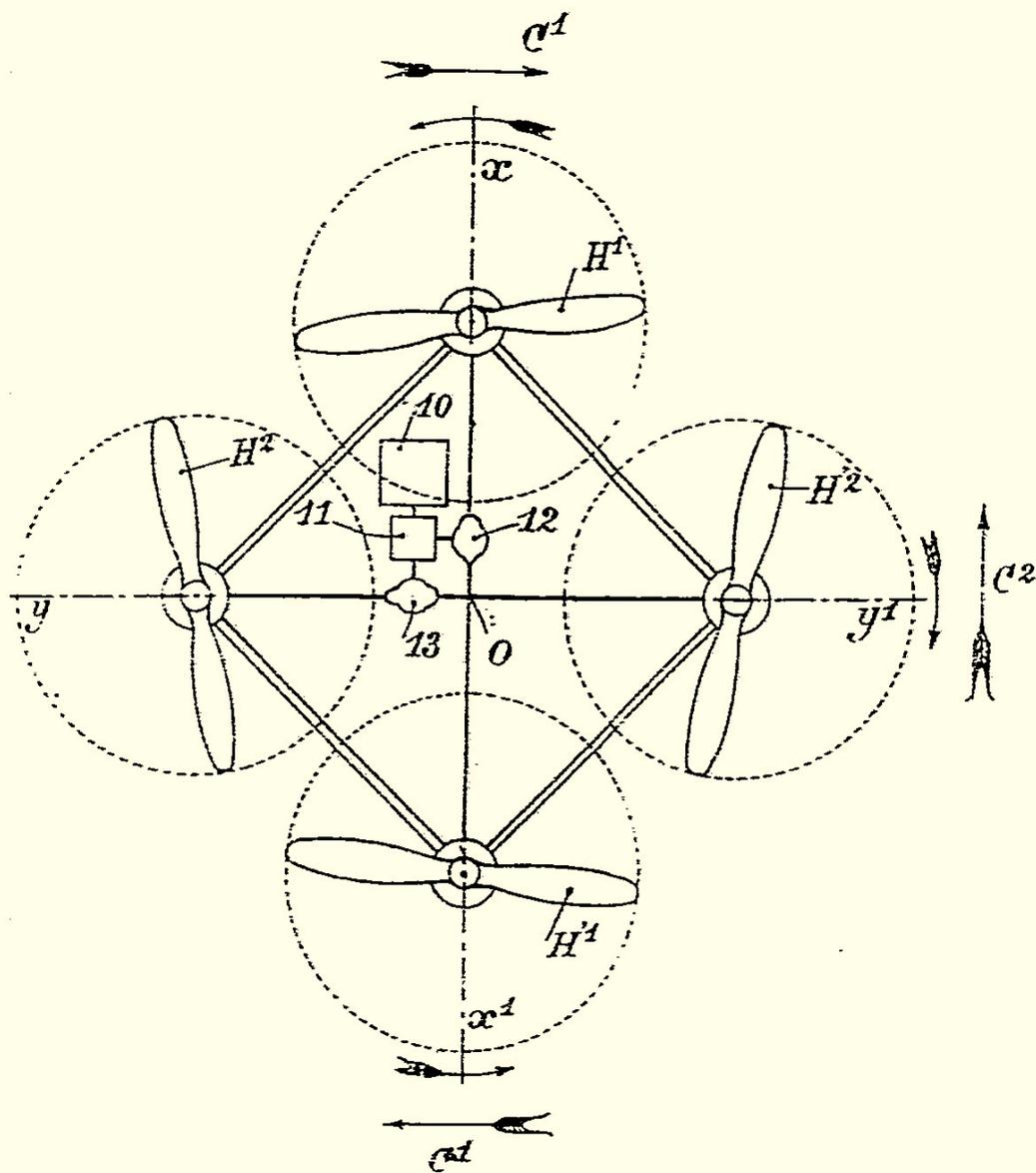
Se preveía un medio para variar el ángulo de ataque de las palas de las hélices de un par con respecto al ángulo de ataque de las palas del par opuesto.

Como puede verse este helicóptero y su sistema de producción de sustentación y control direccional prefigura maquinas utilizadas hoy en día. Cien años después los sistemas de control de Drones, no difieren mucho del ideado por estos inventores en 1921.

Patente Francesa FR 581.081

Esta patente presentada 6 meses después de la patente FR 580.196 y aprobada el 19 de septiembre de 1924, es una ampliación de la patente anterior y describe más en detalle el sistema de entrega de potencia a las hélices y los dispositivos de control diferencial para obtener movimiento en la dirección deseada.

Fig. 5.



*Transmisión de potencia desde el motor a los diferenciales de cada rotor*

Patente Alemana N° 405.049

Esta patente fue obtenida el 23 de agosto de 1921 en la Oficina de Patentes del Reich Alemán y corresponde a la patente francesa FR 580196 que fuera aprobada en agosto de 1924, por lo que de hecho la antecede, pero esta situación se dio con toda seguridad, por la lentitud de la burocracia francesa. En esta forma los inventores trataban de proteger sus ideas en toda Europa.

DEUTSCHES REICH



AUSGEBEN  
AM 27. OKTOBER 1924

REICHSPATENTAMT  
**PATENTSCHRIFT**

— № 405049 —

KLASSE 77h GRUPPE 6  
(S 57363 XI/77h<sup>2</sup>)

---

José Luis Sanchez-Besa in Sevres, Albert Toussaint in Saint-Cyr  
und Jean Bertrand in Paris.

Vorrichtung zur Stabilisierung von Schraubenfliegern mit mehreren Hubschraubengruppen.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 23. August 1921 ab.

---

Patente Francesa N° 580.197

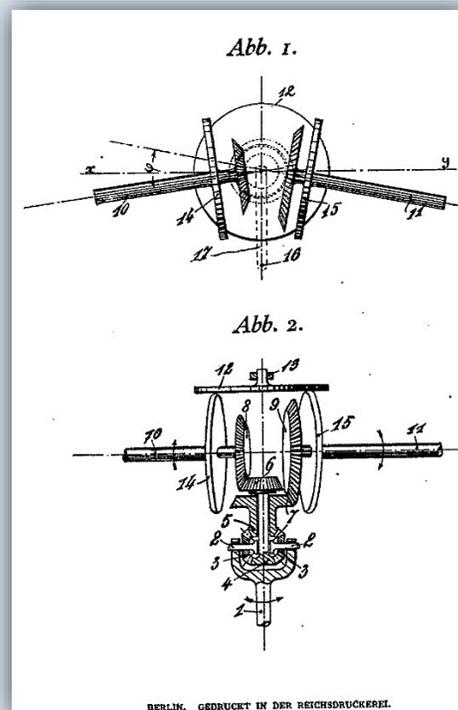
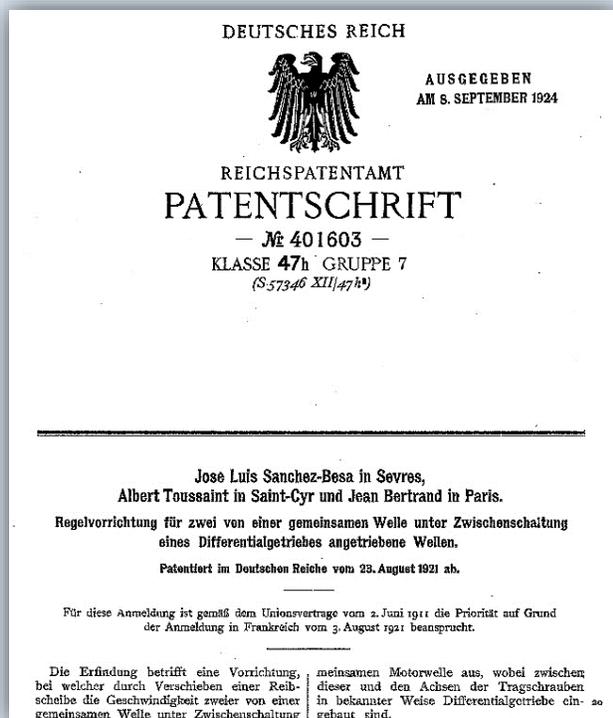
Esta patente fue emitida a nombre de los tres asociados que habían estudiado el desarrollo de un helicóptero de rotores múltiples. El mecanismo propuesto permite una doble rotación libre de dos diferentes ejes, de manera que sea posible variar en cada momento y en forma progresiva la velocidad de giro de los ejes accionados por una transmisión. Esta patente es el complemento de la patente FR 580.196 y ambas fueron aprobadas en forma conjunta.

Esta combinación es aplicable a la trasmisión de movimiento a hélices de sustentación de helicópteros de rotores múltiples, de manera de actuar a voluntad sobre la estabilidad de la máquina, variando la velocidad de las hélices (rotores).

El mecanismo es accionado por dos ejes que accionan un dispositivo con doble rotación libre que tiene elementos que permiten modificar la relación de velocidades de los dos ejes, por medio de órganos eléctricos o hidráulicos.

Patente Alemana DE 401.603

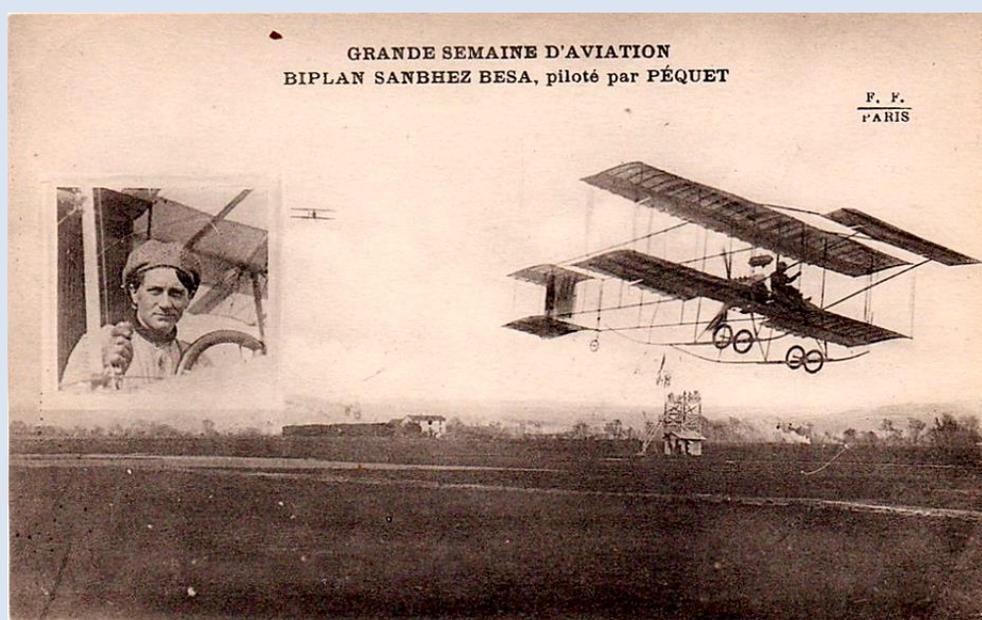
Corresponde a la inscripción en Alemania de la Patente Francesa FR 580.197, la invención fue también registrada en este país para asegurar la propiedad de la idea en Europa Central.



## LAS AERONAVES DE SÁNCHEZ BESA

Se describen a continuación los aviones que llevaron la designación Sánchez Besa y Bathiat Sánchez, que se han catalogado principalmente en base al año de aparición y sus características constructivas, ya que no ha quedado registrada la nomenclatura empleada por la firma para nombrar sus diferentes modelos.

### Biplano Sánchez Besa Tipo Farman 1910



Este biplano fue adquirido por Sánchez Besa, modificado y vendido como aeronave de su construcción a la Escuela de Vuelo L'Espace, que había sido constituida como una sociedad diferente, separada de su taller. Es en realidad un avión Farman típico, con ciertas mejoras.

Esta venta le significó a José Luis Sánchez Besa una demanda por parte de Henri Farman acusándolo de copiar sus diseños que se alargó hasta 1912 y por la que finalmente tuvo que pagar una compensación. El piloto Henri Pecquet pertenecía a la firma Sánchez Besa.



*Sánchez Besa delante de su avión tipo Farman (1910)*

### **Biplano Sánchez Besa Tipo Wright 1911**



*Biplano Sánchez Besa tipo Voisin*

Una curiosa aeronave publicitada como un aparato Sánchez Besa. Fue posiblemente fabricada por Voisin y se la ha denominado tipo Wright ya que tiene varias de las características del Wright Flyer. Su planta de poder era un motor Anzani instalado detrás del piloto que impulsa dos hélices propulsoras accionadas a través de cadenas, los dos planos que forman el elevador delantero y el control lateral a través de flexión del borde de fuga de los extremos de las alas son disposiciones adoptadas por los Hermanos Wright. El fuselaje trasero está constituido por dos cerchas paralelas que terminan en un cuadro donde está instalado un estabilizador horizontal biplano y un estabilizador vertical con un timón.

La solución de dar una forma curva a las vigas delanteras que sostienen los elevadores debió adoptarse para permitir que estos quedaran en posición horizontal. Un ejemplar fue vendido al conocido aviador Léon Delagrange.

### **Biplano Sánchez Besa 1912 “Militaire”**

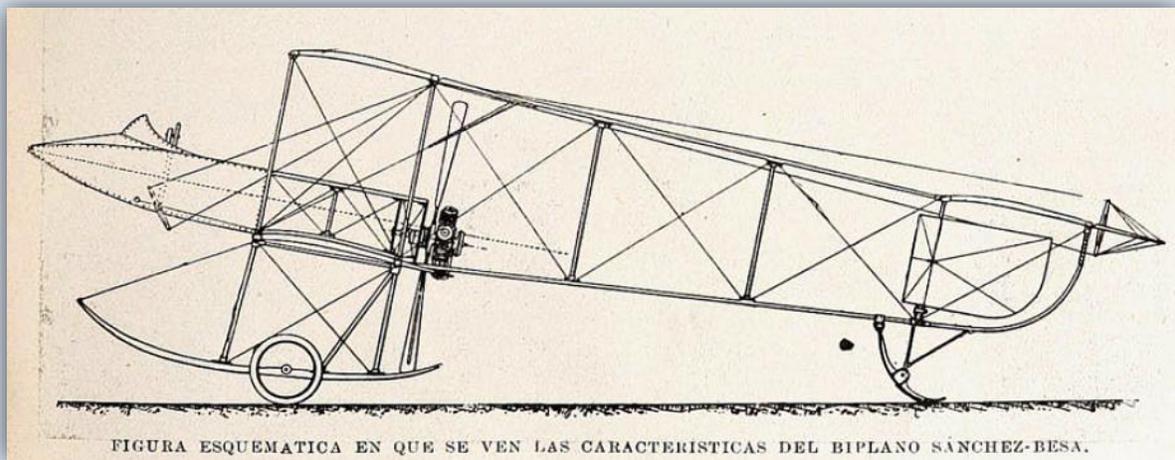


FIGURA ESQUEMATICA EN QUE SE VEN LAS CARACTERISTICAS DEL BIPLANO SANCHEZ-BESA.

Avión que aparece a principios de 1912 inspirado en una aeronave similar, el Voisin 1912 Turismo. Es un biplano de dos plazas con un motor Gnôme Omega de 50 hp instalado detrás de una nacela en configuración propulsora. Comienza con este modelo una configuración que se haría típica de los aeroplanos Sánchez Besa. Un fuselaje delantero formado por una nacela que contiene la cabina de la tripulación, el motor y los estanques y adonde se amarran las alas.

Diseñado con alas plegables, y ruedas auxiliares en los patines delanteros a fin de ser remolcado para transporte. Esta exigencia fue establecida para los aviones que postulaban al Concurso Militar de 1912, que pedía aeroplanos fácilmente desmontables, de manera que fueran trasladados al terreno de operación y ensamblados en corto tiempo, con el mínimo de personal.

Sánchez Besa presentó su biplano en el Concurso, pero no tuvo éxito, el avión no fue aceptado.

El fuselaje trasero estaba formado por dos cerchas paralelas que van desde el primer montante de las alas al empenaje y en esto difiere de los Voisin en que las cerchas se unen en el extremo formando un

triángulo con el ala. Esta disposición permitía instalar cualquier variedad de motor sin grandes modificaciones, ya que quedaba instalado prácticamente en el centro de gravedad del avión.

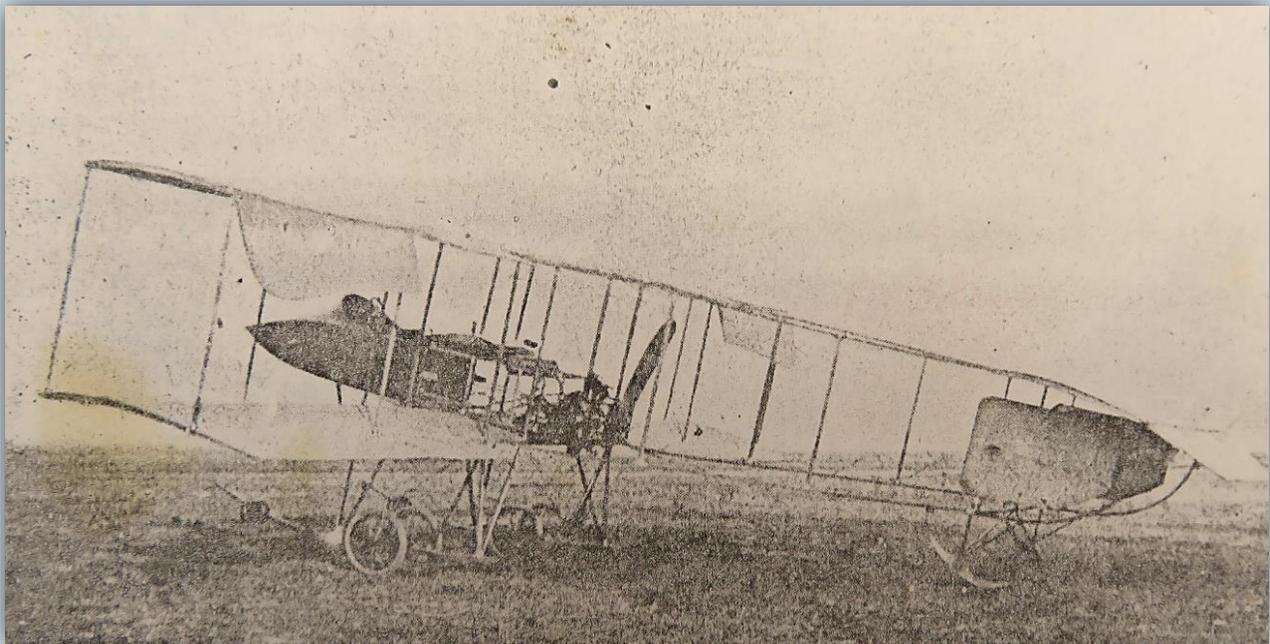
Las dos alas tenían igual tamaño y estaban unidas por tres pares de montantes por lado, reforzados en forma usual por cables de piano entrecruzados. Los controles de vuelo estaban constituidos por alerones en las alas superiores, un elevador instalado en la parte superior de la cercha y dos timones uno en cada extremo de la cercha instalados bajo el elevados. El avión no tenía estabilizadores fijos.

Adoptando la técnica de uso de metal de la cual era pionero Voisin, la cercha, montantes y barras que sostenían el tren eran en tubos de acero.

El tren estaba formado por un conjunto de cuatro ruedas delanteras en dos diábolos soportadas por un conjunto de barras y entre cada par de ruedas estaba instalado un largo patín curvo antivuelco en madera a la usanza de la época. Un patín en la cola del aparato complementaba el tren. Este modelo fue empleado en la Escuela de Vuelo de Sánchez Besa.

Se construyeron ejemplares equipados con el motor rotatorio Gnôme de 50 hp y con el Renault Radial refrigerado por líquido de 70 hp.

Fue ofrecido a la comisión del Ejército que visitó Francia para adquirir aeronaves, pero finalmente nuestro país optó por el modelo triciclo 1913, más moderno.

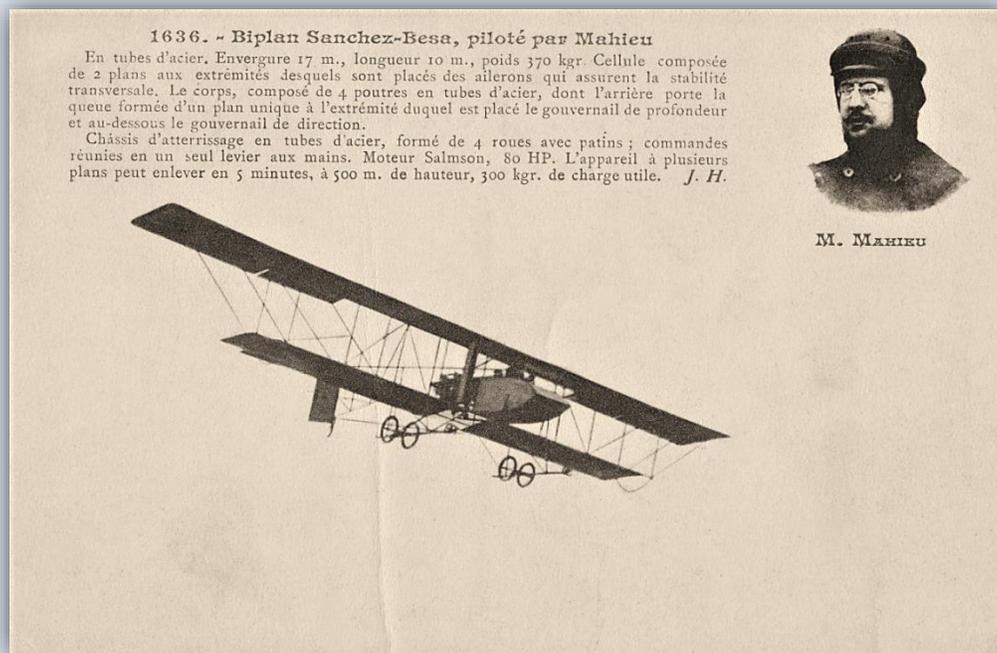


*Sánchez Besa versión "Militaire" 1912*



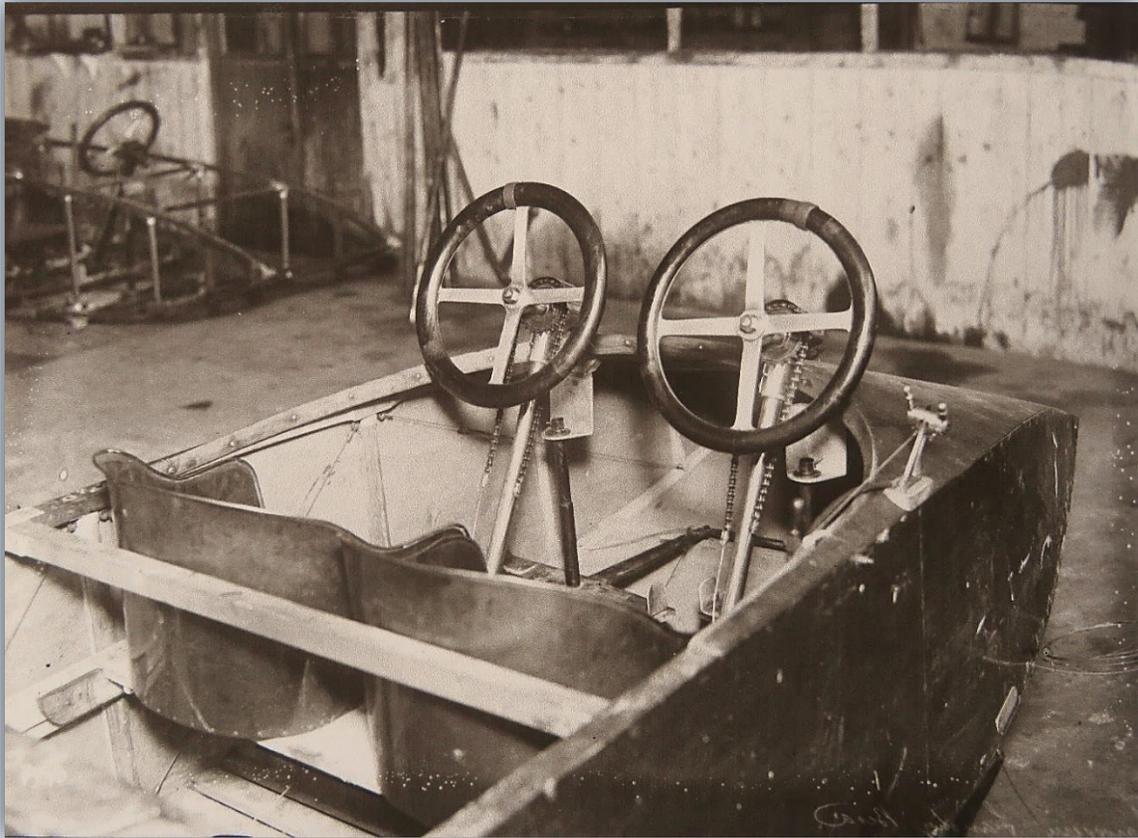
**Sánchez Besa Tipo Militar 1912**

### Sesquiplano Sánchez Besa 1912



Este es el modelo final de la producción 1912 y es una evolución del modelo 1912 previo. Para mejorar el comportamiento de la máquina se aumentó la envergadura del ala superior convirtiéndolo en un sesquiplano y se instaló un motor de mayor potencia, un Salmson de 80 hp. Era un biplano de dos asientos lado a lado, con una nacela con el motor atrás y hélice propulsora El fuselaje trasero

formado por dos cerchas que se unían atrás, a diferencia del anterior en que eran paralelas, para sostener elevador y timón.



Al ser la envergadura mayor que en el modelo anterior de ese año, las alas estaban unidas por una complicada serie de cuatro montantes verticales y dos series diagonales, para hacer la estructura de las alas lo suficientemente rígida. De estos diagonales, un par iba desde la cuerda extrema del ala baja al ala superior, y el otro par desde el montante 2 del ala baja al montante 3 del ala alta.

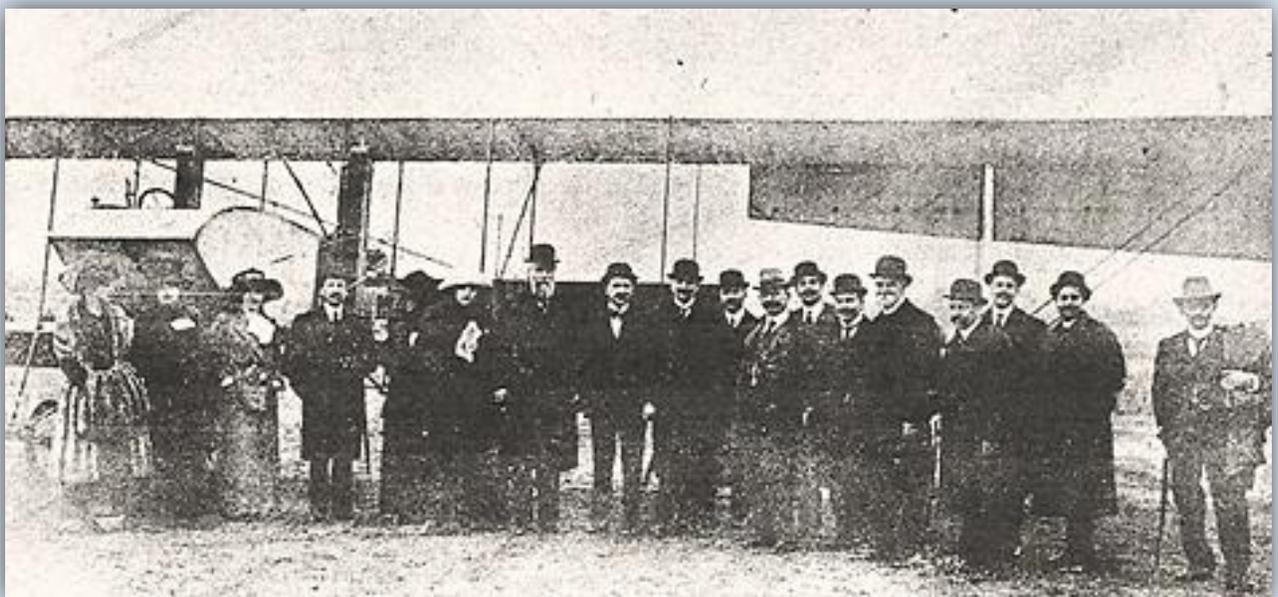
Se conservó el tren, dos diábolos y un patín de cola, pero al ser las alas de gran envergadura hubo necesidad de aumentar la distancia entre ruedas. Estas estaban soportadas en parte por barras que se afirmaban bajo la costilla que quedaba bajo el primer par de montantes alares y una cantidad de barras diagonales. Se mantuvo el patín antivuelco instalado entre cada par de ruedas principales.

Se instaló un motor radial Salmson Canton-Unné de 7 cilindros, refrigerado por aire que daba 80 hp y era notable por su confiabilidad entre los otros motores contemporáneos.

El control lateral estaba dado por alerones en las alas superiores, contruidos en dos secciones. El control direccional por un timón instalado bajo el elevador. Este último montado en la parte superior del montante que cerraba la cercha. No disponía de planos estabilizadores fijos. Las alas bajas en cada extremo tenían protectores en forma de semicírculos de metal



*Presentación del modelo 1912 con ocasión de una visita de personalidades chilenas en marzo de 1912, el piloto es el francés Jean Benoist*



*Marzo de 1912. Sánchez Besa al centro, acompañado de los Embajadores de Chile en Francia y en Inglaterra y una numerosa presencia de visitantes chilenos para observar los vuelos*

## Biplano Sánchez Besa Triciclo 1912



*Sánchez Besa 1912. El Piloto es el teniente Alejandro Bello*

El modelo final de 1912, inspirado en un Voisin equivalente, era un biplaza con tren triciclo, en realidad con cuatro ruedas, dos delanteras y dos en la nariz. Este tren resultó extremadamente sólido y resultó tan eficiente que la configuración fue mantenida por Voisin en su modelo LA y derivados durante toda la Gran Guerra, caso único entre los aviones de todos los beligerantes.

Puede considerarse una evolución del tipo anterior con un fuselaje de mayor sección y un nuevo tren. Fue empleado en su escuela de vuelo y utilizado eventualmente en la instrucción de pilotos chilenos.

Con una estructura metálica, mantuvo el fuselaje trasero con dos cerchas unidas en el extremo, en esta unión llevaba el estabilizador horizontal con el elevador en su parte superior y bajo él un timón de forma rectangular.

La nacela delantera es de concepción similar a la de sus anteriores aeronaves, pero mayor en tamaño. En ella iba la cabina de dos plazas, pero con un solo juego de mandos, los estanques y el motor con hélice propulsora. Se podían instalar diferentes motores a pedido del cliente. Hay fotografías con motores, Renault, Salmson y Gnôme.

Se conservaron los planos sustentadores de su anterior producto, biplano con alas de diferente envergadura. La superior de mayor tamaño tenía instalados los alerones que estaban construidos en

dos secciones. El sistema de unión de alas es el mismo con montantes verticales y oblicuos. En los extremos de las alas inferiores tenía instalados semicírculos de protección para evitar dañarlas al topar el suelo.

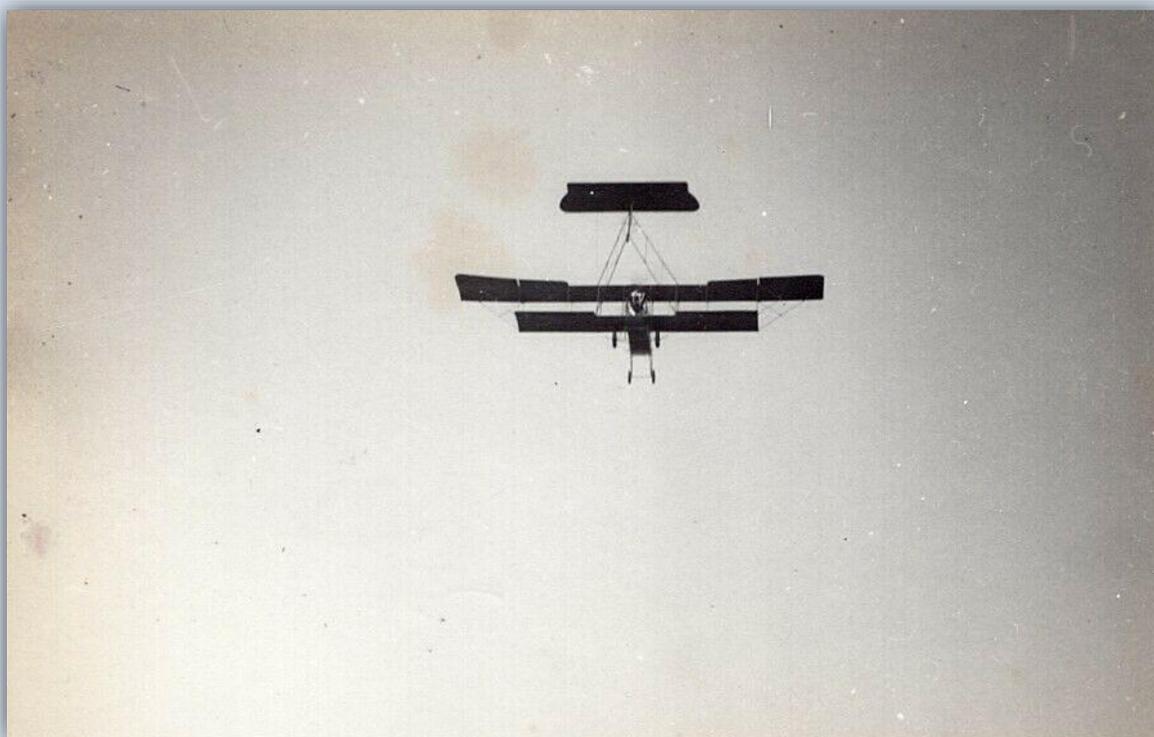


*Sánchez Besa Triciclo 1912*



*Modelo triciclo 1912 en la Escuela de vuelo. J. L. Sánchez Besa al centro, a su derecha Víctor Contreras, a su izquierda Alejandro Bello y Oscar Didier*

CARACTERISTICAS SESQUIPLANO SANCHEZ BESA TRICICLO 1912	
LARGO	10 m
ENVERGADURA	17 m
PESO VACIO	370 kg
MOTOR	SALMSON de 80 hp



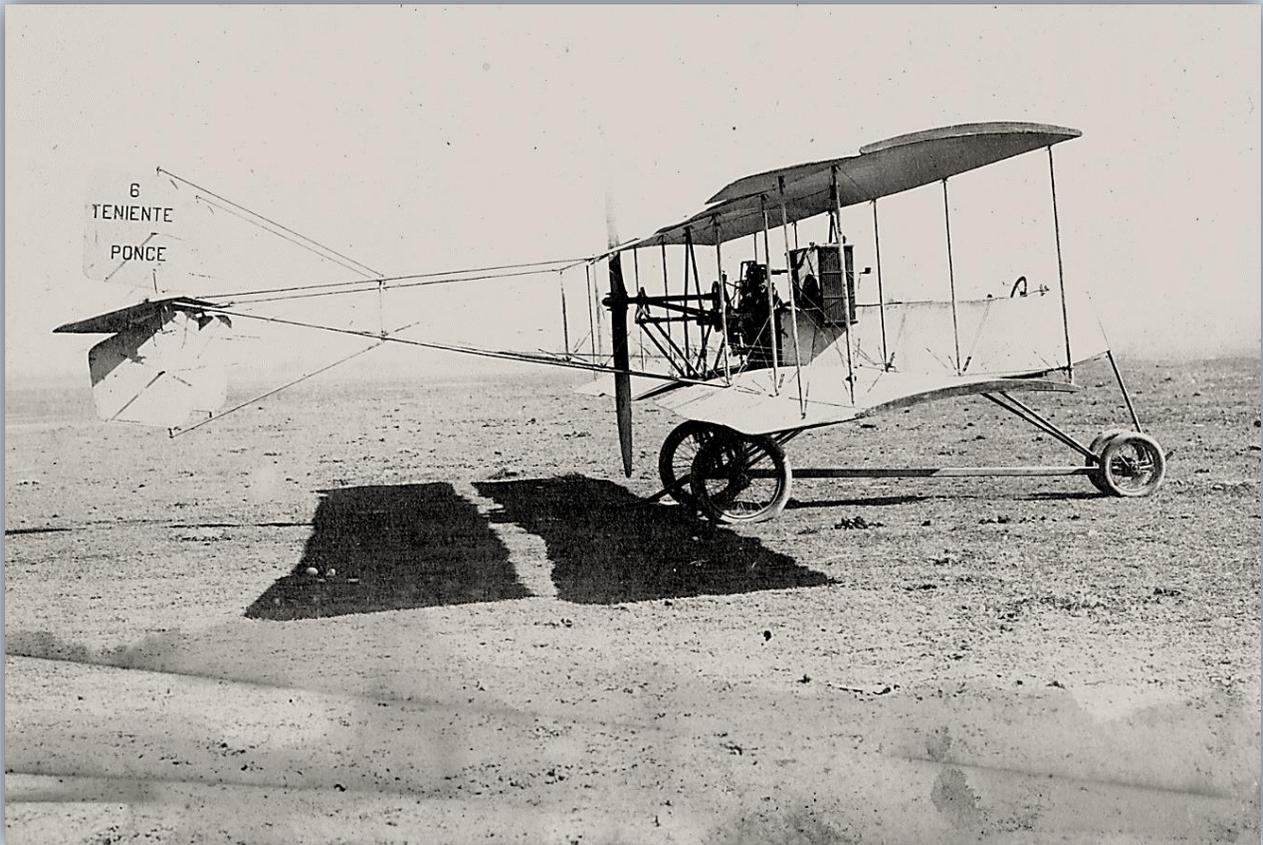
*Sánchez Besa Triciclo 1912 en Vuelo*

### **Biplano Bathiat-Sánchez Besa Triciclo 1913**

Este modelo fue uno de los éxitos de venta de Sánchez Besa y fue producido en ciertas cantidades. Inspirado fuertemente en el Voisin Tipo III LA, difiere en una serie de aspectos importantes.

El tren de aterrizaje, metálico y muy resistente es similar al del Voisin III pero tiene agregado un largo patín central en madera ligeramente curvo hacia arriba en su parte delantera y hacia abajo atrás, que le da un refuerzo adicional, patín sostenido por los montantes del tren delantero y trasero, construidos en tubos de acero. El tren de nariz estaba formado por dos ruedas paralelas, menos separadas y montadas en forma diferente a las del Voisin. El principal tiene ruedas de mayor diámetro que las delanteras, unidas por un eje y tiene instalados amortiguadores en el montante principal de cada lado. La novedad del avión es que las ruedas principales poseen frenos, algo poco común en la competencia. La prensa de la época comentaba que poseía frenos como si fuera un automóvil.

El motor es un Salmson radial refrigerado por agua que va instalado detrás de la cabina y acciona una hélice propulsora a través de un largo eje, que está sostenido por una barra inferior que lo apoya en dos lugares para evitar vibraciones. Los radiadores a diferencia del Voisin que los tiene en forma de V al costado del motor, están instalados en forma vertical y delante de la planta motriz, detrás de la cabina. La instalación del motor no debe haber dado demasiados problemas puesto que no hay menciones de dificultades excesivas en los aviones de la Escuela de Aviación.

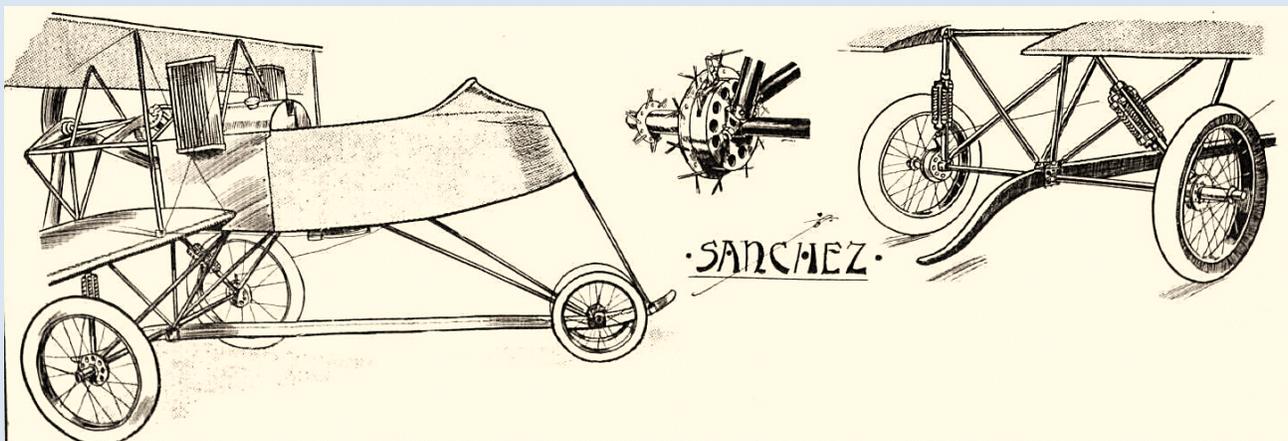


***Bathiat-Sánchez 1913. Notar la instalación del motor y el eje de la hélice***

La gran diferencia con el Voisin equivalente que tiene dos cerchas unidas atrás, es en el diseño del fuselaje trasero, el empenaje y el sistema de controles, que fue motivo de una patente aprobada a Sánchez Besa.

El fuselaje está formado por dos cerchas paralelas en forma de triángulo en tubos de acero y bastante separadas para dar lugar al giro de la hélice. Sostienen un empenaje horizontal formado por un elevador.

No hay estabilizador horizontal fijo. En los extremos están los dos timones separados y contruidos en dos partes una sobre y otra bajo el elevador, pero que giran en forma simultánea. Son de forma trapezoidal para permitir el movimiento arriba y abajo del elevador



*Detalle del tren de aterrizaje del Bathiat-Sánchez 1913. (Revista Flight)*

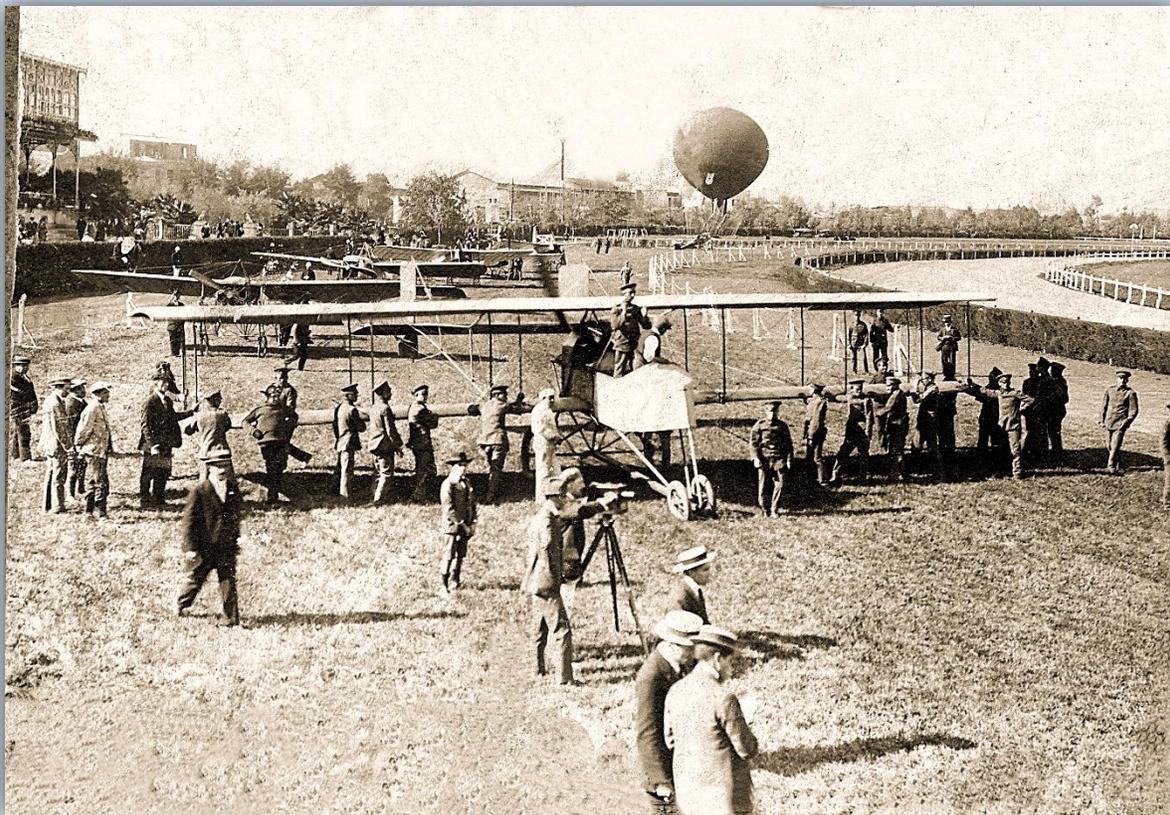


*Bathiat Sánchez 1913 en Lo Espejo*

Las alas son de igual envergadura y están unidas por tres series de montantes fuselados fabricados en tubos de acero, a cada costado. Ambas alas llevan alerones unidos por una barra para coordinar su movimiento

El Ejército de Chile adquirió seis unidades, las que fueron recibidas en 1913 y sirvieron largos años siendo reconstruidos en numerosas ocasiones.

