



# REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

## AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN  
DIFUSIÓN  
CONMEMORACIÓN



### Acta Constitutiva de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico-Aeronáuticos y Espaciales

En Santiago de Chile, a 02 de Julio de 1996, durante el desarrollo del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, convocado por el Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, las entidades firmantes de la presente, por medio de sus representantes, manifiestan que constituyen en este acto, la "Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico-Aeronáuticos y Espaciales", de acuerdo con lo propuesto durante el Primer Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial realizado en Buenos Aires-Argentina, del 22 al 24 de Mayo de 1995, convocado por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica, y que se registrará por los estatutos que se aprueben por separado.

La Historia se ocupa del análisis objetivo y pormenorizado de los hechos del hombre, con el objeto de ofrecerle la memoria de todo lo acontecido.

La aeronáutica a comienzos del siglo y las actividades espaciales al cabo del mismo, han producido un tremendo impacto en la forma de vida de todos los habitantes del planeta.

De ello deviene la importancia de estudiar sus desenvolvimientos, para resaltar sus éxitos y comprender las causas de los fracasos y brindar al hombre mejores posibilidades en el futuro.

Por lo tanto, las entidades firmantes de la presente, por medio de sus representantes, manifiestan que constituyen en este acto, la "Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico-Aeronáuticos y Espaciales", de acuerdo con lo propuesto durante el Primer Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial realizado en Buenos Aires-Argentina, del 22 al 24 de Mayo de 1995, convocado por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica, y que se registrará por los estatutos que se aprueben por separado.

1.- El presente acta es el resultado de la reunión de la Federación al Sr. Sergio Barriga Kreft, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, a quien se encomienda la tarea de convocar a los miembros de la Federación para la confección de los futuros estatutos y reglamentos a ser aprobados durante el Tercer Congreso que organizará la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay el año próximo.

2.- Invitar a reafirmar esta Acta a los representantes de entidades afines y asistentes individuales a este Congreso.

En constancia estampan su conformidad en representación de los países que se indican:

Por el Instituto de Investigaciones  
Histórico-Aeronáuticas de Chile

Por el Centro de Integración  
Territorial CINTER  
ARGENTINA

Por el Departamento de  
Historia Aeronáutica del CINTER  
ARGENTINA

Por el Departamento de  
Historiadores Independientes  
ARGENTINA

Por el Instituto de Historia y  
Cultura Aeronáutica  
ESPAÑA

Por el Instituto Paraguayo de  
Historia Aeronáutica Silvio Petricossi

Por el Instituto de Estudios  
Históricos Aeroespaciales del Perú

Por la Academia de Historia  
Aeronáutica del Uruguay

Por el Museo Aeronáutico  
del Uruguay

Por el Instituto Uruguayo de Historia  
y Difusión Aeronáutica y Espacial

► La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", y sus prolíficos primeros 35 años de vida

► El Conquistador del cielo, Francisco Sarabia Tinoco

► Carrera Aérea Buenos Aires - Mendoza

► Creación del Club Aéreo de Lautaro

Actividades de junio de 2021 - N° 6



*El 26 de julio de 1930, memorable fecha en que Graciela Cooper Godoy, una joven chilena de tan sólo 19 años de edad, aprobaba con éxito, su examen de piloto civil.*

En la actualidad, recordamos con cariño este día celebrando el "Día de la mujer piloto" en Chile.

**El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile  
"Águilas Blancas"  
felicitan a la distancia, a todas las Mujeres Pilotos de nuestro país**





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

## Editorial

***“Las guerras seguirán, mientras el color de la piel siga siendo más importante que el de los ojos”.***

*Bob Marley*

Vivimos tiempos de convulsiones sociales e incertidumbres políticas que parecieran poner en riesgo nuestra vida republicana, con apego a las normas y valores democráticos.

En este estado de cosas, lamentablemente no son pocas las voces que pregonan un inquietante revisionismo histórico para reescribir un pasado que reniega las raíces más profundas de la chilenidad culpando desde la ignorancia y la falacia a nuestros próceres por haber enfrentado con valentía y arrojo la tarea fundacional de nuestra república.

La historia nos acerca al conocimiento, ella nos salvaguarda muchas de las veces de repetir errores, nos enseña sobre lo peor y también nos muestra lo mejor de nosotros. La historia no juzga, sino que sólo muestra la realidad que contextualizada, se convierte en una herramienta que nos permite crecer en la experiencia y sabiduría.

La historia nos posibilita tener en cuenta más que nunca, nuestras raíces y pasado; nos permite mantener, valorar y construir una dimensión valórica moral permanente, ajena a oportunismos transitorios que conspiran contra el patriotismo que hemos recibido como legado de las generaciones que nos antecedieron.

Es en este entorno enrarecido, no sólo para nuestra América, sino que casi para todo el Mundo, es que la historia, nos ofrece la experiencia de poder encontrarnos con y en los ojos del otro, trasladando nuestras diferencias para convertirlas en acciones concretas de paz y unidad verdadera, como hombres de bien y sin infames amenazas subyacentes.

Al respecto y tangencialmente, este mes de junio y el de julio que ya está presente, nos regala a través de Aerohistoria, hitos y ejemplos claros de unión y hermandad, como lo han sido la visión privilegiada de aquellos que fundaron y mantuvieron viva las antorchas, como lo son los primeros 25 años de FIDEHAE (Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales) o el trigésimo quinto cumpleaños de Alas Andinas (Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile), ambas organizaciones con hombres y mujeres con visión aérea y aeronáutica, que mirándose de frente, con amor y de cara al futuro y al servicio, cumplen roles sociales y civiles más allá de sus naturales fronteras, llevando esperanza y confianza a quienes las componen y rodean.

Sentimos orgullo y respeto de aquellos hombres y máquinas que han recorrido por la historia, porque reconocemos en su servicio a la comunidad toda, una identidad nacional y multicultural de valerosa voluntad y unidad, la misma que desde los inicios de nuestras naciones guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y vamos conociendo mejor.

A nuestros lectores, los invitamos de esta forma, a ser pilotos de la historia, 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 siempre nos brinde los dones necesarios para defender y aportar a nuestra 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>Elaboración del tomo tercero de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile</i> .....	6
OBITUARIO	
<i>Raimundo Nazal Nazal</i> .....	7
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS .....	9
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS .....	11
EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL .....	13
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", y sus prolíficos primeros 35 años de vida</i> .....	32
<i>El Conquistador del cielo, Francisco Sarabia Tinoco</i> .....	46
<i>Carrera Aérea Buenos Aires - Mendoza</i> .....	57
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Sikorsky S-76A, C-1, un civil con ropaje militar</i> .....	78
<i>El Inflatoplane</i> .....	83
SABÍA UD?	
<i>Creación del Club Aéreo de Lautaro</i> .....	92
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Primer correo aéreo internacional regular entre Chile y Argentina</i> .....	97
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR .....	98

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

### ❖ *Elaboración del tomo tercero de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile*

En fecha reciente, la Fuerza Aérea de Chile ha dado inicio al proceso de investigación destinado a la elaboración del Tomo Tercero de su Historia Institucional. Para tal efecto, al igual como sucediera con los dos tomos anteriores, ha cursado una invitación a nuestro Instituto para participar en dicha tarea, la que en esta ocasión cubrirá el período comprendido entre los años 1943 y 1967.

A cargo de ella ha sido designado el Secretario General de la Fuerza Aérea, General de Brigada Aérea (A) Sr. Carlos Madina Díaz, quien será secundado por el Sr. General de Brigada Aérea (R) René Jorquera y el Sr. Coronel de Aviación (A) don Rodolfo Baeza Maturana.

Por parte de nuestra corporación integrarán el equipo de investigación, el presidente Norberto Traub Gainsborg, los directores Alberto Fernández Donoso y Sandrino Vergara Donoso y los socios señores Sergio Barriga Kreft, Ricardo Gutiérrez Alfaro y Omar Mellado Gacitúa.

Editor y Redactor de la obra, será nuestro socio el Sr. Coronel de Aviación (R) don Edgardo Villalobos Chaparro, quien desempeñara igual función en los dos tomos ya publicados.

En una primera reunión de trabajo realizada el día 23 de junio pasado, se acordó el modo de trabajo, fijándose como meta la entrega del anteproyecto, mediados del año venidero, para su publicación a fines el mismo.

Cabe hacer presente que nuestra participación como equipo redactor no ha quedado circunscrita a los socios ya mencionados, sino que también tendrán cabida en él, aquellos que ya han incursionado en aquel período de la historia del arma aérea y a la fecha han realizado valiosas investigaciones sobre el particular.



## II. OBITUARIO



**Raimundo Nazal Nazal (Q.E.P.D.)**

### **Raimundo Nazal Nazal**

***"Nos encontraremos en otros cielos"***

*"Con la esperanza de que algún día nos encontraremos para volar en otros cielos", dijo el orador al despedir sus restos, mientras en lo alto los aviones del Club Aéreo de Angol sobrevolaban el camposanto.*

*Hermosa tradición de hermandad de los caballeros del aire de "Los Confines", para dar el postrer adiós cuando uno de ellos pasa a ocupar su lugar en la "Escuadrilla de las Alas del Silencio".*

Ingresado en 1968 a la sureña entidad alada, en 1971 obtuvo su licencia de piloto, destacándose por su pasión por los cielos.

Pasión que lo llevara a construir una aeronave sin motor, la que remolcada por un vehículo en la pista del club, trató de hacer volar. Aunque logró se elevara, poco tardó en caer a tierra, afortunadamente sin que nadie resultara lesionado.

Entusiasta participante de todas las actividades aéreas y de camaradería, destacó por su generosidad al poner su propio avión a disposición de la institución, tanto en festivales aéreos, como vuelos a menores de recursos modestos u operativos médicos a la isla Mocha y de ayuda humanitaria tras el devastador terremoto del 2010.

Cualidades personales que le valieran, primero ser elegido integrante del directorio y más tarde, asumir la presidencia del club.

Trayectoria que en vida le hiciera merecedor a innumerables testimonios de reconocimiento, como fuera entre otros, el Premio "Edgar Blackburn Melin, al Caballero del Aire". Distinciones todas que aceptó con la modestia y sencillez que le era característica.

Ciudadano distinguido, encabezó un importante establecimiento comercial en Angol, como también fue miembro de otras entidades sociales donde era apreciado y respetado.

Por nuestras actividades relacionadas con la aviación, tuvimos ocasión de conocerlo y disfrutar de la hospitalidad de su hogar, naciendo una amistad que nos llevó muchas veces a recurrir a su muy buena memoria, en materias relacionadas con la historia de la aviación en esa región.

Asimismo, varias fueron las oportunidades, en que tras una cena de camaradería en el club, termináramos la velada en el galpón donde guardaba su valiosa colección de autos antiguos.

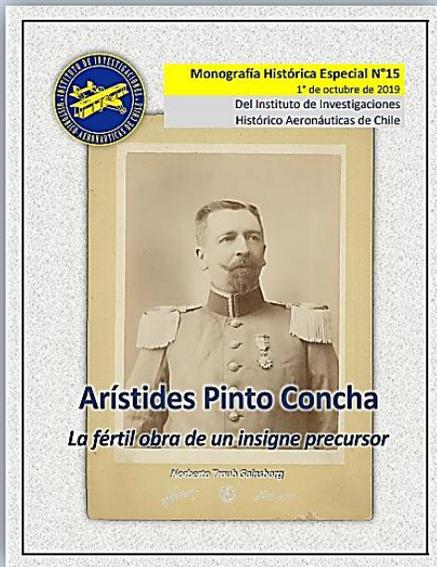
Con cuanto orgullo nos hacía funcionar cada uno de ellos, demostrando el perfecto estado en que se hallaban.

Por ello, su inesperada partida nos ha incentivado a hilvanar estas modestas líneas, trenzadas con el hilo del dolor y la nostalgia de la amistad compartida.

Estamos ciertos que, en su sueño profundo, aquel que otorga una conciencia tranquila, la infaltable “viajera” debe haber llegado a golpear las puertas de su corazón susurrándole, *“Deja de latir y permite que tu alma emprenda vuelo hacia la eternidad”*.

***Sergio Barriga Kreft***

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



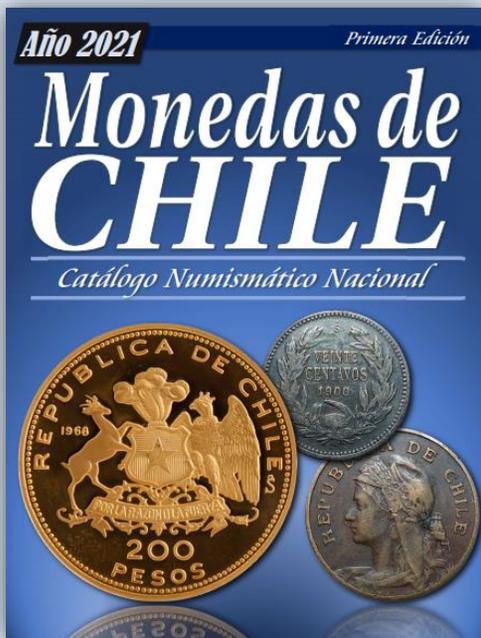
❖ En este mes de junio, continuamos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así, seguir fomentando su lectura desde casa.

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

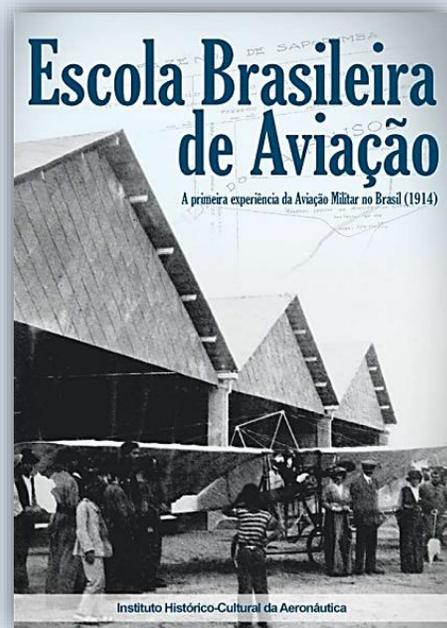
Algunas de las valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido y que ahora están a vuestra disposición para descargar.

*Muchos saludos a todos ustedes.*

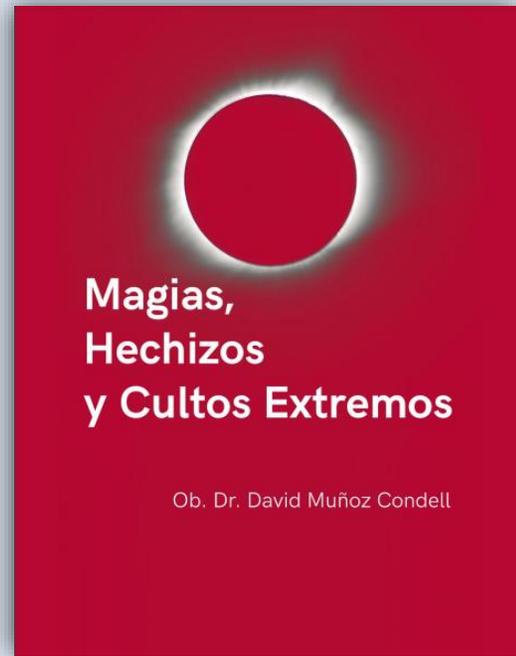
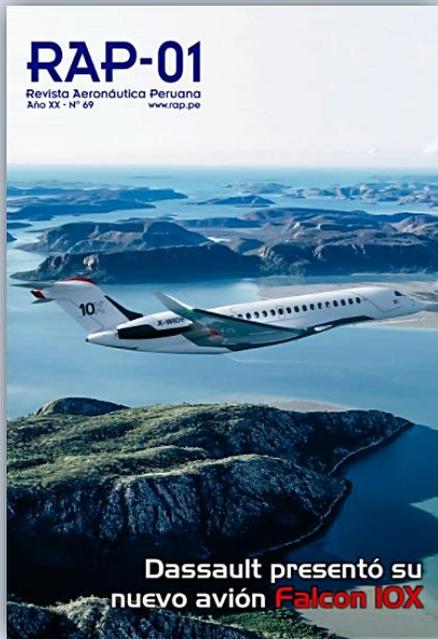
*(Haga doble click sobre la imagen para descargar)*



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



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



## 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*



Editor: Dr. Harold Raugh  
Email: INFFA0HER7@aol.com

**NEWSLETTER**  
**INTERNATIONAL COMMISSION**  
**OF MILITARY HISTORY**  
\*\*\*\*\*  
**Nº 35** **JUNE 2021**

**Contents**

1. From the President: Re-start at Full Speed . . . . .	2
2. Update: The XLVI Congress of the International Commission of Military History, 29 <sup>th</sup> August-3 <sup>rd</sup> September 2021, Athens, Greece . . . . .	4
-Letter from the President of the Hellenic Commission of Military History. . . . .	4
-Conference Topics . . . . .	6
-Program Overview . . . . .	7
-Post Congress Tour (Tour of Peloponnese) . . . . .	12
3. The XLVII Congress of the International Commission of Military History 26 <sup>th</sup> August-2 <sup>nd</sup> September 2022, Seoul, ROK . . . . .	16
4. The Finances of the ICMH . . . . .	17
5. Bibliographical Committee Update . . . . .	17
6. The IJM Early-Career Paper Prize 2021 . . . . .	18
7. Military Archives Committee Update . . . . .	20
8. Educational Committee . . . . .	22
9. ICMH 2021 André Corvisier Prize for Ph.D. Theses on Military History . . . . .	22
10. The General Assembly of the International Congress of Historical Sciences . . . . .	25
11. ICMH Newsletter Update . . . . .	25
12. ICMH News Round-Up . . . . .	26
13. News from National Commissions . . . . .	27
14. Honoured Historians. . . . .	33
15. New Publications . . . . .	33
16. Obituaries . . . . .	34

ICMH NEWSLETTER N° 35, JUNE 2021 1

DEBATES Y PENSAMIENTO | EN LÍNEA



MARTES  
13 de julio

## **ADRIENNE BOLLAND: AVIADORA, EJEMPLO Y LEGADO**

**LAS MUJERES EN LA CONDUCCIÓN DE LA AVIACIÓN  
ARGENTINA.**

ACTIVIDAD LIBRE Y GRATUITA  
CON INSCRIPCIÓN PREVIA



## V. EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO.

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

**1/07/1944:** Se crea el Club Aéreo de La Ligua, ubicado en el extremo norte de la Provincia de Petorca, Chile

**2/07/1986:** Se crea la **Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile. "Alas Andinas"**. Compuesta por más de 50 mujeres pilotos de planeadores, aviones monomotores, multimotores, turbohélices, helicópteros, pilotos comerciales y comandantes de líneas aéreas.

**2/07/1996:** Con ocasión de la celebración del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, con sede ese año en Santiago de Chile, se crea la **Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE)**, entidad que reunirá a diferentes entidades vinculadas a la investigación de la historia de la aviación en Iberoamérica y donde se incluyen a Francia, Inglaterra, Italia como naciones pioneras que aportaron en muchos de los casos al desarrollo de nuestra aeronáutica.