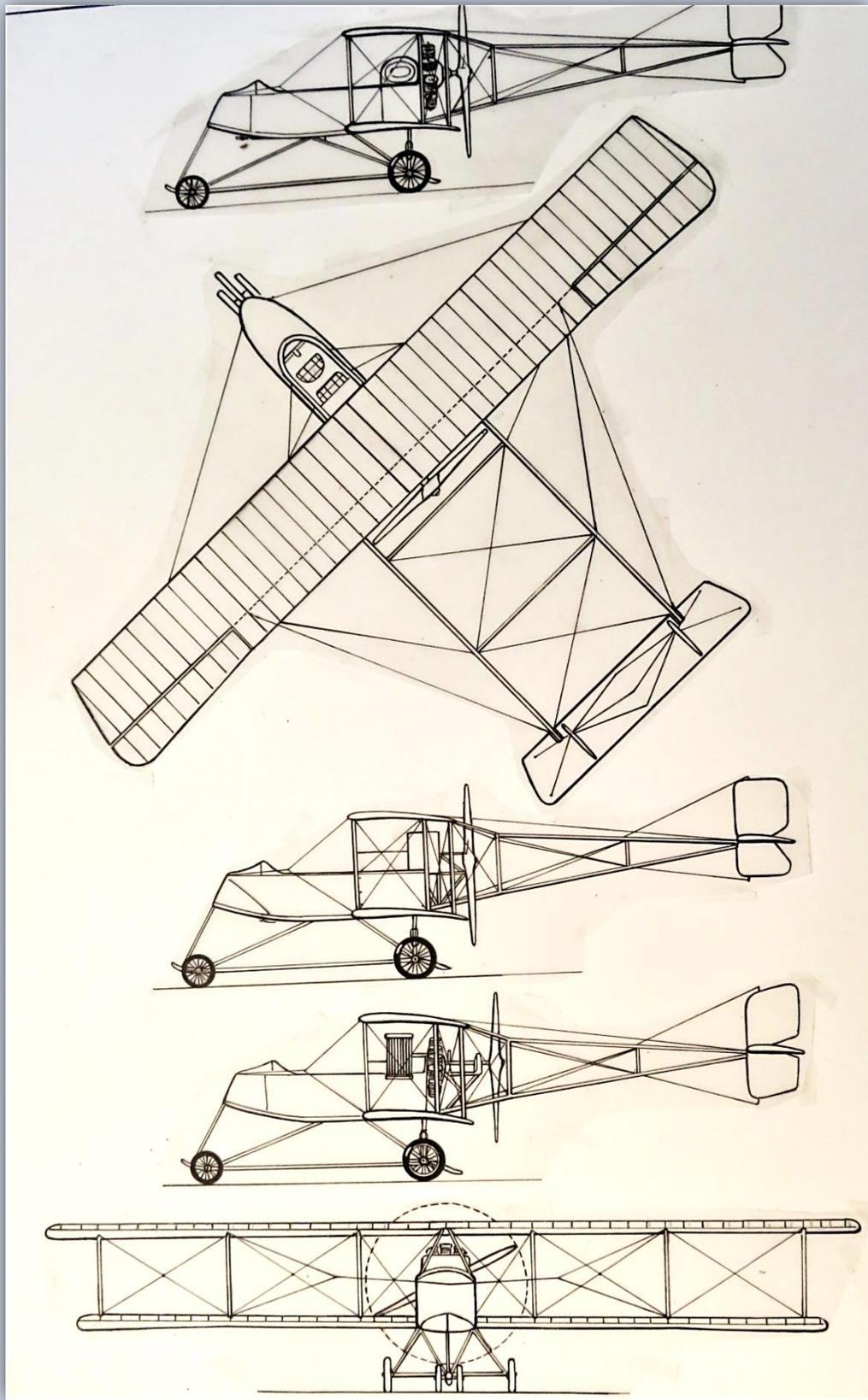
Uno de los Bathiat-Sánchez del Ejército de Chile participó en un raid de larga distancia memorable, la carrera Buenos Aires - Mendoza en julio de 1916. Nuestra aviación militar participó con tres aviones, un Blériot XI, un Deperdussin y un Bathiat Sánchez piloteado por el sargento Juan Verscheure. De los tres aviones chilenos trasladados por tren a Buenos Aires para el evento, solo el Bathiat Sánchez llegó a la provincia de Mendoza, pero debió abandonar antes de la última etapa.



*Un Bathiat-Sánchez 1913 en el Club Hípico de Santiago*



*Escuela de Aeronáutica Militar 1916. Alumnos curso biplanos delante de un Bathiat-Sánchez*



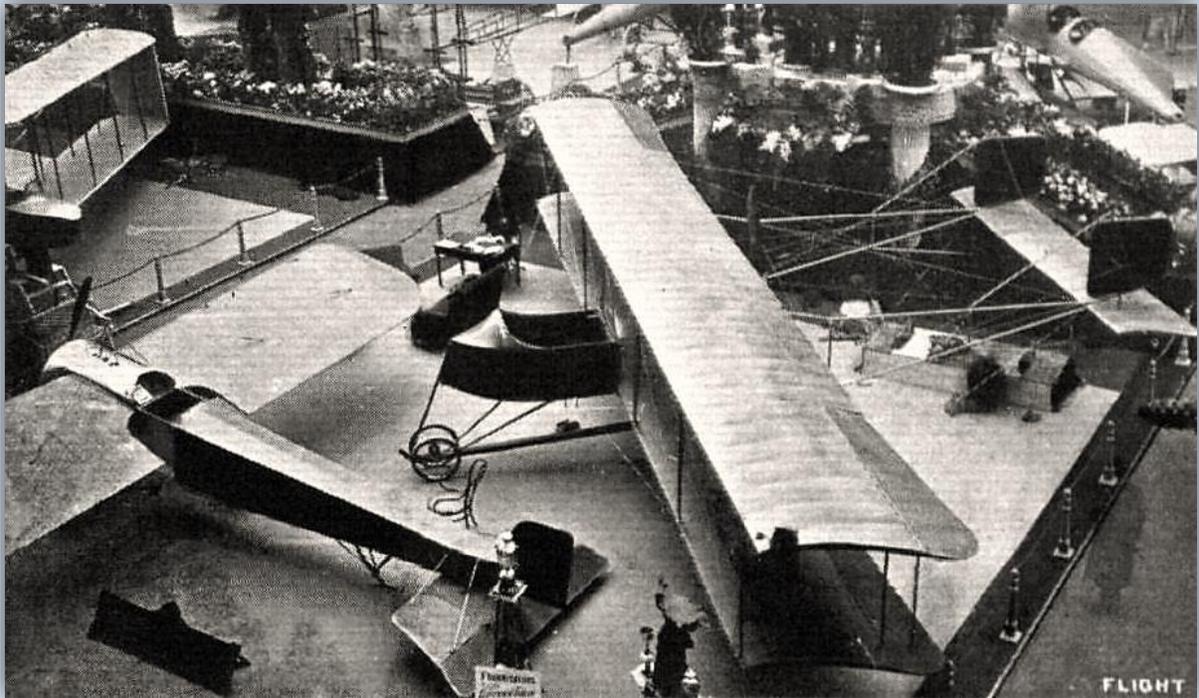
*Biplano Bathiat-Sánchez Modelo 1913*



**Bathiat-Sánchez Modelo 1913 En la Escuela de Aeronáutica Militar**



**Bathiat-Sánchez Modelo 1913. Con Luis Omar Page como piloto.**



*Stand de la Empresa Bathiat Sánchez en el Salón de 1913, Monoplano Tipo E y Modelo 1913  
(Revista Flight)*

### Hidroavión concurso de Mónaco 1912



*Hidroavión Sánchez Besa Modelo Mónaco 1912*

En 1912 Sánchez Besa construyó el avión que sería un de los productos estrella de la firma. Un hidroavión o hidro-aeroplano, como se les llamaba en la época, que llamó la atención de la prensa francesa por la estructura metálica del fuselaje, que lo hacía destacar entre sus competidores. Tanto la nacela delantera, como las cerchas del fuselaje trasero y los soportes de los flotadores eran en metal en base a tubos de acero.

Las alas fabricadas en madera provenían del taller de Voisin en Billancourt.

CARACTERISTICAS SANCHEZ BESA HIDROAVION MODELO MONACO 1912 (Jane's 1913)	
LARGO	10,4 m
ENVERGADURA	16 4 m
SUPERFICIE ALAR	60 m <sup>2</sup>
PESO VACIO	900 kg
MOTOR	Renault Radial de 100 hp
VELOCIDAD MAXIMA	90 kph

Fue inscrito para participar en el concurso de hidroaviones de Mónaco pilotado por Jean Benoist donde tuvo una destacada participación.

Como motor se le instaló un radial Renault refrigerado por líquido de 7 cilindros, que daba 100 hp. Sus radiadores fueron montados en forma vertical detrás del piloto, lo que pasó a ser una característica de los aparatos Sánchez Besa. El motor impulsaba una hélice propulsora montada directamente en el cigüeñal.

El fuselaje delantero en tubos de acero no fue entelado, quizás por falta de tiempo para terminar el avión antes de la competencia, contenía la cabina del piloto, el motor y los estanques de combustible y aceite. El fuselaje trasero estaba formado por dos cerchas paralelas en metal que terminaban en un cuadro donde estaba instalado, arriba el elevador y entre las barras superior e inferior el timón. No se montaron estabilizadores horizontal y vertical fijos. Desde el último cuadro vertical que cierra las dos cerchas del fuselaje trasero, sube un cuadro en diagonal sobre el que va montado el eje del elevador. Todos los diferentes marcos en el fuselaje delantero y trasero están reforzados con cuerdas de piano entrecruzadas.

El avión tuvo dos versiones, la inicial con alas de diferente envergadura, unidas por tres corridas de montantes por lado, la última pareja en diagonal desde el extremo del ala inferior al ala superior. Este modelo inicial fue el que participó en Mónaco, y seguramente para mejorar performances se aumentó la superficie alar extendiendo el ala inferior hasta tener las dos alas de igual largo. En ambas versiones los alerones estaban instalados solo en el ala superior.

El aeroplano estaba montado sobre dos flotadores construidos en madera, sin redientes o escalones y soportados por numerosos montantes, su volumen era suficiente para permitir la flotación del aparato. En sus primeros ensayos al bajar de la rampa al agua tuvo dificultades. Al ponerlo en marcha no era controlable cuando el agua estaba ligeramente agitada. Desde el momento que dejaba la rampa tendía a inclinarse sobre un flotador, se hundía de este lado y pivoteaba violentamente sobre

el flotador. Tuvo que remediarse de inmediato el problema, que afortunadamente fue solucionado acercando los flotadores.

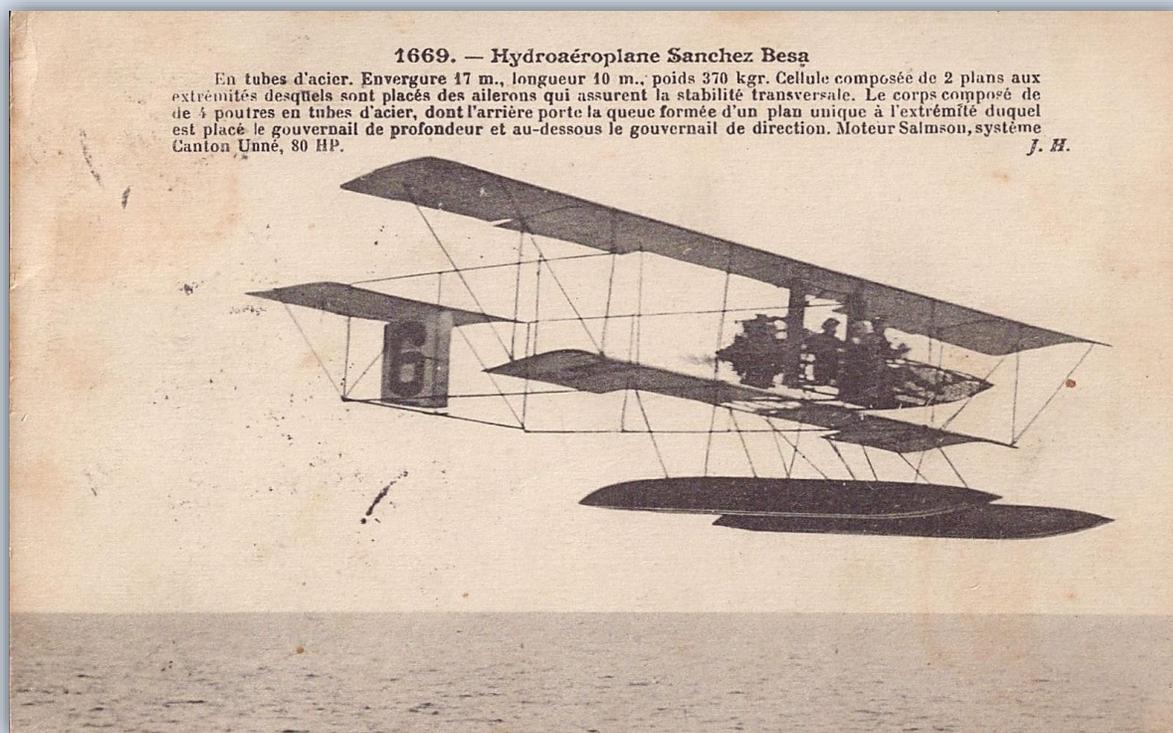
El motor era un Renault radial de 100 hp y se instaló una hélice cuadripala formada por dos bipalas superpuestas.



*Hidro Sánchez Besa segunda versión Alas de la misma envergadura en Tamise, Bélgica. Notar hélice cuadripala*



*Hidro Sánchez Besa 1912 en Mónaco durante la competencia, versión de ala baja más corta*

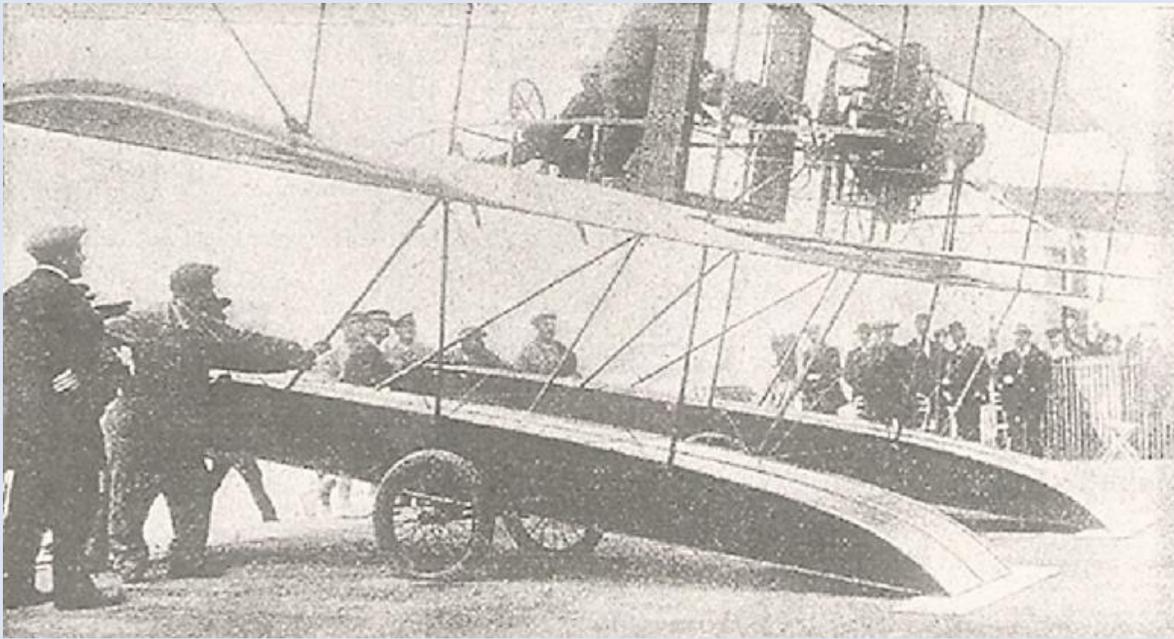




*Hidro Sánchez Besa 1912. Segunda versión con alas de igual envergadura*

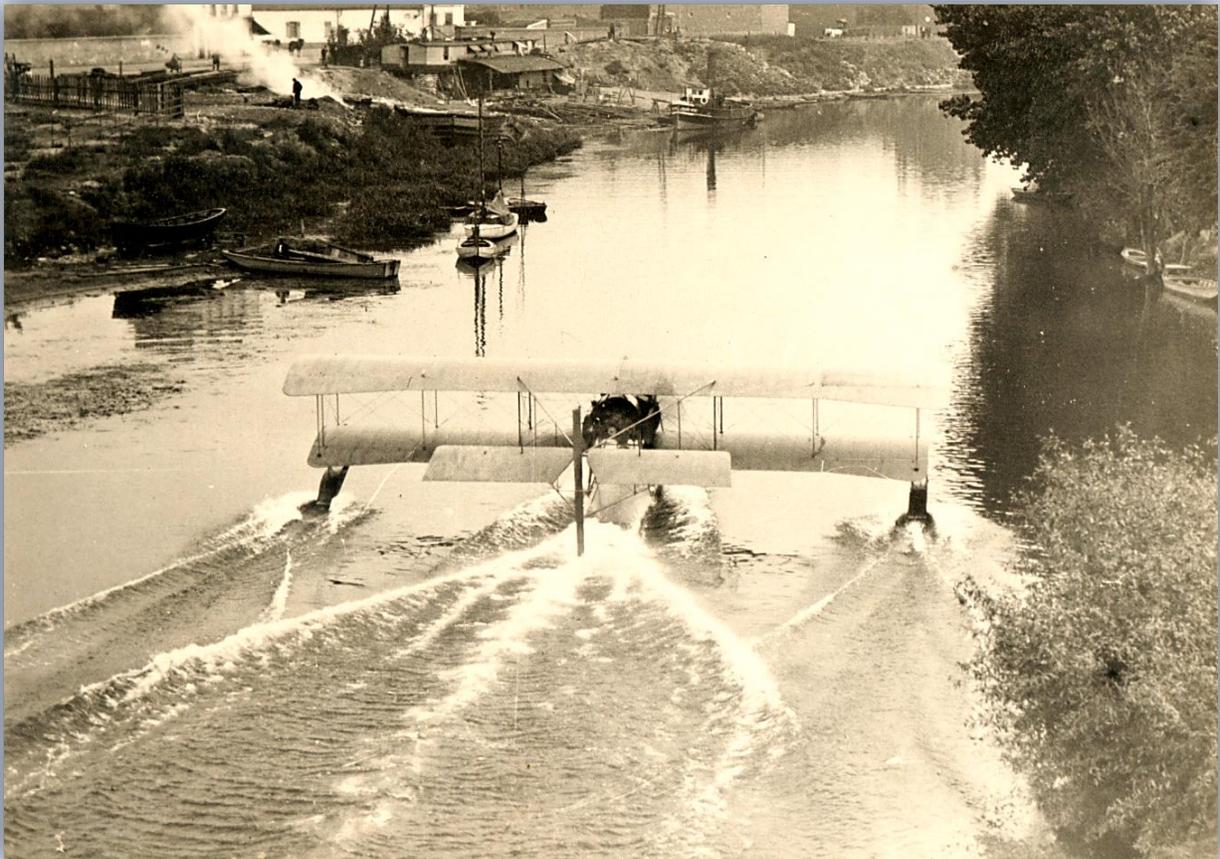


*Bajando el hidro al mar en Tamise, donde se le asignó el N° 4. Es la versión modificada con alas de igual envergadura*



*Detalle del montaje de los flotadores*

### **Hidroavión Biplano Bathiat-Sánchez Besa 1913**



*Hidroavión Sánchez Besa Modelo 1913. En pruebas en el Sena*

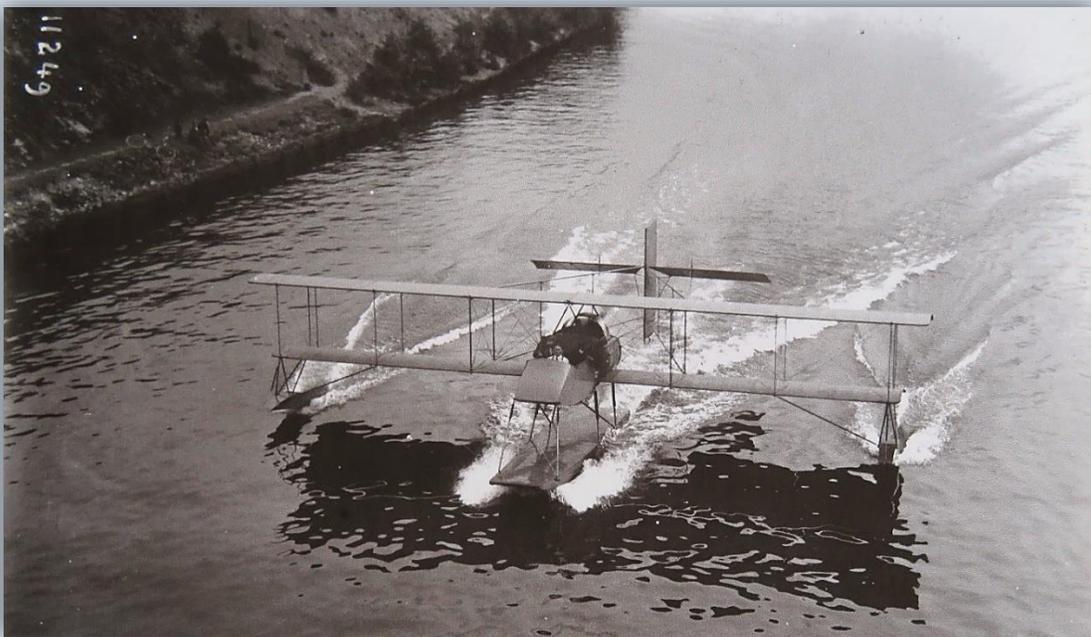
Esta aeronave es un biplano de construcción metálica de un solo flotador ventral con 2 redientes (escalones) de un desplazamiento de 2.000 lt. En sus soportes van instalados amortiguadores. Está complementado con dos flotadores auxiliares bajo las alas, montados bajo cada montante externo para absorber las cargas de impacto. Todos los montantes de flotadores son metálicos en acero.

Es de configuración muy similar a la del hidroavión Voisin 1913, pero este último tenía instalado dos flotadores principales y un flotador de nariz.

Las alas construidas en madera son de igual tamaño para una envergadura de 13,5 m, y una distancia entre planos de 1,5 m, con una serie de 3 montantes a cada lado fabricados en tubos de acero perfilados aerodinámicamente. El fuselaje delantero es una nacela en tubos metálicos recubierta de tela. En él están instalados la cabina, el motor y el estanque de combustible y aceite. El fuselaje trasero está formado por dos cerchas metálicas que a diferencia del modelo 1913 terrestre forman un ángulo cuyo vértice está en el extremo para sostener el empenaje.

Las alas son desmontables fácilmente para transporte y el constructor tuvo cuidado de no instalar cables en el sector de cabina para facilitar el ingreso de la tripulación. El empenaje no tiene planos fijos, tanto el timón como los elevadores ofician de estabilizadores y controles. Los alerones van montados en el ala superior. La planta de poder es un Gnôme llamado Lambda-Lambda, motor rotatorio de doble estrella de 14 cilindros que tiene una potencia de 160 hp, formado uniendo dos motores Gnôme Lambda de 7 cilindros. La alimentación de combustible es por gravedad y directa al carburador, a objeto de eliminar la bomba de combustible, fuente de fallas en el sistema de alimentación en algunos aviones previos de la marca.

Se desconoce la cantidad de ejemplares fabricados, pero al menos un ejemplar fue vendido a la Armada Austrohúngara.



*Hidro Sánchez Besa 1913 en pruebas en el río Sena*

## Monoplano Bathiat Sánchez Tipo E

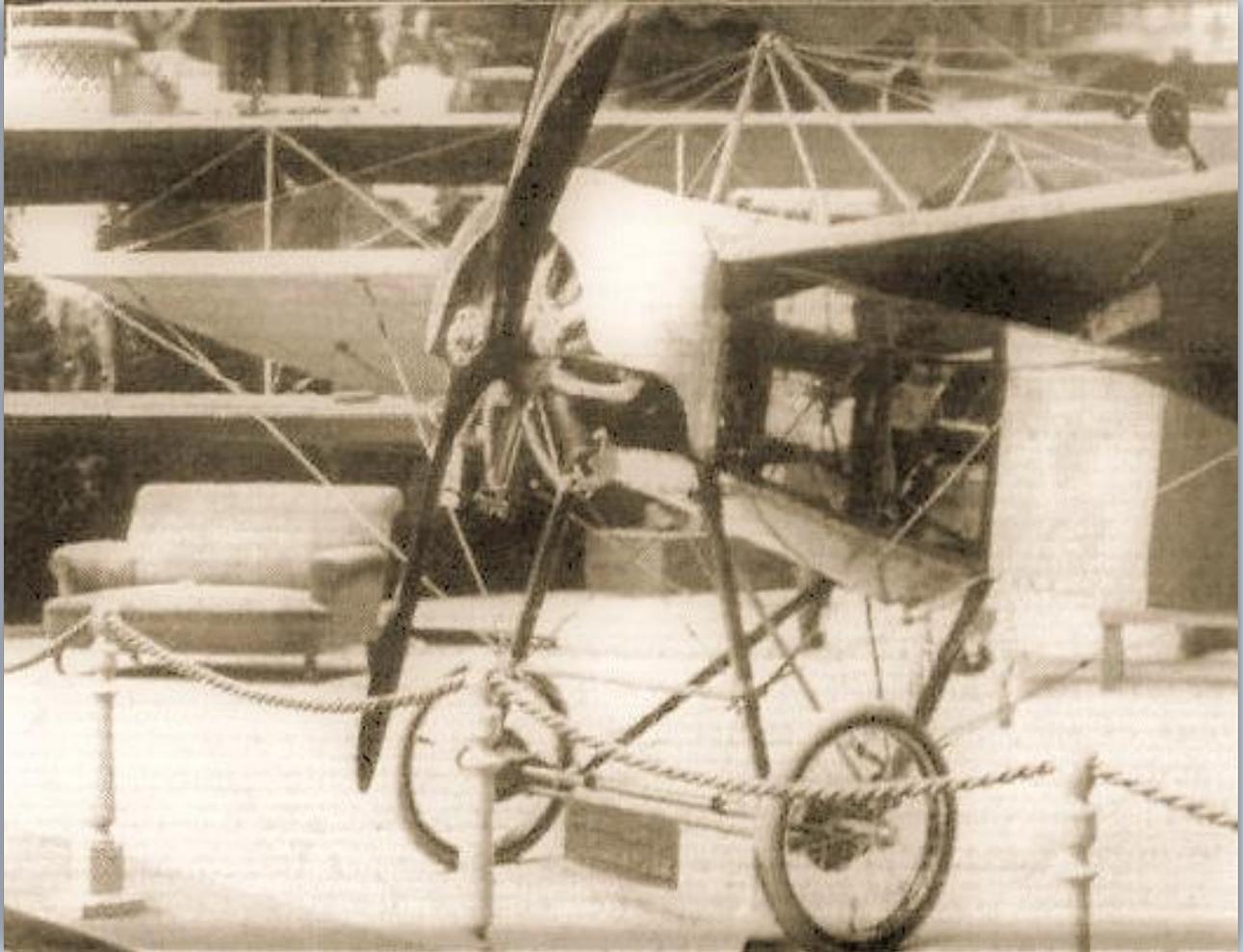


Léon Bathiat era el piloto de ensayos de la Aeroplanes Roger Sommer en 1912, cuyo dueño al no haber obtenido comandos de aviones por parte del Ejército francés, dejó de producir aviones. Bathiat buscó nuevos horizontes y se asoció con Sánchez Besa, llevó consigo el avión Sommer Tipo F a la nueva compañía, posiblemente obtenido como compensación por parte de Roger Sommer. De esta manera el modelo Sommer F pasó a ser el Bathiat-Sánchez Tipo E.

El monoplano original fue diseñado por el ingeniero Tonnet en 1911 y había sido presentado al Concours Militaire de 1911, y a pesar de ser rápido, fue eliminado en beneficio del biplano Farman más fácil de volar. El Sommer F era una modificación derivada del primer Sommer de 1911 que había sido construido montando dos alas de Blériot XI a un nuevo fuselaje que como en el modelo XI no estaba entelado. El modelo Bathiat-Sánchez recibió algunas mejoras constructivas y aerodinámicas, entelando todo el fuselaje y mejorando el tren de aterrizaje. El avión conservó el estabilizador horizontal y elevadores del Blériot que fue instalado en la misma posición. El fuselaje era de sección rectangular enteramente entelado y construido en madera con cuatro largueros desde el cortafuego a la cola con marcos rectangulares espaciados, reforzados con cables de acero entrecruzados, en esa época conocidos como cuerdas de piano.

CARACTERÍSTICAS BATHIAT SÁNCHEZ TIPO E	
LARGO	7,1 m
ENVERGADURA	8,9 m
SUPERFICIE ALAR	16 m <sup>2</sup>
PESO VACIO	260 kg
CARGA ÚTIL	150 kg
MOTOR	GNÔME OMEGA de 50 hp
VELOCIDAD	110 kph

Presentaba en su parte inferior una curvatura suave en el sector de la cabina que se aguzaba hacia el empenaje. En la parte delantera a partir del montante trasero del tren, el fuselaje estaba recubierto de placas de aluminio desmontable para facilitar el acceso al motor y a la llave de paso de combustible.



*Tipo E en Salón de L'Aeronautique de 1913, Stand de Bathiat Sánchez*

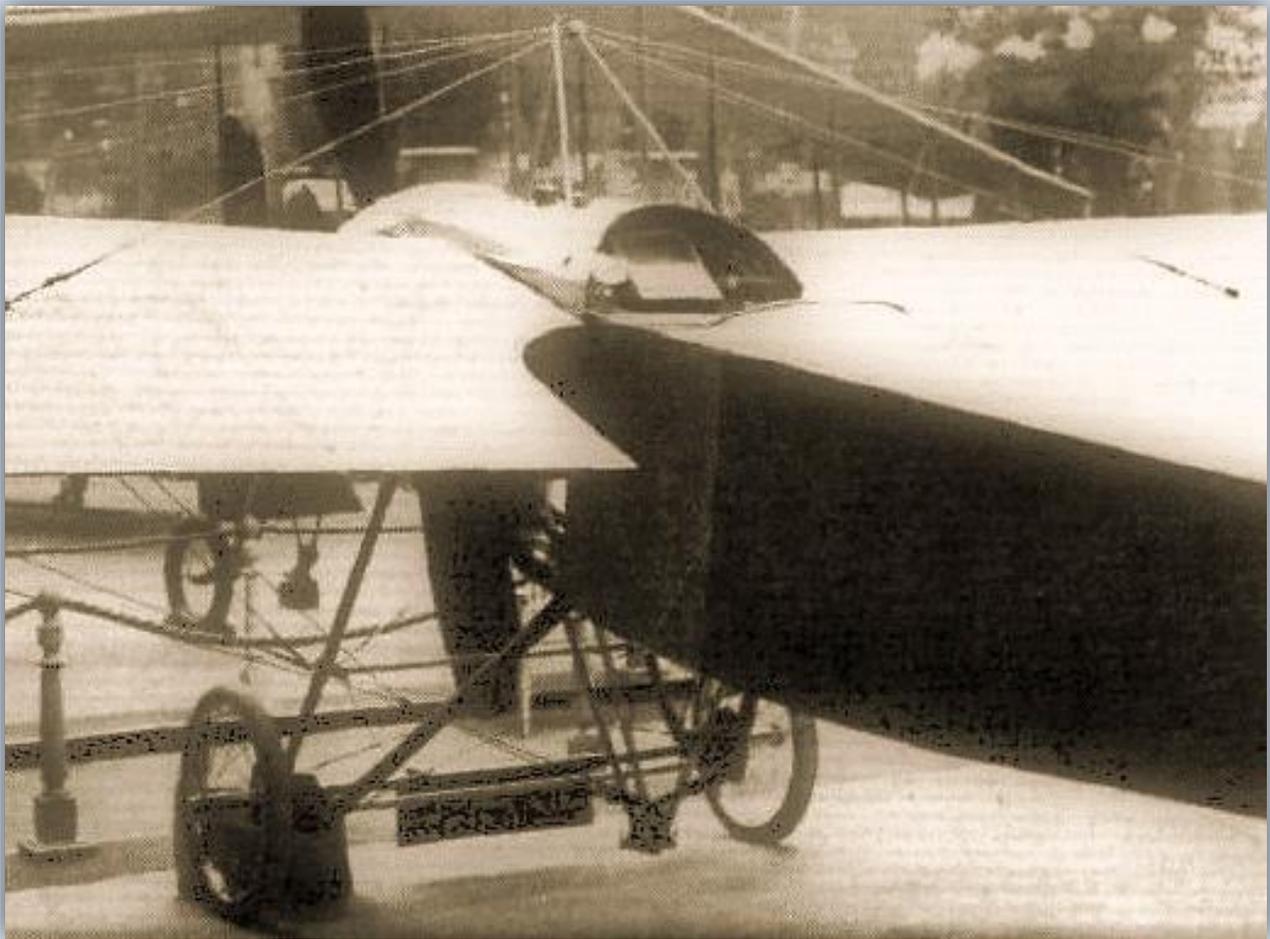
El motor era un Gnôme Omega rotatorio de 50 hp, montado sobre una plancha de acero que hacía de marco delantero del fuselaje y que al mismo tiempo lo reforzaba. Accionaba una hélice Chauvière.

En el avión podía montarse cualquier motor rotatorio de entre 50 y 100 hp y estaba recubierto por una capota que cubría la mitad superior del motor. Recordemos que los rotatorios no tenía un sistema de recuperación del aceite que lubricaba las paredes de los cilindros, sencillamente expulsaban el aceite quemado hacia el exterior, aceite que caía sobre el piloto y por lo tanto una capota era indispensable.

El tren principal estaba compuesto de dos “V” en tubos de acero en las que iban dos ruedas unidas por un eje metálico. Las piernas estaban afianzadas a los largueros del fuselaje con herrajes de acero. La amortiguación era por sandows de cuerda de caucho. En el fuselaje trasero estaba instalado un patín de dimensiones importantes que daba al fuselaje una posición de cola alta.

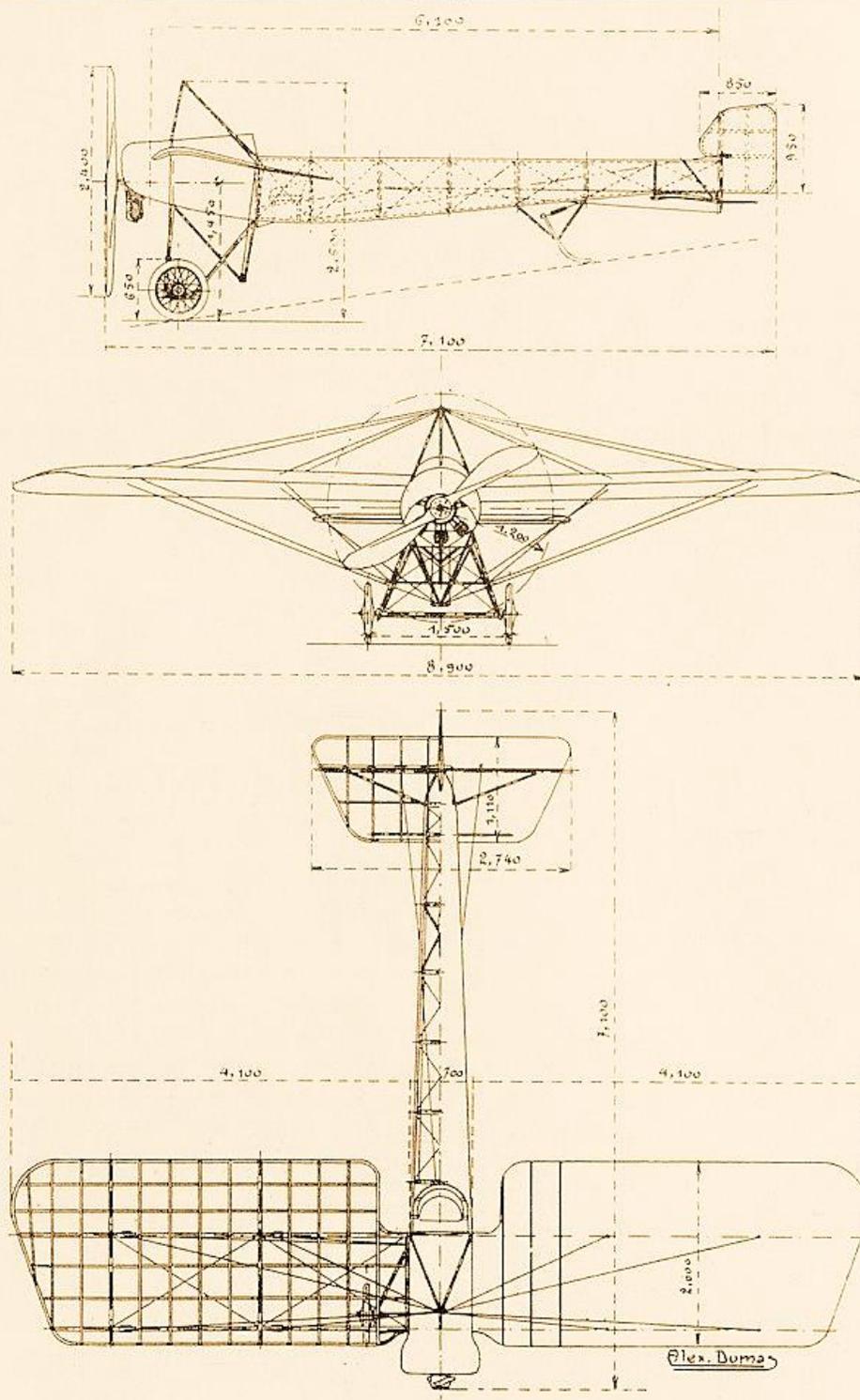
Las alas estaban sostenidas por cables desde pilones superior e inferior que cumplían la función de soportar las cargas de vuelo y aterrizaje. Estos pilones eran piramidales con bases triangulares, El ala conservaba el tipo de construcción inicial con perfil alar Blériot de doble curvatura y el avión utilizaba el método de control lateral por medio de flexión de extremos del ala. El estabilizador horizontal estaba fijado al fuselaje por cuatro tubos de acero, sin ser regulable.

El avión era controlado direccionalmente por un timón de forma rectangular. No disponía de plano vertical fijo.



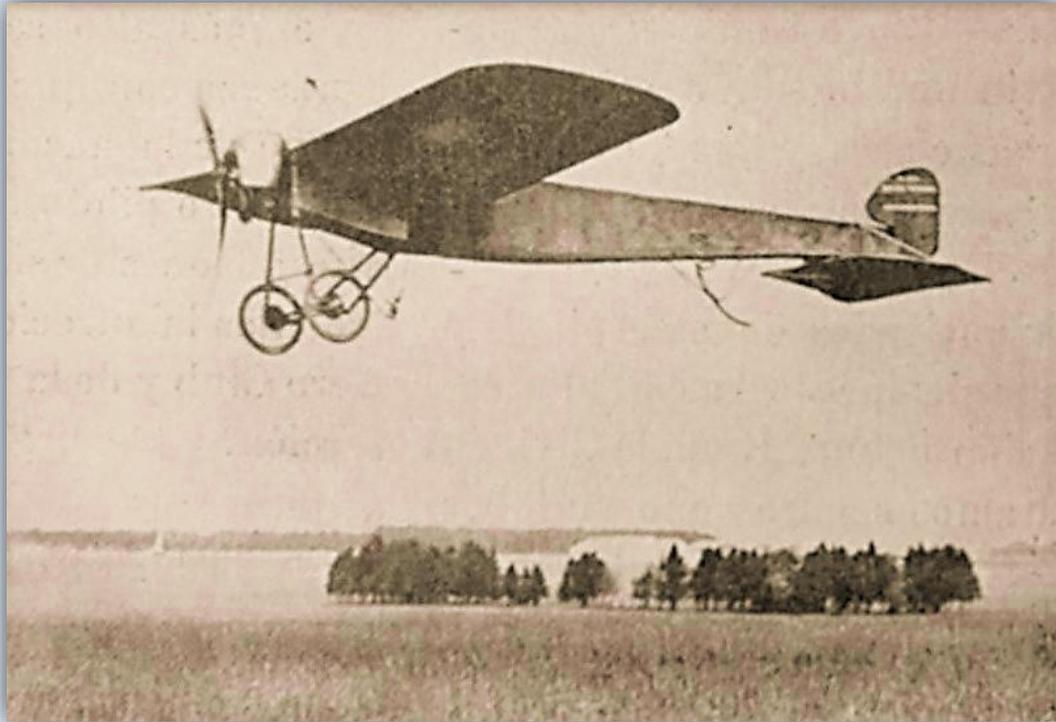
*Salon de l'Aéronautique 1913. Bathiat Sánchez Tipo E*

# BATHIAT-SANCHEZ



Bathiat-Sanchez.

Se desconoce la cantidad de ejemplares construidos, pero al menos un avión fue vendido a Chile y volado por el aviador Luis Omar Page. Este ejemplar bautizado "Punta Arenas", fue utilizado por su propietario para vuelos de exhibición en Chile y Bolivia, en Cochabamba tuvo un accidente mayor y quedó destruido. Page entonces desmontó su motor, un Le Rhône de 60 hp, que llevó a la Argentina el aviador y fabricante de aviones Paul Castaibert lo instaló en un Castaibert encargado por Luis Page. Finalmente, este avión fue vendido al Ejército de Uruguay.



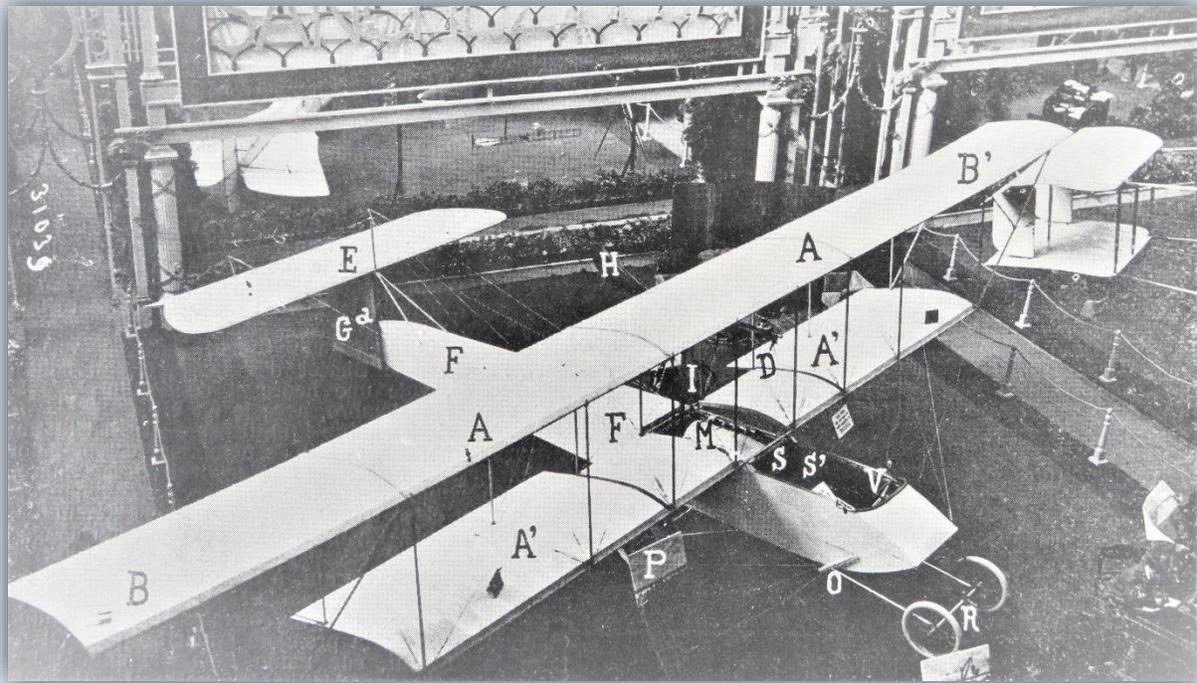
*Luis Page en el Bathiat Sánchez Tipo E, el primer avión en volar en Magallanes recibiendo el nombre de la ciudad de "Punta Arenas"*

### **Biplano Sánchez Besa configuración propulsora del Salón 1912**

En el Salón de Aviación realizado en diciembre de 1912, Sánchez Besa presentó un biplano de gran tamaño con hélice propulsora, que presentaba una serie de particularidades de diseño y construcción.