**2/07/1999:** Comienza a operar la aerolínea LAN PERU, con vuelos domésticos desde Lima hacia Cuzco y Arequipa utilizando aviones Boeing 737-200Adv.

**3/07/1919:** El Capitán don Diego Aracena Aguilar a bordo de un Hidroplano "Sopwith Baby", será el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

**3/07/1929:** La Línea aérea Aeropostale ve a Venezuela como un puente para comunicar Sudamérica con las islas del Caribe, Guadalupe y Martinique, por lo solicitará al Gobierno Venezolano que le otorgue una concesión, naciendo de esta forma la Compañía General Aeropostal Francesa que operó en Venezuela. Más tarde, en 1933 sus acciones fueron compradas por el Estado Venezolano creando La Línea Aeropostal Venezolana (LAV). Así la flota de aviones Laté 26 y 28, fue sustituida por una de aparatos Fairchild 82B. Los primeros vuelos realizados fueron entre Maracay y Maracaibo, y Maracay y Ciudad Bolívar.

En 1958, tras estos accidentes, más las pérdidas y deudas que venía adquiriendo la empresa, Aeropostal se dedicó exclusivamente a vuelos nacionales, mientras que los internacionales fueron asignados a **Viasa**. El 24 de agosto de 2017 Aeropostal cesó temporalmente sus operaciones después de 88 años de servicio debido al vencimiento del certificado de vuelo de la aeronave YV2957, la falta de divisas para operar vuelos nacionales y la falta de repuestos para los aviones debido a la crisis económica, que dejaba a la aerolínea con un solo avión disponible.

El 24 septiembre de 2017 Aeropostal realizó su última ruta Porlamar Maracaibo. Un año más tarde, el 8 de agosto de 2018, luego de todo este en tierra, reactivó operaciones con la apertura de una ruta hacia La Habana que sale desde el Aeropuerto de Maiquetía, haciendo tres frecuencias semanales.



**3/07/1943:** Hace 78 años atrás, se funda el Club Aéreo de San Antonio, ubicado en pleno litoral central de Chile, cuando un grupo de visionarios San antoninos se reunió para formar el Club Aéreo de San Antonio, aun en plena segunda Guerra Mundial.

Por aquellos años, la familia de don Demetrio Chacón donó a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) el terreno donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Santo Domingo y a la vez se autorizó su uso al Club Aéreo, que lo tuvo a su cargo hasta fines de los años 60, cuando la FACH hizo entrega de estos terrenos a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con fechas, acciones y emociones, se fue ensamblando una historia apretada y humana, y con el devenir de los años se adquirió el primer avión, un Aeronca que fue bautizado con el apodo de "PICHUNCHO". Con este avión le fueron creciendo las alas a ese grupo de aventureros.

De entre sus fundadores y primeros pilotos del Club, se recuerda a los señores José Ignacio Olivos (1er. Presidente); Luis Roi, Ignacio Martínez, Renato Aravena, Jorge Alonso R., Iván Piccini, Armando Sabaj S., Carlos Machado, Ricardo Ruiz y Fernando Alen, entre otros. A mediados de la década de los 60, el Club llegó a tener cinco aviones. A finales de los 50, 60 y comienzos de los 70, la entidad vivió la época más fructífera, donde destacaron los nombres de Presidentes de la Directiva como fueron los señores Ricardo Cerda Cañas, René Lauhié Peña, Luis Santibáñez Cárdenas, Raúl Martínez O´Ryan, Enrique Paschold Reichenbach, Fernando Martínez Martínez y don Eteivino Fernández.

**4/07/1898:** Primera ascensión de Alberto Santos Dumont en París, utilizando un globo libre de uso personal bautizado como "Brasil". El esférico con capacidad de 113 metros cúbicos, capaz de levantar un lastre de 114,4 libras, fue confeccionado en la Maison Henri Lachambre.

**4/07/1911:** Hacía dos años del primer vuelo a motor en territorio español (el 5 de septiembre de 1909) y era frecuente que se organizaran exhibiciones para poner de relieve los progresos de la técnica aeronáutica. Fue en este contexto que, el aviador Georges Leforestier debía verificar en aeroplano un viaje de Sitges a Tarragona. El raid había despertado gran expectación, pues era el primero que se celebraba en España entre poblaciones algo distantes entre sí. A Tarragona acudieron más de ocho mil personas de la provincia. Desgraciadamente el aviador Leforestier, que se elevó en Sitges a la hora anunciada, se cayó al agua a unos cincuenta metros de la playa en el terreno municipal de Villanueva y Geltrú, siendo salvado por unos pescadores que le prestaron auxilio oportunamente. También pudo ser sacado del agua el monoplano Blériot bautizado "Olga" que aquél tripulaba, aunque en mucho más lastimoso estado que el aviador, quien sólo sufrió una contusión en la región frontal.

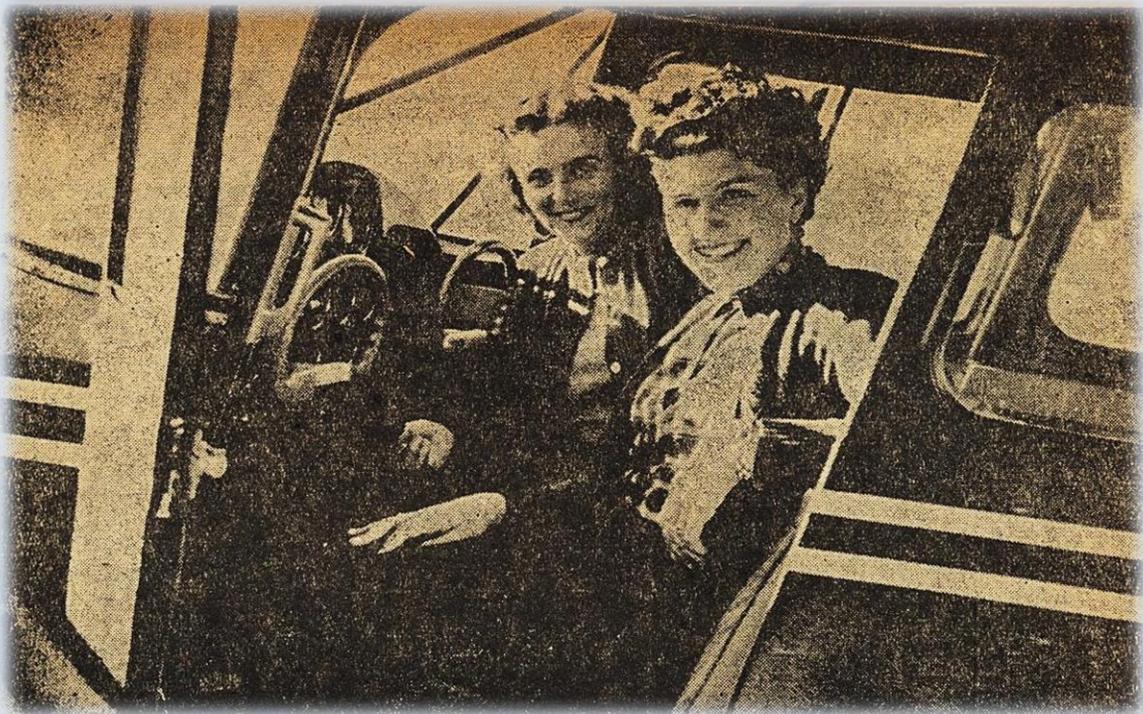


*Conducción a la playa del monoplano de Georges Leforestier, con el cual debía verificar el raid Sitges Tarragona*

**4/07/1930:** Cubana de Aviación comienza a operar el primer servicio aéreo de pasajeros entre La Habana y Santiago de Cuba haciendo escalas en Santa Clara, Morón y Camagüey, servido con aviones Curtiss Robin y Ford trimotor.

**4/07/1936:** Se instituye en Brasil el “Día del Aviador”, el que será conmemorado cada año el día 23 de octubre, recordando el primer vuelo de “un más pesado que el aire” realizado por Alberto Santos Dumont.

**4/07/1948:** Primer cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta realizado por dos mujeres chilenas. Las pilotos chilenas Ada Zerbi Marabini de Goycoolea y Dora Domínguez García Pulgar de Picó cruzan desde el actualmente desaparecido aeropuerto “Los Cerrillos” a “Plumerillo” en Mendoza, y posteriormente de regreso en el mismo día, en su avión Stinson Voyager de 150 HP.



*Fotografía de las señoras Ada Zerbi de Goycoolea y Dora Domínguez de Picó, una vez finalizado el raid*

Si bien no fueron las primeras mujeres en cruzar la cordillera, si fueron las chilenas y por ello que ese vuelo fue un hito en las páginas de la aviación nacional.

**5/07/1913:** Se crea el Cuerpo de Aviación del Ejército de Cuba, nombrándose Capitán, al “Padre de la Aviación de ese país,” señor Agustín Parlá.



**5/07/1919:** Se integra el denominado “Comité Pro-Aviación Nacional del Paraguay” en una reunión llevada a cabo en el local de “El Diario”. Como Presidente Honorario fue nombrado el señor Francisco Sosa Gaona.

Una de las primeras actividades programadas por dicho comité fue la exposición de los restos del Deperdussin “T” del distinguido aviador paraguayo Silvio Pettirossi, que se llevó a cabo en el local del Circolo Italiano.

**5/07/1940:** Se funda en la ciudad de Santiago de Chile, el Club de Aeromodelos. Al respecto, la prensa nacional informaba lo siguiente: *“En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea de Chile, se efectuó una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas.”* Además, se agregaba que ... *“el Club tiene como especial finalidad, la difusión entre la juventud del país la población escolar, centros industriales y particulares en general, de los principios aeronáuticos llamaos a desempeñar un importante rol en el desenvolvimiento de la mentalidad aeronáutica en la juventud”.*



**Fué fundado en Santiago Club de Aeromodelos**

**Finalidades que persigue la nueva institución**

En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea, se efectuó el viernes recién pasado, una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas. Para ello el Club dará las instrucciones necesarias y estimulará el trabajo entre los entusiastas de esta nueva actividad por medio de concursos en que se premiarán los mejores “performances”.

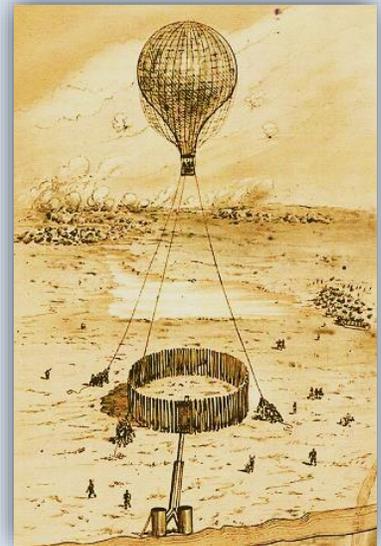
**Magistral maqueta a escala de un avión Blériot, que fuera confeccionada por el entonces Teniente 1° de Aviación Enrique Flores Álvarez -uno de sus primeros directores de esa corporación- y que tras sufrir fuertes daños, fue magistralmente recuperada el año 2019, por el aeromodelista nacional señor Claudio Elicer y noble gestión del señor Rodrigo Jiménez S., luciendo actualmente en nuestro Instituto esta hermosa estampa.**

**5/07/1944:** El piloto de Línea Aérea Nacional (LAN), señor César Lavín Toro, es el primer chileno en cumplir 7.000 horas de vuelo. Formado como oficial de Ejército, adquirió sus alas de piloto militar en 1928 junto a David Vivero, ambos futuros pilotos de LAN. Un año más tarde se graduó como Piloto de Guerra con 194 horas de vuelo. Ese mismo año, el 5 de marzo de 1929, el comandante Arturo Merino Benítez, entonces Director de Aviación, había inaugurado en El Bosque la Línea Aeropostal Santiago – Arica, que meses más tarde, a partir del 29 de julio, operaría bajo la denominación de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Enraizado en la generación de pilotos de las antiguas máquinas voladoras de cara al viento, vivió la transición a la modernidad y tecnificación aeronáutica, que irrumpe con fuerza antes y durante la 2ª Guerra Mundial. Desde el frágil monomotor biplano De Havilland Cirrus Moth de 80 HP para un pasajero, hasta el Lockheed Lodestar para 14 pasajeros y dos motores de 1.200 HP cada uno.

**6/07/1866:** Durante la Guerra contra la Triple Alianza, el Ejército Argentino utilizó un globo cautivo para realizar observaciones aéreas en la zona de Potrero Piris. En la fecha se realizó la primera ascensión, que tuvo como tripulantes al “Capitán de Guerra” polaco, asimilado al Cuerpo de Ingenieros, señor Roberto A. Chodasiewicz y el Capitán paraguayo señor Ignacio Céspedes, que estaba al servicio de los aliados. El Capitán Céspedes, sería el primer paraguayo en remontarse a las alturas.

Oficiales del Ejército paraguayo, al ver al globo cautivo, ordenaron a los soldados encender fuego en los pajonales, creando así una gran cortina de humo que impidió a los aliados, realizar más observaciones aéreas. Esta táctica se repitió de manera generalizada, cada vez que veían que el globo ascendía.



**6/07/1917:** Se realiza la primera entrega de correo aéreo en México. El vuelo realizado por el Teniente Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, se hizo desde Pachuca, Hidalgo hasta la zona de Venta Prieta a la Ciudad de México, arribando a los terrenos que ahora conforman la colonia Jardín Balbuena. Dicho vuelo tuvo una duración de 50 minutos a bordo de una aeronave de fabricación hispano-suiza tipo biplano modelo A, portando el número 6 y la cual contaba con un motor de 160 caballos de fuerza.

La correspondencia llevada aquel día constaba de 534 cartas, 61 tarjetas y otras piezas postales, la histórica saca llevó el número 499.

**7/07/1922:** El Sargento paraguayo, señor Nicolás Bó, realiza el primer vuelo nocturno en ese país con un biplano Ansaldo S.V.A. 5, el que sobrevoló la ciudad capital de esta nación.

**7/07/1937:** Se funda el Club Aéreo de Iquique, en la zona litoral norte de Chile.



**8/07/1996:** En recuerdo a los sucesos acaecidos durante la Guerra del Chaco en 1932, en la que se realizaron los primeros combates aéreos americanos en un conflicto internacional, la Fuerza Aérea Paraguaya decidió en 1996, instaurar el “Día de la Aviación de Caza Paraguaya”.

**10/07/1968:** Creación del Club Aéreo del Personal del BancoEstado de Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Manuel Hernández Anguita, Presidente. Germán Fischer Veloz, Vice Presidente. Francisco Alliende Pinto, Secretario. Hernán Neira Laurel, Tesorero. Nelson Scheuch Argal, Director. Edmundo Munita Ditus, Director y Carlos Valdés, Director



**10/07/1996:** El Ministro de Gobierno y Justicia del Panamá, Raúl Montenegro D., confirma que el Consejo de Gabinete ya aprobó el traslado del Aeropuerto de Paitilla a la antigua Base Aérea de Albrook, indicando que le concierne a la DAC, proceder con la mecánica del traslado de este vital aeropuerto.

**10/07/1998:** Puesta en órbita del satélite chileno FASat Bravo, desde Kazajistán. El hecho representa para el país el inicio de su participación en el aprovechamiento del espacio para el desarrollo nacional. Fue el segundo satélite artificial de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), y el primero en orbitar la Tierra de manera independiente, tras el fallido intento de su antecesor, el FASat-Alfa en 1995. Desarrollado por la FACH en conjunto con la Universidad de Surrey, fue puesto en órbita por el cohete vector Zenit II, lanzado desde el cosmódromo de Baikonur, en Kazajistán. Tras casi tres años de funcionamiento, en junio de 2001 falló la batería, por lo que quedó inutilizable y convertido en basura espacial.

**11/07/2011:** Creación del Club de Deportes Aéreos “Aero Club Cordillera”. Formado con la Ley del Deporte.

**12/07/1921:** Es inaugurado el Primer Aeródromo ecuatoriano junto a la Escuela de Aviación “El Cóndor” en la ribereña población “Eloy Alfaro” frente a Guayaquil, Ecuador.

**12/07/1928:** A su regreso de Estados Unidos muere en un accidente aéreo el notable piloto mexicano y héroe nacional, capitán Emilio Carranza Rodríguez, que había efectuado un histórico vuelo hacia ese país con el fin de promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.



**12/07/1928:** Se crea el Grupo de Aviación N°4, sobre la base de la primitiva Escuadrilla de Bombardeiros. Desde esta fecha, ha recibido distintas denominaciones en la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, así como ha conocido diversos asentamientos; El Bosque, Los Cerrillos, Colina, Los Cóndores, Pudahuel, Punta Arenas. La calidad del material de vuelo que ha equipado esta unidad la ha hecho siempre una de las más poderosas de la Fuerza Aérea. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Marcial Arredondo Lillo.

**12/07/1929:** Después de un gran vuelo desde los Estados Unidos, aterriza en El Bosque, el “Southern Star”, el potente avión Sikorsky S-37 en que René Fonck, el as de la aviación francesa proyectaba volar de Nueva York a París, perfilaba en la tarde del viernes 12 de julio, su silueta majestuosa sobre el cielo de Santiago, poniendo término sus tripulantes al gran raid iniciado el 1º de este mes desde Tampa, Florida hasta Santiago de Chile.

En estos 12 días, de los cuales siete permanecieron en Panamá, cubrieron los 7.885 kilómetros que media entre estas dos localidades, volando sobre los territorios de las tres Américas y desafiando las inclemencias del tiempo. Aunque no fue la primera vez que un avión volaba desde los Estados Unidos a Chile, el raid del “Southern Star” apasionó al público de aquellos días, quienes se imponían a través de la prensa sobre el viaje de los pilotos John K. Montgomery y Harold B. Mac Mahon y sus acompañantes el Navegante Hubert F. Huntingdon, el mecánico mexicano Luis Medina y Powell Hunter radiotelegrafista.

El gigantesco avión estaba pintado de un color plumizo claro, en ambos costados de la cabina se leía en grandes letras doradas “American International Airways”, mientras que en su cola exhibía el nombre: *Southern Star*.

**12/07/1929:** En la suma de *un millón de pesos*, cantidad que fue imputada a los fondos de la donación que Daniel Guggenheim hiciera para fines de fomento de la aeronáutica nacional, se adquiere para el Estado Chileno, el fundo “Los Cerrillos” ubicado en la entonces comuna de Maipú. En este histórico lugar, se construirá y funcionará por muchos años, nuestro primer aeropuerto nacional.



*Antigua fachada del Aeropuerto “Los Cerrillos”*

**12/07/1942:** Se crea el Club Aéreo de Ovalle, ubicado en la región de Coquimbo, Chile. Fundado en una reunión realizada en los salones de la I. Municipalidad de Ovalle. Dicha reunión, contó con la asistencia de algo más de 120 entusiastas y connotados vecinos de esta nortina ciudad.



*Construcción del hangar, radioestación e instalaciones de la Posta en Ovalle de la Línea Aeropostal Santiago – Arica*

**12/07/1963:** Mediante Decreto Supremo N° 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

**13/07/1944:** Bajo el gobierno del Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales, se crea por Decreto Supremo S.3 N°486 el "Museo de Aviación", actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Su primer Director fue el entonces Teniente 1° (A), señor Enrique Flores Álvarez, destacado piloto, prolífico historiador institucional, pintor temático y uno de los distinguidos socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue también su primer presidente. En la actualidad, el ahora *Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*, recuerda desde julio de 2018, su nombre como patronímico.