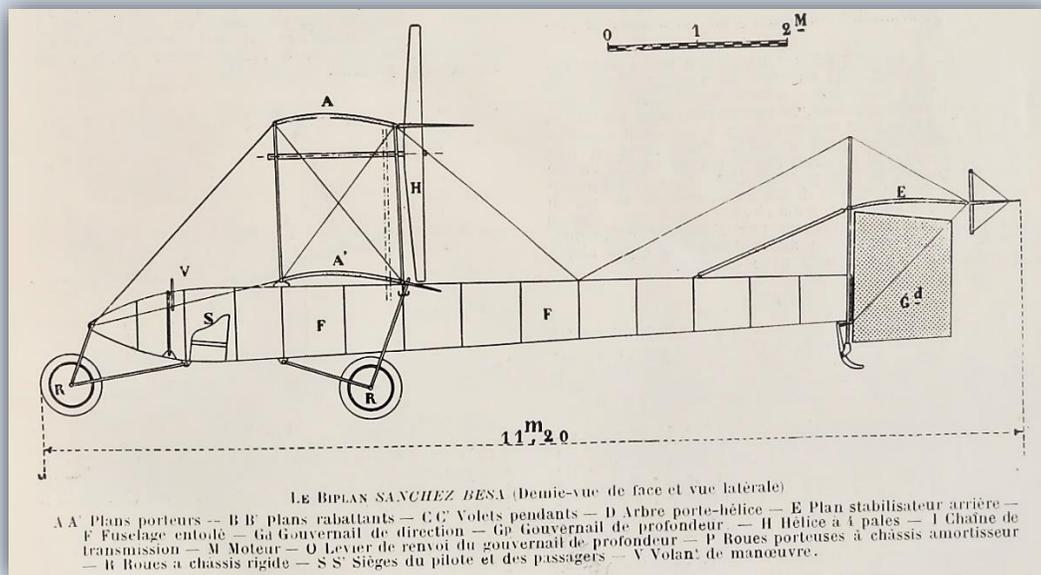
El fuselaje estaba suspendido bajo las alas con el motor instalado en su interior e impulsando la hélice a través de una transmisión de cadena, esta hélice de gran diámetro giraba a 500 rpm a velocidad de crucero y su eje impulsor emplazado bajo el ala superior estaba adosado a un engranaje soportado por un montante detrás de la cabina, que recibía a través de una barra vertical la tracción del motor.

Este mismo árbol de transmisión a través de sus soportes transmitía el empuje de la hélice a la estructura del aeroplano. El avión fue ampliamente elogiado en la edición del 1° de febrero de 1913 de la revista L'Aérophile, en razón de su tamaño, originalidad de concepto y calidad en su construcción. Algunas publicaciones francesas indicaban que el avión fue fabricado en los talleres Voisin



**Biplano Sánchez Besa en el Salón de 1912**

El fuselaje de sección rectangular estaba construido en base a cuatro largueros y cuadros de madera reforzados por hilos de acero entrecruzados. Estaba totalmente entelado, con una nariz en bisel típica de Sánchez Besa. El avión es de dos plazas con asientos en tándem y detrás de la cabina están instalados el estanque de combustible y el motor, un Renault de 8 cilindros en V refrigerado por agua, que queda totalmente oculto en el fuselaje, el radiador está aparentemente instalado detrás del motor.



**Dibujo de configuración general aparecido en L'Aérophile de febrero de 1913**

Las alas eran de configuración sesquiplano, con la superior de mayor envergadura que la inferior, ambas de forma rectangular. Los alerones iban solo en el ala superior. La construcción era poco habitual para la época ya que las vigas del ala estaban construidas en tubos de acero, como asimismo los ocho montantes por lado y las diagonales que las unían. Los extremos del ala superior estaban unidos a la inferior por estas diagonales y podían plegarse, para permitir un más fácil hangaraje. Las costillas de cada ala eran en madera. Sánchez Besa utilizó un método especial para afirmar la tela de recubrimiento, esta no estaba sujeta por clavos o tornillos, llevaban golillas a lo largo de las costillas por las que se pasaba un hilo grueso que se alternaba pasando sobre y bajo la tela para ser estirado y amarrado en el borde de fuga.



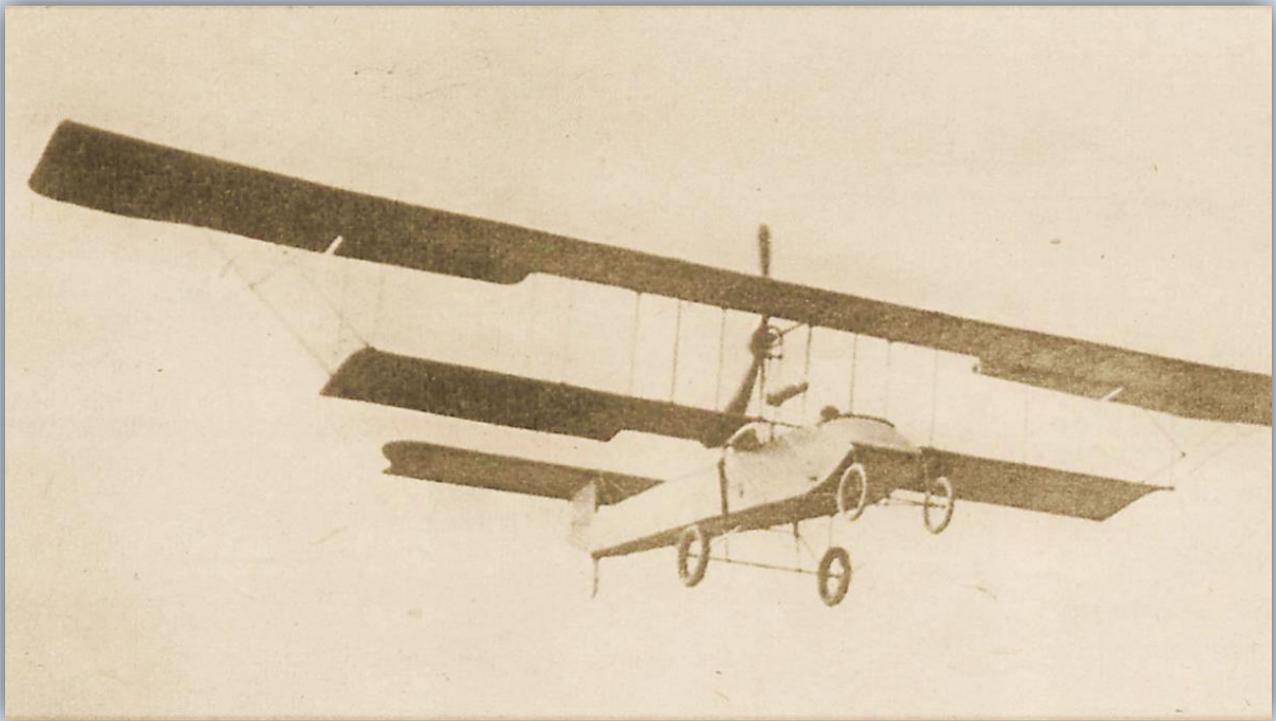
***Biplano 1912 configuración propulsora en el taller de la firma***

El sistema de control era convencional. Alerones en las alas superiores y un estabilizador horizontal provisto de elevador, con la particularidad de que su borde delantero estaba afianzado a la barra vertical que servía de eje al timón y dos barras en "V" en diagonal afirmadas en el antepenúltimo cuadro del fuselaje.

El control direccional estaba a cargo de un timón de forma trapezoidal. No llevaba plano fijo de dirección.

El tren de aterrizaje estaba constituido por dos ruedas traseras instaladas a la altura del centro de gravedad del avión, unidas por un eje y dos delanteras bastante delante de la nariz para hacer improbable un capotaje, también enlazadas por un eje, ambos conjuntos en tubos de acero.

Un patín en madera estaba instalado en el último cuadro del fuselaje.



*Biplano de 1912 con hélice propulsora*

Ciertas soluciones constructivas en base a cables indudablemente hacían el avión más liviano, pero emplear cables que solo son rígidos en tracción, en lugar de soportes de metal fijos deben haber causado vibraciones y una flexibilidad excesiva de ciertos órganos.

En los primeros vuelos, se comprobó que el aparato era estable y se comportaba bien, considerando que su peso era de casi una tonelada. Un resultado de las pruebas fue la necesidad de bajar el ala superior 20 cm, pero no hubo continuidad del proyecto y solo se construyó un solo ejemplar

## Sánchez Besa Multiplano del Salón de 1921

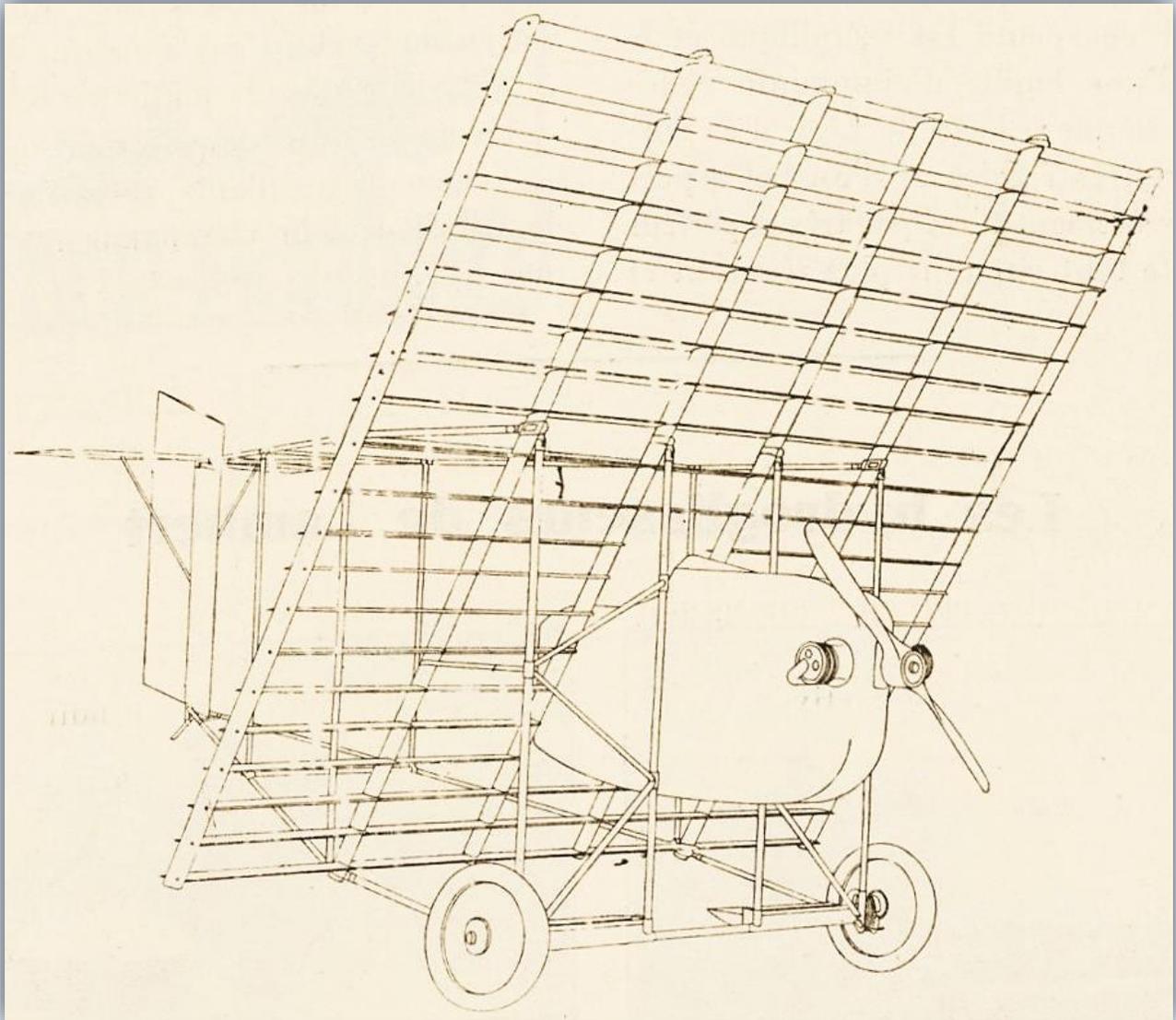


*Multiplano Sánchez Besa 1921. Vista desde atrás*

Este avión es un monoplaza de construcción enteramente metálica. Su componente más característico es el plano sustentador compuesto por 11 elementos decalados y superpuestos. Las alas que podemos definir como aletas tienen una cuerda de 15 cm, están fabricadas con una viga en duraluminio con recubrimiento en esta aleación y alma de corcho y unidas por 6 largueros verticales de metal, con los dos centrales soportados por un cuadro amarrado a la cabina del fuselaje, para soportar el conjunto. El ala de multiplanos permite una gran superficie alar considerando su envergadura.

La carlinga o cabina está construida en metal con recubrimiento en duraluminio y lleva en su parte delantera el motor. El fuselaje trasero con una forma similar a la de los aparatos Sánchez Besa de 1913, está fabricado en tubos de duraluminio ensamblados con herrajes de acero. El marco central que sirve de soporte al fuselaje trasero, las aletas y el tren, es metálico. El grupo motor es un ABC de 40 hp de dos cilindros opuestos refrigerado por aire, lo que es suficiente para este pequeño avión cuyo peso vacío es de solo 200 kg. La hélice de pequeño diámetro es en madera.

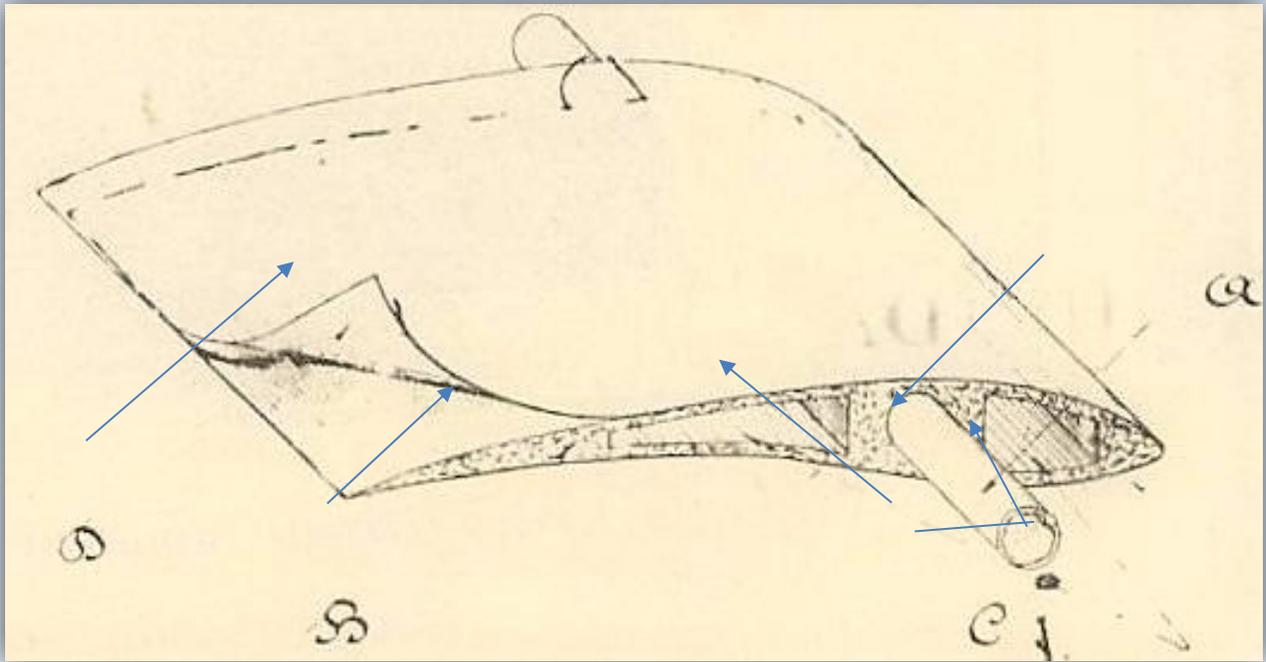
Los controles, direccional y de cabeceo son convencionales, con un estabilizador fijo y el correspondiente elevador y un plano vertical fijo con un timón adosado. La solución para el alabeo está en hacer móviles algunas de las aletas exteriores, que funcionan como alerones. El tren de aterrizaje está constituido por dos ruedas de pequeño diámetro afianzadas al cuadro central y un patín de cola



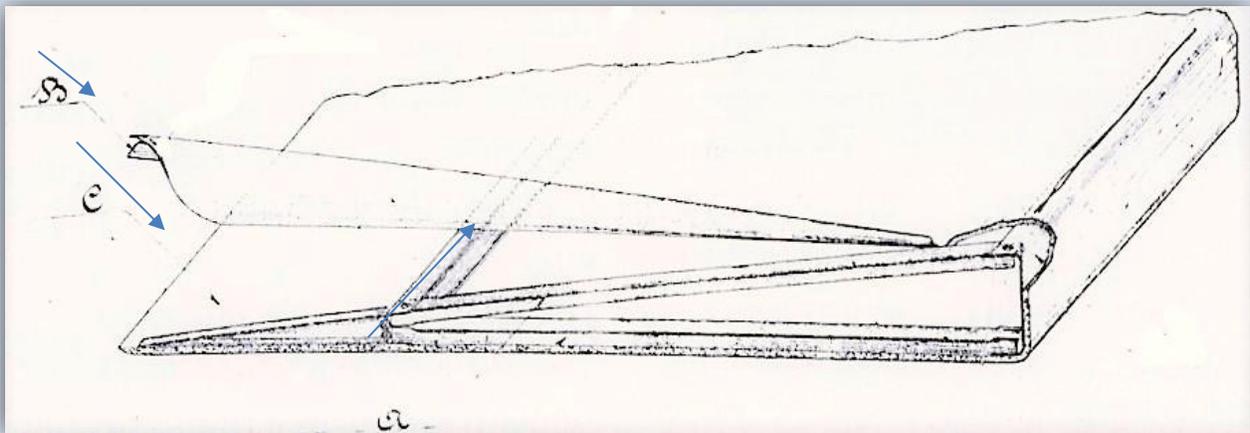
**Multiplano 1921**

Las dos cerchas que forman el fuselaje trasero están bastante apartadas y se unen al cuadro delantero en los largueros 2 y 5 verticales, de manera de hacer la estructura lo más rígida posible. Las soluciones constructivas son también bastante originales para la época. Las alas o aletas están fabricadas con revestimiento en lámina de duraluminio y una viga central única formada por un tubo de aluminio con un relleno parcial de corcho aglomerado para darle forma. Una solución constructiva similar fue utilizada en aspas de helicópteros treinta años después.

Las superficies de control emplean la misma solución. Larguerillos en duraluminio formado, cuyo revestimiento es una lámina formada por duraluminio de 0,05 mm al cual se le ha pegado una hoja de corcho de 1 mm de espesor. El resultado es de un peso no superior a la construcción convencional en base a largueros y costillas de madera o metal, recubiertas de tela y más resistente a las vibraciones y humedad.



**Construcción Aleta: a: Viga en tubo de aluminio. b: Cuerpo aleta en corcho aglomerado. c: Espacios para aligerar aleta. D: lámina de aluminio.**



**construcción planos empenaje; a: costillas y viga en perfiles de aluminio. b: lamina de aluminio. c: lámina de corcho**

El Multiplano de Sánchez Besa, fue ensayado en 1922 en Villacoublay por Lucien Barault como piloto. Como resultado de los vuelos debió ajustarse el centraje, pero de acuerdo a las declaraciones de Barault, el aeroplano se comportaba bien.

Terminados algunos vuelos de prueba, cesó el desarrollo del aparato.

Fig. 5

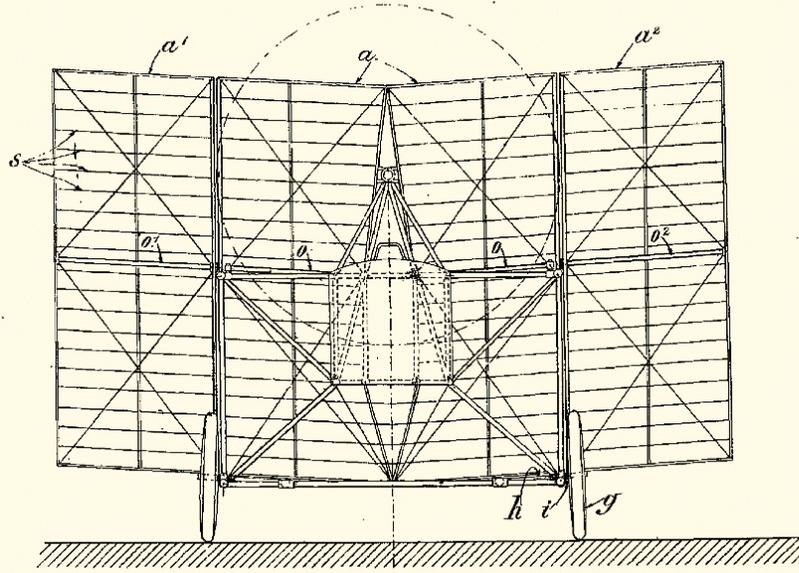
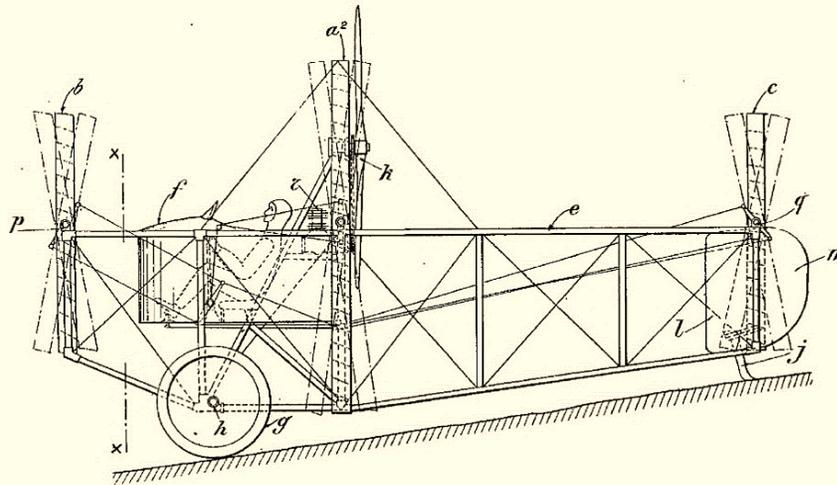


Fig. 1



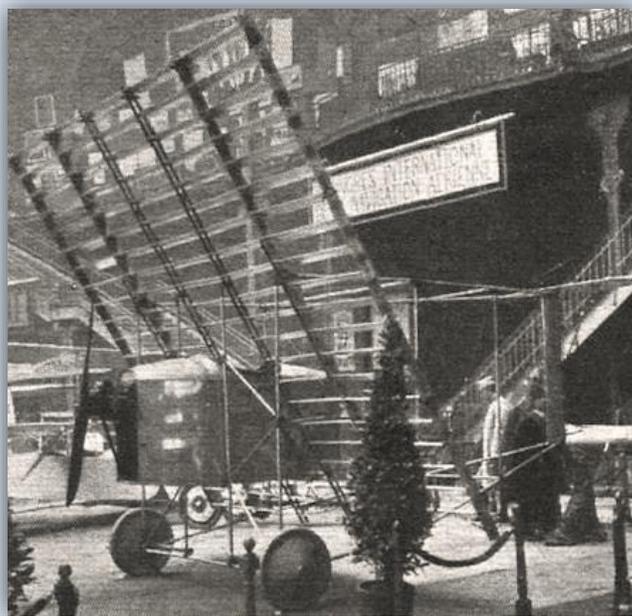
Patente Fr 508233 de Albert Toussaint

El concepto de esta aeronave fue patentada por Albert Toussaint profesor de aerodinámica, pero cabe a Sánchez Besa en sus talleres, el trabajo de diseño de detalle, es decir transformar un plano general con el concepto del avión, en los planos de detalle o dibujos de fabricación de piezas y conjuntos y tomar decisiones para solucionar ciertos pormenores de construcción necesarios para

llevarlo a la práctica. Efectivamente la arquitectura del avión cambió bastante en manos de Sánchez Besa durante el período de construcción.



*Multiplano Sánchez Besa en el Salón Internacional de Movilización Aérea de 1921, al costado un planeador Clement*



## Bibliografía

- ❖ Aero Club de Chile. Boletín del Aero Club de Chile N°2 – Año I. Santiago de Chile, enero de 1914
- ❖ Aero Club de Chile. Boletín del Aero Club de Chile N°9 – Año I. Santiago de Chile, marzo-julio de 1915
- ❖ Contreras Guzmán, Víctor. *Historia de la aeronáutica militar de Chile*. Imprenta Universitaria. Santiago, 1916.
- ❖ Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*, Santiago, 1950
- ❖ Hartmann, Gérard. *La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909*. 2012
- ❖ Magliocchetti Oleaga, Mario. *Historia de la Industria Aeronáutica Nacional*. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago, julio del 2020.
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. *“ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA”. Alas Chilenas en La Gran Semana de la Aviación de Champagne – 1909*. Aerohistoria N°8/2019. Página 53.
- ❖ L'Aérophile N°7. 10 de abril de 1912
- ❖ L'Aérophile N°8. 15 de abril de 1912
- ❖ L'Aérophile N°17. 1° de septiembre de 1912
- ❖ Bridgeport Evening Farmer. Bridgeport, Connecticut. Lunes 27 de septiembre de 1909
- ❖ Diario La Nación. 15 de abril de 1926
- ❖ Revista Flight – 18 de septiembre de 1909
- ❖ Revista Flight – 2, 9 y 28 de octubre de 1909
- ❖ Revista Flight – 28 de mayo de 1910
- ❖ Revista Flight – 4, 11, 18 de junio de 1910
- ❖ Revista Flight – 16 de julio de 1910
- ❖ Revista Flight – 10 y 17 de septiembre de 1910
- ❖ Revista Aviación. Barcelona, 15 de noviembre de 1911
- ❖ La Vie au Grand Air N°570. 21 de agosto de 1909
- ❖ La Vie au Grand Air N°727. 24 de agosto de 1912
- ❖ Revue Aérienne N°82 – 10 de marzo de 1912
- ❖ Revue Aérienne N°83 – 25 de marzo de 1912
- ❖ Revue Aérienne N°91 – 25 de junio de 1912
- ❖ Revue Aérienne N°97 – 25 de octubre de 1912
- ❖ La Revue judiciaire. Revue mensuelle. Sixième Année N°2. 25 de febrero de 1913.
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

## Linkeografía

<http://aviation.maisons-champagne.com/dir.php?centre=03-histoire&menu=03> José Luis Sánchez Besa.  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9\\_Luis\\_S%C3%A1nchez\\_Besa](https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Luis_S%C3%A1nchez_Besa)  
<http://jnpassieux.fr/www/html/SanchezBesa.php>  
<https://es.calameo.com/read/00511663319e47f7998a3>  
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9037331w/f1.highres>

## EDMUNDO MARICHAL, Y SUS CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS



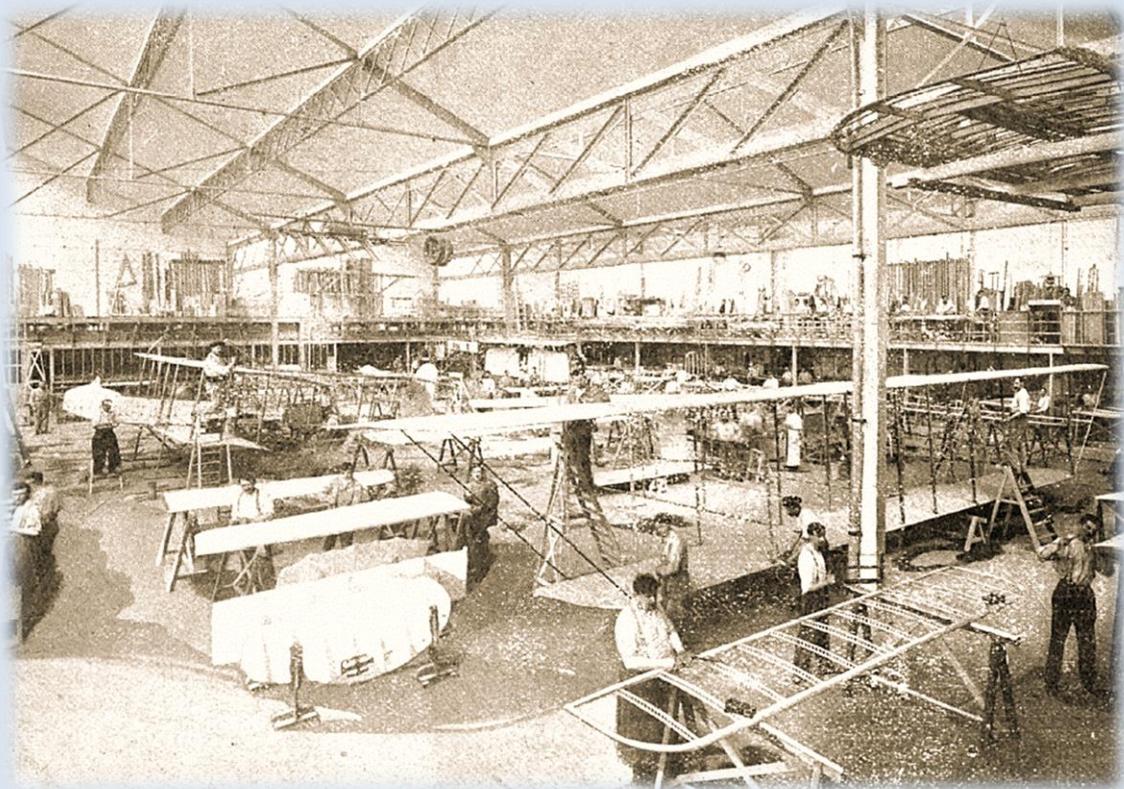
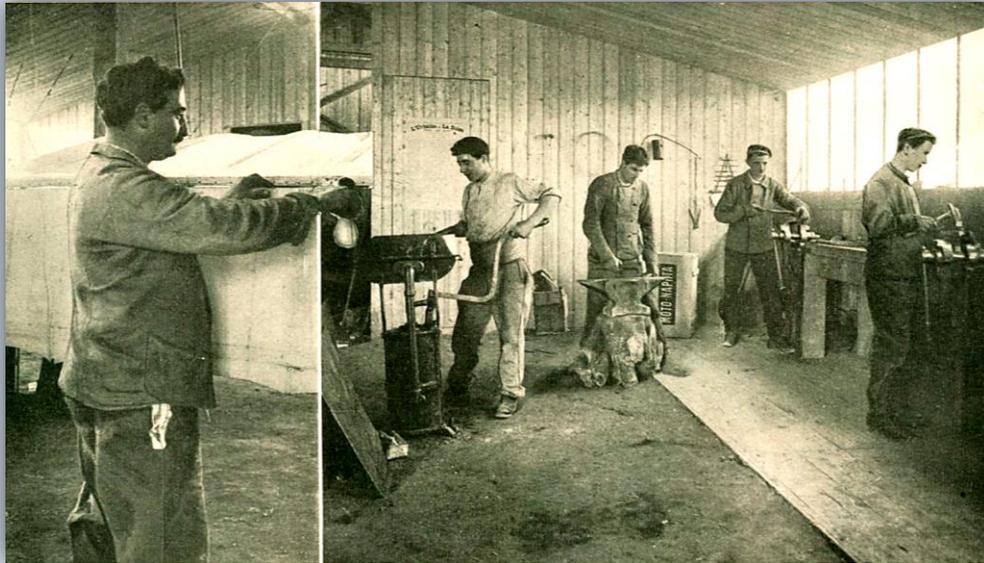
A handwritten signature in black ink, reading "Edmundo Marichal". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping underline.

Solemos decir que la investigación científica es una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable para una determinada acción. La construcción del conocimiento es permanente y las investigaciones en profundidad siempre brindan la oportunidad de incorporar hechos o documentos que posibilitan a otros investigadores descubrir, comprender y optimizar el análisis original proporcionando una mejor y más completa visión del tema estudiado.

La revista *Aerohistoria*, magistralmente dirigida por un grupo de avezados, agudos y rigurosos investigadores, nos proporciona la posibilidad de aplicar este concepto académico con notables resultados que nos permiten acercarnos a una forma de conocimiento más preciso, sofisticado y completo.

El caso del constructor Edmundo Marichal es uno de esos temas aeronáuticos realmente interesantes porque la información compilada es escasa hasta 1910, y hasta donde hemos podido apreciar, se hacen cada vez más dispersos hasta que desaparecen a mediados de la década por el año 1928. Por consiguiente, representa todo un desafío para investigadores consustanciados con el estudio de la historia aeronáutica.

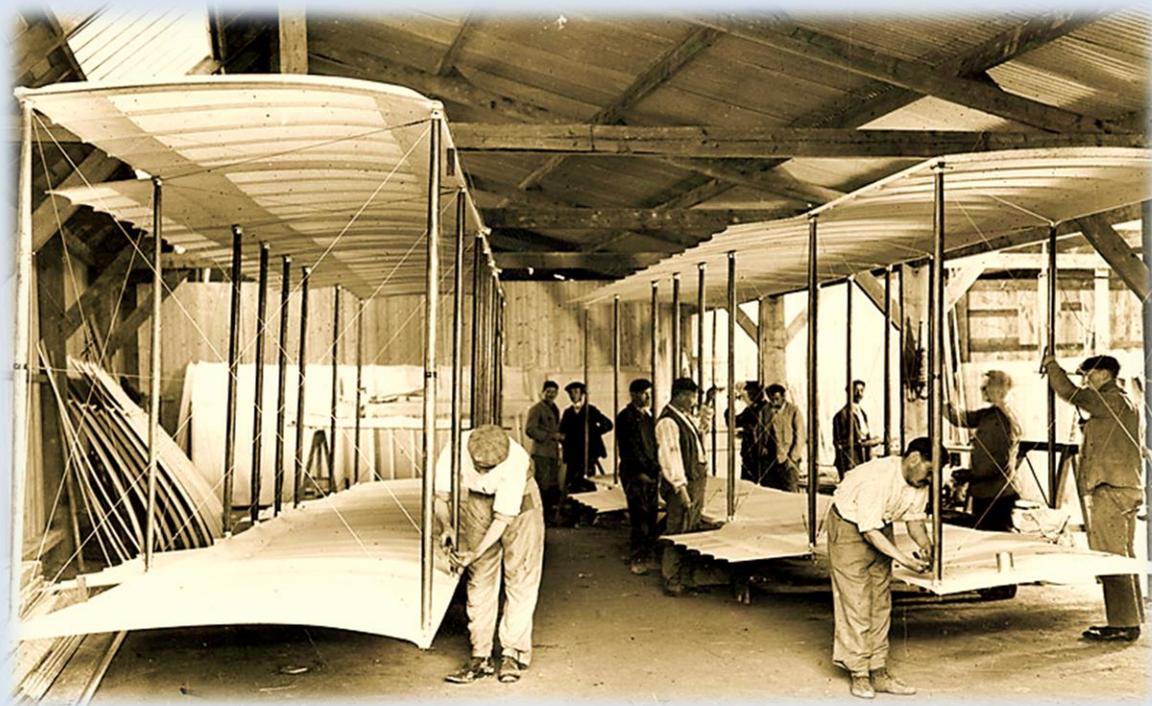
Nació en la Serena, Chile, el 28 de marzo de 1880, hijo del comerciante francés Edmundo Marichal y doña Carmela Olivares, natural de Chile. Tuvo una hermana menor: María Mercedes Marichal Olivares nacida el 18 de febrero de 1890 en la ciudad de Coquimbo<sup>5</sup>. De joven se estableció en Francia y a los 18 años aproximadamente ingresó como aprendiz en la planta aeronáutica *Farman Frères* en Billancourt. Allí poco tiempo después se destacó como carpintero.



***Fábrica Farman en Billancourt<sup>6</sup>***

<sup>5</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:KR9B-W9V>

<sup>6</sup> Revista *L'Aérophile*. 15 de marzo de 1914.



*Línea de montaje<sup>7</sup>*

En 1910, a partir de los pedidos de compra de los populares biplanos Farman por parte de entusiastas argentinos, la fábrica lo comisionó al país para supervisar y garantizar el armado y las entregas material adquirido en origen. A principios de 1911 regresó a Francia donde permaneció un año y volvió a la Argentina trayendo consigo planos de este notable biplano y del monoplano Blériot XI.

### **Información migratoria**

Luego de su última actividad aeronáutica en Olivos, no hemos podido hallar mucha más información. La documentación hallada es difusa. El 8 de diciembre de 1927 se registró el ingreso a Uruguay procedente de Marsella a bordo del vapor *Florida* con destino final a Buenos Aires<sup>8</sup>. El 16 de abril de 1928 hay un registro migratorio al puerto de Buenos Aires procedente de Montevideo a bordo del barco *Ciudad Buenos Aires* donde se encuentra consignado como de nacionalidad francesa<sup>9</sup>. Cinco años más tarde registró un nuevo ingreso. En la ficha aparece como de nacionalidad española, de estado civil casado y ocupación jornalero, esto permite conjeturar que podría tratarse de un homónimo<sup>10</sup>.

La última referencia conocida corresponde al 21 de enero de 1970, donde fue recocado como *Precursor de la Aeronáutica Argentina* en los términos de la Ley N° 18559<sup>11</sup>. El apartado b) *Personal Civil* sólo dice: **D. EDMUNDO MARICHAL. Piloto Aviador N° 131: 23 de agosto de 1917. Fallecido.**

<sup>7</sup> Recuperado de Internet de: [http://www.otbb.org/wp-content/uploads/2014/01/Usine\\_FarmanSmall.jpg](http://www.otbb.org/wp-content/uploads/2014/01/Usine_FarmanSmall.jpg)

<sup>8</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-CS73-G39P-F?mode=g&cc=2691993&personaUrl=%2Fark%3A%2F61903%2F1%3A1%3A7DCB-DYPZ>

<sup>9</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:QPJM-HR9B>

<sup>10</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:WC85-SQPZ>

<sup>11</sup> El 31 de diciembre de 1971 se promulgó la Ley N° 19422 donde si bien se establecieron modificaciones a la ley anterior, no ampliaron las referencias consignadas sobre Marichal. Recuperado de Internet de:

Por estos motivos, y con el único objeto de proporcionar información lo más precisa posible, es que describiremos la trayectoria conocida hasta el momento a través de las instalaciones que organizó (talleres y escuela de vuelo) y la producción aeronáutica que concretó.

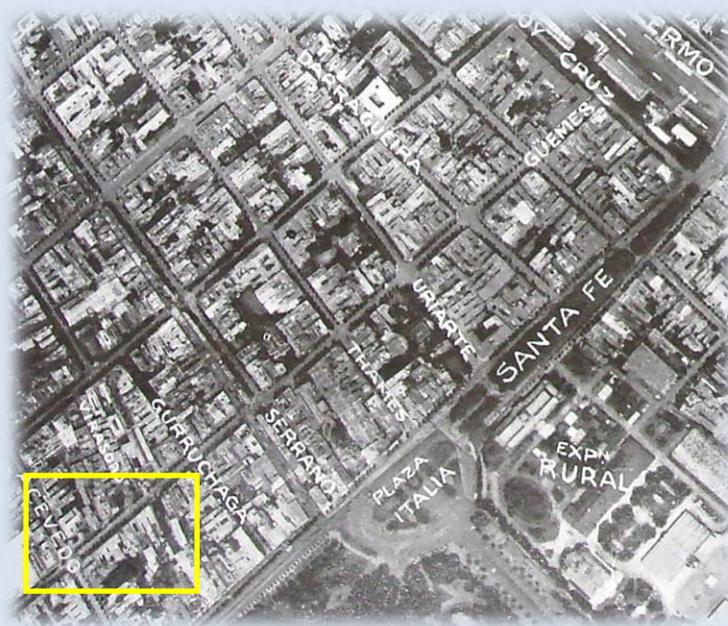
Marichal fue junto con el francés Paul Castaibert, uno de los constructores aeronáuticos del país más prolíficos de esos días<sup>12</sup>, y además preparó discípulos que luego siguieron sus pasos y en poco tiempo se consagraron como nuevos constructores de aeronave como fue el caso de Gerardo José Noni y Andrés Tomsich.

## Actividad profesional

### Taller de Palermo

Inicialmente instaló un taller de reparaciones y construcciones aeronáuticas en el barrio de Palermo sobre la calle Güemes Nº 4228 entre Acevedo y Virasoro. También colaboró en los talleres de la Escuela de Aviación Militar participando en el desmontaje, limpieza y montaje de motores y aparatos<sup>13</sup>.

**Taller Güemes Nº 4228  
entre Acevedo y Virasoro<sup>14</sup>**



En esas instalaciones se fabricaron los primeros aviones que en 1913 equiparon la aviación militar del Uruguay. Supervisó además la construcción de un nuevo biplano, obsequio que el vecindario del Azul al 2º Batallón de Ingenieros, allí estacionado<sup>15</sup>. Colaboraron Gerardo José Noni, Pedro Rielo y Pablo Juan Parasovchka<sup>16</sup>.

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/270000-274999/272083/norma.htm>

<sup>12</sup> Ambos construyeron casi la misma cantidad de aviones en el país. Pero debemos hacer la salvedad de que Castaibert entre 1916 y 1918 continuó con dicha actividad hasta 1918 al servicio de la Aviación Militar del Uruguay. La mayoría de los Marichal fueron biplanos mientras que Castaibert orientó su producción sobre diversos modelos de monoplanos, en general algo más sofisticado para la época que los famosos Blériot XI.

<sup>13</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 16. Agosto de 1913.

<sup>14</sup> Relevamiento aerofotográfico de la Aviación de Ejército. 1929.

<sup>15</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 16. Agosto de 1913.

<sup>16</sup> Inmigrante ruso también conocido también como Juan Molberto.



**Gerardo José Noni**<sup>17</sup>



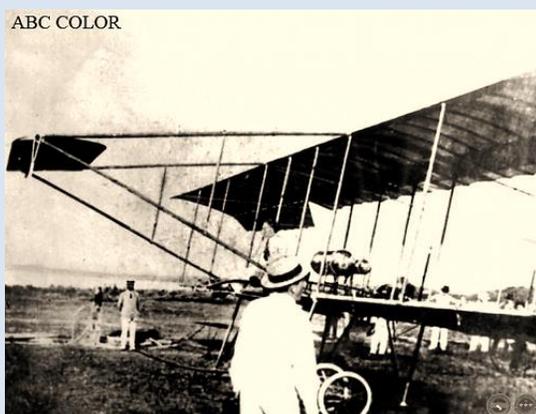
**Pedro Rielo**



**Pablo Juan Parasovchka**

El 4 de enero de 1913 se había promulgado un decreto por el cual se aceptó de esa ciudad la donación dineraria necesaria para adquirir un avión y los servicios de un profesor con destino a la Escuela de Aviación Militar<sup>18</sup>. El ofrecimiento realizado por esa comunidad bonaerense se canalizó a través del jefe del Batallón 2 de Ingenieros, Teniente coronel Isidro José Arroyo<sup>19</sup>.