*Entrada principal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio "CDA. Enrique Flores Álvarez"*

**13/07/1947:** Se crea el Club de Planeadores de Osorno.

**14/07/1942:** Se crea el Club Aéreo de Río Bueno, actual Club Aéreo La Unión - Río Bueno.

**14/07/1942:** El Decreto N° 4.478 fija la organización de la Fuerza Aérea Brasileira.

**15/07/1914:** Llega a Chile, el célebre y destacado aviador paraguayo, señor Silvio Pettrossi, quien durante casi un mes de estadía realizará una serie de brillantes exhibiciones y acrobacias aéreas en Santiago y Viña del Mar.

**15/07/1920:** Por Decreto N° 1669, se crea la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina de Chile, e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas Instituciones. El primer titular fue el distinguido General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

**16/07/1929:** Arriba al aeródromo de Los Cerrillos, el primer avión Fairchild de Panagra, uniendo así a Chile con los Estados Unidos de Norteamérica.

**17/07/1916:** Con ocasión de las fiestas julianas argentinas, el Gobierno de Chile comisionó a una delegación de aviadores y material aéreo para que concurrieran al vecino país con el fin de participar en lo que sería la Primera Carrera Aérea Militar en Sudamérica y que reuniera aviadores de Argentina, Chile y Uruguay. La distancia a cubrir era entre Buenos Aires y Mendoza. Se designó jefe de la delegación al teniente Arturo Urrutia, quien ascendió al grado de capitán encontrándose en Buenos Aires e integraron la representación chilena, el teniente Dagoberto Godoy, los sargentos Luis Castro y Juan Verscheure, además de los mecánicos Pedro Donoso y Conrado Schudeck.

**17/07/1942:** Creación del Club Aéreo de Lautaro, ubicado a 30 km al norte de Temuco, Chile. Sus instalaciones se encontraban inicialmente en el Aeródromo General Tovarias, Lautaro, 9ª región de Chile. La actual base del Club, corresponde al Aeródromo Maquehue en la ciudad de Temuco, pero en el 2010 se concretó la adquisición de nuevos terrenos para el Club, en la ciudad de Lautaro (a unos 45 minutos al norte de Temuco), a un lado de la Ruta 5 Sur.

**17/07/1969:** En la Guerra de las 100 horas, el piloto, señor Fernando Soto Henríquez logra derribar tres aviones enemigos en combate aire-aire, consagrándose, así como Ás de la Aviación Hondureña.

Esa peculiar hazaña lo coloca en un sitio especial ya que en un solo día y en el mismo avión, el F4U-5 CORSAIR, matrícula FAH-609, derribó tres adversarios en el último combate de la historia mundial entre aviones propulsados por motores de pistón y hélices. El Congreso de la República de Honduras, lo nombró "Héroe Nacional" en septiembre del año 2003.



**17/07/1979:** Creación Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez. Su primer Directorio estuvo integrado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, y su presidente fue nuestro distinguido socio fundador, señor Sergio Barriga Kreft.

**18/07/1914:** El pionero de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi realizó una imponente demostración acrobática con su Deperdussin "T" en el Parque Cousiño de Santiago de Chile, con la asistencia del entonces Presidente de la República, Dr. Ramón Barros Luco y a un importante número de asistentes.

**18/07/1914:** El Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina asume como Jefe de la Brigada de Comunicaciones e Inspector de Aeronáutica del Ejército de Chile, en reemplazo del General de Brigada Arístides Pinto Concha.

**18/07/1929:** Arriba a Lima, Perú, la primera partida oficial de correo aéreo proveniente de los Estados Unidos de Norteamérica. La prensa informaba que el avión de la Panamerican Airways continuaría viaje a la ciudad de Arica a la mañana siguiente, luego a Copiapó, debiendo llegar a Santiago de Chile, dos días después.

**18/07/1929:** Se da partida oficial al servicio permanente de correo aéreo comercial entre Santiago y Buenos Aires.



Alberto Santos Dumont en 1901 exponiendo a Charles Rolls, uno de los pioneros de la aviación, los planos de su avión (colección del Museu Paulista de USP.)

[\(Hacer click sobre la fotografía para ver película\)](#)

**18/07/1965:** Un helicóptero Hiller SL-4 de la Fuerza Aérea de Chile, en lo que sería uno de sus primeros vuelos debió efectuar el rescate de 122 turistas que se encontraban aislados por más de 20 días en el Hotel Portillo.

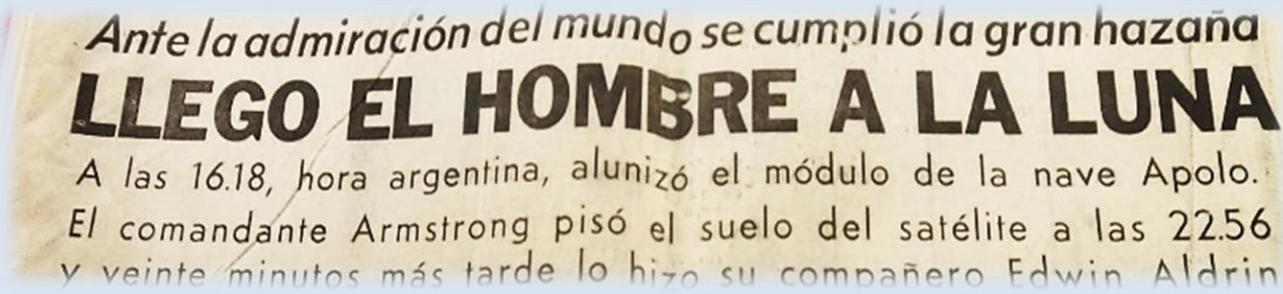
**20/07/1873:** Nace en Cangu, estado de Minas Gerais, Brasil; el señor Alberto Santos Dumont, ingeniero e inventor brasileño precursor de la aeronavegación mundial. La casa donde nació Santos Dumont está situada en el municipio de Palmira (hoy llamado Santos Dumont en su honor), a 240 km de Belo Horizonte y 220 km de Río de Janeiro.

**20/07/1935:** Creación del Club Aéreo de Puerto Montt. Su primer Directorio lo encabezó el Comandante de Escuadrilla (A), señor Manuel Tovarias Arroyo; Alfredo Espinoza, Vicepresidente; Capitán de Fragata Alfredo Caces, Secretario; Capitán de Bandada Guillermo Rodríguez R., Pro Secretario; Guillermo Melo, Tesorero; Teniente 1° Alfonso Moreira A., Pro Tesorero; Juan de Solminihac C., Director; Julio Bazán, Director; Alfredo Brahm, Director; y Jorge Domínguez T., Abogado del Club. En sesiones posteriores se presentaron y fueron aprobados los Estatutos del Club, obteniendo así su personalidad jurídica. Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935 y se realizó en el avión Gipsy Moth 39 de cargo de la Fuerza Aérea de Chile.



**20/07/1960:** En Panamá se constituye “La Asociación de Pilotos Comerciales de Aviación”, compondrán su primera Junta Directiva, los señores Aulio Hernández, Presidente; Carlos Cowes Vicepresidente; Abraham Castro Tesorero; Régulo Hernández Secretario; Rodrigo Ponce Fiscal y el Dr. Eduardo Chiari Asesor Legal. Esta organización

**20/07/1969:** Se produce uno de los hitos capitales en la carrera espacial que llevaban a cabo Estados Unidos y la Unión Soviética, una de las aristas en que se manifestó la llamada Guerra Fría. Ese día la misión Apolo 11, compuesta por los astronautas Neil Armstrong, Edwin “Buzz” Aldrin y Michael Collins, llegaron a la superficie lunar.



*Ante la admiración del mundo se cumplió la gran hazaña*  
**LLEGO EL HOMBRE A LA LUNA**  
*A las 16.18, hora argentina, alunizó el módulo de la nave Apolo.  
El comandante Armstrong pisó el suelo del satélite a las 22.56  
y veinte minutos más tarde lo hizo su compañero Edwin Aldrin*

*“Un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad”*, decía Armstrong al pisar las tierras selenitas, en una transmisión en vivo por televisión, vista en todo el mundo y que ha generado también las teorías sobre un montaje de EE.UU., con el fin de tomar ventaja en la competencia con la URSS.

**20/07/1979:** La señora Dora Alida Carle León, se convierte en la primera mujer panameña en obtener su licencia de Piloto aviador Comercial, la N° 4.203, la cual se le habilita en el Cessna A-150 M, HP-902, siendo su instructor el Capitán señor Guillermo “Memo” Rodríguez P.

**21/07/1932:** El Decreto-ley 247 de esta fecha concede personería jurídica a la Línea Aérea Nacional (LAN Chile) de la Fuerza Aérea Nacional. A partir del 23 de agosto de 1934 el Presidente Arturo Alessandri Palma firmó el traspaso de los aviones que pertenecían a la Fuerza Aérea y que estaban en servicio con la LAN al momento de la concesión de la personalidad jurídica.

**21/07/1933:** Aerovías Nacionales S.A., es la primera empresa de aviación comercial de Panamá, que inicia servicios trisemanales a las localidades panameñas de Aguadulce, Santiago, las Lajas y David.

Los viajes regulares serán hechos los lunes, miércoles y viernes. Arreglos con el periódico Panamá América, permitirán enviar este periódico el mismo día al interior. De esta manera, empieza formalmente el desarrollo de la aviación comercial, en este atractivo país de la América Central.

**23/07/1941:** Durante el conflicto peruano ecuatoriano de 1941, el Capitán FAP, señor José Abelardo Quiñones parte en su avión N.A. 50 para realizar un ataque sobre el río Zarumilla, en la zona conocida como Quebrada Seca, donde es alcanzado por el fuego enemigo.

Pese a tener la opción de saltar con paracaídas, dirige su nave contra el emplazamiento de ametralladoras ecuatorianas, destruyéndolo por completo e inmolándose por su país.

En 1996, fue reconocido por el Estado peruano como "Héroe Nacional".



*José Abelardo Quiñones*

**23/07/1970:** Creación Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer Directorio lo integraron los señores: Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Sommela Valenzuela, Director.

**24/07/1916:** Se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, la que en noviembre de 1916 se promulgaría su ley de creación.

El distinguido Teniente 1º, señor Juan Manuel Boiso Lanza, un valiente y hábil aviador graduado en la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, donde siempre será muy recordado y apreciado, llegará a ser su primer Director.



**24/07/1920:** Se organiza en Chile el Primer Curso de Vuelo para Aviadores Civiles, a cargo del aviador, señor David Fuentes, Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea chilena.

Un hecho curioso y destacable en esta historia, resultó ser que el primer alumno en graduarse fuera el ciudadano español, señor Camilo Pinal, quien efectuó su vuelo solo, un "12 de octubre" del año 1920.

**24/07/1942:** Creación del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Destinado a *“fomentar, difundir y aumentar los lazos de unión, amistad y compañerismo de sus miembros”*.

El actual Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile funciona desde 1951 en el antiguo Palacio de la familia Subercaseaux Browne, ubicado en la calle Agustinas, en pleno centro de Santiago y que fuera construido en 1903.



**24/07/1945:** Se registra el primer vuelo efectuado a la Isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández. El vuelo a la isla se efectuó en el PBY 5 Catalina N° 401. En la fotografía el primero de la izquierda es el entonces Teniente 1º, señor Roberto Parragué Singer quien era el piloto a cargo de este vuelo.



**25/07/1909:** El aviador, inventor y constructor de aeronaves francés, señor Louis Blériot cruza por primera vez, el Canal de la Mancha. Recorrió 25 millas en 35 minutos. La repercusión de hechos como

esta hazaña, serían una de las causas que motivaron a nuestros precursores Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa a incursionar en la aviación.



**25/07/1939:** El Presidente de la República del Paraguay, Doctor Félix Paiva, firmó el Decreto N° 15.722 mediante el cual se otorgó la condecoración Al Mérito Militar “Cruz del Chaco”, al **Arma Aérea Paraguaya**, por su brillante participación en la Guerra del Chaco.

**26/07/1918:** Creación de la Primera Compañía de Aviación Militar, con Guarnición en El Bosque, Santiago. Su primer comandante fue el entonces Capitán de Ejército, señor Enrique Pérez Lavín.

**27/07/1925:** Arriba por tren a Cochabamba, Bolivia, un moderno Junkers F-13, avión que voló este día desde un campo de aviación improvisado en San José de la Banda, cerca de esa ciudad boliviana, y que fuera donado por la colonia alemana residente para contribuir al desarrollo del país.



**Avión Gipsy Moth, de la Escuadrilla de Anfibios N°1**

**27/07/1929:** Creación del Grupo de Aviación N°5, inicialmente llamada “Escuadrilla de Anfibios N°1”, esta unidad siempre ha estado basada en Puerto Montt, en las bases de “La Chamiza” y luego “El Tepual”, sirviendo como nexos con los poblados de la zona de la Cordillera de Llanquihue y Aysén, que en muchos casos sólo obtienen adecuadas comunicaciones por aire. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (A), señor Modesto Vergara Montero.

**26/07/1930:** Con solo 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy da el examen para obtener su brevet de piloto civil, convirtiéndose en la primera aviadora chilena. Tras realizar una excelente performance en el avión De Havilland DH-60 G del Club Aéreo de Chile sobre el aeródromo Los Cerrillos, en la que exhibió sus cualidades innatas, recibió al momento de aterrizar, sus ansiadas alas de manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos. En su honor se instauró el día 26 de julio como el “Día de la Mujer Piloto” a propuesta del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



*Graciela Cooper Godoy, en el día en que rindió su examen para optar al título de Piloto de Turismo*

**27/07/1967:** Creación del Grupo de Aviación N°9. Creado en la Base Aérea El Tepual, inicialmente como unidad de combate, el Grupo de Aviación N°9 donde tuvo en su inventario material tan importante como los legendarios Hawker Hunter. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A), señor Silvio Girardi Arestizábal.

En mayo de 1975, se trasladó a la nortina ciudad de Antofagasta. Luego de su desactivación entre los años 1981 y 1993, la unidad se reactivó en la Base Aérea Los Cerrillos como unidad de helicópteros. Con la unificación de la IIª Brigada Aérea, el Grupo comenzó una nueva era en la Base Aérea Pudahuel a partir de agosto de 2005.

**28/07/1911:** En Étampes, Francia recibe su brevet de piloto, el señor Eduardo, conocido como *Edu Chaves*, quien se convertirá en el primer piloto civil del Brasil.

Su pasión por la aviación comenzó en Inglaterra, donde estudiaba, cuando conoció al célebre Alberto Santos Dumont. En julio de 1914, Edu Chaves hizo historia al tomar el primer vuelo directo de São Paulo a Río de Janeiro. El vuelo duró 6 horas, en un planeador con motor de 80 caballos y una velocidad máxima de 80 km / h.

**29/07/2014:** Al mediodía de un martes, aterrizó el primer avión comercial que opera en el recientemente abierto aeródromo La Araucanía, SCQP (Temuco). El honor le correspondió al Airbus A319 CC-AHC de SKY Airline, que cumplió el vuelo SKU065, siendo recibido por el ya tradicional saludo de agua, por parte de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios



*Primer avión que aterrizó en el aeródromo La Araucanía*



**30/07/1912:** Al interior de un fundo llamado Santa Amalia, se realizan los primeros vuelos en planeador registrados en Chile.

Los señores Oscar Möbis y Matías Rojas (dueño del fundo) ensayan los primeros vuelos sobre un aparato de construcción local y diseñado por ellos, desde algunas colinas del sureño pueblo chileno de Bulnes.

**30/07/1928:** La compañía aérea colombiana "SCADTA" (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, es la encargada de realizar el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.



**30/07/1934:** Inicialmente denominado Puerto Aéreo de Santiago, comienza su funcionamiento el "Aeropuerto de Los Cerrillos", en Santiago de Chile.

**30/07/1971:** Nace como Diario la ahora Revista Camaradas, órgano institucional de difusión interna. En la actualidad, "CAMARADAS" informa al personal acerca de aquellas actividades de camaradería, deportivas y sociales propias de la vida de la Fuerza Aérea, así como temas profesionales.

Su dirección responsable correspondió al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, cargo ocupado en esa fecha por el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Patricio Araya Ugalde.

**31/07/1915:** A las nueve y diez de la mañana, el aviador chileno Luis Omar Page, se eleva desde la improvisada pista en la zona de Papel Pampa en Oruro, con su avión Bathiat Sánchez, apodado "Punta Arenas". Ésta fue a verdad cierta y probada, el primer aviador en los cielos bolivianos de Oruro, "y con magnífico éxito", tal como lo aseveran los periódicos bolivianos de la época, El Industrial y El Tiempo. *"se levantó a los cielos el "Punta Arenas", cientos de ojos vieron elevarse el aparato alado... el rotundo éxito se completó cuando después de permanecer largos minutos en el inmenso cielo azul, se coronó la hazaña de lograr el primer vuelo en Bolivia"*.

**31/07/1944:** Fallece el célebre aviador y escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Recordamos que en 1929 este conocido autor de obras tan conocidas como los libros "El aviador" (1926), "Vuelo Nocturno" (1931) y "El Principito" (1943) donde su experiencia como aviador le sirvió como inspiración. Fue uno de los pilotos que trabajó para la línea aérea "Aéropostale", la cual operaba desde el Aeropuerto de Colina en Chile, y que más tarde en 1943, fuera cedido por el Gobierno Francés a la Fuerza Aérea de Chile.

## VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

### LA AGRUPACIÓN DE MUJERES PILOTOS DE CHILE “ALAS ANDINAS” Y SUS PROLÍFICOS PRIMEROS 35 AÑOS DE VIDA

La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” fue fundada el 2 de julio de 1986, por un grupo de mujeres pilotos encabezadas por María Eliana Christen Jiménez.

Este año, cuando estamos cumpliendo 35 años, recordamos entre las participantes destacadas que formaron parte de este grupo, además de María Eliana, a Margot Duhalde, Úrsula Meier, Artemisa Léniz, Lucía Salas, Carmen Luz Ovalle y Loreto Aguilera entre otras.

Una de las primeras actividades de “Alas Andinas” y que nos llena de orgullo, fue el haber invitado a participar a Graciela Cooper Godoy, primera mujer chilena que obtuviera su brevet de piloto, el 26 de julio de 1930, quien gustosa se integró como Socia Honoraria, para gran alegría de nuestra Agrupación.



**Graciela Cooper Godoy**  
*Primera mujer piloto de Chile en obtener su brevet.*



**María Eliana Christen**

#### **Origen**

Como ya lo indicara, María Eliana Christen fue la motor principal de que nos uniéramos, su experiencia radicaba en pertenecer desde los años 70, a una Agrupación Internacional de Mujeres Pilotos, “The Ninety Nines”. Organización internacional<sup>1</sup> iniciada en los Estados Unidos de Norteamérica, cuya fundadora y primera Presidente fuera la famosa aviadora norteamericana Amelia Earhart, propiciaba el auxilio, la amistad y facilitación del vuelo a través de una red de aviadoras a nivel mundial.