En noviembre de 1912 acompañó a Marcel André Paillette (1884-1965) en su viaje al Paraguay. Se trasladó en el vapor *Berna* transportando un biplano Farman era tipo Militar modificado por Marichal<sup>20</sup>. El 23 de noviembre realizó el armado del avión en los bajos del edificio del Cabildo y las 16:30 del día siguiente Paillette voló unos 15 minutos desde una pista improvisada en cercanías del lugar<sup>21</sup>. De acuerdo con las fotografías la modificación observable fue suprimirle la deriva central del grupo de cola, característica más saliente de este modelo.



**Henri Farman Tipo Militar en Asunción. Una de las características más salientes era la triple deriva del grupo de cola y tres tanques de combustible transversales<sup>22</sup>**

<sup>17</sup> Foto Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Vía Mag. Paula Andrea García Pastor.

<sup>18</sup> Boletín Militar N° 3451, 1ª Parte. 4 de enero de 1913.

<sup>19</sup> Jefe de unidad entre 1910 y 1914. Como dato anecdótico en 1910 se había desempeñado como 2º Jefe el Mayor Enrique Carlos Alberto Mosconi y en la unidad había revistado con el cargo de Comandante de Compañía el Subteniente Luis Cenobio Candelaria. Boletín Militar N° 3800 1ª Parte del 11 de marzo de 1914.

<sup>20</sup> Recuperado de Internet de:

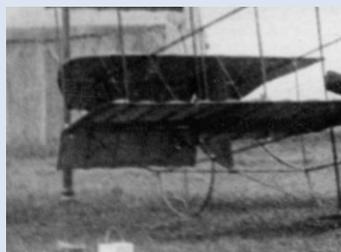
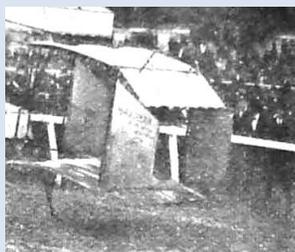
[http://www.portalguarani.com/575\\_luis\\_veron/19161\\_un\\_rara\\_avis\\_en\\_asuncion\\_marcel\\_paillette\\_por\\_luis\\_veron\\_abc\\_color\\_domingo\\_18\\_de\\_noviembre\\_del\\_2012.html](http://www.portalguarani.com/575_luis_veron/19161_un_rara_avis_en_asuncion_marcel_paillette_por_luis_veron_abc_color_domingo_18_de_noviembre_del_2012.html)

<sup>21</sup> Recuperado de Internet de:

[http://www.portalguarani.com/575\\_luis\\_veron/19161\\_un\\_rara\\_avis\\_en\\_asuncion\\_marcel\\_paillette\\_por\\_luis\\_veron\\_abc\\_color\\_domingo\\_18\\_de\\_noviembre\\_del\\_2012.html](http://www.portalguarani.com/575_luis_veron/19161_un_rara_avis_en_asuncion_marcel_paillette_por_luis_veron_abc_color_domingo_18_de_noviembre_del_2012.html)

<sup>22</sup> Recuperado de Internet de: ABC Color.

## Detalle del grupo de cola del Farman Tipo militar



**Las dos primeras fotos de la izquierda corresponden al grupo de cola original del Farman Tipo militar.  
Las dos de la derecha corresponden al grupo de cola del mismo avión rediseñado por Marichal**

Debido a la demanda de trabajo en los talleres de la calle Güemes, Marichal comenzó a analizar la posibilidad de instalarse en un lugar que tuviese un campo apto para la operación aérea. En este sentido el 3 de diciembre de 1913 publicó una noticia donde anunciaba que se instalaría en la Escuela de vuelo de los aviadores italianos Guido Paolucci y Acchile Carlo Dal Mistro que funcionaba en el aeródromo *Villa Altube* que por entonces era uno de los dos campos de vuelo en José Clemente Paz.

La organización de este aeródromo en particular fue financiada por José Altube y encomendada al discípulo de Marichal: Andrés Tomsich<sup>23</sup>. Ocupó un terreno de 400 x 200 m estuvo ubicado al oeste de la estación y a escasos 200 m de la plaza *Belgrano* sobre una parcela de ocho manzanas que estaban demarcadas por las calles *General Lavalle*, *Constitución*, *Pueyrredón* y *Gaspar Campos*. Los terrenos y un galpón habían sido proporcionados por Serafín Germanó.

Allí Tomsich fabricó seis monoplanos tipo Deperdussin modelos A y un Blériot XI tipo *Looping de loop* que fue supervisado por Marichal<sup>24</sup>. Mientras que en simultáneo el piloto italiano Dal Mistro, que había sido contratado como instructor, se encargó de adquirir en Europa los motores Anzani de escasa potencia.

El monoplano *Looping de loop* fue adquirido en 1914 por Luis Benzano (Capital Federal) y luego vendido al eximio piloto uruguayo Ricardo Detomasi. Lamentablemente el 20 de junio de 1915 a las 16:17 Detomasi se mató durante una exhibición sobre el campo de la Federación Sportiva ubicado al norte de San José de Mayo cuando cayó en tirabuzón muy probablemente debido a la rotura de dos tensores del plano izquierdo que produjo colapso y desprendimiento a unos 20 cm del fuselaje<sup>25</sup>.

---

<http://www.portalguarani.com/userfiles/images/Luis%20Vera/2012/Farman%20de%20Paillette/farman-de-paillette-en-preparacion-para-primer-vuelo-en-asuncion%20portalguarani.jpg>

<http://www.portalguarani.com/userfiles/images/Luis%20Vera/2012/Farman%20de%20Paillette/farman-de-paillette-en-preparacion-para-primer-vuelo-en-asuncion%20portalguarani.jpg>

<sup>23</sup> Poco tiempo después Tomsich fue contratado por el gobierno de Bolivia para construir el primer avión nacional. HALBRITTER, Francisco. (Noviembre de 2004) *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*. Talleres Gráficos D.E.L. Srl. Tomo 1. Pág. 78 a 79.

<sup>24</sup> *Diario La Prensa*. 13 de enero de 1915. A diferencia de lo que ocurrió con el Blériot tipo *Looping de loop* que terminó comprando Detomasi, en este caso particular no tenemos elementos de juicio fiables para afirmar si supervisó o construyó este avión en los talleres de Tomsich.

<sup>25</sup> Según el testimonio del mecánico Juan Masset, el piloto fue atendido inmediatamente por los doctores Ricci y Chiolini, trasladado al hospital local en el carro del Dr. Cordero pero falleció en pocos minutos. Sus despojos fueron velados en el Centro Social Juventud Unida. MARURI, Juan. (1991) *De Tomasi, un aviador sin limitaciones. Los inicios del vuelo acrobático en el Río de la Plata*. Montevideo. Academia Nacional de la Historia del Uruguay. República Oriental del Uruguay. Pág. 59 a 61.

BIEDMA RECALDE Antonio María. (1935) *Efemérides N° 2*, 1ª Parte, enero a junio Pág. 149.

LIRONI, Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 311.

### EN JOSE C. PAZ

Esta mañana a las 9 se reunieron en el parque Aeronáutico del José C. Paz, los propietarios y directores del mismo y delegados del Club Motociclista Nacional, a fin de solucionar varios asuntos referentes a la próxima inauguración.

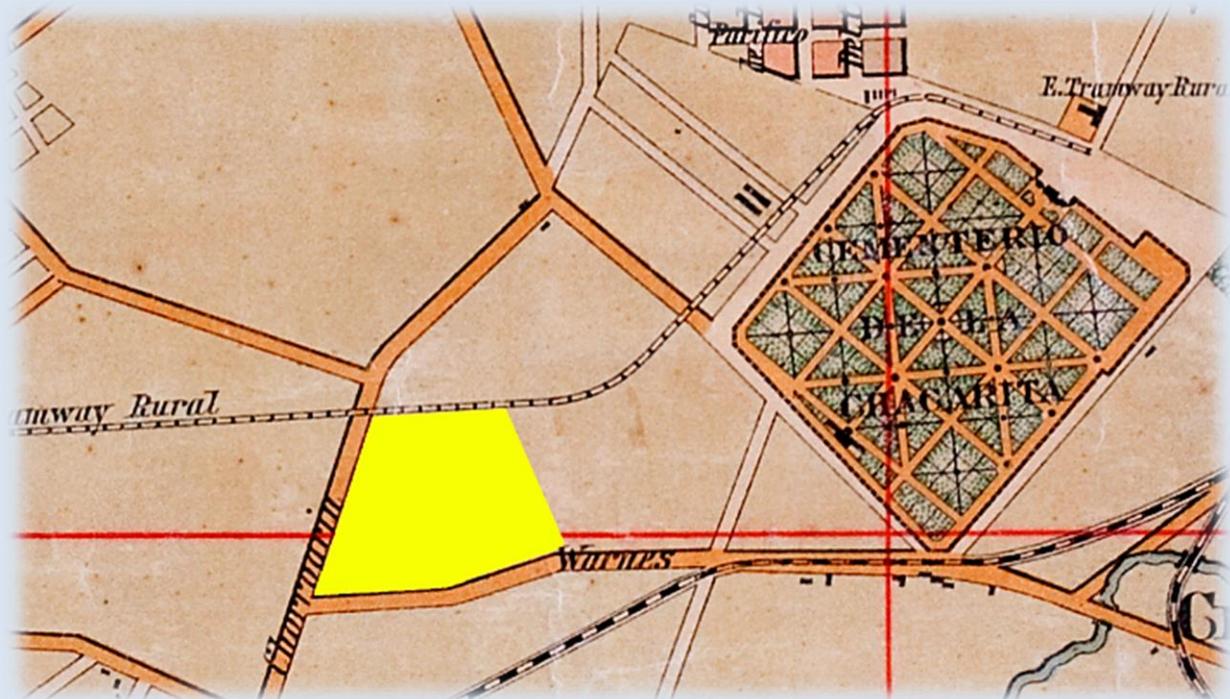
En el aeródromo de José C. Paz, como hemos anunciado anteriormente, se instalara la escuela Marichal, terminándose actualmente la construcción de la pista de motocicletas y cancha de juegos atléticos.

*Referencia del auspicio de Edmundo Marichal publicada en diciembre de 1913<sup>26</sup>.*

Esta alternativa analizada por el constructor chileno finalmente no prosperó, estimamos que por las reducidas dimensiones del campo, y tomó la decisión de instalarse en el barrio de La Paternal.

### Aeródromo de La Paternal

El 9 de octubre de 1914 se trasladó a un campo de La Paternal adyacente a la Av. Warnes al 2700 y colindante con el Hospital Torcuato de Alvear al oeste, la Casa de Huérfanos al sureste y a unos cien metros de la estación ferroviaria *Paternal* del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Allí continuó su actividad de construcciones aeronáuticas y la fabricación de componentes de los motores Gnôme que con el inicio de la gran guerra prácticamente habían desaparecido del mercado local.



*Fragmento del plano elaborado por Pablo Ludwig en 1897 donde se aprecia el terreno utilizado por Marichal en La Paternal*

<sup>26</sup> Diario *La Prensa*. 3 de diciembre de 1913. Museo Histórico de José C. Paz. Archivo Alberto J. Fernández.



**Aerofotografía tomada por el Ejército a fines de la década del 20 donde se aprecian los terrenos utilizados por Marichal en La Paternal. La flecha indica la probable ubicación de los talleres.**

### **Aeródromo de Quilmes**

En diciembre de 1914 se publicó un artículo referido al constructor que decía lo siguiente:

*“En Villa Lugano el Sr. Manuel González, aventajado aprendiz que aún no ha obtenido su brevet, ha efectuado a menudo pequeños vuelos por sobre el aeródromo y sus alrededores empleando un biplano Marichal-Gnôme y llevando en muchas salidas algunos pasajeros.”*

El personal de profesores estuvo integrado por Albert Jarfelt, Francisco Sánchez con el cargo adicional de jefe piloto de la escuela (febrero<sup>27</sup> a mayo) y finalmente Pedro Ángel Garré. El material de enseñanza estará compuesto de dos biplanos y dos monoplanos tipo Blériot XI, los primeros para el ejercicio diario y el último para los alumnos pilotos de monoplanos.

<sup>27</sup> *Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 30. 31 de marzo de 1915.*

# AERODROMO DE QUILMES

ESCUELA DE AVIACIÓN



FÁBRICA DE AEROPLANOS

**EDMOND MARICHAL**, DIRECTOR PROPIETARIO

Única fábrica de su ramo que existe en Sud-América. Provedora de las escuelas civiles y militares sud-americanas y de los principales aviadores que actúan en el país.

Ha construido hasta la fecha 23 aparatos, de los cuales cinco monoplanos y 18 biplanos. En la actualidad se halla en construcción el primer hidroaeroplano argentino.

*Enseñanza para Piloto civil y militar y Mecánico aviador.*

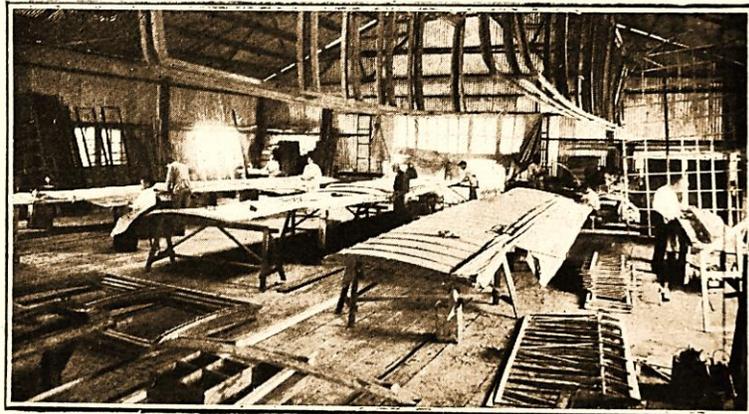
*Cursos prácticos y teóricos.*

*Vuelos con pasajeros.*

*Exhibiciones.*

*Alquiler de aparatos.*

*Reclames aéreas.*



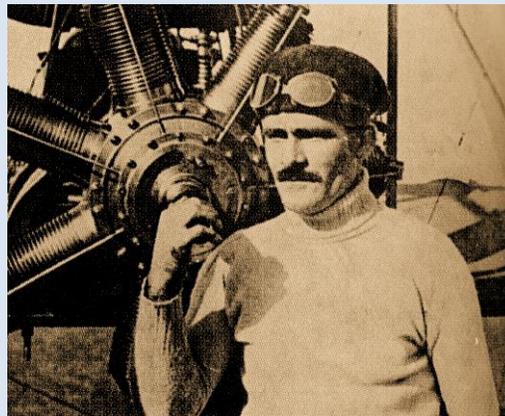
VISTA GENERAL DE LA FABRICA — Sección Carpintería.

*Publicidad de los talleres en Quilmes<sup>28</sup>*

## Los instructores



**Albert Jarfelt**



**Francisco Sánchez y Semper**



**Pedro Ángel Garré**

<sup>28</sup> Boletín del Aero Club Argentino. 1915.

Allí efectuaron sus primeras salidas solo, los señores Enrique Adrián Roger, Carlos Dose Obligado, Luis Rosado Moreno y Virgilio Mira<sup>29</sup>. Garré impartió lecciones de vuelo a los alumnos Zalva, Venn, Delfino y al teniente de la Gendarmería volante de la provincia, González Furnston. Francisco Sánchez y Manuel González han realizado una buena cantidad de vuelos<sup>30</sup>. El primer alumno egresado de esta escuela fue Celestino Corbellini.

Sánchez voló a diario con sus alumnos sobre la ciudad, el balneario y pequeños viajes por los pueblos aledaños. Sobre su actividad el Boletín del Aero Club Argentino Año N.º 32 decía lo siguiente:

***Quilmes.** Habiendo abandonado esta, escuela el aviador Sánchez para realizar una gira, se ha hecho cargo del puesto de jefe-piloto de la misma, el aviador Pedro Garre, comenzando primeramente su propio entrenamiento con largos vuelos en los que ensayaba toda clase de maniobras y dando luego lecciones a los alumnos del instituto, entre los cuales hay uno recién ingresado: don Mariano González Furnston<sup>31</sup>.*



**Foto tomada en la Escuela Marichal de Quilmes. De izquierda a derecha: Edmundo Marichal (con sombrero), Pedro Ángel Garré (con sombrero y bastón), Rufino Francisco Basavilvaso, Manuel González, NN (con las manos atrás y con boina) y Celestino Corbellini (con boina).**

<sup>29</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 32 Mayo de 1915.

<sup>30</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>31</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 32. Mayo de 1915.



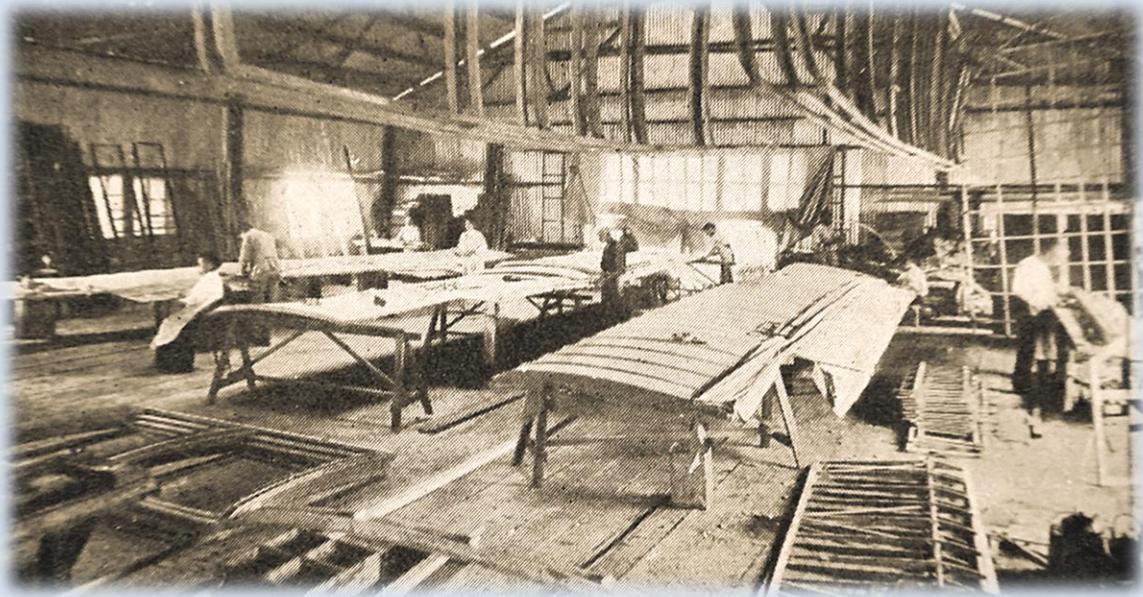
*Delante de un Farman Marichal se ven a Manuel González a la izquierda, en el centro no identificado (probablemente Sánchez) y un oficial del Regimiento 3 de Infantería<sup>32</sup>*



*Farman Marichal con Ricardo Detomasi se dispone a despegar desde una calle de Quilmes. 4 de junio de 1914<sup>33</sup>*

<sup>32</sup> Foto archivo Alejandro Callari González.

<sup>33</sup> PEDEMONTTE, Juan Carlos. *Medio siglo de Aeronáutica*, Imprenta Militar. 25 de octubre de 1944.



**Vista del amplio taller inaugurado en Quilmes y su intensa producción**

El 23 de agosto de 1917 rindió examen como piloto aviador ante las autoridades del Aero Club Argentino y el 6 de octubre obtuvo la licencia N° 131. Ese año Marichal dejó el campo de Quilmes para trasladarse al norte de la provincia de Buenos Aires.

Piloto Aviador N° 131  
F. A. I.

Señor *Edmundo Marichal*  
Nacido en *La Serena (Chile)* el *28 de Marzo 1880*  
Profesión \_\_\_\_\_  
Rindió exámen el *23 Agosto 1917* con aparato *Farman* Mot. *Grume* HP. *50*  
Brevet N° *131* extendido en *B. Aires* el *6 de Octubre de 1917*  
PRESIDENTE \_\_\_\_\_ SECRETARIO \_\_\_\_\_ COMISARIO *R. Marichal*

OBSERVACIONES	FOTOGRAFÍA	GALLARDETTE
<i>Temps empleados</i> <i>I serie - 7'33"</i> <i>II " - 6'40"</i>		
<i>Pres. - <i>Edmundo</i></i>	<i>Señor <i>Edmundo Marichal</i></i>	
RECORDS EFECTUADOS		
FECHA	LOCALIDAD	APARATO HP.

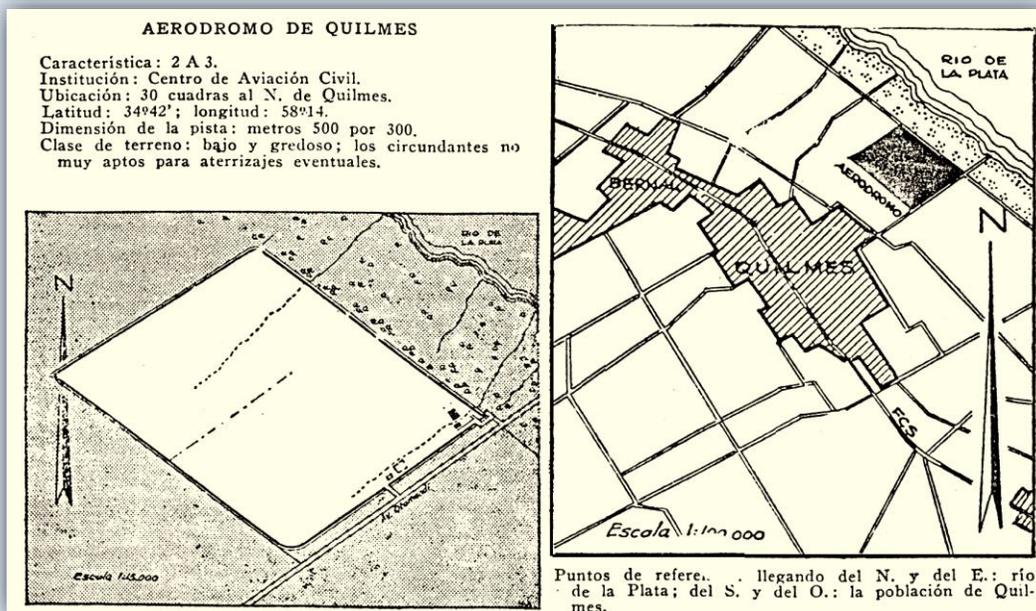


**Licencia de Piloto Aviador N° 131, Edmundo Marichal<sup>34</sup>**

<sup>34</sup> Foto Archivo General de la Nación.

## Rehabilitación del aeródromo Quilmes

El 29 de octubre de 1934 el Concejo Deliberante de Quilmes autorizó la construcción de instalaciones<sup>35</sup>. El 25 de abril de 1935 se anunció su traslado del Centro de Aviación Civil desde Castelar a Quilmes<sup>36</sup>.



*Aeródromo Quilmes<sup>37</sup>*

## Taller de Olivos

Por el momento no tenemos la ubicación exacta de las instalaciones, pero sí las publicidades de la época que dan testimonio de la existencia del mismo.

**TALLER AERONAUTICO**  
**CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES**  
**MARICHAL & Compañía**  
**OLIVOS, F. C. C. A. - U. T. 186, Olivos**

---

<b>HELICES</b>	<b>EN VENTA</b>	<b>TELA</b>
<b>MOTORES</b>		<b>BARNIZ</b>
<b>AVIONES</b>		<b>ALAMBRE</b>

**TODA CLASE DE ACCESORIOS DE AVIACIÓN**

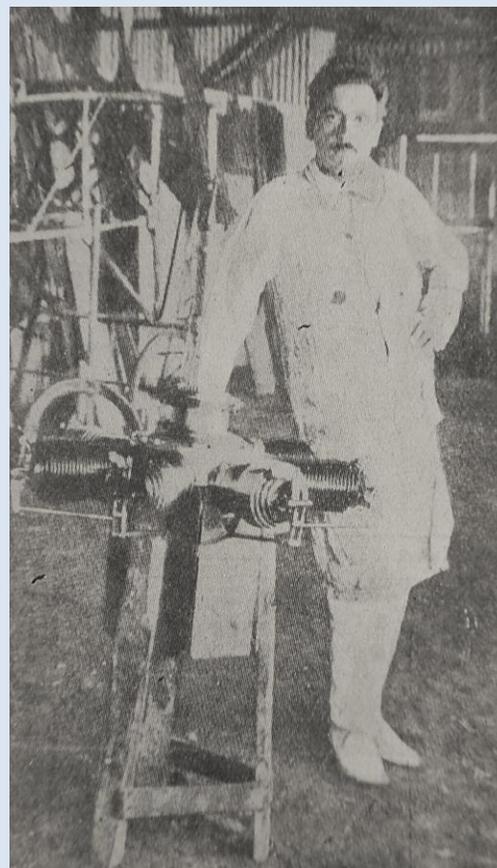
*Publicidad de los talleres de Marichal en Olivos. Enero de 1923<sup>38</sup>*

<sup>35</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte, Julio a diciembre. Pág. 107.

<sup>36</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. Anuario Aeronáutico 1935-1936. Pág. 25 .

<sup>37</sup> Boletín de Obras Públicas de la República Argentina. 1933.

<sup>38</sup> Revista *Aviación* N.º 21. Enero de 1923.



**Publicidades de los talleres de Marichal en Olivos. Las publicidades corresponden al período 1922-1923<sup>39</sup>. En la fotografía de la derecha se ve a Edmundo Marichal en el taller de la localidad de Olivos<sup>40</sup>**

### Producción aeronáutica

Marichal fue un prolífico constructor, la experiencia adquirida como carpintero en la fábrica *Farman Frères* en Billancourt le permitió asumir con holgura la supervisión y construcción de aviones.

Como hemos referido el primero fue el modelo de biplano *Escuela Militar de Aviación*. Luego asistió a Tomsich en la fabricación del Blériot *Looping de Loop* que utilizó Detomasi; y finalmente se encuentran los fabricados en el marco de sus propias instalaciones de donde salieron veinte biplanos *Farman Marichal* y siete monoplanos Blériot *Marichal*. Estos ejemplares operaron en su propia escuela, uno fue exportado al Ejército de la República Oriental del Uruguay y el resto vendido a particulares.

Los motores mayormente empleados fueron rotativos de tipo Gnôme de 50 hp, que fundamentalmente debido a la escasez de recursos aeronáuticos por la demanda en la gran guerra,

<sup>39</sup> Revista *Aviación*. 1922 y 1923.

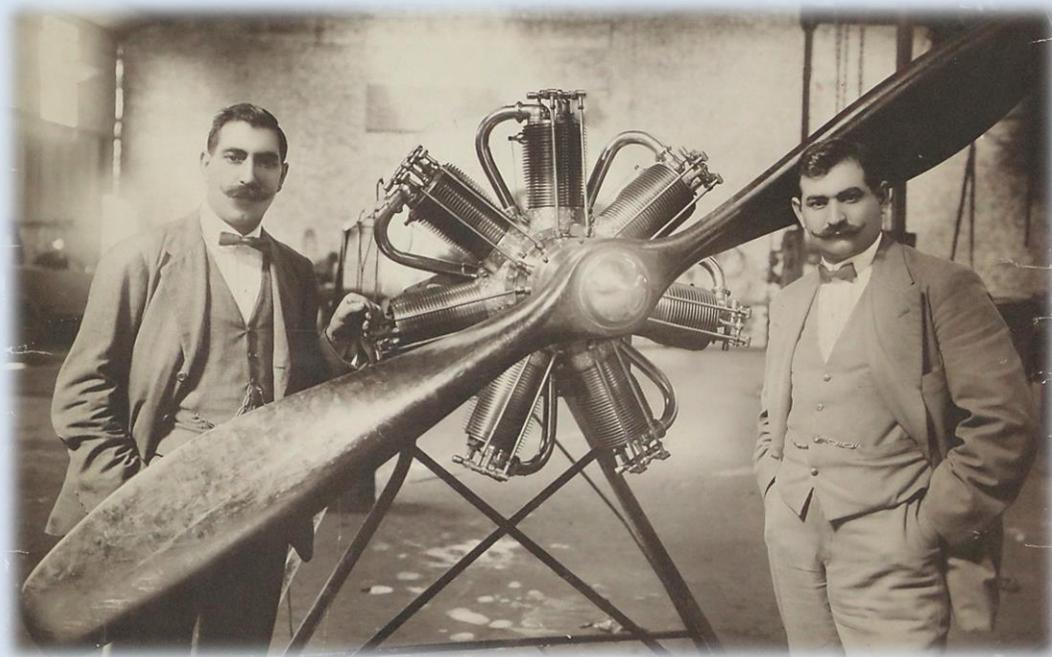
<sup>40</sup> Revista *Aviación* N.º 25. 30 de junio de 1923.

obligaron a recurrir a la industria privada nacional. En este contexto apareció el taller de los hermanos Mariscal<sup>41</sup>, donde, a partir de planos de origen.

Una nota publicada por el Boletín del Aero Club Argentino informó que el primer ensayo en vuelo del motor Mariscal lo llevó a cabo Paul Castaibert (1883-1951) en Villa Lugano el 27 de agosto de 1915<sup>42</sup>. Sin embargo, y habida cuenta de lo publicado por el investigador Francisco Halbritter<sup>43</sup>, apreciamos que esta noticia no necesariamente guarda relación con la aplicación de estos motores en la línea de producción de Marichal.



*Casa de Motores Mariscal H<sup>nos</sup> y Cía.<sup>44</sup>*



*Los hermanos Mariscal delante de un motor rotativo modelo Gnome de 50 hp<sup>45</sup>*

<sup>41</sup> Fundado por el ebanista español Miguel Mariscal. Las oficinas se encontraban sobre la calle Viamonte Nº 1269 y los talleres se encontraban sobre Av. Córdoba Nº 3640-58, de Capital Federal.

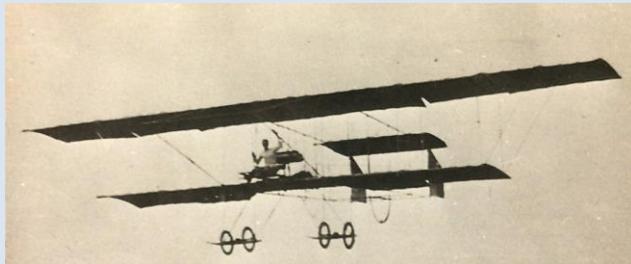
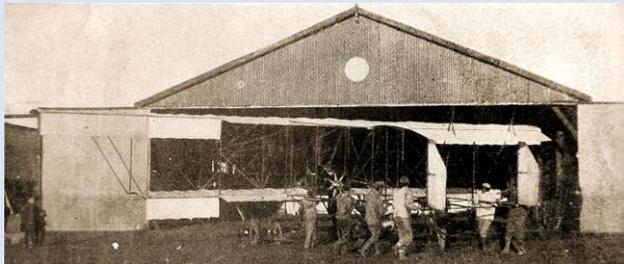
<sup>42</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V Nº 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>43</sup> HALBRITTER, Francisco. (Noviembre de 2004) *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*. Talleres Gráficos D.E.L. Srl. Tomo 1. Pág. 130.

<sup>44</sup> Recuperado de Internet de: <https://www.casamariscal.com.ar>

## Detalle de las aeronaves fabricadas por Marichal Farman Marichal *Escuela Militar de Aviación Nº 1*

Fue construido por Edmundo Marichal en el hangar del Aero Club Argentino en El Palomar. El biplano tenía un motor Gnôme 50 hp y su principal característica distintiva observable era que no tenía plano de cola inferior<sup>46</sup>. Tuvo aplicado en la cola el registro militar Nº II.



*Henry Farman Escuela Militar de Aviación Nº II en El Palomar<sup>47</sup>*



*Farman Escuela Militar de Aviación Nº II con el mecánico francés Paul Gaillis, un alumno que podría ser el Teniente Juan Manuel Pueta, Newbery, Mascías, otro alumno que podría ser el Teniente Atilio Esteban Cattáneo y el mecánico Ambrosio Garagiola en El Palomar. Circa 1913<sup>48</sup>*

<sup>45</sup> Foto Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea, vía Mag. Paula Andrea García Pastor.

<sup>46</sup> Desde el Nº II en adelante se suprimió el estabilizador trasero inferior, modificándose, además la incidencia del estabilizador superior y en los sucesivos modelos (III, IV, V y VI), se completó además el recubrimiento con doble tela del intradós en todos los planos sustentadores y del grupo de cola, lo que provocó un ligero aumento de peso y mayor rigidez en vuelo (menos deformación por acción del viento relativo) con mejor rendimiento de vuelo.

<sup>47</sup> Fotos en revista Caras y Caretas Nº 768. 21 de junio de 1913.

TARRAVELLA Ambrosio Luis Vicente. Setenta años de servicios aeronáuticos. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina.

## Registro de actividad

**1912:** Marichal inició la construcción de un nuevo biplano, obsequio que el vecindario del Azul dedica al 2º Regimiento de Ingenieros, allí estacionado<sup>49</sup> con la finalidad de destinarlo a la Escuela Militar de Aviación.

**06 AGO 12:** Paillette ensayó en Palomar un biplano Marichal destinado a la enseñanza de los alumnos<sup>50</sup>.

**12 ENE 13:** Dado de alta.

**14 JUL 13:** A bordo del Farman Nº II rindieron examen de Piloto Aviador en El Palomar el Teniente Leopoldo Casavega y el Sargento Francisco Sánchez.

**12 ENE 14:** En servicio<sup>51</sup>.

**02 FEB 14:** A las 18 el biplano Henry Farman Nº II tripulado por el Teniente 1º Aviador Militar Raúl Eugenio Goubat y el Teniente de Artillería Abel Miranda de la Sección Balística a 200 m de altura realizó en El Palomar los primeros experimentos de tiro aire-tierra con proyectiles aire tierra ideados por el Teniente coronel de Artillería Arturo Pedro y Pablo Luisoni. La primera experiencia se realizó con un proyectil desprovisto de carga explosiva con tapón de madera, las dos experiencias siguientes de desarrollaron con el mismo cargado con 145 gr de pólvora negra. Las pruebas fueron presenciadas por personal de la Escuela de Aviación Militar, el Inspector General de Ingenieros, Coronel Felipe José Manzano, los Mayores Raúl Ambrosio Barrera y Máximo Eduardo Venturino y un grupo numeroso de técnicos.

**21 MAR 14:** Vuelo del Teniente Raúl Eugenio Goubat a San Fernando.

**30 MAR 14:** El Teniente Pedro Elgard Campos realizó un aterrizaje forzoso en San Martín por fallas mecánicas del biplano Henry Farman equipado con motor Gnôme de 50 hp<sup>52</sup>.

**31 MAR 14:** Vuelo del Teniente Edgardo Benavente.

**JUN 14:** Vuelo del Teniente 1º Atilio Esteban Cattáneo (1:04 horas).

**JUN 14:** Vuelo de Teniente Edgardo Benavente (1:04 horas).

**24 JUN 14:** Accidente del Teniente Pérez Ferreyra (Piloto) con el Teniente Ángel María Zuloaga (Pasajero) por una pérdida en viraje a 20 m de altura. Se destruyó la parte inferior del fuselaje, tren de aterrizaje y cola. Pasó a talleres en reparación<sup>53</sup>.

**AGO 14:** Vuelo de Teniente Edgardo Benavente.

**OCT 14:** Vuelo de Teniente Victoriano Dionisio Martínez de Alegría.

**DIC 14:** Vuelo del Teniente Alberto González Albarracín (Raid El Palomar, Mercedes y regreso).

**1914:** 1891 vuelos en 173: 10 horas de vuelo.

---

<sup>48</sup> Foto Archivo General de la Nación. La fotografía también fue publicada en el Boletín del Aero Club Argentino. Año IV Nº 20. Febrero de 1914.

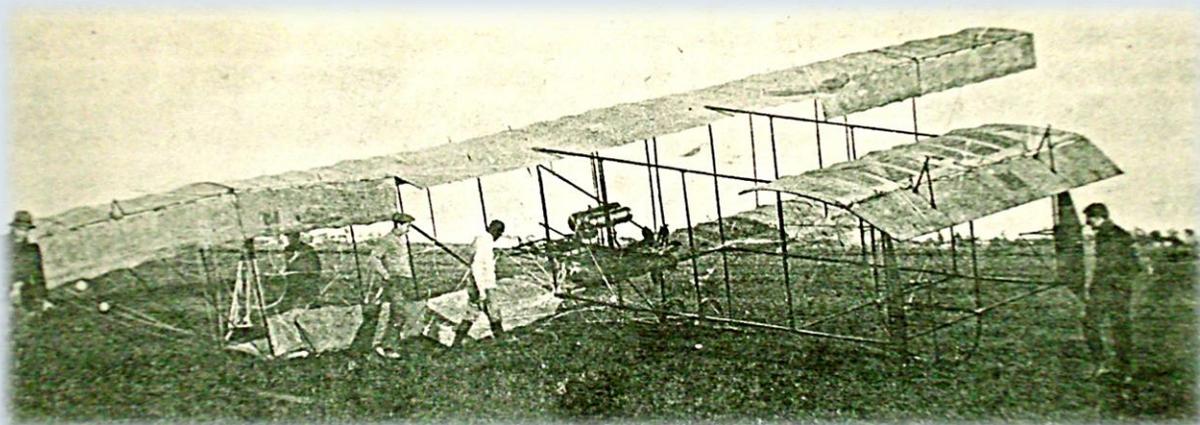
<sup>49</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 16. Agosto de 1913.

<sup>50</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>51</sup> Revista *Aviación* Nº 17. 31 de mayo de 1922. Resultó seriamente dañado por el Teniente de Fragata Escola.

<sup>52</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 76. También puede ser el Nº I que perteneció a Alfred Valletón.

<sup>53</sup> Revista *Aviación* Nº 18. 30 de junio de 1922.



**Henry Farman Nº II accidentado probablemente al mando del Teniente Pérez Ferreyra (Piloto) con el Teniente Ángel María Zuloaga (Pasajero) provocado por una pérdida en viraje a 20 m de altura. Nótese la falta de estabilizador inferior en el grupo de cola**

**10 MAR 15:** Vuelo del Teniente Atilio Esteban Cattáneo (57 minutos).

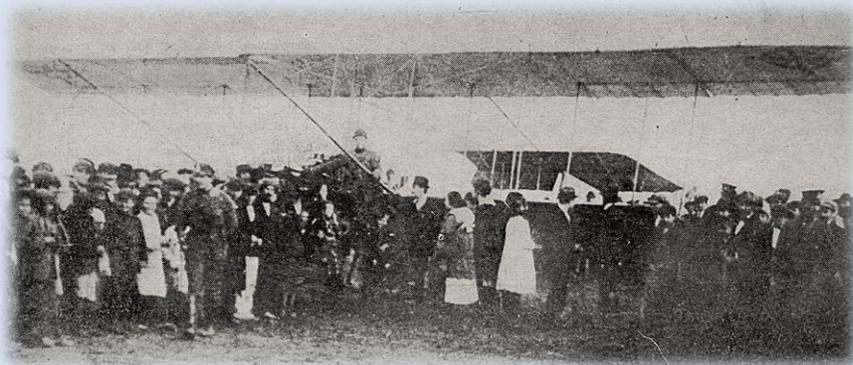
**17 JUL 16:** Vuelo del Teniente Juan Carlos Ferreyra (2:40 horas. Raid El Palomar, Rosario).

**13 JUN 17:** Vuelo del Teniente Antonio Parodi con el mecánico Felipe Carlos Antonio Beltrame (1:47 horas).

**20 AGO 17:** Vuelo del Teniente Martín Desiderio Salinas Gómez (35 minutos).

**31 DIC 17:** Rindieron examen los siguientes alumnos pilotos: Capitán René Parejas, Teniente 1º Jorge Juan Manni, Tenientes Martín Desiderio Salinas Gómez, Valentín Campero y el Sargentos 1º Dante Ferrari, José Ángel Sabato y los Sargentos Liborio Fernández y Juan Carlos Goggi.

**1917:** 110:43 horas de vuelo (7751 km).



**Sargento Dante Ferrari en el Henry Farman. 1917**

**03 DIC 18:** Vuelo del Sargento 1º Pedro Méndez (32 minutos). Luego rindieron examen de Conductor de Aeroplano el Sargento 1º José Ángel Sábado y los Sargentos Sargento Liborio Fernández y Juan Carlos Goggi.

**31 DIC 18:** Ese año efectuó 11 vuelos con un total de 3 horas y 210 km recorridos<sup>54</sup>.

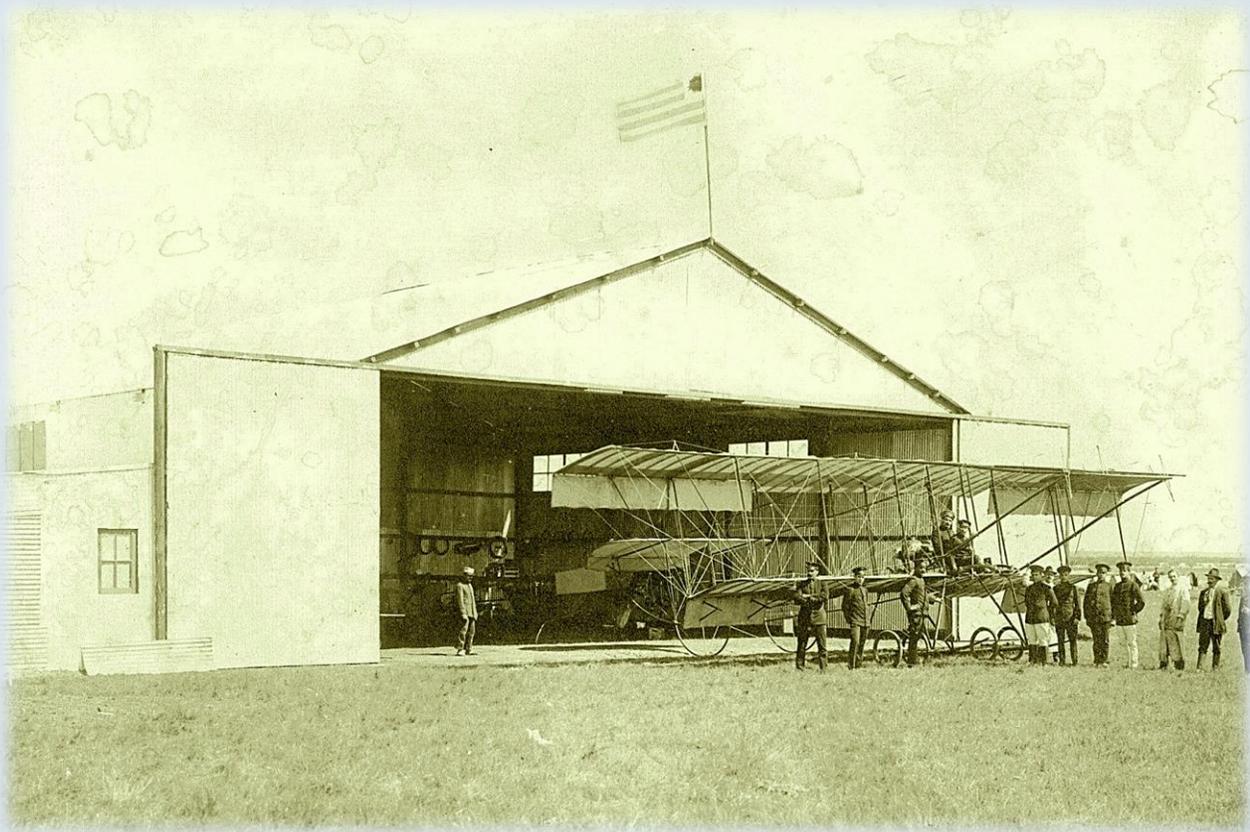
**1919:** 4:10 hs de vuelo (292 km).

**SEP 19:** En depósito.

<sup>54</sup> Memoria de la Escuela Militar de Aviación. 1918.

## Farman *Marichal* Nº 2

Construido en 1913 en la Escuela de Aviación Militar y destinado al Centro Nacional de Aviación del Uruguay. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Fue adquirido por Paillette para a la Escuela Militar de Aviación en *Los Cerrillos*.