<sup>1</sup> La organización fue fundada el 2 de noviembre de 1929 en Curtiss Field, Valley Stream, Long Island, Nueva York. Unas 117 mujeres pilotos que había en ese momento, fueron invitadas a reunirse para el apoyo mutuo, el avance de la aviación y para crear una oficina central para mantener archivos sobre las mujeres en la aviación. Louise Thaden fue elegida secretaria y trabajó para mantener unido al grupo mientras luchaban por establecerse y crecer. Estos primeros propósitos continúan guiando a la organización hoy. En 1931, Amelia Earhart su principal integrante fue elegida como primera presidenta y el grupo eligió el nombre “Noventa y nueve” para representar a los 99 miembros fundadores.

De ahí surgió su inquietud por reunir a las mujeres pilotos en Chile, las que fueron contactadas para sostener una primera reunión informal, para lo que ella junto a otra de sus integrantes fundadoras, Margot Duhalde, nos invitaron a reunirnos en una de las salas del Centro de Terapia que tenía María Eliana en Hundaya esquina Napoleón. Ahí se nos explicó la idea general, en las que unánimemente estuvimos de acuerdo en dar los primeros pasos para constituirnos como Agrupación. Poco tiempo después, y ante un notario público, se firmaba en Santiago, el Acta de Constitución de “Alas Andinas”.

Recuerdo que una semana después, a instancias de Margot y tras haber solicitado autorización a la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, nos reuniríamos en nuestra primera Cena Oficial, en el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, ubicado en la calle Agustinas.

### **Quiénes somos**

En primer término, la organización se preocupó de integrar a la mayor cantidad de mujeres pilotos a través del país. En la actualidad, somos más de 50 mujeres, de distintas profesiones y actividades agrupadas alrededor de un interés común.



*Algunas de las socias de la Agrupación que se juntaron para la Celebración del “Día de la Mujer Piloto” en el 2019, en Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*

A la fecha, contamos con mujeres pilotos de Planeadores, Aviones Monomotores, Multimotores, Turbohélices, Helicópteros, Instructoras de Vuelo, Empresarias Aeronáuticas y Pilotos de Aerolíneas Comerciales.

Desde hace ya algunos años, contamos con una Oficina-Sede entregada en comodato por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), instalada en terreno facilitado por el Club Aéreo de Santiago, en el Aeródromo de Tobalaba.

Algunos de nuestros principales objetivos durante estos años, han sido el ampliar y potenciar el interés por la actividad aérea entre las mujeres chilenas. Reforzando el perfeccionamiento de nuestras socias a través de raids, seminarios, visitas y cursos de capacitación aeronáuticos.

Otra importante labor a desarrollar, ha sido el realizar obras de carácter social-educativo, acercando la aviación a miembros de la comunidad que desconocen los beneficios de esta disciplina, colaborando con el traslado de comida, implementos médicos y enseres de utilidad durante tiempos de catástrofe, como también realizando operativos médicos, dentales y culturales en tiempos normales.

De esta forma y sin mayor pretensión que la de lograr ser un canal de ayuda al mejor crecimiento del país y de sus ciudadanos, hemos logrado impactar positivamente en la sociedad y ser un referente en el mundo de la aeronáutica nacional.



***La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" cooperando con la comunidad nacional para el terremoto del 27 de febrero del 2010***

Podemos también destacar, la graduación de varias de nuestras socias, como Oficiales de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, gracias a la iniciativa de Margot Duhalde y al apoyo que tuvo de la Fuerza Aérea, se efectuó un Curso Especial para Reservistas, no sólo para la Agrupación, sino que también, para personas de otras áreas. Razón por la que creemos que nuestra Agrupación jugó un rol importante en la incorporación de mujeres a la Fuerza Aérea de Chile.



***Socias de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" quienes finalizaron exitosamente su curso como Oficiales Pilotos de la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile***

Otra actividad destacada de nuestras socias, es la desarrollada por las Pilotos Comerciales en Aerolíneas de Transporte como Constanza Riderelli, Lorena Salas, primera y segunda mujeres piloto en ser aceptadas. Seguidas de varias, entre ellas, Rocío Osses, María José Gatica, Loreto Vidal y otras.



***Tripulación femenina compuesta por Constanza Riderelli Rousseau; Rocío Osses, Lorena Salas, María José Gatica, en vuelo a Shanghai, en búsqueda de cargamento de vitales insumos médicos para Chile, abril de 2020.***

Hemos tenido una participación importante en Competencias y Rallies Aéreos Nacionales e Internacionales. En estos últimos, con la notable participación de la Piloto Úrsula Meier.

Otras acciones de nuestra corporación, han sido las que van en apoyo a la capacitación permanente de nuestras integrantes, tales como las visitas informativas a centros de infraestructura y logística relacionadas a la actividad aérea; el conocimiento y vuelos en diferentes tipos de aviones, mismos que han incluido la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”, como también de otros centros.



***Visitas informativas a la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”, en septiembre de 2016 y otra a la Brigada Aérea del Ejército, en el 2018***

También hemos tenido presencia y hecho divulgación a través de un stand de Alas Andinas en la FIDAE 1998 y estamos visibles a través de una vitrina permanente en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio en Cerrillos, que ilustra al visitante sobre el rol de las mujeres piloto en la aviación chilena.

### **Hazañas**

En el año 2004, dos queridas pilotos de nuestra Agrupación, Madeleine Dupont D. y María Eliana Christen J., realizaron una verdadera hazaña al volar en un avión monomotor desde Santiago a Argentina, Brasil, cruzar el Atlántico sur hasta España finalizando en Suiza, para luego retornar a Chile cruzando el Atlántico por el norte del continente vía Islandia, Groenlandia, Canadá, Estados Unidos y el resto de América hasta llegar a Arica y luego el arribo a Santiago.

Para este viaje tuvieron que acondicionar el avión para una mayor autonomía. Contaron con el invaluable apoyo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y de la Fuerza Aérea de Chile. También las apoyó el Gobierno de la época.



**Portada del libro "Travesía 2004, Las abuelas Voladoras", del autor Alfredo Gaete Briseño.**

Fueron muy bien recibidas en todas partes. En Ginebra Suiza, en la Sede de las Naciones Unidas, se les entregó una particular distinción como Embajadoras de la Paz. Más tarde, en Montreal, Canadá, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), les concedió la distinción "*Primera Hazaña Aeronáutica del Siglo XXI y del Milenio*".

### **Raids de la Amistad**

Durante estos 35 años se han vivido muchos e interesantes episodios. Para conocernos mejor e intercambiar experiencias, las primeras y repetidas actividades que se realizaron y se efectúan constantemente, han sido los Raids aéreos a diferentes partes del país.

Los consideramos de la amistad, porque en ellos no sólo aprendemos en la parte aeronáutica, sino que permiten una camaradería inolvidable para nuestra institución.

Hemos disfrutado muchas anécdotas que han enriquecido nuestras vidas. Han sido innumerables raids a diferentes lugares del país, como son, El Litral, San Felipe, Rancagua, Arica, Vicuña, Puerto Montt, Rapel, Chiloé Pista Calafate, Vichuquén, Colchagua Pista La Puerta, Atacama, El Salvador, Villarrica, Parral Pista San Guillermo, entre otros.



***Carola Chinchón, Náyade Muñoz, Orietta Rodríguez, Loreto Aguilera, María Artemisa Léniz, Carmen Luz Ovalle, María Angélica Fuentealba, Mariana Mesa, Soledad González, Raid a la Viña Santa Cruz en el 2011.***

### **Reconocimientos**

Nuestra organización ha sido y es reconocida por todas las instituciones aeronáuticas del país. Como la Fuerza Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Federación Aérea de Chile, los Clubes Aéreos, etc.

En 1988 la Federación Aérea de Chile, nos reconoció como “Miembro Asociado” lo que nos enorgullece y agradecemos.



***Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio recibe un agradecimiento de manos de la Presidente de la Agrupación, Orietta Rodríguez en el Día de la Mujer Piloto, significativa fecha que fuera proclamada por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, y más tarde reconocida oficialmente en el calendario nacional, por gestión directa de esta misma importante corporación.***

## Relaciones Internacionales

Al año siguiente de su fundación, en 1987, un grupo de socias viajó a los Estados Unidos de Norteamérica, invitadas a integrarse como socias en la Organización Internacional de Mujeres Pilotos "The Ninety Nines", en la Asamblea anual realizada en Oahu, Hawaii, EE.UU.

Este ingreso fue concretado y por muchos años, varias de nuestras integrantes continuaron siendo socias de esta honorable Institución.



***Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" en reunión de las Ninety Nines, Hawaii 1987***

En 1994 fuimos invitadas a una reunión internacional de mujeres pilotos en Buenos Aires, Argentina. En este encuentro participaron además de Argentina y Chile, pilotos del Brasil y Uruguay.

En esta particular ocasión asistimos, la Presidente de la época Madeleine Dupont y las pilotos María Angélica Fuentealba y Orietta Rodríguez. Tras un azaroso vuelo en avión monomotor llegamos al Aeropuerto de Ezeiza en Buenos Aires, luego de vernos obligadas a pernoctar en Mendoza, debido a una feroz tormenta en Buenos Aires. Las mujeres pilotos argentinas no sólo nos recibieron muy afectuosamente, sino que, al día siguiente, nos invitaron a un vuelo hasta el Uruguay. Cada una de nosotros, voló de pasajera en aviones monomotor, por lo que disfrutamos todo el trayecto, especialmente el cruce del Río de la Plata.