*Farman Marichal N/C 2 en el aeródromo de Los Cerrillos. 1913*<sup>55</sup>

### Registro de actividad

**MAR 13:** Armado por Raúl Robles y José R. García supervisados Gerardo J. Noni quien había sido comisionado por Marichal para dicha tarea<sup>56</sup>.

**10 MAR 13:** Vuelos de prueba de Paillette<sup>57</sup>.

**11 MAR 13:** Vuelos de prueba de Paillette acompañado por Juan Manuel Casterán<sup>58</sup>.

**28 MAR 13:** Durante un vuelo de instrucción con el Capitán José San Martín tuvo una detención del motor a raíz de una rotura de biela y debió aterrizar de emergencia<sup>59</sup>.

**24 ABR 13:** Durante un rodaje al mando del Teniente 1º Juan Manuel Boiso Lanza el avión decoló inprevistamente y al aterrizar embistió una máquina de cortar pasto y el avión quedó inutilizado.

<sup>55</sup> Foto Museo Aeronáutico del Uruguay. Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

<sup>56</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 26.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

<sup>58</sup> *Ibid*.

<sup>59</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 28.

Como consecuencia del accidente el General Bernassa y Jerez dispuso la adquisición de dos aeronaves más y se encomendó la tarea a Paillette<sup>60</sup>.

### **Farman *Marichal* Nº 3**

Henry Farman. Gnôme 50 hp. Construido por Edmundo Marichal en 1913 a un costo de 1500 N\$ para la Escuela de Aviación Militar de Uruguay en *Los Cerrillos*. Bautizado *El Águila*.



*Farman Marichal Nº 3 en Uruguay*



*Farman Marichal Nº 2 El Águila con personal de la aviación militar uruguaya<sup>61</sup>*

<sup>60</sup> Ibidem.

<sup>61</sup> Foto Archivo Museo Aeronáutico del Uruguay.

## Registro de actividad

**08 ENE 13:** Se encarga la construcción del biplano a Emundo Marichal<sup>62</sup>.

**10 MAR 13:** Se iniciaron los primeros vuelos<sup>63</sup>.

**24 MAY 13:** De alta en el aeródromo *Los Cerrillos*<sup>64</sup>.

**26-27 MAY 13:** Vuelos de ensayo a cargo de Paillette<sup>65</sup>.

**04 JUN 13:** Entrega oficial del avión en un acto presidido por el Ministro de Guerra, General de Brigada Juan Bernassa y Jeréz, Tomás Berreta (Jefe Político de Canelones)<sup>66</sup>.

**04 JUN 13:** Vuelo de Paillette con el Sr. Tomás Berreta<sup>67</sup>.

**04 JUN 13:** Vuelo de Paillette con periodista Rafael Batlle Pacheco<sup>68</sup>.

13: El contratato de Paillette que expiraba el 15 de marzo fue extendido por 30 días hábiles.

**22 JUN 13:** El Teniente 1º Juan Manuel Boiso Lanza (monoplano Marichal ) y el Alférez Cesáreo Leonardo Berisso Pascal (biplano *El Águila*) despegaron a las 6:45 y volaron sin autorización aproximadamente 1:45 horas<sup>69</sup> sobre Montevideo y aterrizaron en el campo de ejercicios del Regimiento de Artillería Nº 1 (playa Malvin) donde con anterioridad habían operado los pilotos Heinrich Lübbe (1884-1940) Lübbe y el Soldado Pablo Teodoro Fels (1891-1969)<sup>70</sup>.



**Farman Marichal Nº 2 El Águila. Paillette fue el instructor de la Escuela de Aviación Militar que se inauguró en Los Cerrillos el 17 de marzo de 1913. Al terminarse los fondos previstos, estaban prontos para cumplir el primer vuelo solo varios de los alumnos pilotos. Anticipándose al cierre de la Escuela por la no renovación del contrato con el instructor y propietario de las aeronaves, el entonces Alférez Cesáreo Berisso, se escapa en el biplano Farman El Águila y cumple subrepticamente su primer vuelo en solitario desde Los Cerrillos hasta la playa Malvin en Montevideo<sup>71</sup>**

<sup>62</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 23.

<sup>63</sup> Ibidem. Pág. 26 .

<sup>64</sup> Ibid. Pág. 29.

<sup>65</sup> Ibidem.

<sup>66</sup> Ibidem.

<sup>67</sup> Ibidem.

<sup>68</sup> Ibidem.

<sup>69</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 31.

<sup>70</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 30.

<sup>71</sup> Recuperado de Internet de: <http://www.pilotoviejo.com/farman.htm>

**23 JUN 13:** Paillette procedió a trasladar el biplano desde playa *Malvin* al campo aledaño al Regimiento 9 de Caballería en *Piedras Blancas*<sup>72</sup>.

**24 JUN 13:** Luego de una reparación menor Paillette relizó un vuelo de ensayo en *Piedras Blancas*<sup>73</sup>.

**25 JUN 13:** Paillette despegó a las 10 desde *Piedras Blancas* a *Los Cerrillos*. En el vuelo sobrevoló a unos 150 m de altura la casa del Presidente José Batlle y Ordóñez. Tuvo una falla en vuelo y debió realizar un aterrizaje de emergencia en el campo del Sr. Freneroso ubicado entre Las Piedras y Progreso<sup>74</sup>.

**12 JUL 13:** Paillete recibió en *Los Cerrillos* el Farman *Marichal* N° 3<sup>75</sup>.



**Farman Marichal N° 3 en Uruguay**



**Farman Marichal N° 3 en Uruguay**

<sup>72</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 31.

<sup>73</sup> Ibidem.

<sup>74</sup> Ibidem.

<sup>75</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 33.

#### **Farman *Marichal* Nº 4**

Construido por Edmundo Marichal en julio de 1913. Tenía un motor Gnôme 50 hp.

#### **Registro de actividad**

**JUL 13:** Comprado por Ing. italiano Antonio Guido Borello<sup>76</sup>. Operaba desde su escuela de vuelo en un campo fiscal en Berisso.

**1914:** Escuela de Vuelo de Borello en La Plata.

**25 MAY 14:** Destruído por accidente de Borello en Magdalena.

#### **Farman *Marichal* Nº 5**

Construido por Edmundo Marichal en 1913 en Quilmes. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Volaron para ensayarlo, el Sargento Sánchez solo y con Marichal y el mismo Giménez Lastra con este último.

#### **Registro de actividad**

**DIC 13:** Adquirido por Benjamín Giménez Lastra con un grupo de amigos. Trasladado en vuelo a los hangares del Aero Club en El Palomar.

**13 ENE 14:** Vuelo de ensayo de Benjamín Giménez Lastra, el Teniente Agneta y Francisco S. Sánchez<sup>77</sup>, que voló solo y con Marichal.

**09 FEB 14:** Edmundo Marichal realizó dos vuelos en Villa Lugano<sup>78</sup>.

#### **Farman *Marichal* Nº 6**

Construido en 1913 por Edmundo Marichal en Quilmes. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Bautizado *Cigüeña*.

#### **Registro de actividad**

**JUL 14:** Sánchez voló de Villa Lugano a Quilmes<sup>79</sup>.

**14 MAR 15:** *El domingo por la tarde el Automóvil Club Argentino había organizado una gran fiesta automovilística en el hipódromo de San Martín, y en la que debía disputarse en Campeonato de la hora y el premio de maestro conductor para 1915. Figuraba, además, como principal número del programa, una serie de vuelos acrobáticos de John Domenjoz, quien hacía su primera exhibición después de su regreso de Europa. Varios aviadores civiles, dábanse cita la noche anterior para concurrir por la vía aérea a esa fiesta, ayudando a su éxito. Y el propósito se cumplía. Hacia las 16:00 y con cortos intervalos, 3 aparatos se señalaban en el espacio. Castaibert que en su tándem 80 caballos venía desde Villa Lugano con Florencio Parravicini; Carlos F. Borcosque que llegaba por la vía aérea desde San Fernando acompañado de Enrique Adrián Roger, y Sánchez que en su Farman venía desde la Sportiva. Los tres vuelos de Domenjoz fueron indudablemente interesantes. Tras sus cerrados virajes y sus loopings, efectuaba un vuelo cabeza abajo de larga duración, haciéndole aplaudir con justicia por la virtuosidad de sus maniobras. Al atardecer, los tres pájaros mecánicos visitantes iniciaban el regreso a sus respectivos nidos, tras una bella tarde de fiesta<sup>80</sup>.*

---

<sup>76</sup> Gracias al Gobierno provincial, que supo avalorar el interés de la Aviación entre nosotros, cuenta Borello en su aeródromo de La Plata con dos biplanos Marichal. Boletín del Aero Club Argentino Año IV, Nº 26. Agosto de 1914.

<sup>77</sup> Diario *La Prensa*. 14 de enero de 1914.

<sup>78</sup> Edmundo Marichal, cuyo renombre como constructor de aparatos se acentúa entre nosotros, se dispuso, sin nunca haber manejado un aeroplano, a pilotear el último biplano construido en sus talleres; prueba que realizó el día 9 de febrero próximo pasado, con dos vuelos magistrales. Boletín del Aero Club Argentino Año IV Nº 22. Abril de 1914. Pág. 12.

<sup>79</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 34. 10 de agosto de 1915.

<sup>80</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 30. 31 de marzo de 1915.

**ABR 15:** El Sargento Francisco Sánchez voló en Quilmes con los alumnos Mavromatis, Laborde, Pina y el Teniente Celestino Pedro Ortiz Zavalla<sup>81</sup>.

**13 ABR 15:** El Sargento Francisco Sánchez voló de Quilmes a Florencio Varela y regreso, con pasajera, realizando en este último punto, durante la tarde, gran número de vuelos con dos acompañantes en cada salida. Este piloto se ha exhibido igualmente sobre el pueblo y el balneario, aterrizando varias veces en la playa, para elevarse de allí momentos después.<sup>82</sup>

**JUN 15:** Volaron los alumnos de la escuela, González Furnston, Zalba y Delfino, los dos últimos incorporados durante el mes en curso. Además, aquel piloto ha efectuado vuelos solo de mayor duración, llevando en otras oportunidades algunos pasajeros, entre otros una señorita hermana suya y al piloto Cousillas.<sup>83</sup>

**JUL 15:** Con motivo de la inauguración del Club Atlético de Bernal, el aviador Garré se trasladó a mediados de mes hasta el lugar de la fiesta, distante muy pocos km del aeródromo de Quilmes, evolucionando sobre aquel sitio sin descender para regresar minutos después a su punto de partida.<sup>84</sup>

**20 JUL 15:** El jefe-piloto Pedro Ángel Garré ensayó con éxito en Quilmes el lanzamiento de una bola de hierro de 40 kg con el fin de observar si el aparato sufría sacudidas al caer tal cuerpo al vacío. El objeto de ese ensayo fue el de preparar otro, a realizarse dentro de poco con un paracaídas plegable, cuyo inventor, yendo como pasajero de aquel piloto, piensa lanzarse al espacio para probar su invento.<sup>85</sup>

**01 AGO 15:** Vuelo de Garré con un acompañante de Quilmes, Boca, Quilmes, hasta la Boca<sup>86</sup>.

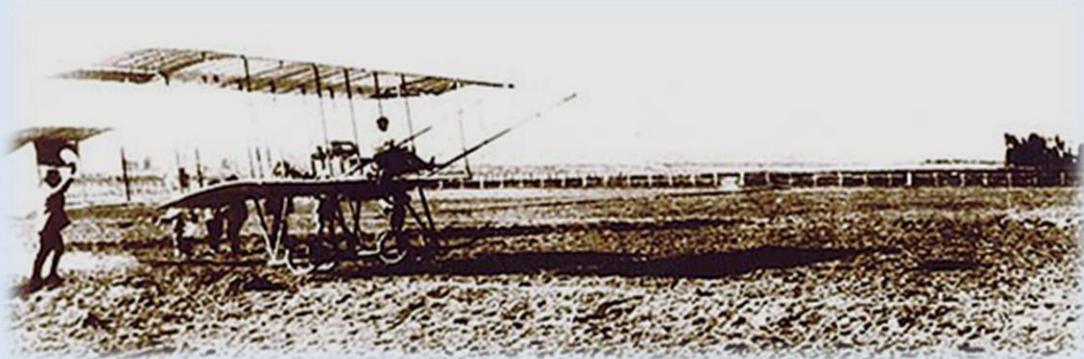
**27 AGO 15:** Vuelo de Garré con Marichal, desde Quilmes hasta Sarandi (Avellaneda)<sup>87</sup>.

**25 AGO 15.** Vuelo de Garre y Marichal, Farman 50: Quilmes-Sarandi<sup>88</sup>.

**28 AGO 15:** Vuelo de Garre a las 11 desde Sarandi (Avellaneda) a Quilmes<sup>89</sup>.

**10 SEP 15:** Accidentado al mando de Manuel González llevando como pasajero al Teniente de Gendarmería González Furnston<sup>90</sup>.

**SEP 15:** El piloto Francisco S. Sánchez fue invitado por la Sociedad Española de Socorros Mutuos de Trelew (Comisión de Fiestas a América) para realizar un vuelo.



*Otra vista del avión en Trelew<sup>91</sup>*

<sup>81</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 31. Abril de 1915.

<sup>82</sup> Ibidem.

<sup>83</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 33. Junio de 1915.

<sup>84</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 34. 10 de agosto de 1915.

<sup>85</sup> Ibidem.

<sup>86</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>87</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 34. 10 de agosto de 1915.

<sup>88</sup> Ibidem.

<sup>89</sup> Ibidem.

<sup>90</sup> Boletín del Aero Club Argentino Nº 36-37. 10 de noviembre de 1915.



***Farman Marichal Cigüeña con el Sargento Francisco S. Sánchez en Trelew. 12 de octubre de 1915<sup>92</sup>***

**OCT 15:** Francisco Sánchez, realizó en los primeros días un vuelo desde el aeródromo de Quilmes hasta la ribera del Dock Sud. Partió del campo de aviación a las 16:30, y a 500 m se dirigió hacia el punto de destino, empleando en cubrir el corto recorrido una 1:30 hs a causa del fuerte viento que tomaba el aparato de frente. Una vez que hubo descendido, el aparato fue embarcado en el vapor *Rawson*, con destino al Chubut, en donde su concurso fue solicitado por la comisión de homenaje a América<sup>93</sup>.

**12 OCT 15:** Francisco Sánchez intentó un vuelo en Trelew que no pudo concretar por el viento.

**10 y 11 NOV 15:** Desarrolló vuelos en Trelew a 40 o 50 m de altura<sup>94</sup>.

**04 DIC 15:** Sánchez regresó de Trelew.

**1917:** Censado por la Escuela Militar de Aviación en la Memoria de 1917.

**1918:** Aero Club Quilmes.

**1919:** Dado de baja.

### **Farman *Marichal* Nº 7**

Construido en 1913 por Edmundo Marichal en Quilmes. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Se construyó en el aeródromo de Villa Lugano.

---

<sup>91</sup> Recuperado de Internet de: [http://www.diariojornada.com.ar/126515/sociedad/100\\_aos\\_despues](http://www.diariojornada.com.ar/126515/sociedad/100_aos_despues)

<sup>92</sup> Archivo Francisco Halbritter.

<sup>93</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 36 y 37. 10 de noviembre de 1915.

<sup>94</sup> LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 150,151.

### Registro de actividad

**1914:** Fue construido por Edmundo Marichal en el taller de Castaibert en Villa Lugano. Se le colocó el mismo motor Gnôme de *El Colorado*, reacondicionado en los talleres del Arsenal Río Santiago de la Armada, lo que permitió reiniciar las actividades de la escuela. Se incorporó para enseñanza elemental de vuelo en el Parque de fuerte Barragán.

**1914:** Adquirido por el Ing. Borello y el condestable Joaquín Oytaben luego de la destrucción del biplano *El Colorado*<sup>95</sup>. Su motor fue previamente reacondicionado en los talleres de Río Santiago de la Armada y colocado en el Farman *Marichal*. Esto permitió reiniciar las actividades de la escuela.

**1914:** Entregado a la Armada

**MAR 15:** Resultó destruido al mando del Ing. Antonio Guido Borello durante un festival que se estaba haciendo en la ciudad bonaerense de Magdalena.

**1916:** Se incorporó para enseñanza elemental de vuelo en el Parque de fuerte Barragán.

### Farman *Marichal* Nº 8

Construido en 1914 por Edmundo Marichal en Quilmes. Tenía un motor Gnôme 50 hp.



*Izquierda: Piloto español José Piñeiro. Derecha: Farman Marichal. Paillette junto a Carlos Borcosque en la Sociedad Sportiva con Piñeiro y Bartolomeo Cattáneo<sup>96</sup>*

### Registro de actividad

**ENE 14:** Librado al servicio.

**24 ENE 14:** Voló en la Sociedad Sportiva al mando con el piloto español José Piñeiro.

### Farman *Marichal* Nº 9

Construido en 1914 por Edmundo Marichal en Quilmes. Tenía un motor Gnôme 50 hp.

<sup>95</sup> Se destruyó parcialmente el 24 de mayo de 1914 al colisionar el puente del acorazado General *Belgrano* mando del condestable Joaquín Oytaben.

<sup>96</sup> Revista *La Ilustración Sud-Americana* Nº 506. 30 de enero de 1914.

## Registro de actividad

**1914:** Adquirido por el español Manuel González probablemente como publicidad de los famosos habanos de la marca existente por entonces. Estacionado en Villa Lugano. Bautizado *Reina Victoria*<sup>97</sup>

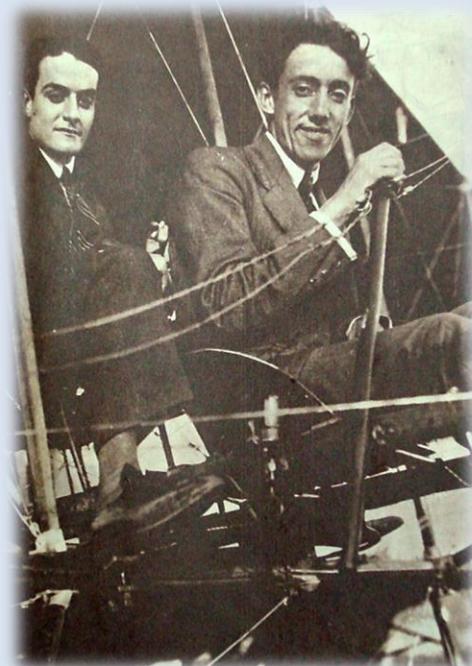


*Manuel González y la publicidad de los cigarrillos en la revista Caras y Caretas. 1912*

**22 JUN 14:** Vuelo de Francisco S. Sánchez con Manuel González desde Villa Lugano a General Rodríguez, Mercedes, Luján, Villa Lugano por Francisco S. Sánchez con Manuel González<sup>98</sup>.

**AGO 14:** Vuelo desde Villa Lugano a San Fernando por Ricardo Detomasi con Amalia Celia Figueredo en 1:17 hs de vuelo. Regresó 17 días después, en sólo 35 minutos debido al fuerte viento de cola.

**06 SEP 14:** Vuelo de Villa Lugano a San Fernando al mando de Manuel González.



*Ricardo Detomasi al mando de un Farman Marichal*<sup>99</sup>

<sup>97</sup> Diario *La Nación*. 9 de julio de 1915.

<sup>98</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N° 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 150, 151.

<sup>99</sup> Diario *Democracia*. 6 de agosto de 1948.

**DIC 1914:** En Villa Lugano Manuel González era un aventajado aprendiz que aún no ha obtenido su brevet, ha efectuado a menudo pequeños vuelos por sobre el aeródromo y sus alrededores empleando un biplano Marichal y llevando en muchas salidas algunos pasajeros.

**10 JUL 15:** Accidentado en La Plata, González y su pasajero resultaron ilesos.

**JUL 1915:** Luego tuvo una emergencia con el sacerdote Basilio Álvarez, cura de Beiró aterrizando en un campo ubicado en las calles Iriarte y Luna por corte de un cable en el timón. Ese día debía celebrarse a la noche un lunch, ofrecido por la colectividad española en su honor, el piloto nombrado resolvió efectuar por la tarde una reunión al aire libre en los terrenos limitados por las calles Iriarte y Vélez Sarsfield, en la que realizaría varios vuelos, desinteresadamente y con el plausible propósito de brindar en esa forma un espectáculo de aviación a sus compatriotas.

### ***Una caída (Accidente de Manuel González)***

*Como debía celebrarse la noche de ese día un lunch, ofrecido por la colectividad española en su honor, el piloto nombrado resolvió efectuar por la tarde una reunión al aire libre en los terrenos limitados por las calles Iriarte y Vélez Sársfield, en la que realizaría varios vuelos<sup>100</sup>, desinteresadamente y con el plausible propósito de brindar en esa forma un espectáculo de aviación a sus compatriotas.*

*El biplano Marichal-Gnôme 50 hp que utiliza en sus vuelos, se hallaba en el aeródromo de Villa Lugano, en donde descendió el piloto, hace pocos días por haberlo sorprendido la noche durante una excursión. Por esta causa se dirigió la tarde anterior a ese campo para hacerse cargo del aparato y llevarlo por vía aérea al local de la fiesta. Más o menos a las 4, se alejó de los hangares de esa escuela, no notándose en el funcionamiento del motor ni en el de los demás órganos del aparato la menor falla que hiciera suponer el accidente de que fue víctima más tarde. Una vez que hubo descendido en el terreno fijado para la reunión y en donde se habían congregado alrededor de tres mil personas, se dispuso a efectuar nuevos vuelos con pasajeros, hallándose entre los primeros el sacerdote nombrado, con quien ejecutó la primera salida.*

*Poco después de haber iniciado el lanzamiento y encontrándose ya en línea de vuelo observó que uno de los cables que accionan los timones, no funcionaba, por encontrarse según pudo calcular, y que más tarde se comprobó, cortado. Inmediatamente trató de descender, obligándole el público que se había desgranado ocupando la pista, a efectuar esa maniobra en otro terreno, situado en las calles Iriarte y Luna, recalada que por efecto del mal funcionamiento de los timones la hizo con toda brusquedad sobre uno de los costados del biplano.*

*Como consecuencia de ella el aparato sufrió deterioros de tal importancia, que quedó inutilizado, salvándose milagrosamente el aviador y su pasajero, que no sufrieron absolutamente nada. Este accidente no fue obstáculo para que el piloto fuera obsequiado por la noche, por sus compatriotas, con un lunch, realizado en el local Bolívar Nº 583<sup>101</sup>.*

<sup>100</sup> En los terrenos adyacentes a la iglesia del Sagrado Corazón del Sagrado Corazón.

<sup>101</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 36 y 37. 10 de noviembre de 1915.



*Terrenos terrenos adyacentes a la iglesia del Sagrado Corazón donde Manuel González habría operado con el Farman Marichal. En el círculo se puede apreciar el templo<sup>102</sup>.*

**13 AGO 15:** Vuelo San Fernando-Lugano de Manuel González. Una vez hechas algunas reparaciones al aparato, continuó su viaje a fin de poder guardar el biplano en los cobertizos del aeródromo de Quilmes, como era su intención. Habiendo partido de San Fernando el 1 de agosto por la mañana, la fuerza del viento le obligó a regresar apenas iniciado el raid, partiendo una segunda vez, con más suerte, por la tarde, logrando llegar hasta Villa Lugano tras una hora de viaje a más de 600 m por todas las poblaciones escalonadas en el trayecto<sup>103</sup>.

**18 AGO 15:** Vuelo de González Villa Lugano-Quilmes, en 14 m<sup>104</sup>.

**OCT 15:** el biplano del aviador Manuel González, a quien durante un vuelo de Quilmes al campo citado, lo sorprendió la noche obligándolo a hacer etapa en la escuela Castaibert permaneció varios días en Villa Lugano<sup>105</sup>.

<sup>102</sup> Porción de un mosaico fotográfico correspondiente al relevamiento aerofotográfico llevado a cabo por el Ejército en 1929.

<sup>103</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>104</sup> Ibidem.

<sup>105</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 36 y 37. 10 de noviembre de 1915.

### **Farman *Marichal* Nº 10**

Construido por Edmundo Marichal para el Sr. Frigeri. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Habría sido librado al servicio entre diciembre de 1914 y enero de 1915.

#### **Registro de actividad**

**16 JUL 14:** Accidente a Frigeri en Rosario con heridas leves<sup>106</sup>.

**DIC 14/ENE 15:** Fue llevado al aeródromo San Fernando un monoplano construido por Marichal, ensayándole el Teniente Zanni con pleno éxito. El aparato está destinado al aviador Frigeri<sup>107</sup>.

### **Farman *Marichal* Nº 11**

Construido por Edmundo Marichal en 1914. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Fue adquirido por Ambrosio Garagiola y trasladado a Brasil.

#### **Registro de actividad**

Sin registros.

### **Farman *Marichal* Nº 12**

Construido por Edmundo Marichal en 1914. Tenía un motor Gnôme 50 hp.

#### **Registro de actividad**

**1914:** Adquirido por la Escuela de Vuelo Paillette-Fels (San Fernando).

**08 FEB 19:** Accidente con Henry Farman 50 hp sin consecuencias de Leonardo Aurelio Selvetti con el mecánico M. Porta en Villa Lugano<sup>108</sup>.

**05 MAR 19:** Vuelo Luján, Suipacha a cargo de Leonardo Selvetti con un Farman 50 hp.

**12 MAR 19:** Vuelo Suipacha, América a cargo de Leonardo Selvetti con un Farman 50 hp<sup>109</sup>.

### **Farman *Marichal* Nº 13**

Construido por Edmundo Marichal en 1914. Tenía un motor Gnôme 50 hp.

#### **Registro de actividad**

**14:** Adquirido por Andrés M. Delfino

**16:** Accidentado con Andrés M. Delfino y Plácido Zalva en García del Río<sup>110</sup>.

Se reparó en Pigüé.

### **Farman *Marichal* Nº 14**

Construido por Edmundo Marichal en 1914. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Fue adquirido por Centro de Aviación Civil. El 14 de julio fue adquirido por Ángel Salvador Adami y transportado a la Banda Oriental en el buque *Río Uruguay*<sup>111</sup>. Tenía un Nº 14 como matrícula.

---

<sup>106</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 34. 10 de agosto de 1915.

<sup>107</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 28. Noviembre-Diciembre de 1914, Enero de 1915.

<sup>108</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* Nº 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 34.

<sup>109</sup> Ibidem. Pág. 61.

<sup>110</sup> Muy probablemente nacido en Saavedra en 1887 (probablemente hijo de los españoles Ramón Zalva y Valentina Larrategui). Recuperado de Internet de: <https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-266-12114-86066-74?cc=1410078>  
<https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/MWCS-F3S>

<sup>111</sup> MARURI, Juan. (2010) *Ángel S. Adami. Fundador de la aviación civil uruguaya*. Pág. 15.



*Farman Marichal Nº 14 con Ángel Salvador Adami. 29 de julio de 1914<sup>112</sup>*



*Farman Marichal Nº 14 con Ángel Salvador Adami. 29 de julio de 1914<sup>113</sup>*

<sup>112</sup> Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

<sup>113</sup> Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

## Registro de actividad

**04 DIC 14:** Armado del avión en estación *Las Toscas* a cargo de Edmundo Marichal y ensayo en vuelo del piloto Manuel González<sup>114</sup>.

**05 DIC 14:** Vuelos de González con Adami como pasajero<sup>115</sup>.

**06 DIC 14:** Vuelos de González con el Gerente de la Compañía Territorial Uruguaya: Marcelino Alfonso<sup>116</sup>.

**07 DIC 14:** Vuelos de Adami<sup>117</sup>.

**07 ENE 15:** Vuelos de Adami con el mecánico J. Wach sobre el balneario de Atlántida<sup>118</sup>.

**09 ENE 15:** Vuelos de Adami con el mecánico J. Wach sobre el balneario de Atlántida<sup>119</sup>.

**FEB 15:** Volando sobre estación *Las Toscas* Adami sufrió la rotura de una biela en el motor y debió realizar un aterrizaje de emergencia con la rotura de varios tensores y destrucción de la hélice en el aterrizaje<sup>120</sup>.

**04 ABR 15:** Adami reinició los vuelos en el aeródromo de Atlántida<sup>121</sup>.

**24 ABR 15:** Adami realizó el traslado con Ricardo Detomasi del biplano a Piedras Blancas<sup>122</sup>.

**25 ABR 15:** Exhibición programada en el hipódromo de Noroñas con el biplano de Adami y el Blériot de Detomasi suspendida por fuerte viento<sup>123</sup>.

**19 ABR 14:** Regreso en vuelo de ambos pilotos a Montevideo con sus respectivos aviones<sup>124</sup>.

**01 MAY 15:** Vuelos de Adami y Detomasi en Montevideo<sup>125</sup>.

**03 MAY 15:** Vuelos de Adami y Detomasi en Montevideo<sup>126</sup>.

**04 MAY 15:** Vuelo de Adami y Detomasi a la quinta del Presidente de la Nación José Batlle y Ordoñez<sup>127</sup>.

**18 MAY 15:** Última operación de Adami y Detomasi en el aeródromo de *Piedras Blancas*<sup>128</sup>.

**13 SEP 16:** Vendido a Guillermo Muñoz y Zeballos en *Piedras Blancas*<sup>129</sup>.

**26 JUL 17:** Vuelo de Adami con la Srta. Nelia Machado al aeródromo de *Paso Mendoza*<sup>130</sup>.

## Farman *Marichal* Nº 15

Construido por Edmundo Marichal en 1914. Tenía un motor Gnôme 50 hp. En 1915 fue adquirido por Marcelino Arribáizaga y Luis Bianchi, ambos vecinos del pueblo de Lincoln en de la provincia de Buenos Aires. En ese entonces Marichal había trasladado sus talleres al pueblo bonaerense de Olivos.

---

<sup>114</sup> MARURI, Juan. (2010) *Ángel S. Adami. Fundador de la aviación civil uruguaya*. Pág. 19.

<sup>115</sup> Ibidem. Pág. 19.

<sup>116</sup> Ibidem. Pág. 19.

<sup>117</sup> Ibidem. Pág. 19.

<sup>118</sup> Ibidem. Pág. 19.

<sup>119</sup> Ibidem. Pág. 19.

<sup>120</sup> Ibidem. Pág. 20.

<sup>121</sup> Ibidem. Pág. 18.

<sup>122</sup> Ibidem. Pág. 21.

<sup>123</sup> Ibidem. Pág. 21.

<sup>124</sup> Ibidem. Pág. 21.

<sup>125</sup> Ibidem. Pág. 21.

<sup>126</sup> Ibidem. Pág. 21.

<sup>127</sup> Ibidem. Pág. 22.

<sup>128</sup> Ibidem. Pág. 22.

<sup>129</sup> Ibidem. Pág. 25 a 26.

<sup>130</sup> Ibidem. Pág. 26.

### Registro de actividad

El avión fue utilizado con intensidad, hasta que en fecha desconocida tuvieron un accidente grave que motivó su baja. Lo desmantelaron, pero recuperaron y guardaron el motor rotativo Gnôme de 50 hp.

Tiempo después, posiblemente en algún momento de 1919, llegó al pueblo el popular aviador Virgilio su monoplaza *Golondrina II*. Arribalzaga y Bianchi presenciaron las exhibiciones del *Loco Mira* y en el detalle su avión, cuya sencillez los indujo a construir una copia casi exacta, aunque con una a sensiblemente más liviana. El nuevo avión se equipó con el Gnôme de 50 hp que había sido del Farman y fue operado como un biplano el notable ahorro de peso en la célula lo permitía.

**1920:** Las crónicas, que indican que la máquina estuvo en la zona de Lincoln a partir de ese año. También mencionan las frecuentes roturas de la célula.

**1922:** Ante esta situación sus dueños le pidieron al conocido Leonardo Aurelio Selvetti que realizara algunos vuelos de evaluación para determinar su grado de confiabilidad pero los resultados de los ensayos fueron negativos. Selvetti calificó a la máquina como poco segura, y aconsejó que no lo volaran más, por lo que sus constructores tomaron la decisión de desmantelarla definitivamente. El motor Gnôme fue guardado una vez más y se dice que ha sobrevivido hasta nuestros días<sup>131</sup>.

### Farman *Marichal* Nº 16

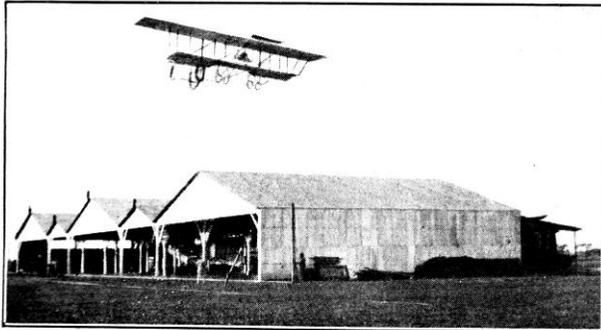
Construido por Edmundo Marichal en 1914. Tenía un motor Gnôme 50 hp.



***Victorio Umberto Santiago Delucchi en un Farman Marichal de la Escuela de vuelo Paillette-Fels, nótese el asiento detrás del piloto reservado para el pasajero-instructor***

<sup>131</sup> HALBRITTER, Francisco. *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Noviembre de 2004. Pág. 155.

**ESCUELA DE AVIACIÓN**  
**AERÓDROMO DE SAN FERNANDO**  
 SAN FERNANDO, F. C. C. A.  
**MARCELO FAILLETTE, propietario-fundador.**



Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914: Ricardo Detomassi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Borring, Fortunato Valente, Angel S. Adami, Francisco Labit Miramón, José M. Robles, Amalia C. Figueredo, José A. Cousillas, Carlos F. Borcosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garré, Antonio Chiumento.

**EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA EN SUD AMÉRICA.**

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

*Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.*

**Publicidad de la Escuela de San Fernando con del Farman Marichal en vuelo. 1915**

**Registro de actividad**

- 14: Adquirido por la Escuela de Vuelo Paillette-Fels (San Fernando)<sup>132</sup>.
- 25ENE14: Voló en la Sociedad Sportiva al mando de Paillette.

20 LA ILUSTRACION SUD-AMERICANA

**Las fiestas de aviación en la Sportiva**

En la Sociedad Sportiva se celebraron el domingo 25 unas fiestas de aviación que resultaron atrayentes por lo que al espectáculo se refiere. Realizaron hazañas Pineire, Paillette y Cattáneo, aviadores de tres países que se disputan el reino del aire con verdadero heroísmo.

Este torneo plausible trae la oportunidad de señalar las deficiencias que caracterizan á la Sportiva en la organización de esta clase de diversiones, deficiencias que afectan al prestigio de la institución en su orden, propósitos y fines.

Porque la Sociedad Sportiva cuando da una fiesta no hace partícipes de ella, como sería lógico, á sus asociados y sus familias. Es que ni siquiera organiza espectáculos sin las exigencias de la boletería impuestas por igual á los suyos que al público en general. Si las familias de los socios quieren acudir á estos ac-



no obstante tasan su talento por el dinero que produce.

—Vamos á ver—dijo Daniel—el certamen tiene un punto interesante para nosotros: la columna literaria.

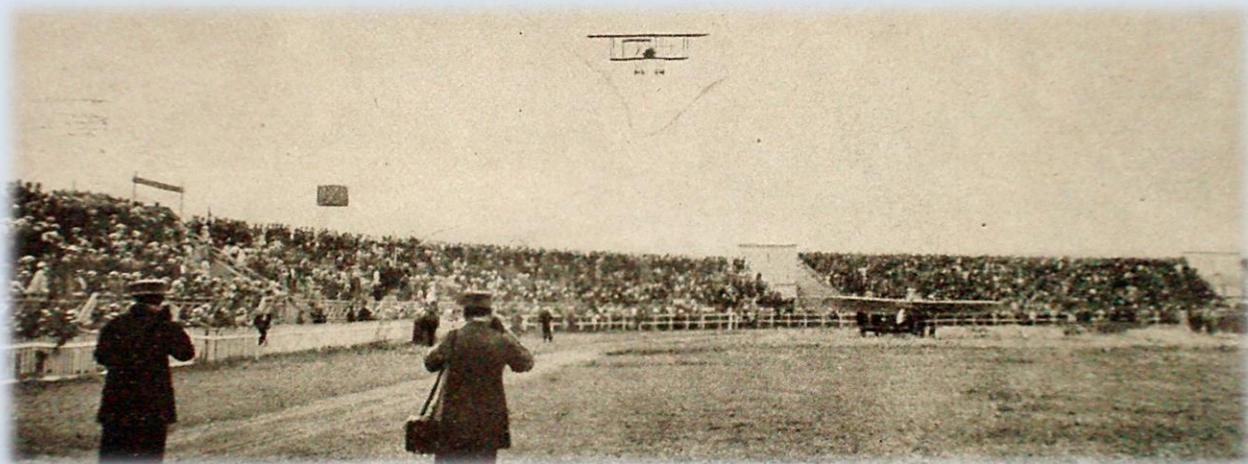
—Yo voy á escribir—repuso Goya.— El premio lo merece. Cinco mil francos en estos tiempos es una garantía de celebridad. Lo malo es que el jurado no es imparcial y además no entiende una palabra. El asunto es libre. Para la cuestión espacio apelaremos al centímetro. ¿Y tú qué dices, Rey?

Rey callaba. De pronto, pegando un puñetazo en la mesa, exclamó que á él le impedían concurrir Zutano y Mengano, dos literatoides que no sabían explotar el ingenio más que á cuenta de sus impresiones personales. Para ellos la entidad escritor y la entidad hombre eran lo mismo. Las confundían con desprecios del gremio y lo que era más grave del arte. El dueño del café cansado de esperar les invitó á salir. Partieron. Boulevard arriba, aún iban discutiendo y vociferando.

Ya en su bohardilla, Rey volvió á pensar en el certamen. Hacía frío. Los copos de nieve caían sobre París á la manera bíblica de un maná. ¿Qué triste, qué llena de deses-

**Farman Marichal de Paillette volando sobre las tribunas de la Sociedad Sportiva<sup>133</sup>**

<sup>132</sup> HALBRITTER, Francisco. *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Noviembre de 2004. Pág. 73, 74.



*Paillette aproximando con el Farman Marichal a la pista de la Sportiva<sup>134</sup>*

**08 MAR 14:** Paillette acudió con un biplano, a recibir el globo *Centenario*, que, piloteado por Bradley que luego de alcanzar a una altura de 1500 m aterrizó en Tigre. Cuenta la crónica que Paillette evolucionó en todas direcciones alrededor del esférico ofreciendo un espectáculo envidiable<sup>135</sup>.

**14 MAR 15:** Jarfelt llegaba hasta el campo del Club Atlético San Fernando evolucionando largo rato sobre local y la ciudad de San Fernando, conforme a lo que había prometido, regresando luego a su punto de partida<sup>136</sup>. En el mismo aparato usado por Jarfelt, partían, para San Martín Carlos Francisco Borcosque y Enrique Adrián Roger a fin de asistir a la fiesta de que hablamos en otro lugar<sup>137</sup>.

**19 MAY 14:** El aficionado Alberto Jarfelt realizó un interesante vuelo, utilizando para ello el Farman de la Escuela. A 500 m de altura se trasladó al Campo de Mayo, evolucionando por sobre los cuarteles después de lo cual pasó a San Isidro y se exhibió en Victoria, regresando al campo de aviación luego de 35 minutos<sup>138</sup>.

**28 MAY 14:** Los alumnos Julio Crespo, Ricardo Detomasi, Alberto Jarfelt y Juan Romanella, rindieron ese día ante los delegados el Aero Club Argentino: Ing. Carlos Irmischer y Sr. Manuel Ramos Vivot, las pruebas correspondientes para la adquisición de su diploma de aviadores<sup>139</sup>.

**12 JUL 14:** Vuelo de Paillette con Carlos F. Borcosque entre San Fernando-Palomar-San Fernando. Regreso nocturno.

**01 SEP 14:** Accidentado con Ricardo Detomasi y Enrique Adrián Roger al aterrizar en San Fernando. Reparado en los talleres de la escuela de Paillette en San Fernando.

**06 SEP 14:** Accidentado en San Fernando al mando de Amalia Figueredo.

**OCT 14:** Fue reparado en los talleres de la escuela y ensayado el Farman Marichal<sup>140</sup>.

*El domingo por la tarde el Automóvil Club Argentino había organizado una gran fiesta automovilística en el hipódromo de San Martín, y en la que debía disputarse en Campeonato de la hora y el premio de maestro conductor para 1915. Figuraba, además,*

<sup>133</sup> Revista *La Ilustración Sud-Americana* Nº 506. 30 de enero de 1914.

<sup>134</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 800. 31 de enero de 1914.

<sup>135</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, Nº 22. Abril de 1914.

<sup>136</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 30. 31 de marzo de 1915.

<sup>137</sup> *Ibidem*.

<sup>138</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, Nº 23. Junio de 1914.

<sup>139</sup> *Ibidem*.

<sup>140</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, Nº 27. Septiembre-Octubre de 1914.

*como principal número del programa, una serie de vuelos acrobáticos de John Domenjoz, quien hacía su primera exhibición después de su regreso de Europa. Varios aviadores civiles, dábanse cita la noche anterior para concurrir por la vía aérea a esa fiesta, ayudando a su éxito. Y el propósito se cumplía. Hacia las 16 y con cortos intervalos, tres aparatos se señalaban en el espacio.*

*Castañer que en su biplaza en tándem de 80 caballos venía desde Villa Lugano con Florencio Parravicini; Carlos F. Borcosque que llegaba por la vía aérea desde San Fernando acompañado de Enrique A. Roger, y Sánchez que en su Farman venía desde la Sportiva. Los tres vuelos de Domenjoz fueron indudablemente interesantes. Tras sus cerrados virajes y sus loopings, efectuaba un vuelo cabeza abajo de larga duración, haciéndole aplaudir con justicia por la virtuosidad de sus maniobras. Al atardecer, los tres pájaros mecánicos visitantes iniciaban el regreso a sus respectivos nidos, tras una bella tarde de fiesta<sup>141</sup>.*

**12 JUN 15:** Vuelos del piloto Crespo con un biplano Farman partiendo generalmente desde su estancia para exhibirse sobre los poblados vecinos. Efectuó un pequeño raid, desde su estancia hasta Victoria, de donde siguió tres días después hasta Molino Doll y de allí a Diamante, recorriendo en total más de 100 kilómetros<sup>142</sup>.

**18 JUL 15:** Vuelo de Enrique A. Roger entre San Fernando-Victoria-Tigre-Talar de Pacheco-San Fernando.

#### **Farman Marichal Nº 17**

Construido por Edmundo Marichal en 1915. Tenía un motor Gnôme 50 hp.

#### **Registro de actividad**

**ENE 15:** El constructor Marichal ensayó un nuevo aparato de aquella marca destinado a la aviadora Amalia Celia Figueredo<sup>143</sup>.

Ensayado luego por Manuel González.

---

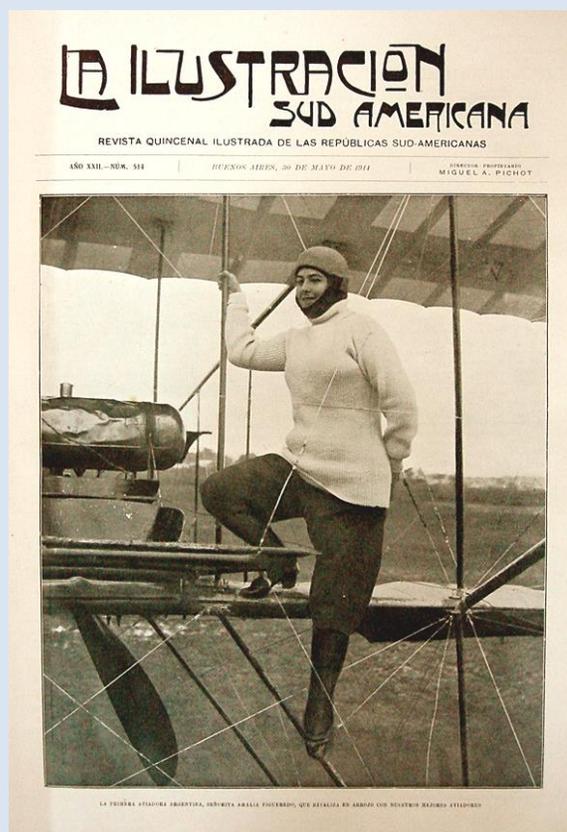
<sup>141</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 30. 31 de marzo de 1915.

<sup>142</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 33. Junio de 1915.

<sup>143</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 28. Noviembre-diciembre de 1914, enero de 1915.



**Amalia Celia Figueredo en San Fernando**



**07 SEP 14:** Vuelo de San Fernando a Villa Lugano al mando de Manuel González.

**13 y 14 MAR 15:** Sábado 13. Facilitado por Figueredo al Sargento 1º (R) Francisco S. Sánchez, jefe piloto de la escuela de Quilmes. Realizó en el estadio de Palermo dos exhibiciones de vuelo nocturno. Por la noche hizo tres vuelos, llevando el biplano una larga fila de lamparitas eléctricas en su parte delantera. Al día siguiente, el piloto repitió sus salidas haciendo esa vez gala de una audacia y una sangre fría dignas de admirarse. En su segunda partida, entre 22:30 y 23 horas despegó del estadio hacia el centro de la metrópoli, llegando hasta la Plaza de Mayo sobre la que el biplano, con su grupo de lamparitas ofrecía el más curioso espectáculo. Y para completarle, los reflectores del acorazado Rivadavia le seguían en su vuelo.

**14 MAR 15:** El domingo por la tarde el Automóvil Club Argentino había organizado una gran fiesta automovilística en el hipódromo de San Martín, y en la que debía disputarse en *Campeonato de la Hora* y el premio de maestro conductor para 1915. Figuraba, además, como principal número del programa, una serie de vuelos acrobáticos de John Domenjot, quien hacía su primera exhibición después de su regreso de Europa. Varios aviadores civiles, se dieron cita la noche anterior para concurrir por la vía aérea a esa fiesta, ayudando a su éxito. Y el propósito se cumplía.

Hacia las 16 horas y con cortos intervalos, 3 aparatos se señalaban en el espacio. Castaibert que en su tándem 80 caballos venía desde Villa Lugano con Florencio Parravicini; Carlos F. Borcosque que llegaba por la vía aérea desde San Fernando acompañado de Enrique Adrián Roger y Sánchez que en su Farman venía desde la Sportiva.

Los tres vuelos de Domenjoz fueron indudablemente interesantes. Tras sus cerrados virajes y sus loopings, efectuaba un vuelo cabeza abajo de larga duración, haciéndole aplaudir con justicia por la virtuosidad de sus maniobras. Al atardecer, los tres pájaros mecánicos visitantes iniciaban el regreso a sus respectivos nidos, tras una bella tarde de fiesta.

**15 MAR 15:** Sánchez volvía por la vía aérea a Quilmes en el aparato en que hiciese sus exhibiciones<sup>144</sup>.

**16 MAY 15:** Amalia Figueredo realizó una exhibición en Rosario.



*Carlos Francisco Borcosque en un Farman Marichal<sup>145</sup>*



*Enrique Adrián Roger en un Farman Marichal*

### **Farman Marichal Nº 18**

Construido en San Fernando a comienzos de 1915<sup>146</sup>. Era triplaza tipo *Carrera* y tenía un motor Gnôme de 80 hp. En la construcción participó Enrique Adrián Roger. Operó desde el aeródromo de la Escuela de Longchamps de Romanella, Storti y Cía. y estuvo activo hasta 1918. Habría sido bautizado *Roger*.

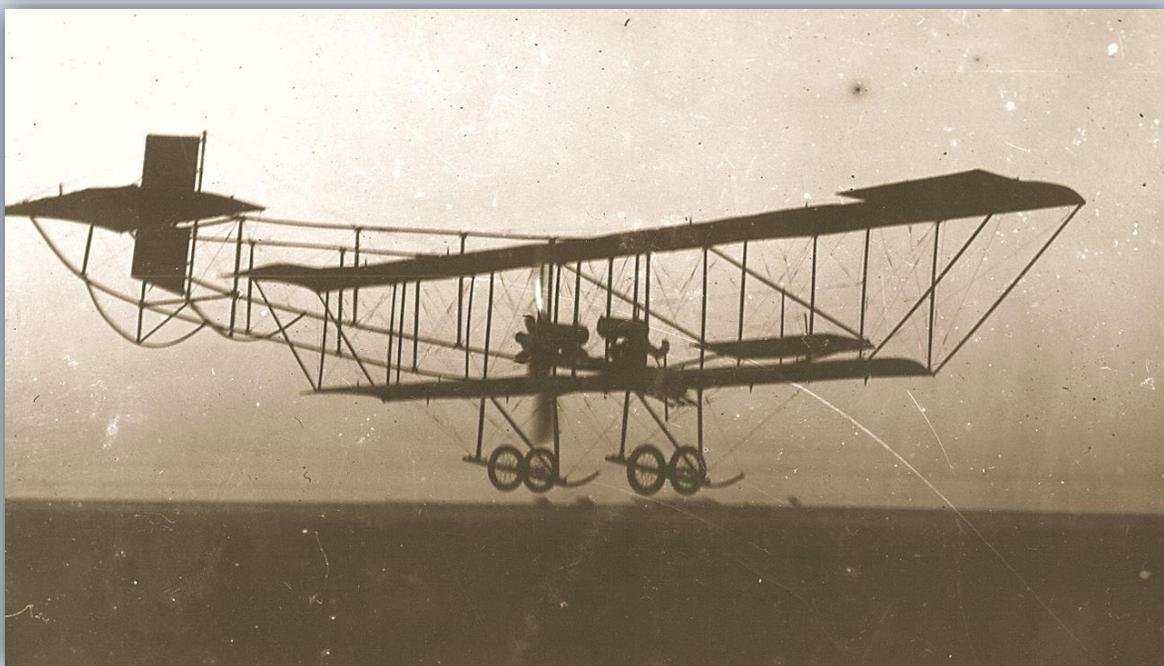
<sup>144</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 30. 31 de marzo de 1915.

<sup>145</sup> Revista *El Gráfico*, 1921.

<sup>146</sup> Sic: *En la actualidad los talleres construyen tres aparatos de un nuevo modelo, más veloz aún.* Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 30. 31 de marzo de 1915.



***Aeródromo Escuela de Longchamps de Romanella, Storti y Cía. En el edificio principal se aprecia el letrero con la leyenda Aeródromo, contiguo se ve el lateral del hangar y al fondo la silueta de uno de los biplanos Farman Marichal<sup>147</sup>***



***Farman Carrera construido por Marichal. La característica distintiva de esta versión era el grupo de cola con estabilizador y deriva arriestrado en cruz***

<sup>147</sup> Foto Archivo General de la Nación.

## Registro de actividad

**1915:** Probado por el Teniente 1º Pedro Leandro Zanni.

**23 MAR 15:** Los señores Romanella Nell y Storti, partieron desde el aeródromo de San Fernando y lo trasladaron hasta Longchamps. El biplano tipo Farman *Carrera* triplaza de 80 hp había sido construido por Edmundo Marichal en los talleres de la escuela San Fernando.

**15 AGO 15:** Al amanecer Romanella y Dose Obligado despegaron de Longchamps y 45 minutos después aterrizaron en El Palomar. El avión despegó de regreso a Longchamps a las 16:25 al mando de Romanella<sup>148</sup>.

**22 AGO 15:** Dose Obligado y Romanella Nell volaron con los Farman de 50 y 80 hp desde Longchamps a estancia del Sr. Antoncioli<sup>149</sup>, regresaron con un pasajero completando un recorrido de 100 m.

**29 AGO 15:** Roger lo ensayó en San Fernando<sup>150</sup>.

**AGO 1915:** En la escuela de Longchamps de Romanella, Storti y Cía.

**04 OCT 15:** Vuelo de San Fernando a San Martín. En atención a la invitación de las damas organizadoras del festival realizado en el hipódromo de San Martín. Enrique A. Roger efectuó un vuelo hasta ese local, partiendo del aeródromo que dirige en San Ferrando. A las 16:15 se alejó de los hangares en el biplano Farman-Gnôme 50 hp, llegando al hipódromo 15 minutos más tarde, a 400 m de altura. Después de permanecer una hora inició el regreso, descontando la distancia en 25 minutos por tener el viento de frente. Con motivo de este vuelo, la señorita Valentina Cavalié, presidenta de la comisión de damas organizadoras del festival, le hizo entrega, días después de una medalla de oro<sup>151</sup>. Estuvo activo hasta 1918.



*Interesante fotografía del Farman Marichal, Gnôme 80 hp con Manuel García Conesa<sup>152</sup>*

<sup>148</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>149</sup> Ibidem.

<sup>150</sup> Ibidem.

<sup>151</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 36 y 37. 10 de noviembre de 1915.

<sup>152</sup> Brevet de piloto aviador Nº 61 otorgado por el Aero Club Argentino otorgado el 18 de diciembre de 1914. Recuperado de Internet de: <http://historiadelongchamps.blogspot.com.ar/2013/03/escuela-de-aviacion.html>

### **Farman *Marichal* Nº 19**

Construido en San Fernando en 1915. Tenía un motor Gnôme de 50 hp.

#### **Registro de actividad**

**06 AGO 15:** Ensayado por Paillette en el Palomar a la enseñanza de los alumnos en la Escuela de Longchamps de Romanella, Storti y Cía.

**13 AGO 15:** Vuelo de Dose Obligado: Palomar-Longchamps<sup>153</sup>.

**15 AGO 15:** Dose Obligado despegó a las 16:15 desde El Palomar con destino a Longchamps<sup>154</sup>.

**22 AGO 15:** Dose Obligado y Romanella Nell volaron con los Farman de 50 y 80 hp desde Longchamps a a estancia del Sr. Antoncioli<sup>155</sup>, regresaron con un pasajero completando un recorrido de 100 m.

**29 AGO 15:** Vuelo de Romanella (Farman 80 hp) y Dose Obligado (Farman 50): Longchamps-Burzaco-Longchamps<sup>156</sup>.

**1917:** Censado por la Escuela Militar de Aviación en la Memoria de 1917.

**18:** Aeródromo Longchamps.

**28 FEB 19:** Vuelo Longchamps, El Palomar, Longchamps a cargo de Carlos Dose Obligado

### **Farman *Marichal* Nº 20**

Construido por Edmundo Marichal en 1915. Tenía un motor Gnôme 50 hp. Fue afectado al Aero Club Quilmes.



*Farman Marichal en Quilmes. De izquierda a derecha se ven a: Joaquín L. Ísola, Edmundo Marichal, Celestino Corbellini y Harold Bridger. Circa 1917*

---

<http://historiadelongchamps.blogspot.com.ar>

<sup>153</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 35. 10 de septiembre de 1915.

<sup>154</sup> Ibidem.

<sup>155</sup> Ibidem.

<sup>156</sup> Ibidem.



*Farman Marichal muy probablemente en Quilmes. El piloto podría ser Leonardo Aurelio Selvetti con un acompañante no identificado, tal vez Pedro Ángel Garré. Circa 1917*

### Registro de actividad

**JUN 15:** En Rosario el piloto Antonio Chiumento y la aviadora Figueredo, han hecho últimamente algunos vuelos, efectuando el primero en el biplano propiedad de la segunda, un raid aéreo de 100 km, Rosario-Casilda, durante el cual una detención de motor le obligó a un descenso intermedio. En Casilda, ambos han volado ante numeroso público<sup>157</sup>.

**JUN 15:** Realizó con el aviador Chiumento un raid entre Rosario y Casilda.

**09 JUN 15:** Vuelo del jefe-piloto Garré con Marichal a Sarandí (Avellaneda) tocando tierra allí en un pequeño campo y regresando a su punto de partida al atardecer, tras de haber hecho en esa forma un pequeño viaje sobre las poblaciones del Sud. La rotura de una válvula le obligó a un descenso forzoso sobre una región pantanosa<sup>158</sup>.

**JUL 15:** En los primeros días el aviador Manuel González con el alumno González Furston inició en Casilda un raid a bordo de un biplano Farman, el mismo que la aviadora Figueredo usó en sus últimos vuelos para trasladarlo por vía aérea hasta el aeródromo de Quilmes. Hizo una primera escala en Pergamino (al norte de la Provincia de Buenos Aires).

**09 JUL 15:** Continuaron desde la ciudad de Pergamino, pero debido a la carencia de combustible, descendieron en pleno campo, sufriendo el aparato algunos deterioros que les hicieron perder varios días en las reparaciones.

<sup>157</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 33. Junio de 1915.

<sup>158</sup> Ibidem.

**19 JUL 15:** Ese lunes volaron de Pergamino a Bartolomé Mitre, donde las malas condiciones atmosféricas los obligó a un descanso de dos días.

**21 JUL 15:** Por la mañana, una nueva etapa de más de 2 hs era realizada, tocando tierra el biplano para aprovisionarse de nafta y aceite, en Capilla del Señor, de donde partían nuevamente al atardecer, logrando, a pesar del viento contrario, aterrizar en el aeródromo de San Fernando<sup>159</sup>.

### **Blériot Marichal Nº 1**

Adquirido por la Escuela Militar del Uruguay.

### **Registro de actividad**

**MAR13:** Armado por Raúl Robles y José R. García supervisados Gerardo J. Noni quien había sido comisionado por Marichal para dicha tarea. El avión quedó en el hangar sin los planos montados<sup>160</sup>.

**01 JUN 13:** Primer vuelo en Uruguay<sup>161</sup>

**19 JUN 13:** Volado a las 17 por Paillette. En 36 minutos recorrió unos 50 km sobre Canelones, Los Cerrillos, Santa Lucía y Paso Pache<sup>162</sup>.

**22 JUN 13:** El Teniente 1º Juan Manuel Boiso Lanza (monoplano Marichal ) y el Alférez Cesáreo Leonardo Berisso Pascal (biplano *El Águila*) despegaron a las 6:45 y volaron sin autorización aproximadamente 1:45<sup>163</sup> sobre Montevideo y aterrizaron en el campo de ejercicios del Regimiento de Artillería Nº 1 (playa Malvin) donde con anterioridad habían operado los pilotos Heinrich Lübbe (1884-1940) Lübbe y el Sodado Pablo Teodoro Fels (1891-1969)<sup>164</sup>.

**18:** Transformado por Paul Castaibert en *Pingüino*<sup>165</sup>.



***Blériot XI Marichal (N/C 01) convertido en Pingüino en la Escuela Militar de Aviación. 1919<sup>166</sup>***

<sup>159</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año V, Nº 34. 10 de agosto de 1915.

<sup>160</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 26.

<sup>161</sup> Ibidem. Pág. 30.

<sup>162</sup> Ibidem. Pág. 30.

<sup>163</sup> Ibidem. Pág. 31.

<sup>164</sup> Ibidem. Pág. 30.

<sup>165</sup> Ibidem. Pág. 38.

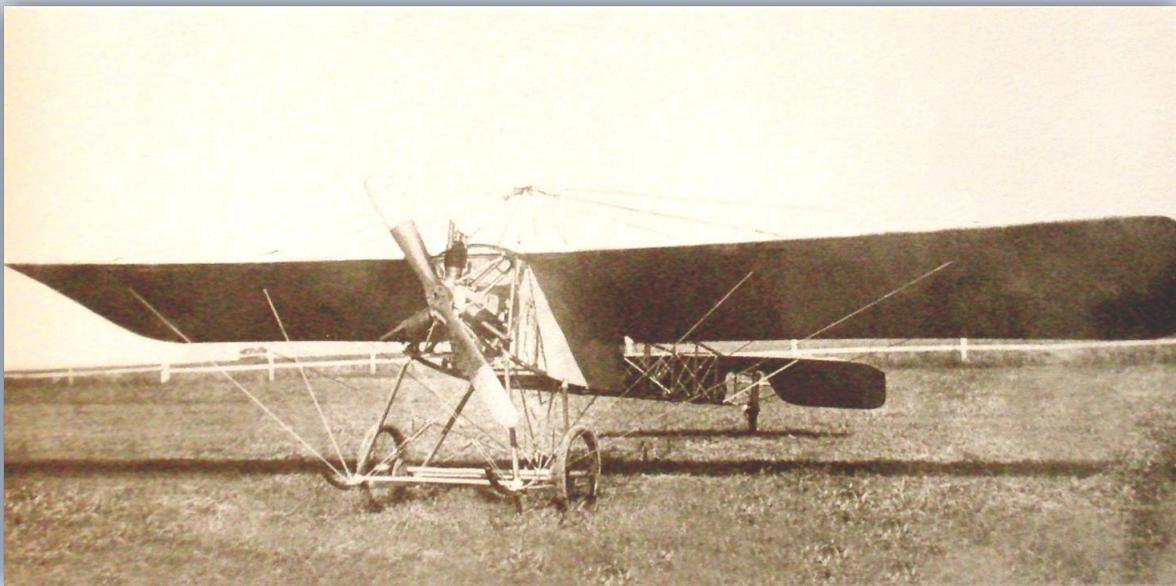
<sup>166</sup> MREGALLI, Jaime. BERNASCONI, Carlos L. *Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya*. Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

## Blériot Marichal Nº 2

Fue construido en las instalaciones del aeródromo de La Paternal. Estaba equipado con un motor fijo tricilíndrico tipo Y Anzani de 35 hp.

En el marco de la participación de la comunidad para dotar de aviones a la incipiente Escuela de Aviación Militar liderada por los estudiantes del Colegios Nacionales Nicolás Avellaneda y otros prestigiosos establecimientos educacionales<sup>167</sup> se conformó la Comisión Pro Aeroplano Estudiantil. La misma estuvo presidida por el joven universitario Julio Argentino Noble e integrada por: Eduardo Bidau Lastra, Antonio María Biedma Recalde, Adolfo Zimmermann Resta, Hugo Pellet Lastra, Carlos Claussen Durao, Héctor Cazenave, César García de Zuñiga, Alberto J. Vignes, Francisco Urondo, Rodolfo Maschwitz, Esteban Etkin, Luis Quirno Costa, Andrés Garlan, Bernardino Bilbao, F. J. Morrison, José Fernández y el Tcnl. Arturo Pedro y Pablo Luisoni en su carácter de Presidente Honorario.

En septiembre la comisión encabezada por el joven Noble ofreció el avión al Ejército<sup>168</sup> que formalizó su aceptación el 27 de agosto de 1913.



*Marichal Estudiantil en El Palomar. 1913*

### Registro de actividad

**15 JUN 13:** La Comisión Pro Aeroplano Estudiantil presidida por Julio Argentino Noble entregó en El Palomar el Marichal<sup>169</sup>.

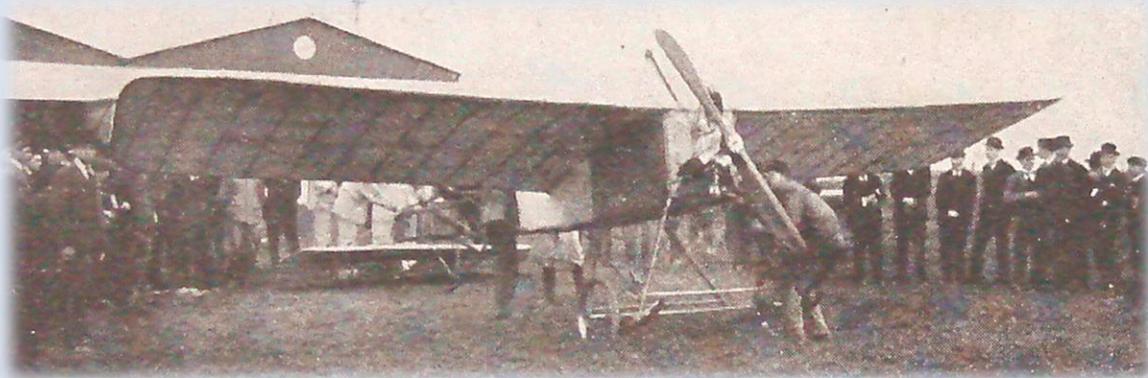
**22 OCT 13:** Dado de alta en la Escuela de Aviación Militar. El Teniente coronel Arenales Antonio Uriburu, agradeció tan generoso gesto y bautizó al avión con el nombre *Estudiantil*.

<sup>167</sup> LIRONI, Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 113.

<sup>168</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 17. Septiembre de 1913.

<sup>169</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides Nº 2, 1ª Parte*, enero a junio. Pág. 143.

**OCT 13:** Fue ensayado por el Ing. Mascías, Teniente 1º Goubat y posteriormente piloteado por el Teniente Zanni y el Sargento Sánchez. Luego de estos vuelos el avión fue sometido a algunas reparaciones y refuerzos<sup>170</sup>.



**Acto de entrega Marichal Estudiantil en El Palomar preparándose para que salga con el Teniente 1º Goubat<sup>171</sup>**

**NOV 1913:** Desarrolló tres vuelos<sup>172</sup>.

**21 NOV 13:** Aún cumpliendo pruebas de recepción, el *Estudiantil* al mando del Teniente 1º C Raúl Eugenio Goubat fue embestido en vuelo por el Blériot XI *Origone* tripulado por el Teniente Carlos Giménez Kramer, al interponerse el doble monoplano Breguet III al mando del Teniente 1º Pedro Leandro Zanni entre los monoplanos *Origone* y *Estudiantil*. Al caer a tierra se destruyó completamente salvándose los motores<sup>173</sup>, gracias a la serenidad de sus pilotos, que cortaron a tiempo el contacto de la nafta, evitando una explosión<sup>174</sup>. Este fue el primer choque aéreo registrado en Argentina<sup>175</sup>.



**Motor Anzani tipo Y de 35 hp preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica. 17 de julio de 2009**

<sup>170</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 18. Octubre de 1913.

<sup>171</sup> Revista *Caras y Caretas* Nº 787. 1 de noviembre de 1913.

<sup>172</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 19. Noviembre de 1913.

<sup>173</sup> El motor del *Estudiantil* fue posteriormente instalado en el *Pingüino*. En 1916, el motor Anzani fue conservado como reliquia por el Museo de Armas de la Nación, dependiente del Círculo Militar y en 1962 finalmente donado al patrimonio del Museo Nacional de Aeronáutica para su exhibición permanente.

<sup>174</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 19, Noviembre de 1913.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides Nº 3.

LIRONI, Julio Víctor. (1971) Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 128 a 129.

<sup>175</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides Nº 3. Pág. 129.

A raíz de este accidente por Orden del Día del 22 de noviembre la Dirección de la Escuela de Aviación Militar implementó un código de señales visuales mediante el uso de banderolas blancas, rojas y amarillas a fin de ordenar el tránsito aéreo sobre el aeródromo y prevenir futuros accidentes<sup>176</sup>.

### Blériot Marichal Nº 3

Construido por pedido del aviador paraguayo Silvio Pettirossi (1887-1916)<sup>177</sup>.

#### Registro de actividad

**11 ABR 14:** Utilizado por Pettirossi para una prueba de acrobacia. Ante contadas personas, entre ellas Paillette y Castaibert, asciende a 1000 m y verifica allí su primer looping.

*Al aterrizar confiesa la emoción que le embarga; y, sin más preámbulos, promete para el día siguiente presentarse al público en Palermo, como lo cumplió, logrando que su pericia y sangre fría recibieran la sanción merecida de técnicos y profanos<sup>178</sup>.*

### Blériot Marichal Nº 4

Habría sido construido en José C. Paz<sup>179</sup>. Tenía un motor rotativo Gnôme de 50 hp.

**ENSAYOS DE UN APARATO.**  
— En la tarde de [redacted], el mejor conductor de biplanos Caudron.  
José Paz, un flamante monoplano 50 caballos, construido aquí por don Edmond Marichal. Aquel piloto efectuaba con él un bonito vuelo, realizando diversas maniobras de efecto, virajes, etcétera.  
Ese monoplano ha sido adquirido por el señor N. Bringeler, quien le hará trasladar a San Jerónimo, Santa Fe, ciudad en donde hará exhibiciones con él el aviador argentino Domingo Bucci, discípulo de la escuela italiana Garbarini.



**Noticia publicada sobre el ensayo del Blériot Marichal Nº 4 por parte de Bartolomeo Cattáneo. El apellido N. Bringeler en realidad corresponde a Edmundo Ludovico Briggiler. Derecha: Bartolomeo Cattáneo (1883-1949)<sup>180</sup>**

<sup>176</sup> LIRONI, Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 130.

<sup>177</sup> *Decidido a no ser menos que Domenjoz, cuyos vuelos invertidos presenciaba y admiraba en la Sportiva, y estimulado por las hazañas aéreas de Pettirossi, ordena a Marichal la construcción de un aparato y se lanza el día 11 del corriente a intentar la prueba*. Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, Nº 22. Abril de 1914. Pág. 12.

<sup>178</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, Nº 22. Abril de 1914.

<sup>179</sup> En *Villa Altube* Marichal había colaborado con la construcción del Blériot *Looping de Loop* con el que se mató Detomasi.

<sup>180</sup> Revista *Lettura Sportiva*. Año VI. Nº 41. 9 de octubre de 1910.

### Registro de actividad

**25 SEP 14:** Ensayado por Bartolomeo Cattáneo.

**1914:** Vendido a Domingo Bucci y Edmundo Ludovico Briggiler de San Jerónimo Norte (Prov. de Santa Fe).

**1914:** Adquirido por Darío Sessarego (Rosario).

**25 FEB/ABR 14:** Darío Sessarego voló sobre Campacho, Córdoba reuniendo fondos para el monumento a Newbery

**MAR 14:** Accidentado al mando de Domingo Bucci.

**21 MAR 14:** Desarrolló vuelos en Villa María recaudando a la suscripción nacional Pro Monumento a Newbery.



*Blériot Marichal N° 4 con Darío Sessarego en Villa María<sup>181</sup>*

**ABR 14:** Darío Sessarego voló sobre el hipódromo de Villa María para recaudar fondos para la suscripción nacional *Pro Monumento a Newbery*.

**12 ABR 14:** Darío Sessarego voló en su aparato sobre Cañada de Gómez ante un numeroso público<sup>182</sup>.

### Blériot Marichal N° 5

Afectado a la Escuela de Vuelo Marichal en Quilmes.

### Registro de actividad

Sin registros.

### Blériot Marichal N° 6

Afectado a la Escuela de Vuelo Marichal en Quilmes.

### Registro de actividad

Sin registros.

<sup>181</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 807. 21 de marzo de 1914.

<sup>182</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, N° 22. Abril de 1914.

## **Blériot Marichal Nº 7**

Afectado a la Escuela de Vuelo Marichal en Quilmes. No tuvo motor.

### **Registro de actividad**

**17:** Censado por la Escuela Militar de Aviación<sup>183</sup>.

Finalmente, como cierre de este trabajo habría una importante cantidad de frases y reflexiones para citar. De todas ellas, hay una del General Enrique Carlos Alberto Mosconi que si bien está referida a la Aviación Militar aplica con la prolífica trayectoria de Edmundo Marichal, sobre el cual aún nos queda mucho por descubrir.

*Para hacer la aviación militar es necesario una silenciosa, abnegada y firme consagración al deber, es preciso que el entusiasmo, el coraje, la audacia, estén revestidos de prolijidad y de prudencia, en aviación no hay que olvidar que, a pesar de todos los progresos, el menor descuido, la más leve distracción, tiene un precio que llega a ser el de la vida.*

Seguramente ese es el espíritu que motivó a colaborar y destacarse profesionalmente en todos los ámbitos en los que intervino: fabricando aviones para los ejércitos de Argentina y Uruguay, desarrollando y optimizando mejoras en aeronaves de uso civil o formando pilotos en su escuela de vuelo de Quilmes. Esperemos además que estas líneas despierten la curiosidad de otros investigadores que nos permitan poner un poco más de luz sobre esta interesante personalidad de la que aún seguimos conociendo poco.

### **Mg. Eloy Martín**

Miembro Correspondiente en Argentina  
del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

---

<sup>183</sup> Memoria de la Escuela Militar de Aviación. 1917.

## ACCIDENTE AVIÓN BEECHCRAFT D-18S, ARMADA 101

### Introducción.

Desde el mes de abril de 1954, la prensa capitalina nacional informaba sobre la adquisición de tres aviones bimotores para instrucción y transporte los que serían incorporados a la "recientemente organizada rama aérea naval"<sup>184</sup> (Aviación Naval). Además, se agregaba que, representantes de la fábrica Beech Aircraft Corporation, habrían señalado que las dos primeras aeronaves serían entregadas en el mes de agosto del año en curso y el tercero, en febrero siguiente.

El Comandante en Jefe de la Armada, vicealmirante Francisco O'Ryan Orrego concretaba la adquisición del material de vuelo el 26 de mayo de 1954. Con esto, se reiniciarían las actividades aeronavales definitivamente. En un documento de esa fecha, se ordenaba al Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington proceder a la adquisición directa a sus fabricantes de tres aviones bimotores Beechcraft D 18S y tres helicópteros Bell 47G.



El Mercurio, 29 de abril de 1954

Dos días antes de esta trascendental adquisición, el 24 de mayo de 1954, los oficiales que se encontraban en reentrenamiento, finalizaban el curso de vuelo en aviones Beechcraft D-18S, en la Base Aeronaval de Dallas, Texas, con excelentes resultados.

La relación de oficiales pilotos era la siguiente:

1. Capitán de Fragata Calixto Pereira Ramírez
2. Capitán de Corbeta Roberto Vargas Biggs
3. Capitán de Corbeta Carlos Borrowman Sanhueza
4. Capitán de Corbeta Oscar Pickering Lewin
5. Capitán de Corbeta Eduardo Allen Hahn
6. Capitán de Corbeta Gastón Lagos Garretón
7. Teniente 1° Raúl López Silva

Finalmente, el 27 de septiembre de 1954, eran recibidas oficialmente para la Institución las tres aeronaves Beechcraft D-18S, asistiendo a esta significativa y particular ceremonia en representación de la Armada de Chile, el Jefe de la Misión Naval de nuestro país en los EE.UU., Capitán de Navío Harold Nagel Behnke en compañía de los Oficiales pilotos y Especialistas que habían efectuado el respectivo curso. Este sencillo acto se realizó a las 10:30 hrs. en el aeródromo de la propia fábrica Beechcraft en Wichita, Kansas, donde los aviones lucieron orgullosos, las insignias nacionales y matrículas navales: *Armada 101 (A-101)*, *Armada 102 (A-102)* y *Armada 103 (A-103)*.

<sup>184</sup> El Mercurio, jueves 29 de abril de 1954



*De pie, de izq. a derecha: Capitanes de Corbeta Eduardo Allen Hahn y Roberto Vargas Biggs, Capitán de Fragata Calixto Pereira Ramírez, R. H. Schowalter (jefe división de exportación de Beechcraft), Capitán de Navío Harold Nagel (Agregado Naval de Chile en U.S.A.), John P. Gaty (Vicepresidente de Beechcraft), Capitán de Fragata Ernesto Lagreze (asistente del Agregado Naval de Chile), Dwight C. Hornberger (división de exportación de Beechcraft), Capitanes de Corbeta Gastón Lagos Garretón y Oscar Pickering Lewin.*

*Rodilla a tierra, de izq. a derecha: Teniente 1° Raúl López Silva, Sargentos 2os. Samuel Zamorano Lantoja, Alejandro Heyser Espinoza, Juan Barrera Ahumada y Heriberto Sánchez Castro, Marinero 1° Hernán Gómez Bello, Sandor Kvssay (división de exportación de Beechcraft) y el Capitán de Corbeta Carlos Borrowman Sanhueza.*

La fecha de iniciación del vuelo del Escuadrón Aeronaval con estas tres aeronaves hacia Chile fue fijada para el 06 de octubre de 1954.

El largo desplazamiento hacia Chile, se inició en Wichita, sobrevolaron los estados de Oklahoma y Texas con escalas en Dallas y Brownsville, pueblo situado en la frontera con México. En él, se cumplieron las formalidades de exportación de los aviones.

Luego prosiguieron el plan de vuelo, sobrevolando la costa del golfo de México realizando escalas en Veracruz y Tapachula. La formación sobrevoló Guatemala y El Salvador para luego ingresar a Nicaragua y aterrizar en Managua, siguiendo posteriormente a Costa Rica y Panamá, donde hicieron escala. Luego se dirigieron a Ecuador y Perú.

Arica fue la primera ciudad chilena donde aterrizaron los legendarios aviadores navales. Luego, vino Antofagasta y el aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago, donde fueron recibidos por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada contraalmirante Manuel Quintana Oyarzun. Más tarde, las dotaciones concurren a saludar al Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante Francisco O’Ryan Orrego. Terminadas las presentaciones de rigor las aeronaves se desplazaron el 21 de octubre de 1954 a su nueva sede de operaciones en aeródromo “El Belloto”, un lugar muy cercano a Quilpué, en la región de Valparaíso.

Las aeronaves y sus dotaciones, apenas llegaron a nuestro país, comenzaron a operar desde la Base Aeronaval “El Belloto” como apoyo a Unidades de la Escuadra y en la vigilancia aeromarítima.

### **Primer accidente fatal en la etapa del renacimiento de la Aviación Naval.**

El 16 de marzo de 1955, ocurrió el primer accidente de la nueva etapa de la Aviación Naval. Se había dispuesto que el Armada 101, una aeronave Beechcraft D-18S, al mando del Capitán de Corbeta Oscar Pickering Lewin y el copiloto el Teniente 2° Abel Campos Lira, se desplazara a Santiago a embarcar al Ministro de Defensa y al Comandante en Jefe de la Armada con el propósito de traerlos a Valparaíso y que participen en la despedida del Buque Escuela “*Esmeralda*” que iniciaba su primer Crucero de Instrucción.

Recientemente adquirida por la Armada de Chile a España, la “*Esmeralda*” había arribado a nuestro país en septiembre de 1954, al mando del Capitán de Navío Horacio Cornejo. Después de algunas reparaciones y acondicionamientos menores, se encontraba listo, para lo que iba a ser el primer crucero de instrucción de guardiamarinas y grumetes.

El día 16 de marzo, poco después de las 7 de la mañana, el Armada 101 despegó desde el aeródromo de “El Belloto” llevando como dotación solamente al piloto y copiloto, con condiciones de visibilidad limitada. Debido a la espesa neblina, se dirigió a Valparaíso para tomar como punto de referencia este puerto y cuando comenzaba a tomar altura, se estrelló contra una ladera de un cerro del fundo “Las Cenizas” de la parte alta del puerto de Valparaíso, en las proximidades de la planta y antenas de una emisora de radio. Aparentemente experimentó una pérdida de potencia por formación de hielo en el carburador.

El impacto fue tan violento que perecieron en el acto ambos oficiales, saltando el fuselaje del avión a más de cuarenta metros de distancia, totalmente envuelto en llamas. Las hélices de los motores quedaron incrustadas en la ladera y los restos de la aeronave esparcidos en un área de más de setenta metros.

En el lugar denominado “El Polvorín” del fundo “Las Cenizas”, a poco menos de 100 mts. de la casa del cuidador, Juan Bueno, se encontraba el avión totalmente destrozado y aún humeando. Junto al montón de fierros retorcidos, estaban los cuerpos carbonizados de los dos pilotos.

Debido a la obvia cercanía, el primero en llegar al lugar del accidente fue el señor Bueno, quien a la hora de la tragedia se encontraba recorriendo el bosque cuando sintió el sonido de un avión en la densa neblina que cubría el sector, el ruido se sentía muy bajo y eso le inquietó, casi en el acto sintió

un fuerte golpe y vio el resplandor de las llamas. A los gritos de su mujer, corrió a su casa y acudió junto a los restos del avión para ver si podía prestar alguna ayuda a la dotación de la aeronave, pero era demasiado tarde, cuando éste llegó, el avión estaba totalmente envuelto en llamas y sólo se veía en un costado las piernas de los aviadores que yacían inmóviles. Bueno corrió a llamar por teléfono a Carabineros. Momentos después llegó personal de un Retén del alto de Valparaíso, el sargento Joel Valenzuela y el carabinero Juan Leal, quienes al arribar al sitio del impacto, sólo vieron la inmensa hoguera del avión, cuyas llamas se elevaban por más de 30 mts.



***Voluntarios del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso y personal de la Armada, apagan el fuego del avión Armada 101 y remueven los escombros en busca de prendas personales de los infortunados aviadores navales. Cooperaron en esta maniobra personal de Carabineros del Retén de Peñuelas y Alto del Puerto.***

Luego acudieron los carros de la Primera y Undécima Compañía de Bomberos de Valparaíso, quienes procedieron a extinguir el fuego. Llegó también al lugar del accidente personal de la Armada, más tarde lo haría el Jefe del Departamento de Aviación, Capitán de Fragata Calixto Pereira y el Jefe del Escuadrón Aeronaval de El Belloto, Capitán de Corbeta Roberto Vargas Biggs, y otras diversas autoridades, el Ministro de Defensa Tobías Barros Ortiz junto al Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante Francisco O’Ryan Orrego.



***Sólo restos retorcidos y humeantes quedaron del fuselaje del avión Beechcraft D-18S, Armada 101.***

### **Funerales de las mártires.**

En el hall de la Intendencia en la ciudad de Valparaíso, se levantó una capilla ardiente, donde fueron velados aquellos primeros mártires de la Aviación Naval en su etapa de resurgimiento.

El jueves 19 de marzo de 1955, a las 11 horas, el capellán de la Armada Francisco Gillmore Stock, ofició una misa por el eterno descanso de sus almas, posteriormente sus restos fueron trasladados al Cementerio N° 2 de Playa Ancha. En el camposanto, los restos fueron despedidos por el Capitán de Navío Guillermo Leighon Leighon. Luego habló el Capitán de Corbeta Hugo Alsina Calderón a nombre del curso del capitán Pickering, por último, a nombre del curso del teniente Campos, lo realizó el Teniente 2° Iván Petrovic.

Rindieron los honores de reglamento un Destacamento de Honor del Regimiento de Defensa de Costa<sup>185</sup> de Playa Ancha. Las carrozas fueron escoltadas por cadetes navales.

Asistieron a los funerales el Ministro de Defensa Sr. Barros junto al Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante O´Ryan, y diversas autoridades civiles y militares.



***Reloj de pulsera que perteneció al capitán Pickering, que en el momento del accidente se detuvo a las 07.43 horas, del 16 de marzo de 1955.***

Mudo testigo de la hora exacta del accidente, fue un reloj de pulsera de uno de los infortunados pilotos. El reloj se encontraba a más de 10 metros de distancia entre unos matorrales, semi destrozado, pero marcando claramente las 07:43 horas, como mudo testigo del infortunado vuelo del capitán Pickering y del teniente Campos. Ese reloj correspondía al primero de ellos, y que su esposa, la Sra. Sonia Langlois posteriormente mandó a reparar y lo usó por alrededor de 30 años hasta que éste decidió no marcar nunca más las horas. Actualmente ese reloj es conservado con mucho cariño por su hija Lilian.

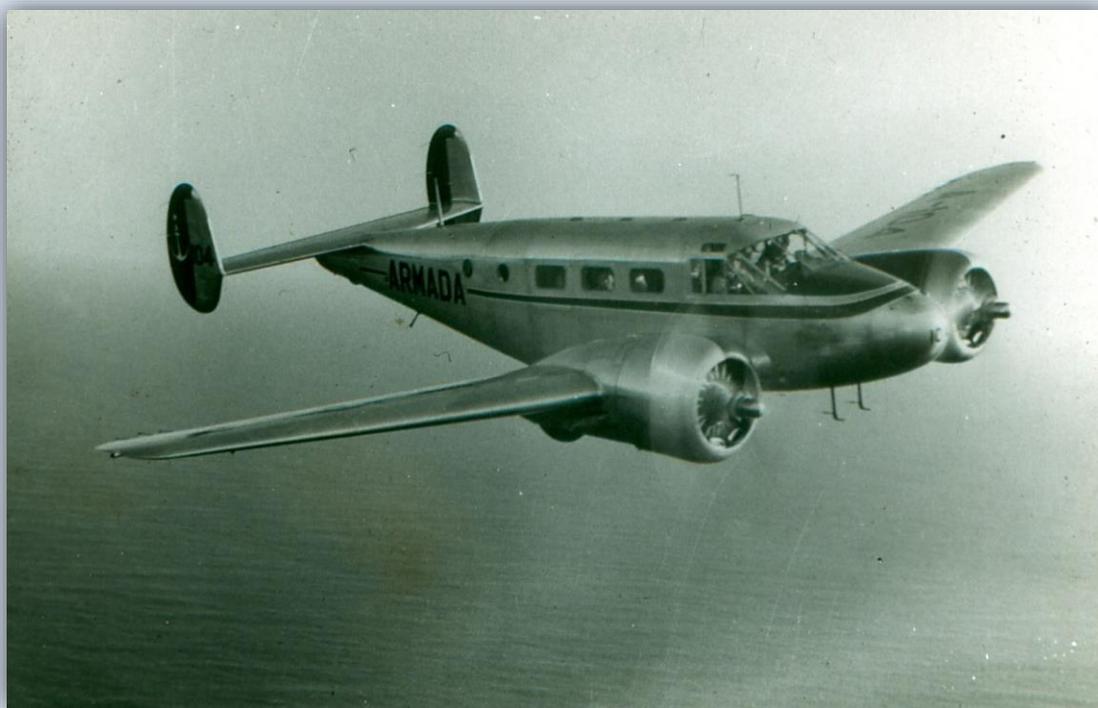
Este lamentable accidente, en la época en que se reiniciaban las actividades, hizo extremar los esfuerzos por mejorar las precarias instalaciones y sistemas terrestres. En abril de 1955 se instalaron equipos de comunicaciones destinados a mejorar el enlace con las aeronaves que se encontraban en vuelo.

<sup>185</sup> Defensa de Costa era la denominación de actual cuerpo de Infantería de Marina.



*Los restos del capitán Pickering y del teniente Campos, descansan en el cementerio N°2 de Valparaíso.*

El accidente descrito tuvo un interesante desenlace jurídico. La Corte Suprema resolvió una contienda de competencia entre el Juzgado Naval de Valparaíso y el Juzgado de Aviación de Santiago. La sentencia estableció que los procesos derivados de accidentes de aeronaves de la Armada, debían ser llevados por los juzgados navales competentes. Esta decisión judicial tuvo la importancia de establecer que el desarrollo de actividades aéreas, con las consecuencias jurídicas que de ellas pudieran derivarse, no estaban sujetas a una autoridad aeronáutica militar única.



*Beechcraft D-18 S similar a la nave donde ocurrió el lamentable accidente el 16 de marzo de 1955.  
(El esquema de pintura y matrícula es posterior)*



*Capitán de Corbeta Oscar PICKERING Lewin*

El capitán Pickering, nació el 8 de noviembre de 1923 en Valparaíso. Egresó de la Escuela Naval el 24 de octubre de 1942. Era casado con la Sra. Sonia Lilian Langlois Danks y padre de dos hijos, Lilian y Patricio. Había contraído matrimonio el 22 de diciembre de 1950.

El 23 de febrero de 1938 ingresó como cadete a la Escuela Naval "Arturo Prat". El 24 de octubre de 1942 obtuvo sus despachos de Guardiamarina.

Con el objeto de cumplir con los requisitos reglamentarios, desde el 1 de marzo de 1943 se le consideró embarcado en el Buque Escuela "Lautaro" como alumno del Curso de Instrucción de Guardiamarinas. En los primeros días de marzo de 1943 a bordo del Vapor California se dirigió a Estados Unidos de Norteamérica en donde se embarcó el 27 del mismo mes en el B.E. "Lautaro" que se encontraba en San Francisco de California atendiendo reparaciones y modificaciones en los entrepuentes. El 3 de mayo, el "Lautaro" regresó al país, fondeando en Valparaíso el 26 de junio.

El 14 de julio pasó a continuar su curso de instrucción en el Crucero "Chacabuco", buque integrante de la Escuadra Activa.

El 21 de enero de 1944 es transbordado al Buque Madre de Submarinos "Araucano", buque insignia de la División de Submarinos. El 27 de septiembre asumió de Comandante del Remolcador de Alta Mar "Huemul", buque auxiliar de la División de Submarinos.

El 13 de abril de 1945 es destinado a la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile como alumno de un curso especial. Por Decreto N° 813 del 17 de agosto de 1945 de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, se le otorgó el título de Piloto Militar.

El 21 de septiembre de 1945 se le destinó a Estados Unidos de Norteamérica como alumno de un curso de aviación en la Base de Corpus Christi y a la Misión Aérea de Chile en Washington. Durante 1946 continuó sus estudios en EE.UU.

Por Decreto Supremo N° 1063 de 30 de junio de 1947 se le concedió el título de Oficial Especialista en Aviación Naval a contar del 14 de abril del mismo año. En diciembre regresó al país.

Durante 1948, cumplió destinaciones en el Destructor “Hyatt”, Crucero “Chacabuco”. En 1949, es transbordado como 2° Comandante a la Corbeta “Papudo”. El 21 de enero de 1950 es transbordado a la Escuela de Telecomunicaciones, Escuela de Artillería y Escuela de Torpedos, para efectuar los Cursos Reglamentario de Aplicación.

El 1 de abril de 1953, se presentó en la Escuela Naval “Arturo Prat” para desempeñarse como instructor.

El 4 de enero de 1954 es destinado a la Escuela de Aviación en El Bosque para efectuar un curso de reentrenamiento de vuelo para luego dirigirse a EE.UU. como alumno en Dallas, Texas. El 8 de octubre de 1954, regresó al país piloteando uno de los aviones Beechcraft D-18S adquiridos en el país del norte, para el servicio de la Aviación Naval.

El 16 de marzo de 1955 falleció en un accidente aéreo, ocurrido en el Alto del Puerto, al cumplir una comisión a Santiago.



*Teniente 2° Abel Víctor CAMPOS Lira*

Nació el 2 de febrero de 1931, soltero. Ingresó a la Escuela Naval “Arturo Prat” el 1 de enero de 1946. El 19 de julio de 1950 obtuvo sus despachos de Guardiamarina, embarcándose en el Crucero “Chacabuco” para realizar su viaje de instrucción a lo largo del litoral chileno.

De abril a junio de 1951 realizó sus Cursos de Aplicación de Torpedos, Artillería y Telecomunicaciones, en las respectivas escuelas de la Armada.

El 22 de agosto del mismo año, se embarcó en la Barcaza “Goicolea” desempeñándose como Oficial de Navegación.

El 11 de marzo de 1952, es transbordado al Acorazado “Almirante Latorre”, donde se desempeñó como Ayudante del Jefe del Estado Mayor de la Escuadra.

Con fecha 20 de febrero de 1953, cumplió transbordo al Petrolero “Maipo” como oficial Artillero y Torpedista, efectuando varios viajes a San Pedro (EE.UU.) en busca de combustible y materiales para los servicios de la institución.

El 5 de abril de 1954 es destinado al Crucero “Prat”, y el 12 del mismo mes es desembarcado y quedó a disposición del Estado Mayor General de la Armada, para efectuar el Curso de Aviación Naval.

El 5 de febrero de 1955, se traslada a la Primera Zona Naval para el Servicio de Aviación Naval.

El 16 de marzo de 1955 fallece en un accidente aéreo, ocurrido en el Alto del Puerto, al cumplir una comisión a Santiago.

### **Carlos Saldivia Rojas**

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

### **Fuentes consultadas:**

Tromben Corbalán, Carlos. *La Aviación Naval de Chile*, II edición. 1987  
Diario “La Unión”, marzo de 1955.  
Diario “El Mercurio”, abril de 1954.  
Historiales de la Comandancia de la Aviación Naval.  
Hojas de Servicios de ambos pilotos, Museo Marítimo Nacional  
Historial de Registro de Sepulturas del Cementerio N°2 de Valparaíso.  
Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
Archivo del autor.

## 103° ANIVERSARIO DEL PRIMER CRUCE DE LOS ANDES EN AEROPLANO

*Un hito de la aviación sudamericana que hermana a dos naciones*

El 13 de abril de 1918 un joven militar impulsado por su espíritu aventurero, y el ejemplo de grandes aviadores europeos y sudamericanos, decidió a pesar de las indecisiones del poder político de la época y de los fallidos intentos de otros pilotos más experimentados que él, romper la barrera natural que une a Chile y Argentina, en un medio “*más pesado que el aire*” al decir del Ing. Jorge Alejandro Newbery.



*Teniente de Ingenieros Aviador Militar LUIS CENOBIO CANDELARIA*

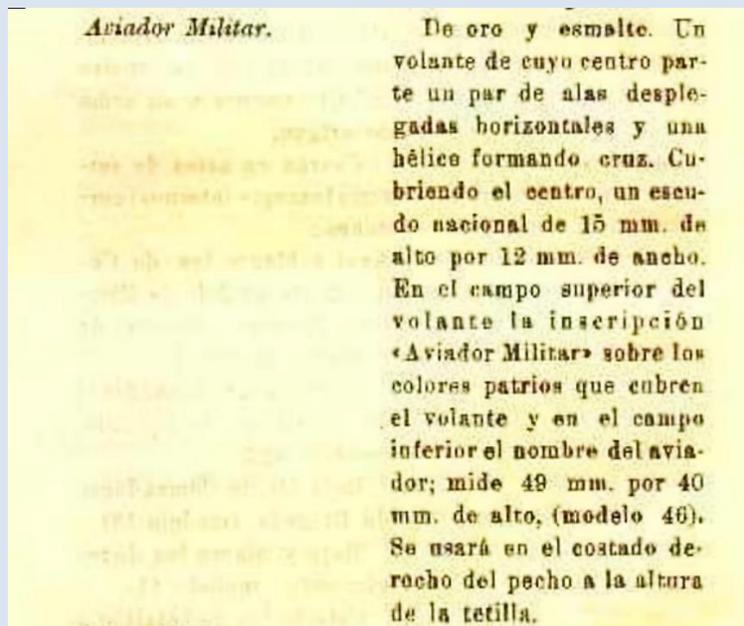
### **El piloto**

Luis Cenobio Candelaria había nacido el 29 de octubre de 1892 en Buenos Aires, hijo de don Victorio Candelaria y doña Luisa Micossi.

Siendo aún muy joven abrazó la carrera de las armas, motivo por el cual y de acuerdo con lo estipulado en las ordenanzas de la época, su madre debió solicitar su ingreso al Colegio Militar de la Nación, por tratarse el Aspirante Candelaria de un menor de edad, no llegando a alcanzar los 16 años al momento de su inscripción.

Ingresó como Cadete en la Compañía de Ingenieros del viejo cuartel del CMN establecido en San Martín el 1° de septiembre de 1908, egresando como Subteniente de Ingenieros (orden de mérito 42 entre 160) de la Promoción 35° del Ejército Argentino, el 31 de diciembre de 1910.

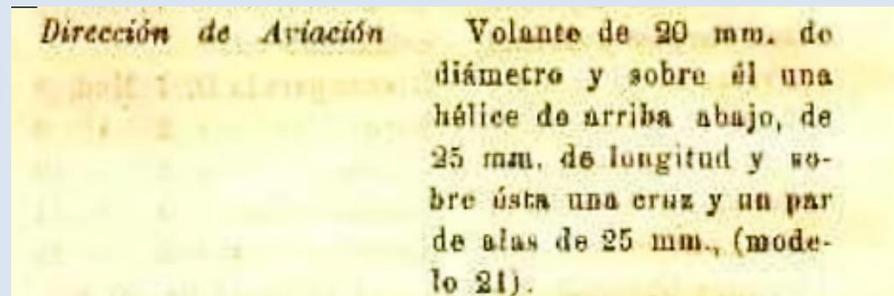
Transcurrió el inicio de su carrera militar como un Oficial más dentro del Ejército, pero la chispa de la aventura, los deseos de volar, y los ánimos inyectados por sus jefes y camaradas, lo terminaron de convencer para ingresar al curso de "Aviadores Militares" el 18 de septiembre de 1916, curso del que egresó el 21 de septiembre de 1917, obteniendo el orden de mérito número 1 en la parte técnica del mismo, y siendo calificado en la parte práctica como el "piloto más rápido".



***Distintivo para Aviator Militar de acuerdo al reglamento de esa época***

Como anécdota, es válido aclarar que el 11 de abril de 1917 mientras realizaba una maniobra (espiral cerrada) de instrucción en un biplano Farman, perdió el control de dicha aeronave a 150 m de altura, y se estrelló contra el suelo resultando el biplano destruido y el piloto milagrosamente ileso.

Una aclaración válida e interesante, es que previo al cruce de Los Andes, Candelaria no había recibido entrenamiento formal, ni constaba en su foja de servicios siquiera un minuto de vuelo al timón de un Morane Saulnier Parasol de 80 HP, lo cual hace más meritoria su proeza.



*Distintivo para cuello y gorra de acuerdo al reglamento de esa época*

### **La aeronave**

Con respecto a la máquina de la cual se ha escrito harto, es bueno recordar que previo al acondicionamiento de la misma para el cruce, se encontraba semiabandonada, con partes faltantes, y con serios desperfectos técnicos que impedían su operación.

Tal vez por eso es que se le permitió a Candelaria “tomar posesión” de ella, creyendo que eso apagaría su llama interior, o desalentaría el ímpetu de su empresa.

Este aeroplano había sido donado por las Damas Mendocinas a la Escuela Militar de Aviación años antes, pero había sido objeto de varios accidentes y muchas de sus partes constitutivas estaban deterioradas, al borde de su vida útil, o simplemente habían desaparecido. Una placa de bronce colocada dentro del cockpit rezaba “Donación de las damas mendocinas a la Escuela Militar de Aviación, 1915”.

La hélice, tres cilindros, un ala, y otros componentes debieron ser reemplazados por otras partes “artesanales” previo a su puesta en servicio, teniendo en cuenta que el mundo estaba en guerra y que a causa de ello no existía disponibilidad de repuestos para este tipo de aeronaves.

Gran mérito ha tenido en esta empresa, el mecánico Miguel Soriano, sus aprendices Juan Valentín y Ramón Giménez, y los miembros de los talleres de la Escuela Militar de Aviación, al realizar el trabajo que permitió con mano de obra y materiales autóctonos, volver a poner en el aire al “Mendoza” en tiempo record.

### **El sitio del cruce**

Inicialmente el cruce debía realizarse en la ciudad de Mendoza, con intención de unir esa ciudad con la de Santiago.

Dos eran las razones que orientaban la empresa en esa dirección. La primera, el significado histórico de unir las dos naciones por la misma ruta que había recorrido el ejército de Los Andes cien años antes. La segunda y no menos significativa, era que Jorge Newbery había ofrendado su vida en el intento, y que Zuloaga en 1916 había escrito su nombre con letras de oro en el libro de la aeronáutica,

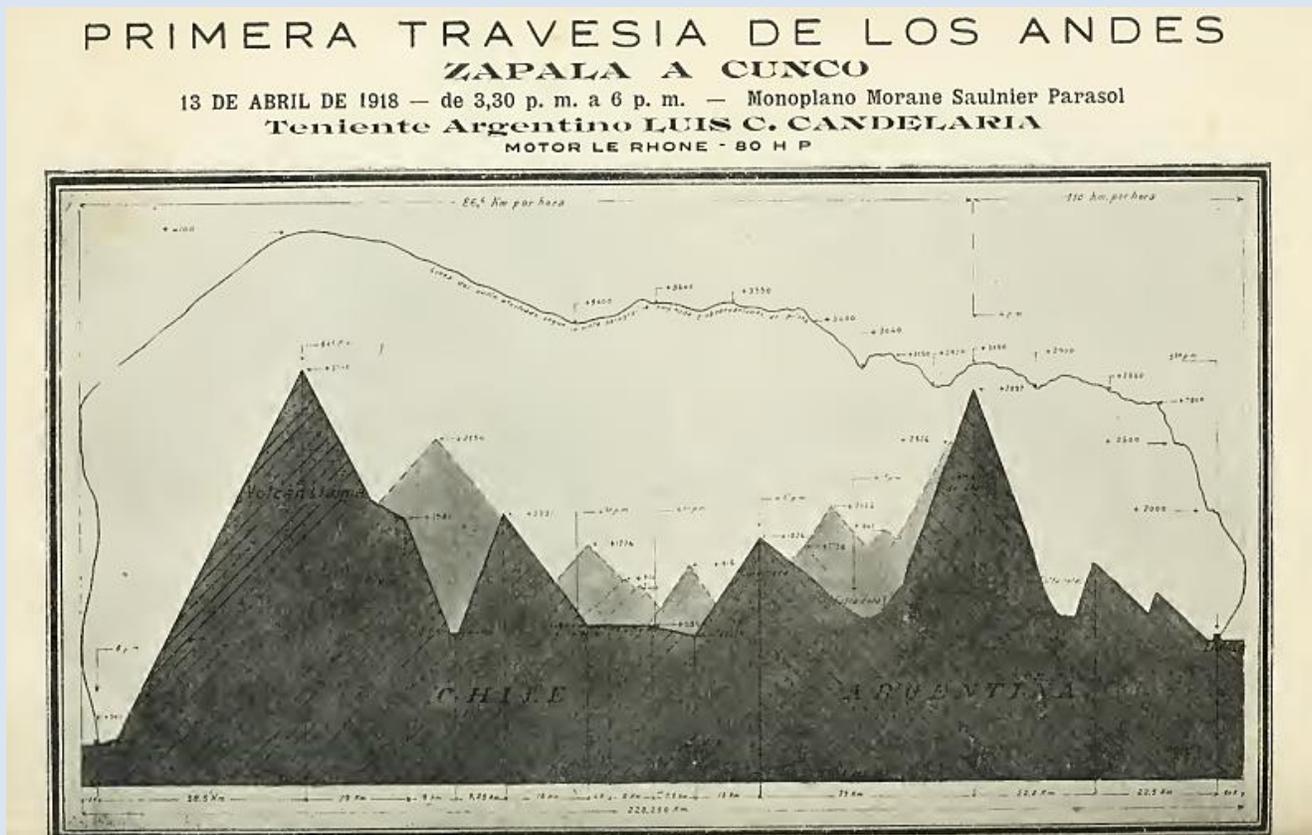
al cruzar por esa misma zona la cordillera desde Santiago, pero en globo (también obtuvo un record en altura en esa epopeya al alcanzar los 8100 m de altura).

### La travesía

La autorización formal y explícita para realizar el cruce en realidad jamás llegó (en tiempo y forma) a las manos del Teniente Candelaria.

Pero los hombres de su talla jamás necesitan de este tipo de formalidades para vencer sus propias inquietudes, y tampoco se someten al escrutinio de sus pares, a sabiendas que esto puede redundar en un aspecto negativo.

Se ha dicho en algunas publicaciones, que previo al cruce del día 13 el piloto había hecho dos intentos de travesía, pero de acuerdo con lo investigado, el decir del protagonista, y teniendo en cuenta que él debió cambiar el lugar del cruce, que no conocía la ruta, y que no tenía experiencia volando en ese tipo de aeronave, sostengo firmemente que los vuelos de los días 8 y 10 de abril, fueron de práctica para el piloto y de prueba para el Parasol, teniendo en cuenta que este último tenía como hemos visto al principio varios componentes (incluso del motor) que no eran propios ni originales.



*Gráfico altimétrico de la travesía del 13 de abril de 1918*

Sumo a ello un factor a veces descuidado o que pasa inadvertido al ojo inexperto, que es el clima y los vientos reinantes (y cambiantes) en esa latitud, en esa época del año, y a los pies de la cordillera. Tan

así fue, que luego del vuelo del 10 de abril, el piloto casi desiste de realizar el cruce amedrentado por la respuesta de su máquina frente a las adversas condiciones que había debido enfrentar.



***Esquicio panorámico de la travesía del 13 de abril de 1918***

### **La hospitalidad chilena**

La cordillera de Los Andes, tal cual lo soñado por “Los Libertadores” une a Chile y Argentina por más de 5000 km. de extensión. Es destacable que en varias publicaciones se haya hablado de supuestas segundas intenciones referidas al cruce del joven Teniente.

Sin embargo, desde el primer momento Candelaria hizo hincapié en el excelente trato recibido desde que su avión se “posó” (invertido finalmente) sobre el agraciado suelo chileno. Dedicó un capítulo entero en agradecimiento a los civiles y militares que le dispensaron el mejor trato a pesar de no haberlo conocido con anterioridad.

La mano tendida del Sr. Eustaquio Astudillo será siempre un símbolo de ello.

### **El legado**

No existió un tinte *nacionalista* entre los verdaderos caballeros del aire, pero sí ese espíritu competitivo y de superación, que llevó (no mucho tiempo después) a que hombres y mujeres de ambos lados de la cordillera, intentaran y logaran superar la marca de Luis Candelaria.

Ellos nos marcaron en conjunto un camino a seguir a costa de su sacrificio personal, su don de bien, y sus deseos de superación.

Aquellos intrépidos quedarán siempre en nuestras memorias, y en el bronce. Marcan el camino a las generaciones de nuevos pilotos, y tal vez a otros que más adelante se animen no sólo a explorar nuestro cielo, sino los espacios exteriores aún no conquistados.



*Primer emblema utilizado bajo los planos de las aeronaves pertenecientes a la Escuela de Aviación Militar*

*“La empresa del teniente Candelaria es un nuevo motivo de acercamiento entre argentinos y chilenos y este ha surgido cuando aún perduraban los recuerdos de las grandes manifestaciones de confraternidad que provocó el centenario de la Batalla de Maipo. El teniente ha llevado un mensaje espiritual al pueblo de Chile. Este esfuerzo, notablemente meritorio y encomiable, deja en suspenso todavía el último, el que espera el aviador que partiendo de Mendoza vaya a cruzar las más altas cimas en un vuelo sensacional, y trace la parábola, la insuperable más allá de los picos que colocó la naturaleza”.*

*Diario La Nación, miércoles 17 de abril de 1918*

**Alfredo Massarelli V.**

Coronel de Ejército

Agregado Militar a la

Embajada de Argentina en Chile

## 40 AÑOS DEL PRIMER VUELO DEL GRAN ENAER T-35 PILLÁN

*El entrenador de la Escuela de Aviación por más de 35 años ha formado decenas de generaciones de pilotos militares de nuestra Fuerza Aérea de Chile, demostrando su gran valor como aeronave de instrucción básica.*

Corría el año 1981 y un 6 de marzo se alzaba al cielo por primera vez el prototipo del avión que llegaría a ser el T-35 Pillán. En este primer vuelo la aeronave estuvo al mando del piloto de pruebas de la fábrica Piper Aircraft Company, Hugh Smith, en las instalaciones de esa empresa en Lakeland, Florida, en los EE.UU.



*Vuelo del primer prototipo N300BT*

### **La necesidad de un entrenador básico**

Para fines de la década del 70 la Fuerza Aérea de Chile requería buscar un reemplazo para sus aviones de entrenamiento básico Beechcraft T-34 Mentor, que ya llevaban un par de décadas entrenando pilotos en la Escuela de Aviación. En ese contexto se buscaron diversas alternativas, más ninguna lograba satisfacer las necesidades ya sea por características técnicas de la aeronave como también por sus costos.

Uno de los primeros aviones que se proyectó podrían ser reemplazo eran los Pilatus PC-7 o el Embraer EMB-312 Tucano, sin embargo, implicaba que se usaría un avión previo como el Cessna T-41. Además, el costo unitario de esas aeronaves en esa época era de aproximadamente 1 millón de dólares, lo que se consideró excesivo si era para ser un reemplazo para un avión de entrenamiento básico como el Mentor. En ese contexto se buscó otra alternativa más económica revisándose el entrenador francés

Epsilon, sin embargo en las pruebas se demostró que tenía una carga alar excesiva y un radio de acción reducido.

En esos mismos años en Argentina se estaba desarrollando un proyecto de entrenador adaptando un avión Piper Cherokee Arrow. Así surgió el avión denominado "Chincul" que era con asientos lado a lado y con tren de aterrizaje retráctil y estructura reforzada para realizar acrobacias. Este proyecto nunca pasó de la etapa de prototipo a producción.

### Se inicia la idea del entrenador "hecho en casa"

Viendo esta idea y luego de definirse que el entrenador se construiría en Chile, surge el planteamiento de aprovechar los conocimientos y capacidades adquiridas del Acuerdo con la Empresa Piper Aircraft de USA, para el armando de aviones Piper, modelo PA-28 Dakota, que se estaba realizando en el hangar Junkers del Ala de Mantenimiento. Así poco a poco el alto mando de la FACH de ese entonces fue avanzando en su idea de desarrollar un proyecto propio, que pudiera ser coproducido en el país, usando la capacidad de fabricación de partes y componentes que estaba desarrollando la incipiente área productiva del Ala de Mantenimiento, que posteriormente daría origen a ENAER.

La influencia y liderazgo del General del Aire Fernando Matthei, fue muy importante en este proyecto, marcando claramente los requerimientos de lo que se buscaba en el nuevo entrenador. En esa línea el General Lopetegui y el Jefe del Departamento de Ingeniería y Mantenimiento del Comando Logístico, el entonces CDA Fritz Dreyer Hansen, proponen firmar un convenio con la Empresa norteamericana Piper Aircraft, para desarrollar un prototipo de entrenador basado en la serie de los aviones Piper Cherokee, en particular con los modelos Dakota, Warrior y Saratoga, ya que dichos modelos contaban con una gran experiencia tanto en el área técnica como operativa.



**Boceto realizado en 1980 por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Fernando Matthei Auel, sobre el futuro avión de instrucción.**

El General Matthei había volado en Dakota y quedó gratamente impresionado por las performances del avión muy similares al Mentor, a pesar de tener tren de aterrizaje fijo.

La cabina del Pillán también será desarrollada en Piper y corresponderá a un diseño nuevo, el cual fue realizado entre los ingenieros de Piper y la participación de los Ingenieros Aeronáuticos de la FACH, comisionados a las instalaciones de Piper Aircraft en la ciudad de Lakeland, los entonces Capitán de Bandada (I) Sr. Jorge Traub y Teniente (I) Sr. Guillermo Gallardo.

El conocido dibujo que realizó el General Matthei fue lo que se podría decir un “concepto artístico” de lo que se quería lograr.

Con estas ideas, una comisión de la FACH, junto con los representantes de la empresa Piper Aircraft, en Chile, viajaron a EE.UU. para proponer y negociar con la firma Piper Aircraft Company el desarrollo y coproducción de un modelo de avión de entrenamiento básico acorde a las necesidades de la FACH. De este modo nace el proyecto “Pillán” en marzo de 1980, proponiéndose el desarrollo de un híbrido aprovechando estratégicamente partes y piezas más que probadas por la firma Piper.



*Durante las pruebas del XBT en la planta Piper de Lakeland, Florida. (Fotografía gentileza J. Traub)*



*De espaldas en la cabina, el piloto de pruebas de Piper Hugh Smith y atrás, el CDB (I) Jorge Traub de la FACH*

### **El híbrido N300BT**

El avión denominado PA-28-R300, se desarrolló compuesto por las siguientes partes: Planos de cola de Piper Dakota PA-28-236, Borde de ataque de alas PA-28 recortadas en 24", Viga de ala y borde de fuga de Saratoga recortados también en 24", Cono de cola de PA-28 angostado en 4". Además los alerones de Saratoga recortados, Flaps del Saratoga, Tren de aterrizaje del Saratoga. En tanto, la cabina central era un diseño conjunto de la FACH con Piper, sería propulsado por un motor Lycoming AE-540 de 300HP que impulsaría una hélice Hartzell de tres palas.

Este avión fue el que voló por primera vez un 6 de marzo de 1981, y a poco andar ya había acumulado 20 hrs de vuelo. Con estos buenos resultados, la FACH solicitó construir un segundo prototipo en EE.UU, el que se denominó YBT, con algunas modificaciones como aumento del plexiglás de la cabina y ajustes a la aerodinámica, además se ordenó la construcción de tres kits para ser armados en Chile.

### **Pruebas iniciales**

Desde el primer vuelo, el prototipo N300BT realizó diversas pruebas volando desde las instalaciones de Lakeland en Florida, siendo las primeras pruebas consistentes en:

- Pruebas de controles, velocidad y flutter
- Pruebas de Spins (realizó más de 570 spins de una vuelta en una primera fase)
- Pruebas de vuelo invertido (por tres minutos con buena lubricación de motor)
- Evaluaciones de velocidad definiendo la Vd (Design dive speed) 248 nudos y Vne (Velocidad de no exceder) 223 nudos.
- Homologación de performances reales.

### **Desarrollo en Chile**

Así fue avanzando el año 1981 y en Chile se comenzaban a armar los primeros tres aviones prototipos 3, 4 y 5. Además el prototipo inicial N300BT se matriculó en Chile como XBT (Experimental Basic Trainer).



*Vuelo del XBT ya pintado, el 26 de marzo 1981 en Lakeland, Florida*



***CDB (I) Jorge Traub Gainsborg. Ingeniero Jefe del Proyecto Pillán.  
Fotografía tomada al término de las todas las pruebas del XBT, y antes de enviarlo a Chile***



***Equipo de gente involucrada en el desarrollo del XBT. (Fotografía gentileza J. Traub)***

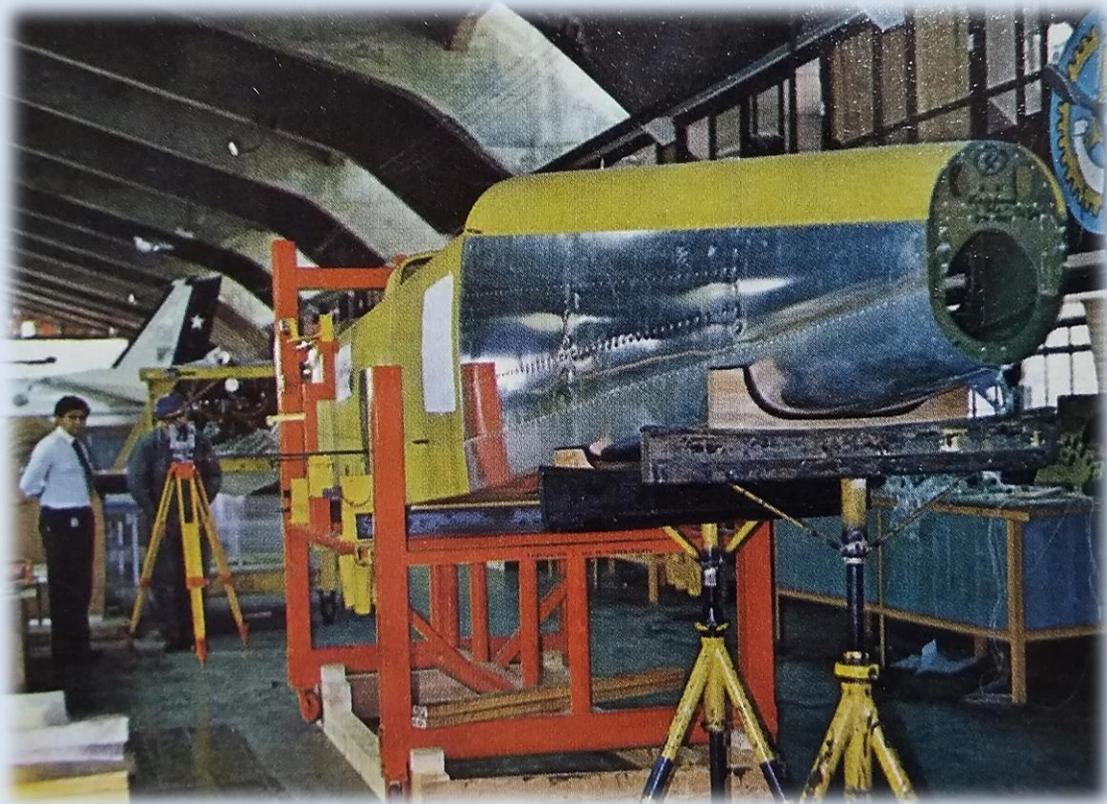
En tanto el segundo prototipo llegó a Chile y se matriculó con el N°102, pero luego se le asignó matrícula YBT, actualmente está preservado con su matrícula YBT en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Se tenía previsto que el XBT pasara a tener matrícula FACH 101, sin embargo, este primer avión sufrió un accidente durante una demostración en la Base Aérea El Bosque el 26 de febrero de 1982 falleciendo el piloto, Capitán de Bandada Fernando Malbrán G.

Para marzo de 1982, ya estaban listos los primeros dos kits que se habían traído para ser armados en Chile, los cuales fueron exhibidos en la FIDA 82 con las matrículas 101 y 102, luciendo un esquema azul con blanco (101) y verde y blanco (102) respectivamente.



*T-35 Pillán. Primero de la serie construidos en Chile. Archivo IIHACH*

Algunas variaciones visibles fueron los cambios en la sección posterior de la cabina teniendo dicha sección la aplicación de un plexiglás en el 101. Luego en el avión 103 se probó una sección más grande, siendo finalmente estandarizada en los aviones de producción.



*Armado de los primeros aviones en Chile. Archivo Revista FACH*

El 8 de marzo de 1984 se presentó el primer avión de producción en serie del T-35 Pillán. En FIDA 86 se presentaron en público los primeros aviones de producción, demostrando el avance de la industria chilena de la mano con la inauguración de ENAER (Empresa Nacional de Aeronáutica) en marzo de 1984.



*Vuelo de Prueba de un avión de serie sobre Santiago. Archivo Revista FACH*

En sus años de servicio en la FACH, los T-35 además de la Escuela de Aviación, fueron por algunos años destinados a los Grupos de Aviación N° 5 y 11.

## Volando en el Pillán

Quien escribe estas líneas, tuvo la oportunidad de volar en T-35 Pillán como cadete piloto de la Escuela de Aviación Manuel Ávalos Prado en el año 1998 y recuerda: *“Uno de mis primeros despegues como cadete, mi instructor me dice ‘tú lo tienes’ estando en el umbral de la pista y yo novato -pienso chuta tendré que despegar yo- indico ‘yo lo tengo’ y procedo a chequear los frenos, acelerar a la RPM necesaria, verificar los instrumentos, brújula y miro la pista, al instante se percibe la potencia del motor a full, lo que me impresionó gratamente. Luego suelto los frenos y el avión salta raudo por la pista”.*

*“El Pillán se eleva majestuosamente, siempre muy dócil a los movimientos de los controles no se siente ‘chúcaro’ –a menos que uno tuviera muy mal compensado todo- así el ascenso es rápido. El tránsito a las zonas de vuelo se realizaba en poco tiempo. Recuerdo que las maniobras básicas que alcancé a realizar como Stall y Spin el avión era muy confiable para recuperarlos además de que se completaban de manera muy suave si uno lo realizaba siguiendo las instrucciones. No faltó la vez que recuperé el Spin ‘apretando’ más de la cuenta la ‘caña’ lo cual era innecesario, así y todo el avión no entraba en maniobras complejas de recuperar. Los controles de la cabina estaban lógicamente distribuidos, además del espacio cómodo y la gran visibilidad. En la aproximación se llegaba bastante rápido, pero con una gran estabilidad para realizar la maniobra. Sin duda un avión muy confiable para la enseñanza de nuevos pilotos”.*



*Línea de los primeros Pillán de serie en FIDA 86. (Fotografía Sr. Antonio Segovia Rentería)*

## Variantes

A lo largo de su historia el T-35 Pillán ha tenido diversas variantes como son T-35A y B, T-35C para España. Luego se realizó el desarrollo de una versión turbo hélice impulsada por la turbina Allison 250 de 420 SHP bautizado T-35XT “Aucán” y presentado en FIDA 86. También se desarrolló una versión monoplaza denominada T-35S para acrobacia presentado en FIDA 88 con los colores de la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones de la FACH, modelo que no tuvo éxito, ya que no permitía realizar las maniobras acrobáticas requeridas para ese tipo de aeronave. En el año 91 se produce un segundo

Turbo Pillán, denominado T-35DT, que estableció un récord de velocidad para aeronaves en su categoría de 382,5 Km certificado por la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.).

### **Ventas al extranjero**

El primer país que adquirió aviones T-35 Pillán fue España para su Academia General del Aire, correspondiendo a 41 aviones T-35C siendo denominados en ese país como E-26 Tamiz, los cuales vuelan hasta el día de hoy en funciones de entrenamiento básico, desde la Base Aérea San Javier.

A España luego se le sumaron varios países de Latinoamérica, como: Servicio Aéreo Nacional de Panamá que recibió aviones en 1986, basados en el 3er Escuadrón de Entrenamiento, en la Base Aérea Tocumén.



*E-26 Tamiz en España. (Fotografía Salvador Marín G.)*



*T-35 Pillán del Servicio Nacional Aeronaval de Panamá.*

En tanto la Fuerza Aérea Paraguaya recibe sus Pillán en 1992, basados en el Grupo Aéreo de Instrucción en la Base Aérea de Concepción.

En 1998 la Fuerza Aérea Guatemalteca recibe sus T-35, encuadrados en la Escuela de Aviación Militar en el Aeródromo de Retalhuleu, ubicado en el sur de Guatemala.

La Fuerza Aérea Salvadoreña recibe sus T-35 en 1998 para su Escuela de Aviación Militar “Capitán PA Guillermo Reynaldo Cortez” (EAM) basados en la Base Aérea de Ilopango, en El Salvador.

El año 1999 la Fuerza Aérea Dominicana recibe sus Pillán T-35 B, para su Escuela Militar de Aviación.

La última institución en adquirir 14 aviones T-35 Pillán (10 T-35A y 4 T-35B) fue la Aviación Naval de Ecuador, para su Escuela de Aviación basados en la Base Aérea de Manta.

### **En la actualidad**

La Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado continúa volando una flota de T-35A/B Pillán en labores de instrucción básica para los cadetes de la rama del aire. Si bien el primer avión en ser dado de baja por cumplimiento de horas fue el FACH 115 que realizó su último vuelo 3 de junio del 2019, totalizando las 7.000 horas de vuelo, aún continúa en servicio la flota de T-35 de la FACH.



*Aviones Pillanes listos a despegar. Archivo IIHACH*

Tras casi 35 años de operaciones ENAER y la FACH están realizando diversos estudios y avances en el desarrollo de una nueva versión del T-35 denominada Pillán II.

Este artículo está dedicado a todos quienes han volado en el T-35 Pillán ya sea como: cadetes, pilotos instructores, pilotos y pasajeros.

### **Antonio Segovia Rentería**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Referencias bibliográficas:**

Aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile, año 2020, Erwin Cubillos  
ENAER/Piper Pillán, Oct 2003, Editorial HP Multimodel  
Revista Fuerza Aérea, N° 183, 1988  
Revista Fuerza Aérea, N° 171  
Revista Fuerza Aérea, N° 166  
Revista Fuerza Aérea N° 161 Nov-Dic 1982  
Revista Fuerza Aérea, N° 157 Oct-Dic 1981  
Revista Fuerza Aérea N° 155 Ene-Abr 1981  
Pillán T-35, publicación ENAER ca 1990

Especiales agradecimientos al CDA (R) Sr. Jorge Traub Gainsborg, Ingeniero Aeronáutico, quien fuera el Jefe del Proyecto "Pillán", que para la ejecución de este artículo gentilmente nos corrigiera y agregara importante información sobre los verdaderos orígenes de esta magnífica aeronave nacional.

## MONUMENTO A LOS TENIENTES TUCAPEL PONCE ARELLANO Y EMILIO BERGUÑO MENESES EN LA CIUDAD DE MOLINA



*Retrato al óleo de los tenientes Ponce y Berguño de autor desconocido, obsequiado a la Municipalidad de Molina el 7 de abril de 1916, actualmente extraviado. (Gentileza del señor Raúl Olea)*

En la plaza de armas de la Villa de Molina, fundada en 1834 por el gobierno de José Joaquín Prieto, existe un sencillo monumento en homenaje a dos jóvenes oficiales caídos en las vecindades del pueblo, durante el debut de la aviación como Arma Aérea en el Ejército de Chile.

La recién creada Villa de Molina, recibió el nombre del jesuita Juan Ignacio Molina, reconocido historiador y naturalista oriundo de Villa Alegre, que ejerció la docencia por más de cincuenta años en la Universidad de Bolonia hasta su fallecimiento en 1829, y se ubica en un lugar cercano a la hacienda Quechereguas, histórico lugar que registra dos hechos de armas en la guerra de la independencia nacional. El primero ocurrido el 8 de abril de 1814 en el que O'Higgins rechazó las fuerzas realistas obligándolas a retirarse a Talca, y el segundo, sostenido el 18 de marzo de 1818 entre un batallón de caballería patriota al mando del general Ramón Freire y el grueso del ejército del general Mariano Osorio, combate en que se destacaron Santiago Bueras y sus jinetes, evitando el desbande de la caballería chilena.



***Estatua del abate Juan Ignacio Molina (1767 - 1829), jesuita, filósofo, científico y humanista chileno exiliado en Italia, donde ejerció la docencia en la Universidad de Boloña. La escultura de bronce, es obra del escultor francés radicado en Santiago, Auguste François y fue la primera estatua fundida en Chile, en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios en 1861.***

Ya sea por haber nacido bajo el influjo del autor del “*Compendio de la Historia Geográfica, Natural y Civil del Reyno de Chile*” o bien por la sangre criolla derramada en sus campos por lograr la independencia nacional, los molinenses han desarrollado una especial estima por su historia, lo que se aprecia en la estatuaria de la ciudad a la que se accede por caminos que van entre viñedos y antiguas casas de campo chilenas. Cuando se lo hace desde el sur, un par de kilómetros antes de la ciudad, se encuentra la Escuela El Cerrillo, en cuyo patio, se alza un monolito objeto de esta historia.



***Entrada a la Escuela General Básica "El Cerrillo"***

Más adelante el camino desemboca en la calle Quechereguas, que cruza la ciudad en dirección norte y antes de llegar a la plaza, el viajero atraviesa dos calles. La primera, Teniente Ponce y la siguiente, Teniente Berguño.



Un par de cuadras después, a la fresca sombra de los árboles de la plaza, se encuentra el monumento cuya historia nos convoca.



***Monumento a los tenientes Tucapel Ponce Arellano y Emilio Berguño Meneses en la plaza de Molina***

Siguiendo por Quechereguas, hacia el norte, casi donde termina la urbe, en el antejardín del colegio María Auxiliadora, se alza otro monumento, la estatua del joven héroe del combate de La Concepción, el subteniente Luis Cruz Martínez, hijo de esa tierra, de interés para esta historia por ser obra de Galvarino Ponce Morel, que por una notable coincidencia resultó ser sobrino del teniente aviador. Una casualidad en la que tío y sobrino están unidos por ejemplos de patriotismo juvenil sobre una tierra por la que pasó la gesta libertaria.



***Monumento al subteniente Luis Cruz Martínez obra del escultor Galvarino Ponce M.***

Por otra significativa casualidad, el destino quiso que a un siglo de esa primera batalla de Quechereguas, el Ejército llevara a cabo sus maniobras militares en abril de 1915, en los campos entre Curicó y Linares, incluyendo por primera vez la participación de la aviación como arma aérea.

Estaba dividida en dos agrupaciones. La Escuadrilla Azul basada en San Fernando, al mando del capitán Enrique Pérez Lavín con su ayudante, teniente Aníbal Mujica, integrada por los pilotos tenientes Tucapel Ponce y Edmundo Moncada; sargento Floridor González, el vicesargento Luis Castro y los mecánicos Miguel Cabezas apoyados por gente de tropa. Su oponente sería la Escuadrilla Roja instalada en San Rafael, al mando del capitán Manuel Ávalos con su ayudante, teniente Augusto León y los pilotos tenientes Armando Urzúa, Víctor Contreras y Arturo Urrutia y los sargentos Juan Verscheure y Juan Mancilla, apoyados por el ingeniero Pedro Andrade; los mecánicos Pedro Donoso y José M. Navarrete y una pequeña tropa.

Las “volaciones” exploratorias comenzaron. El día 7, la Escuadrilla Azul debió llevar a cabo un vuelo de reconocimiento entre Curicó y San Rafael, tarea que recayó en los tenientes Tucapel Ponce al mando del único Breguet de 100 hp. “Soldado Riquelme” que Ponce manejaba a la perfección y Emilio

Berguño de observador. La misión contemplaba un aterrizaje previsto para el reabastecimiento de combustible en una improvisada pista en San Rafael.



*El teniente Ponce revisando el Breguet antes de partir de San Fernando.*



*El capitán Pérez jefe de la escuadrilla explicando a los aviadores la ruta que debían seguir. El primero de la izquierda es Berguño.*

Poco después del mediodía y en vuelo hacia Curicó, el motor comenzó a fallar ante lo cual Ponce maniobró para aterrizar en el potrero El Triángulo del fundo “San Luis”, propiedad de Aníbal Bascuñán siendo sorprendido por una ráfaga que lo estrelló contra el suelo.



*El Breguet completamente destrozado después del accidente.*



Como es natural, la muerte de ambos oficiales provocó una gran conmoción nacional, especialmente en los habitantes de la zona. Poco después de conocida la tragedia las autoridades de Molina procedieron a recoger los restos de ambas víctimas y a llevarlos a la ciudad en un cortejo doliente formado espontáneamente por militares y paisanos, mientras el Vicario Castrense monseñor Rafael Edwards elevaba sus oraciones por los difuntos. El estreno pionero del arma aérea en Chile había cobrado la vida de dos jóvenes oficiales.

Prácticamente de inmediato surgió la idea de levantarles un monumento que perpetuara su memoria, nombrándose una comisión presidida por el entonces senador por Tarapacá, Arturo Alessandri P., oriundo de Longaví y diputado por Curicó por una veintena de años, la que le habría encargado al escultor Simón González una estatua de la que alcanzó a hacer una maqueta, pero que lamentablemente nunca pasaría de esa etapa.



Maquette del monumento que se levantará en Molina a los aviadores Tucapel Ponce y Aurelio Berguño, obra del escultor Pereira.

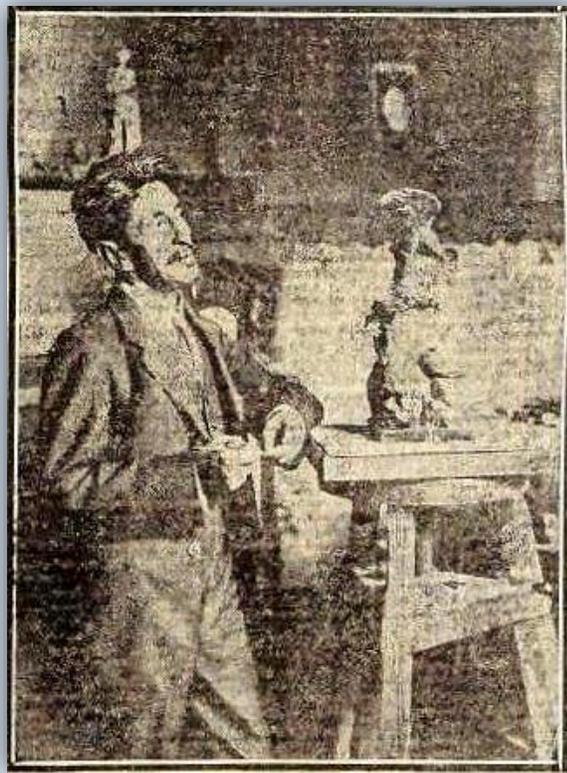


Foto izquierda: Maqueta de la obra del escultor Pereira. Foto derecha: Escultor Simón González, hermano del pintor Juan Francisco González en su taller, junto a la maqueta propuesta del monumento dedicada a Ponce y Berguño.

Al cumplirse un año de tan trágico accidente el Primer Alcalde de Molina Heraclio Silva convocó a toda la población a una solemne romería al lugar del accidente en el fundo Cerrillo Bascuñán donde se erigió un monolito conmemorativo y acto seguido, a una ceremonia de colocación de la Primera Piedra del monumento en la Plaza de Armas, de acuerdo al siguiente programa confeccionado por el dirigente político Arturo Arancibia Lazo:

1. Llegada de las autoridades invitadas en el tren de la 1:40 P.M.
2. A las 3 P.M. colocación de la primera piedra del monumento.
  - a. Discurso de un miembro de este comité
  - b. Discurso del señor Intendente de Talca
  - c. Discurso del señor Primer Alcalde de Molina
1. A las 3 ½ P.M.
  - a. Entrega a la I. Municipalidad de un retrato al óleo de los tenientes Ponce y Berguño
  - b. Discurso del señor Galvarino Ponce a nombre de la familia de los mártires
  - c. Discurso de agradecimiento y aceptación por un miembro de la I. Municipalidad
1. A las 4 ½ P.M.
  - a. Bendición del Monolito
  - b. Discurso de un miembro de la Comitiva
  - c. Discurso de un vecino del pueblo.

La comitiva volverá a Santiago en el primer tren del sábado.

A. Arancibia Lazo.

La numerosa comitiva que se dirigió a Molina en un carro especial agregado al tren ordinario que salía esa mañana de Santiago, estuvo compuesta por el senador Arturo Alessandri, presidente del Comité Pro-Monumento Ponce y Berguño; el ministro de Guerra, Cornelio Saavedra M.; los parlamentarios de Talca, senadores Pedro Letelier y Pedro Correa, diputados Eduardo Opazo y Alejandro Lira, Pablo Ramírez y Héctor Arancibia L.; el jefe de la Escuela de Aeronáutica Militar mayor Carlos Lira y su ayudante, teniente Augusto Magnan; los Intendentes de Talca y Curicó, una delegación del regimiento Dragones, de los compañeros de armas y del colegio de ambos mártires y una importante delegación del Aero Club de Chile, integrada por los aviadores Carlos Borcosque y David Fuentes y, especialmente invitados los aviadores argentinos capitán Ángel M. Zuloaga, Eduardo Bradley y Carlos Dose Obligado. El capitán Zuloaga representó a los aviadores militares de Argentina en homenaje a las víctimas de la aviación chilena.

La bendición del monolito corrió por cuenta del cura párroco de Curicó, presbítero Carlos Labbe<sup>186</sup>.

0703

AERONÁUTICA

El Bosque, 31 de Marzo de 1916.-

Al Sr.

PRESIDENTE DEL COMITE PRO-MONUMENTOS Ttes.  
PONCE Y BERGUÑO

SANTIAGO.-

Este Comando ha tomado conocimiento de la invitación de ese Comité, y tiene el agrado de manifestarle que se trasladará con su Ayudante, en representación de esta Escuela, el día indicado, a fin de asistir a la bendición del monolito conmemorativo de la muerte de los malogrados Tenientes Sres. Ponce y Berguño.-

*Carlos Lira*  
Mayor y Comandante

0704

El Bosque, 31 de Marzo de 1916.-

A LA

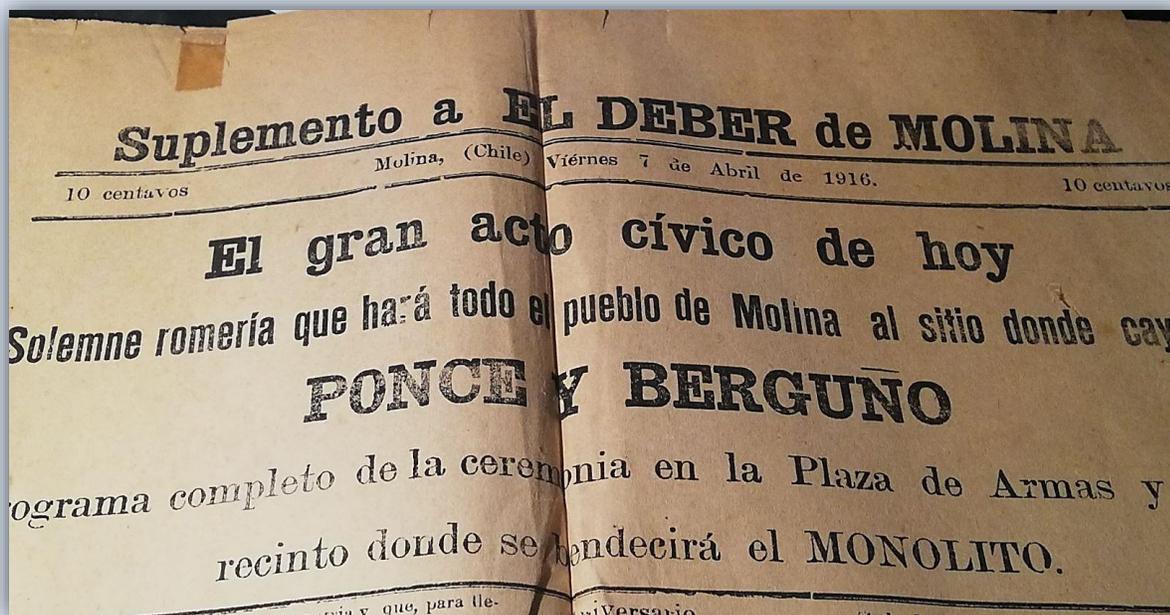
INSPECCION DE AERONAUTICA

SANTIAGO.-

Se adjunta a esa Inspección la Nota- invitación del Comité Pro-Monumento Tenientes Ponce y Berguño, y se solicita si la tiene a bien, autorice a este Comando y al Teniente lo. Don Augusto Magnan para que se traslade a Molina el día indicado a fin de representar a la Escuela de Aeronáutica.-

*Carlos Lira*  
Mayor y Comandante

<sup>186</sup> En Santiago se oficiaron en la iglesia de los Capuchinos y en el altar del Sagrado Corazón de la iglesia de San Agustín con la asistencia de las relaciones de las familias Ponce y Berguño y se puso a la venta a un peso el ejemplar, la corona fúnebre a la memoria de ambos tenientes, impresas en los talleres de "Zig-Zag", bajo la dirección del comité, cuyo producto será destinado a la construcción del monumento que se levantará a estas víctimas en Molina.



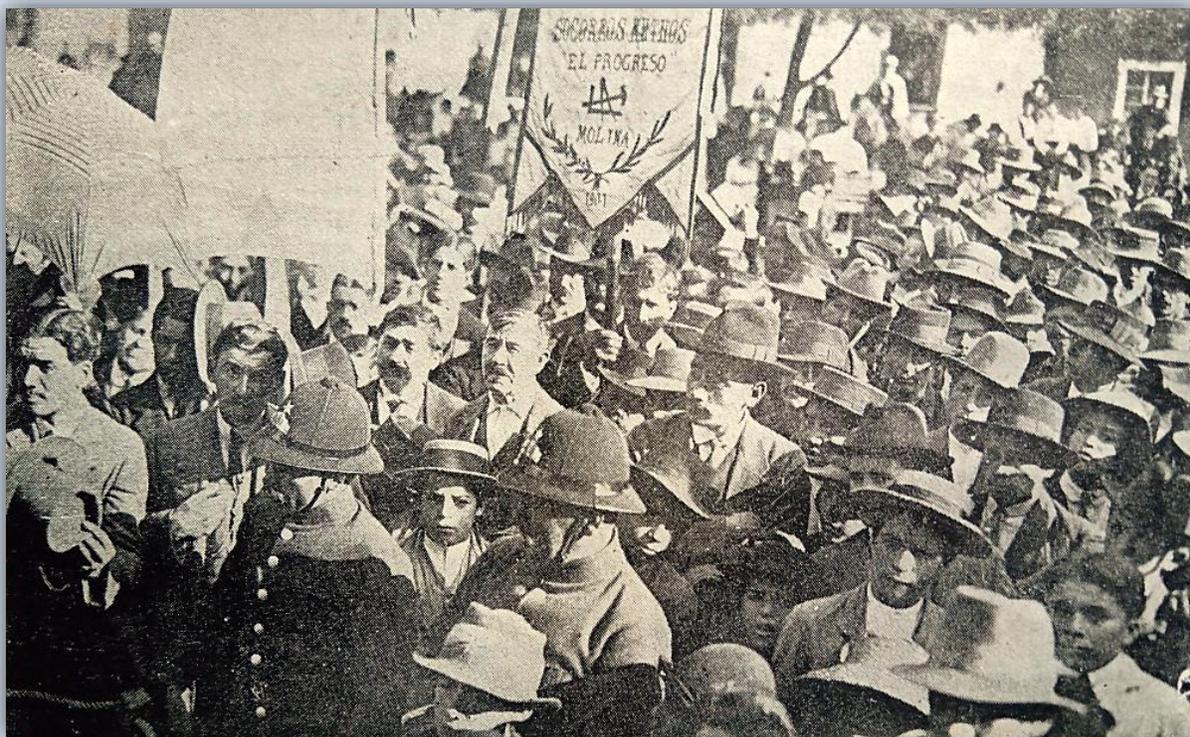
*Edición especial de El Deber de Molina del 7 de abril de 1916, invitando al pueblo de Molina a recordar el aniversario del accidente y se anuncia ceremonia en la tarde, ya que los invitados llegarían en tren por la mañana.  
(Gentileza del señor Raúl Olea)*



*El presbítero Carlos Labbé en durante su fervorosa homilía.*



*Las autoridades asistentes posan delante del monolito recién bendecido*



*Panorámica de la masiva asistencia al acto contenida por la Policía Municipal*



*El entonces Senador Arturo Alessandri junto al monolito erigido en el sitio del accidente.*



*Estado actual del monolito en el patio de la Escuela El Cerrillo.*

Terminada la ceremonia en el sitio del accidente, la comitiva se trasladó a la plaza de Molina para bendecir e instalar la primera piedra del monumento que como se mencionó, nunca fue erigido, acaso por el fallecimiento del escultor el 5 de diciembre de 1919 antes que se reunieran los recursos del caso.



*Fotografía de la ceremonia de la colocación de la Primera Piedra en la plaza de Molina el 7 de abril de 1916*

Agreguemos que en fines de mayo de 1919 el teniente Armando Cortínez realizó una gira triunfal por la provincia de Colchagua, recibiendo el homenaje por su notable doble travesía de la cordillera de los Andes realizada el mes anterior. Encontrándose en San Fernando, decidió visitar el monolito en cuestión para depositar a sus pies todas las flores que había recibido durante su gira. En Molina, pese a no estar anunciada su llegada, rápidamente se organizó una manifestación presidida por el secretario de la gobernación, el cuerpo de oficiales de la Policía y vecinos de la ciudad, en tanto que la Banda Municipal puso el marco musical. Allí Cortínez declaró que la mañana del accidente no había podido ser designado como acompañante de Tucapel Ponce a quien lo unía una estrecha amistad, por encontrarse enfermo, agregando que el homenaje lo hacía también por encargo del teniente Dagoberto Godoy entregando un ramo de flores naturales que le dedicaron las alumnas del Liceo de Niñas de San Fernando.

La iniciativa habría de renacer algunos años más tarde con los preparativos para las celebraciones del centenario de la ciudad con un nuevo proyecto consistente en la construcción de un monolito de granito por el arquitecto y escultor italiano vecindado en Talca, Pietro Baldi Manella<sup>187</sup>, en uno de cuyos costados se instaló una efigie de bronce de ambos oficiales, obra de la escultora Blanca Merino Lizana<sup>188</sup> y en el reverso, una placa dedicatoria también de bronce, ambas fundidas por M. Pinto en Bronces de Arte, de Santiago.



***El Monumento fue inaugurado el 28 de noviembre de 1934,  
en el marco de festividades del Centenario de Molina. En el recuadro, Blanca Merino.  
(Gentileza del señor Norberto Traub)***

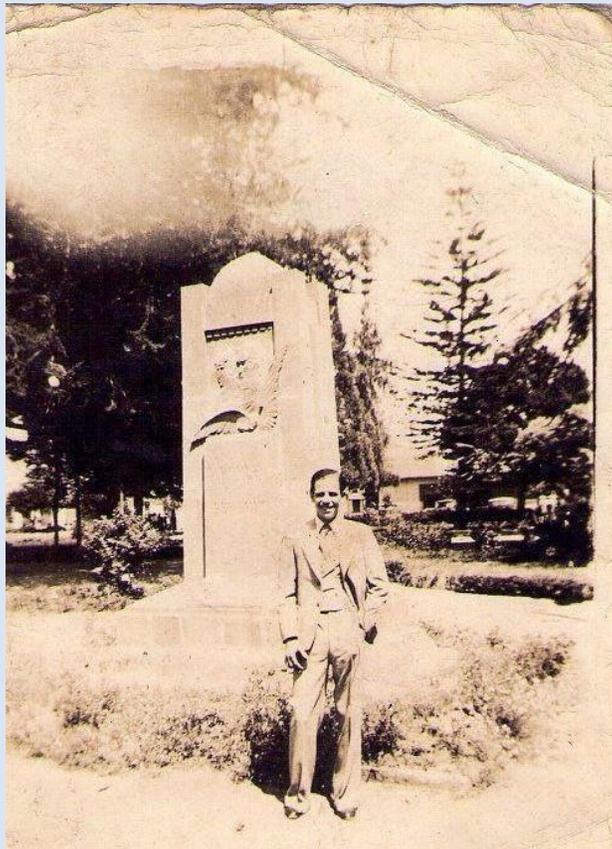
<sup>187</sup> Pietro Baldi Manella (Florenca 1870 – Talca 1955), llegado a Chile en 1887, se radicó en Talca donde se destacó como arquitecto de mausoleos en el Cementerio Municipal. Diseñó la base sobre la que se emplazó la imagen de la Virgen del Carmen en Talca en 1910.

<sup>188</sup> Blanca Merino Lizana (Santiago 1893 – 1973) estudió en la Escuela de Bellas Artes de Santiago, donde fue alumna de Virgilio Arias. En 1929 viajó a París comisionada por el gobierno a perfeccionarse con Despiaux, Mallol y Rivol además realizó estudios sobre organización de museos. Entre sus obras más conocidas destaca la estatua ecuestre de Manuel Rodríguez en el parque Bustamante de Santiago. Erróneamente en su catálogo de obras esta efigie figura como monumento los aviadores Bello y Burgueño.

La ciudad lucía engalanada con arreglos florales y completamente embanderada aquel 28 de noviembre de 1934. Temprano esa mañana se dio inicio a las celebraciones organizadas por un comité presidido por Alberto Méndez, gobernador del Departamento de Lontué, que incluyó una misa de campaña oficiada en la plaza por el obispo de Talca, monseñor Carlos Silva y la bendición y colocación de la primera piedra del templo parroquial por el obispo de Temuco, el molinense monseñor Prudencio Contardo.

Continuando con el programa, a las 12 horas se procedió a la inauguración del monumento a los tenientes Ponce y Berguño, con una ceremonia que alcanzó niveles de gran solemnidad y brillo con los discursos de rigor, pronunciados por el general de la Fuerza Aérea, Manuel Francke, el juez, Misael Pradenas, y Alberto León.

Seguidamente las autoridades encabezadas por el ministro de Tierras y Colonización Luis Mandujano, en representación del presidente Arturo Alessandri, el senador Maximiano Errázuriz, los diputados Alejandro Dussillant y Ricardo Boizard, el alcalde Silva y autoridades departamentales y locales presenciaron un desfile que contó con la participación de un destacamento de 120 hombres del Grupo de Defensa Antiaérea al mando de su comandante, el capitán Osvaldo Puccio. El paso marcial del destacamento fue encabezado por la Banda de Música de la Fuerza Aérea fundada por el diligente oficial pocos meses antes, el 16 de junio de 1934, en la que posiblemente haya sido la primera presentación pública fuera de Santiago, mientras en el aire, una escuadrilla de aviones venida de la Escuela de Aviación sobrevolaba la ciudad y la plaza a escasa altura provocando la admiración y ovación de los presentes.



*El panificador Otto Guzmán Guzmán junto al monumento. Circa 1948 (Gentileza del señor Raúl Olea)*

La fiesta continuó con un banquete a las 13 horas ofrecido a los ilustres visitantes tras el cual, Tegualda Ponce, hermana del aviador procedió a donar a la Escuela de Hombres y frente a más de 2.000 escolares venidos de diferentes ciudades y pueblos vecinos, un medallón con la efigie de su hermano confeccionado por su hija Tegualda, señalando que *“la abnegación al servicio de la Patria, vale más que la vida”*, gesto que agradeció con emoción el director de la escuela Luis Arteaga.

Por otra parte, el entusiasmo que provocó la participación de la banda de la Fuerza Aérea, cuyo regreso a Santiago estaba previsto para el día siguiente, fue de tal magnitud que debió ser postergado ante el clamor popular reflejado en sendos telegramas enviados al Comandante en Jefe, general Diego Aracena, a fin que permitiera su participación en el festival nocturno de bandas junto a la del Regimiento Chorrillos, la Banda Municipal de Molina y la banda de Lontué.

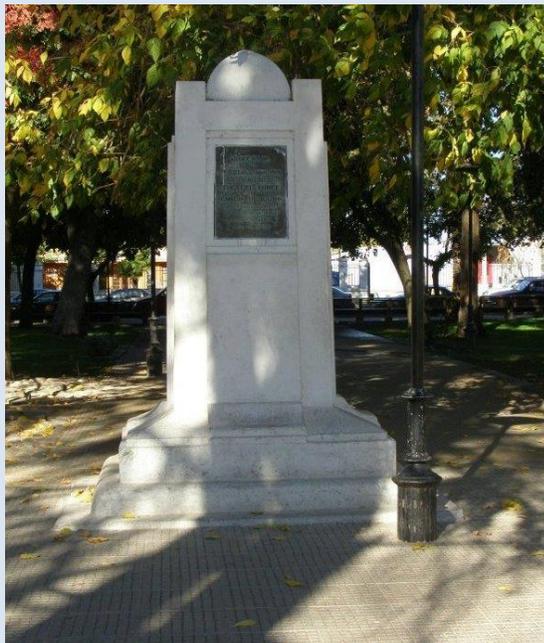
El día siguiente 29, se inició con una diana a las 8 am por la banda de la Fuerza Aérea seguida al medio día, por una retreta en la plaza mientras los aviones de la Escuela de Aviación hacían arriesgadas pruebas sobre la ciudad, un soberbio espectáculo nunca antes visto en los cielos de Molina y posiblemente en los cielos nacionales, continuando durante la tarde el festival con vuelos sobre los Campos de Sports de “La Florida” y los alrededores de la ciudad.



***Detalle de la efigie de los tenientes Ponce y Berguño con las inscripciones a la izq. “Bronces de Arte, Stgo., M. Pinto” y a la derecha, la firma de la escultora***



*Inscripción en la base monumental bajo la efigie.*



*Placa dedicatoria en el reverso del monolito con la inscripción "M. Pinto, Bronces de Arte, Rosas N2328" (Gentileza del señor Raúl Olea)*



*Escuela El Cerrillo el día de la reinauguración del monolito*

Para terminar, el 28 de noviembre de 1988, en el marco del 154 aniversario de Molina, el monolito fue reubicado en un patio de la Escuela El Cerrillo y reinaugurado ante la presencia de una delegación de la Escuela de Aviación acompañada por su banda instrumental, bajo las órdenes del comandante Pablo Ortega C. que depositó una ofrenda floral, autoridades provinciales, comunales, familiares de Ponce y Berguño y por cierto, con la participación de los alumnos encabezados por el director del establecimiento Guillermo Quezada Acosta y los profesores Eulalia Rojas Q., Roberto Luna R. y Juan Retamal E.

### **Alberto Fernández Donoso**

Instituto de Investigaciones  
Histórico aeronáuticas de Chile

### **BIBLIOGRAFÍA**

Flores Álvarez, Enrique. *Historia de la aviación en Chile*. Imprenta Rapid. Santiago, 1933.

Morales Yamal, Alejandro y otros. *Talca desconocida*. Ediciones Municipales Talca, 2014.

Valderrama, Jorge. *Grandes Personajes de Talca*. Talca 2011.

Retamal M., Carmen Sonia. *Imágenes escultóricas del Cementerio General de Santiago*. Facultad de Arte. U. de Chile, 1990.

Revista Fuerza Aérea N°263. *Reseña histórica de la Escuadrilla de Bandas*.

Fernández D., Alberto. *La aviación chilena a través de los monumentos públicos*. Inédito.

Recortes de Prensa 1910 -1955.

Archivos del autor.

**Nota:** Aparte de la bibliografía consultada, este trabajo fue posible gracias a la inestimable colaboración del vecino y profesor de historia, don Raúl Olea Morales.

## VII. AVIONES CON HISTORIA

### CURTISS ROBIN C-1, UN DOBLE REGALO



*Estacionado frente al hangar del Club Aéreo de Chile en el aeropuerto de Los Cerrillos.  
Fotografía: Colección Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

Uno de los afamados modelos de la fábrica Curtiss Robertson Airplane Manufacturing Company, fue el Curtiss Robin, diseñado y construido en el año 1928.

Se trataba de un avión monoplano de ala alta, de madera y fuselaje de tubos de acero. Originalmente, el tren de aterrizaje tenía amortiguadores de bandas de goma elástica. En modelos posteriores estos fueron reemplazados por un sistema oleo neumático.

La cabina acomodaba a dos pasajeros lado a lado, detrás del piloto, y su motor original era un OX-5 de 90 HP, del cual, había muchos excedentes, lo que abarató inicialmente el costo del avión considerablemente. Más tarde, cuando disminuyó el suministro del motor OX-5, el Robin fue ofrecido con el nuevo motor Curtiss Challenger de 165 HP.



*Uno de los primeros modelos de Curtiss Robin, sin marcas de identificación.  
Archivo fotográfico: Smithsonian Museum, vía Sr. Antonio Sapienza Fracchia.*

Durante el período de fabricación de este avión, se produjeron muchas variantes con diferentes motores. Alrededor de la mitad de los Robin que aún permanecían activos en 1981, estaban equipados con el motor Continental Radial de 225 HP.



*Un Robin C-1 conservado con motor radial. Fotografía: <https://www.museumofflight.org/>*



*Curtiss Robin C-1 demostrador de la fábrica. Fotografía: Curtiss Export Corporation.*

Esta combinación fue la más popular de los últimos modelos del Curtiss Robin, produciendo más de 750 unidades. En el último año de fabricación, la fábrica Curtiss, presentó una variante cuadrupleza denominada Robin 4C-1A, pero no tuvo el éxito esperado. Solo se produjeron 25 unidades de esta versión.

Un modelo de Curtiss Robin fue dotado de un motor Warner R-420-1 de 110 HP, siendo utilizado por el Cuerpo Aéreo del Ejército de Los Estados Unidos, con la designación XC-10, para pruebas de vuelo sin piloto, radio controlado.

Algunas versiones del Robin también fueron equipadas con dos flotadores gemelos, recibiendo la denominación *Seaplane*.



***Imagen de un Robin con flotadores, fechada 6 de abril de 1929.  
Fotografía: Curtiss Robertson Airplane Manufacturing Company.***

En el plano de las exportaciones, la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss, fue creada el 8 de octubre del año 1929, sirviendo la fábrica Curtiss como cofundadora y proporcionando el financiamiento para su creación y logística.

El primer avión que utilizó esta nueva compañía fue un Curtiss Robin, transportando por vía aérea pasajeros y carga de correos en rutas domésticas de Cuba.

En el año 1932, el Gobierno de Paraguay, adquirió para su Aviación Militar, un Curtiss Robin C-1 de segunda mano en Argentina, el que fue utilizado como ambulancia aérea durante la Guerra del Chaco contra Bolivia.

Después de tres años de uso, fue dado de baja en 1935, al final de la Guerra, por falta de repuestos vitales.



*Imagen con los dos esquemas empleados por la Fuerza Aérea de Paraguay.  
Colección, Sr. Antonio Sapienza Fracchia.*

### **CURTISS ROBIN EN CHILE.**

Mediante el acuerdo comercial entre el Gobierno de Chile, representado por el General Bartolomé Blanche Espejo y la fábrica norteamericana de aviones, Curtiss Export Corporation, a través de su gerente de exportaciones, Clarence W. Webster<sup>189</sup>, se construyó en dependencias del aeropuerto de Los Cerrillos, la planta Curtiss Wright, la que fue inaugurada el 18 de octubre del año 1930.

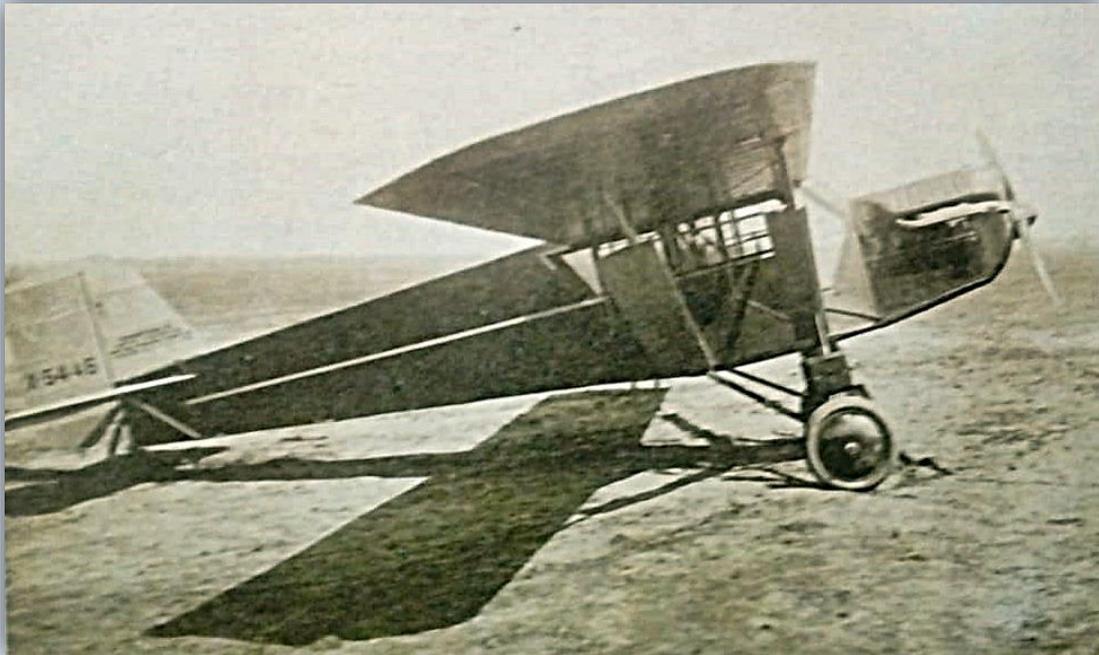
Esta fábrica, se destinó a la construcción de los aviones adquiridos para la Fuerza Aérea Nacional, Curtiss Hawk de caza y Curtiss Falcon de observación y ataque.

Toda la gestión fue negociada por el entonces Subsecretario de Aviación, Comandante de Grupo don Arturo Merino Benítez<sup>190</sup>.

<sup>189</sup> Turina Urrea, Pedro -Traub Gainsborg, Norberto. *The Curtiss-Wright Corporation, Filial Chile*. Revista Aerohistoria N°4/2020

<sup>190</sup> Fernández D., Alberto-Traub G., Norberto. *Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional*. Segunda Edición, 21 de marzo de 2020.

Debido a esta buena relación y empuje del acuerdo efectuado por Arturo Merino Benítez con la Curtiss Wright, esta empresa decidió regalar a su persona, un avión modelo Curtiss Robin C-1A.



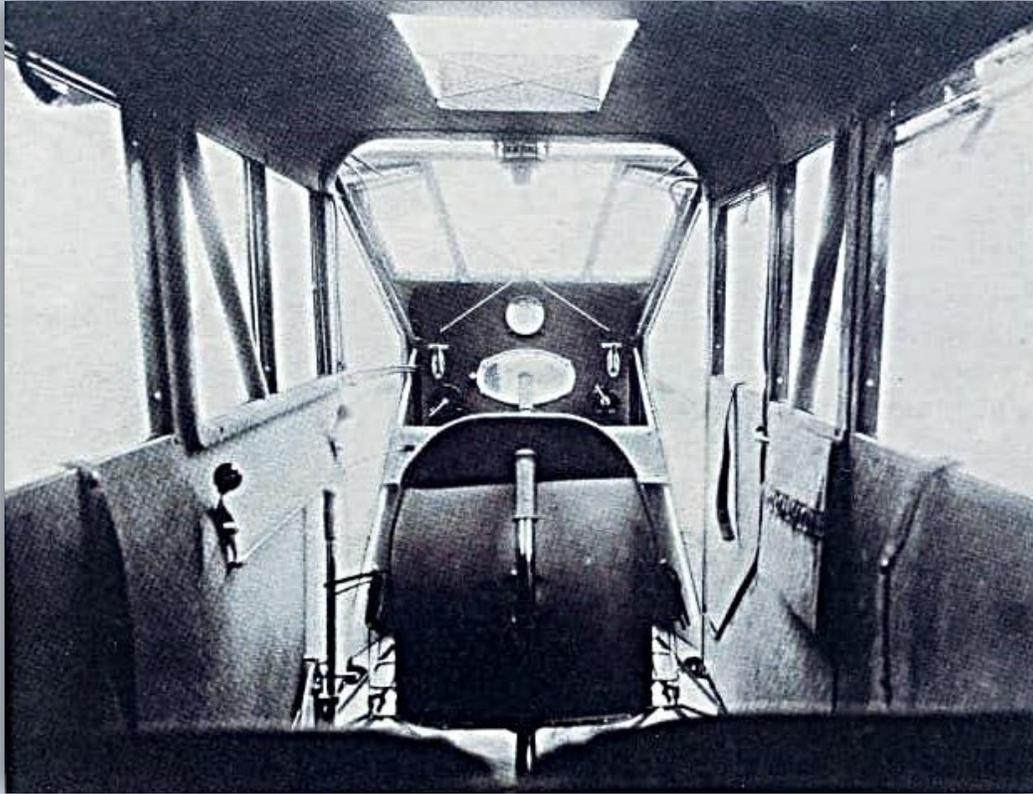
*Imagen del recién llegado Curtiss Robin C-1 a Chile.  
Archivo Fotográfico: Sr. Erwin Cubillos Salazar.*



*Vista del Robin "Chileno" aun con su matrícula de Estados Unidos N5446. Archivo: Sr. Rino Poletti Barrios.*

Enemigo de este tipo de situaciones comprometedoras, debido a su formación militar prusiana y su honestidad personal tan característica, decidió en el año 1931 regalar al Club Aéreo de Chile la aeronave. Cabe recordar que a esa fecha, Merino Benítez era el Presidente de esta entidad aeronáutica.

Ese mismo año 1931, la Corporación, solo tenía dos aeronaves en vuelo, por lo tanto, la llegada de este nuevo material, se le dio un gran impulso a las actividades aéreas. Este nuevo avión recibió el número diez como identificación por el Club Aéreo, lo que significa que era la décima aeronave de su inventario.



*Cabina del Curtiss Robin, se pueden apreciar en primer plano los dos asientos de pasajeros y luego, el del piloto.  
Fotografía: Revista Chile Aéreo vía Sr. Alberto Fernández Donoso.*

Antes de su entrega oficial, el comandante Merino sabía que el motor original OX-5 mostraba deficiencias y escasa potencia, 90 HP, razón por lo cual, gestionó con el señor Salvador Sanfuentes Torres, ejecutivo de la planta Curtiss de Los Cerrillos, el cambio de la planta motriz, por el nuevo motor Curtiss Challenger de 165 HP que equipaba las nuevas versiones del Robin. Como esta gestión se demoró por un largo tiempo, en su reemplazo se decidió utilizar un motor Lynx de 160 HP, que utilizaban los aviones de entrenamiento de la naciente Fuerza Aerea Nacional.

Con el reemplazo de la planta motriz, el robusto Curtiss Robin-Lynx fue apodado “El Toro Ferdinando”, personaje animal de una popular revista de historietas de la época. Los pilotos del Club Aéreo que volaban aviones De Havilland DH-60 Cirrus Moth, se proponían como meta volar este Curtiss remotorizado, después de cumplir con ciertos requisitos, que el avión no perdonaba, como entrar en carrusel con suma facilidad al aterrizar. Varios instructores de vuelo, debieron pagar su correspondiente “castigo” por haber sido superado por el “Toro Ferdinando”.

También sirvió como avión intermediario para los copilotos de la Línea Aérea Nacional, a quienes se les exigió volar en él, para desempeñarse después en los aviones de transporte.



***Imagen que muestra a un grupo de socios del Club Aéreo de Chile, frente al avión. El piloto, Sr. Augusto Sandoval, está de mameluco blanco. Archivo: Sr. Rino Poletti Barrios.***

En los diversos eventos o festivales el Curtiss Robin-Lynx con capacidad original de tres pasajeros, fue capaz de llevar familias enteras de hasta cinco personas, quienes disfrutaron sus vuelos por primera vez. El avión se constituyó en el más importante del Club Aéreo de Chile, y pasó por mucho tiempo a representar el material de vuelo más avanzado de la Corporación.

En febrero del año 1940, participó en el raid de inauguración de las canchas de aterrizaje de los Clubes Aéreos de Concepción y Osorno, lo que indica que aún estaba en buenas condiciones a esa fecha. Dos años pasaron, cuando el Club Aéreo de Chile, decidió que el avión había cumplido su ciclo, y fue retirado del servicio e incluido en la nómina de aeronaves que saldrían a remate en el año 1943.



***Durante una presentación del Club Aéreo de Chile, se puede observar en segundo plano el Curtiss Robin. Archivo fotográfico: Sr. Rino Poletti Barrios. (El Romeral de Curicó, 19 de mayo de 1940)***

El Curtiss Robin-Lynx tuvo un triste final<sup>191</sup>. Para ser subastados, los aviones se ordenaron en una línea, siendo el avión Curtiss el que presentaba el estado más lastimoso de todos los ahí exhibidos. Estaba entero y en pie, pero la tela de su recubrimiento, estaba rasgada y dejaba a la vista la estructura metálica, lo que motivó que ninguno de los presentes ofertara por él, excepto el socio del Club, señor Alberto Reyes Corona, quien sin competidores en la subasta, se lo adjudicó en un bajo monto de dinero (\$5.000 pesos). Lamentablemente el señor Reyes no lo compró para ponerlo en vuelo nuevamente, sino, para fundir el metal de la estructura para material de su empresa.

El Curtiss Robin C-1A, antes motivo de orgullo para el Club Aéreo de Chile, terminaba así su historia en los cielos de Chile.

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

Cubillos Salazar, Erwin. *Aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile 1913-2020*. 2020

Fernández D., Alberto - Traub G., Norberto. *Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional*. Segunda Edición, 21 de marzo de 2020.

Marín Lezaeta, Hugo. *Trayectoria Histórica del Club Aéreo de Santiago 1928-2012*. 2013. Página 215.

Revista Chile Aéreo N°142 y 143. Edición especial de mayo y junio de 1943.

Revista Chile Aéreo N°150 y 151. Edición de enero y febrero de 1944.

Turina Urrea, Pedro - Traub Gainsborg, Norberto. *The Curtiss-Wright Corporation, Filial Chile*. Revista Aerohistoria N°4/2020

### **Linkeografía:**

[https://es.wikipedia.org/wiki/Curtiss\\_Robin](https://es.wikipedia.org/wiki/Curtiss_Robin)

<https://www.fantasyofflight.com/collection/aircraft/currently-not-showing-in-museum/golden-age/1929-curtiss-robin/>

<https://www.museumofflight.org/aircraft/curtiss-robertson-robin-c-1>

<https://airandspace.si.edu/collection-media/NASM-A19560041000-NASM2018-10278>

<https://www.facebook.com/curtissrobin/photos/a.645061712221735/3031982163529666/>

<https://www.facebook.com/curtissrobin/photos/pcb.2880256322035585/2880229598704924/>

<https://www.facebook.com/curtissrobin/photos/pcb.2831786653549219/2831785283549356>

### **Colaboradores:**

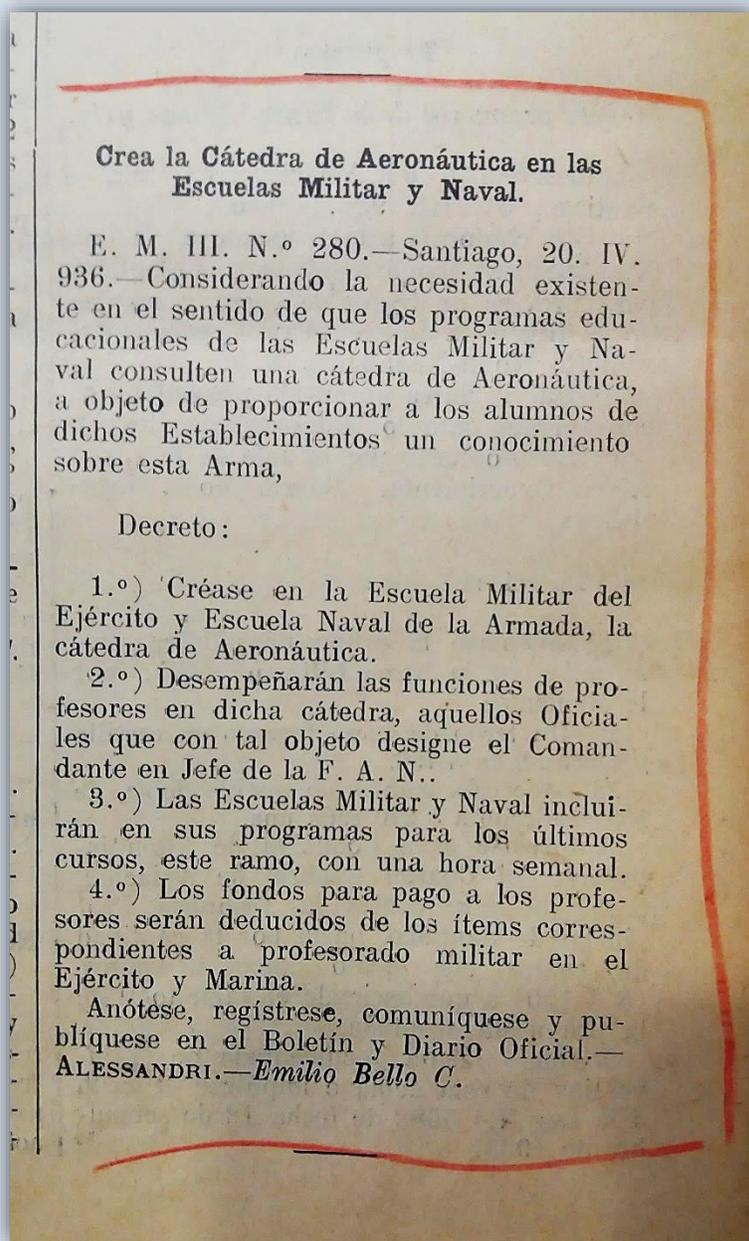
Sres. Alberto Fernández Donoso, Antonio Segovia Rentería, Antonio Sapienza Fracchia, Erwin Cubillos Salazar y Rino Poletti Barrios.

---

<sup>191</sup> En la Memoria del Club Aéreo de Chile de 1943, aparece registrado que la entidad había aplicado un criterio estricto respecto del material mantenido en vuelo, y al efecto dio de baja los aviones Curtiss Robin junto a un Caudron, como asimismo ordenó el remate de aviones Gipsy Moth que quedaban en el club, "por estimar que ellos no ofrecían condiciones satisfactorias para el servicio de la Institución".

## VIII. SABÍA UD.?

Sabía usted que hace 85 años atrás, con fecha 20 de abril de 1936, se creó la Cátedra de Aeronáutica para poder ser impartida en las Escuelas Matrices del Ejército y la Armada de Chile, a objeto de proporcionar a sus alumnos, un conocimiento más cercano y acabado sobre esta Arma y sus bondades?



## IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



*Diario La Nación, sábado 5 de abril de 1921*

Quizás una de las primeras confecciones aeronáuticas chilenas haya sido realizada en 1839, según relata don Diego Barros Arana y como resultado de un fallido intento por parte de un aeronauta norteamericano en gira de exhibiciones por Latinoamérica, a consecuencias de lo cual su globo fue destruido, un joven de Santiago construyó su propia versión con recursos que seguramente venían de las personas que promovieron el primer globo. Este joven ayudó a montar el globo del visitante, recibiendo del norteamericano información e instrucción práctica sobre el inflado, construcción y manejo del globo. No ha quedado registrado el nombre de este pionero.

*“La fabricación fue realizada con las telas disponibles en Santiago en ese entonces y retazos de diferentes colores, lo que debe haber dado un aspecto bastante abigarrado al globo, que era de tamaño pequeño y disponía de una canasta para el tripulante. Para llenarlo se utilizó aire caliente y humo de una hoguera principalmente de paja y leña verde. El globo nacional fue autorizado para ser ensamblado e inflado en un patio de la calle de La Maestranza, hoy Avenida Portugal, sede del Cuartel de Artillería y Maestranza y del Regimiento Cazadores, hacia junio el aparato estaba listo. Realizó la primera ascensión un domingo en presencia de espectadores que habían pagado la correspondiente entrada. El lanzamiento fue todo un éxito subiendo unos 300 m, con su piloto celebrando el ascenso agitando dos banderas nacionales”.*

*(Fuente: Transcripción de la noticia publicada en la portada de La Nación, sábado 2 de abril de 1921)*

# Escriba una carta al director

[director@historiaaeronauticadechile.cl](mailto:director@historiaaeronauticadechile.cl)



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

## ***CORREO RECIBIDO***

*Estimados Sres.*

*Muchísimas gracias por hacerme llegar tan interesante y bien documentada Revista Aerohistoria*

**Exequiel Sanhueza**

*Profesor*

*Instituto de Capacitación Aeronáutica*

*Córdoba Argentina*

---

*Señor*

*Norberto Traub Gainsborg*

*Presidente y Miembros del Directorio*

*Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.*

*Estimado Presidente.*

*Saludos afectuosos desde Concepción.*

*Gracias por el envío regular de la Revista AeroHistoria. Realmente, un agrado.*

*Atentamente,*

**Patricio Coloma**

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

---

**NORBERTO:**

*Como siempre fenomenal la arquitectura de la Revista Aerohistoria, con la participación de eminentes colaboradores y de los Miembros de tu Junta Directiva, quienes hacen posible la transmisión de los recuerdos de nuestros antepasados en la creación y desarrollo de la Aviación Mundial junto con dignificar las lides aeronáuticas de América Latina y de los amigos de Naciones Hermanas.*

*Cordial saludo.*

**Dr. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D**

**Derecho Aeronáutico y Espacial**

**Facultad de Derecho Dpto. de Postgrados**

**Universidad de Málaga-Upe España.**

*Estimado Norberto:*

*Acuso recibo de un nuevo ejemplar de la Revista AEROHISTORIA, como siempre muy interesante y que logra mantener presente la Historia Aeronáutica de Chile y el mundo.*

*Te reitero mis felicitaciones por tan documentada publicación y a la vez agradecido por considerarme en su distribución.*

*Un cordial saludo.*

**Carlos Rodríguez Valle**

---

*Estimado señor Norberto Traub Gainsborg,*

*Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile:*

*En nombre propio y de los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo", agradezco su permanente gentileza de hacernos llegar el importante e interesante ejemplar de la Revista Aerohistoria, la que es remitida a todos los Miembros de Número de nuestra Corporación.*

*Esperando que usted, su familia y componentes del Instituto que usted tan dignamente dirige, se encuentren muy bien de salud.*

*le saluda afectuosamente:*

**Julio Nanjari Valenzuela**

Secretario.

---

*Estimado Norberto*

*Personalmente, me siento partícipe e incluido en ese especial saludo a la FUERZA AEREA DE CHILE, en el mes del aire, saludo que encabeza la edición REVISTA AEROHISTORIA de febrero 2021, y que tú Norberto luces con hermosos adjetivos en un mensaje sublime, digno y que refleja lo que es la Fuerza Aérea y sus hombres (y ahora también mujeres).*

*Los felicito y agradezco los valiosos conceptos.*

*Me impactó la portada de este ejemplar, y me dejó frío e impávido, ese resumen que incluyen al pie del avión instalado en Iquique (Alto Hospicio) y que devela parte de la situación que impera en estos tiempos en nuestro lindo y querido CHILE, y que nos tiene a todos, como locos.*

*Tu oportuno pero soberbio editorial Norberto, encierra una realidad abismante, e incluso podrías haber sido más agresivo aún, ya que sabemos qué tipo de chilenos son los que denigran y destruyen al país.-*

*Les insto a que sigan esta línea de buenos chilenos y no olviden que a sus espaldas tienen un ejército de hombres de bien, que estarán junto a esta corporación.*

*Un abrazo, Norberto.*

**ALFREDO MELLADO YÁÑEZ**

---

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

## El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

**Norberto Traub Gainsborg**

**Oscar Avendaño Godoy**

**Alberto Fernández Donoso**

**Aníbal Jiménez Lazón**

**José Guzmán Moreno**

**Mario Magliocchetti Oleaga**

**Sandrino Vergara Paredes**

**Presidente**

**Vicepresidente**

**Director - Secretario**

**Director - Tesorero**

**Director**

**Director**

**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



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

### Declaración de responsabilidad:

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

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

### Comité editorial

**Norberto Traub Gainsborg**  
Director

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

### Colaboradores

**Alfredo Massarelli V.**  
**Antonio Segovia Rentería**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín Rivelli**  
**Oscar Medina Rojas**  
**Sergio Barriga Kreft**

**ISSN 0719-9635**

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

**50** AÑOS



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

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