En el mes de septiembre del año 2019, fuimos nuevamente invitadas por la “Asociación de Mujeres en Aviación Argentina” a un Festival Aéreo organizado por esta Agrupación, realizado en el Aeródromo Villa María, cercano a Córdoba.

El gran interés de las asistentes, la Presidente Orietta Rodríguez, la Tesorera Náyade Muñoz y la Secretaria Macarena Ordoñez, era por conocer como esta Asociación había organizado un Festival Aéreo, ya que en Chile éstos son organizados exclusivamente por los Clubes Aéreos.



***Intercambio de reconocimientos en el 2º Encuentro de Mujeres en la Aviación Argentina, Villa María, Argentina 2019***



***Náyade Muñoz, Vanina Busniuk, Orietta Rodríguez y Macarena Ordoñez, en el 2º Encuentro de Mujeres en la Aviación Argentina, Aero Club Villa María, Argentina 2019***

Durante el presente año 2021, y con motivo del Centenario de la hazaña realizada por la piloto francesa Adrienne Bolland, al cruzar la Cordillera de Los Andes desde Mendoza a Santiago, el 1º de abril de 1921, la Presidente de la Agrupación Orietta Rodríguez fue invitada por la Presidente de la Asociación de Mujeres Pilotos de Francia, Christine Debouzy junto con la Presidente de la Asociación de Mujeres en Aviación Argentina, Vanina Busniuk, a participar en un par de encuentros telemáticos dirigidos desde París, en celebración y conmemoración de esta hazaña.

A Chile le tocó presentar los siguientes temas:

1. “Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”, “Relación de Margot Duhalde con Adrienne Bolland” y “Celebración en Chile de los Aniversarios 90° y 95° de este Cruce”. Expositor: Orietta Rodríguez. Presidente Agrupación Mujeres Pilotos de Chile.
2. “Trayectoria de la Mujer Chilena en la Aviación”. Expositor: Señor Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH).
3. “Adrienne Bolland en Chile”. Expositor Señor Héctor Alarcón, Historiador. Socio del IIHACH.
4. “La Mujer Piloto y sus experiencias en la actualidad”. Expositor: María Isabel Carrasco, Piloto, Empresaria Aeronáutica y Directora de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile.



*Adrienne Bolland y Margot Duhalde, Chile 1971*



*Conmemoración 90 años del Cruce de la Cordillera de los Andes en avión por Adrienne Bolland, Escuela de Aviación, abril 2011*



*Margot Duhalde junto a Norberto Traub durante la celebración 95 años del Cruce de la Cordillera por Adrienne Bolland, actividad realizada en las dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, abril de 2016*

## Premios otorgados

La Agrupación entrega reconocimientos como “El Premio al Mérito Aeronáutico Margot Duhalde Sotomayor” a Mujeres Pilotos destacadas.

Han recibido este Premio, la Comandante de Aerolínea, Constanza Riderelli Rousseau, primera mujer piloto en ingresar a una Aerolínea Comercial<sup>2</sup> en la era del Jet. Además, a nuestras distinguidas socias y también muy apreciadas amigas, Artemisa Léniz, María Eliana Christen y Madeleine Dupont.

Además, anualmente se entrega esta misma distinción a la Primera Antigüedad Mujer egresada de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”. En diciembre de 2020, se le entregó el Premio a la Subalférez Bárbara Constanza Ferrada Pennekamp.



*Constanza Riderelli Rousseau (2018)*



*María Artemisa Léniz Regord (2019)*



*Nicole Boeck en representación de su madre,  
Madeleine Dupont D. (2019)*



*Bárbara Ferrada Pennekamp (2020)*

<sup>2</sup> Importante se hace recordar, que otra de nuestras pilotos fundadoras, Margot Duhalde Sotomayor, fue la primera piloto de transporte aéreo en Chile.

## Día de la Mujer Piloto.

La Agrupación celebra, con mucho orgullo, cada 26 de julio el “Día de la Mujer Piloto en Chile”. Fecha en la cual, nuestra ilustre aviatrix, Graciela Cooper Godoy, la primera piloto chilena recibiera su Brevet en 1930.

Debemos destacar y agradecer que ella pudo hacer el Curso de Piloto gracias al entonces Club Aéreo de Chile, pues a solicitud de su primer presidente, Arturo Merino Benítez, esta corporación recientemente fundada, otorgó dos becas exclusivas para mujeres. Efectivamente, ingresaron dos alumnas, pero la segunda de ellas, Clemencia Echeverría tuvo que renunciar por presiones familiares, no obstante haber realizado el curso, quedando sólo Graciela Cooper, quien coronó su sueño al realizar una exitosa presentación ante la comisión que otorgaría su ansiado “brevet de piloto de turismo”.

Es menester recordar, que la celebración de esta importante fecha en el calendario nacional, fue propuesta por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IIHACH en 1994 y años más tarde, en el 2018, fue nuevamente promovida la idea ante las autoridades del Senado Nacional, hasta su promulgación oficial.

Por esta razón, es que ya hemos celebrado dos veces en forma presencial dicho día: El 26 de julio del 2018 en el Auditorium del Club Aéreo de Santiago en Tobalaba y el 26 de julio de 2019 en el Museo General Aeronáutico y del Espacio en Cerrillos.

Lamentablemente, durante el 2020, no pudimos celebrarlo en forma presencial debido a las restricciones propias de la actual Pandemia, no obstante, hicimos difusión mediante entrevistas en la Prensa.

## Margot Duhalde Sotomayor

Nuestra muy querida y ya legendaria Margot, fue un aporte muy importante en nuestra Agrupación. Además de socia fundadora, ella se desempeñó como presidente de la agrupación durante un buen tiempo, nombramiento que, con todo nuestro agradecimiento a su gestión, se convirtiera con el tiempo en “Presidente Honoraria”. Nos acompañó por más de 30 años, prestándonos su generosa colaboración, ya fuera en el logro de objetivos, como en el valioso aporte de sus experiencias, tanto como piloto en la Segunda Guerra Mundial como de su amplísima trayectoria profesional en Chile.



**Pilotos chilenas 90 años después del ingreso de la mujer a la aviación**

El 26 de julio de 1930, la joven Graciela Cooper obtuvo su licencia de piloto, abriendo una ruta que otras pioneras ensancharían luego con audacia y coraje para que sus seguidoras pudieran volar cada vez más lejos.

**MARGOT, LA LEGENDARIA**

La aviación en Chile, tanto pionera como en el futuro, se debe a Margot Duhalde Sotomayor. Fue ella quien, en 1930, abrió la puerta a la mujer en la aviación chilena. Fue ella quien, en 1930, abrió la puerta a la mujer en la aviación chilena. Fue ella quien, en 1930, abrió la puerta a la mujer en la aviación chilena.

Su valioso conocimiento del vuelo, el irrestricto cumplimiento de las normas aeronáuticas y sus excelentes relaciones con la Fuerza Aérea de Chile y la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, nos facilitaron muchas de las veces, el obtener un gran apoyo de estas Instituciones Nacionales en los diferentes raids, perfeccionamiento permanente, presencia en FIDAE, entre otros.

Su gran anhelo era que incorporáramos en la Agrupación a todas las mujeres relacionadas con la aviación, ya fuesen mecánicas, controladoras aéreas, etc.



*Margot Dhalde Sotomayor, año 1959*

### **Centenario Nacimiento Margot**

Una de nuestras últimas actividades presenciales, fue la Conmemoración del Centenario del Nacimiento de Margot Dhalde, ocurrido a tan sólo tres años del aniversario de su sensible fallecimiento (12.12.1920 – 12.12.2020). Esta ceremonia organizada por la Agrupación de Mujeres

Pilotos de Chile con la valiosa cooperación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IIHACH y del Alcalde de su natal Río Bueno, don Luis Reyes Álvarez.

En esta memorable ocasión, se hizo entrega del Libro “*Margot Duhalde Sotomayor. De Río Bueno a los cielos del mundo*”. Investigación biográfica escrita por el señor Norberto Traub, y que contara con el apoyo para su impresión, de la Ilustre Municipalidad de Río Bueno.



***Constanza Riderelli y Orietta Rodríguez, en Ceremonia del Centenario del Nacimiento de Margot Duhalde y lanzamiento de su libro biográfico. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, febrero 2021.***

La actividad desarrollada en el atractivo marco del Museo Nacional Aeronáutico del Aire y del Espacio, contó con un selecto público e importantes autoridades nacionales y amigos, entre otros, la distinguida presencia del Embajador y del Agregado Militar de Francia, país al cual Margot Duhalde sirvió durante la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndose en la Primera Oficial Piloto de la Fuerza Aérea de la Francia Libre.



*Los asistentes de esa mañana posan ante un avión SEPECAT JAGUAR E que obsequiara Francia al MNAE en 2015  
De izquierda a derecha: CDA Antonio Gallegos; Nayade Muñoz R.; Mauricio Malbec; Roxana Mansilla Albornoz;  
Luis Reyes Álvarez, alcalde de Río Bueno; Roberto Rozas Stage; Orietta Rodríguez G.; Roland Dubertrand, Embajador  
de Francia; Norberto Traub G.; Constanza Riderelli R.; Oscar Avendaño G.; Mario Magliocchetti O.; Coronel Yves Rols;  
Virginia Riquelme Zucchet; Tito Muñoz Reyes y Sergio Barriga Kreft.*

## **Futuro**

¿Qué esperamos a futuro?

En primer término, seguir progresando. Ser un gran aporte en el ingreso de las mujeres de nuestro país a las actividades aeronáuticas, ya sea como pilotos u otra especialidad relacionada.

Honrar y no olvidar nunca a las mujeres pilotos que nos han antecedido.



## **Orietta Rodríguez Gaune**

Presidente Agrupación Mujeres

Pilotos de Chile "Alas Andinas"

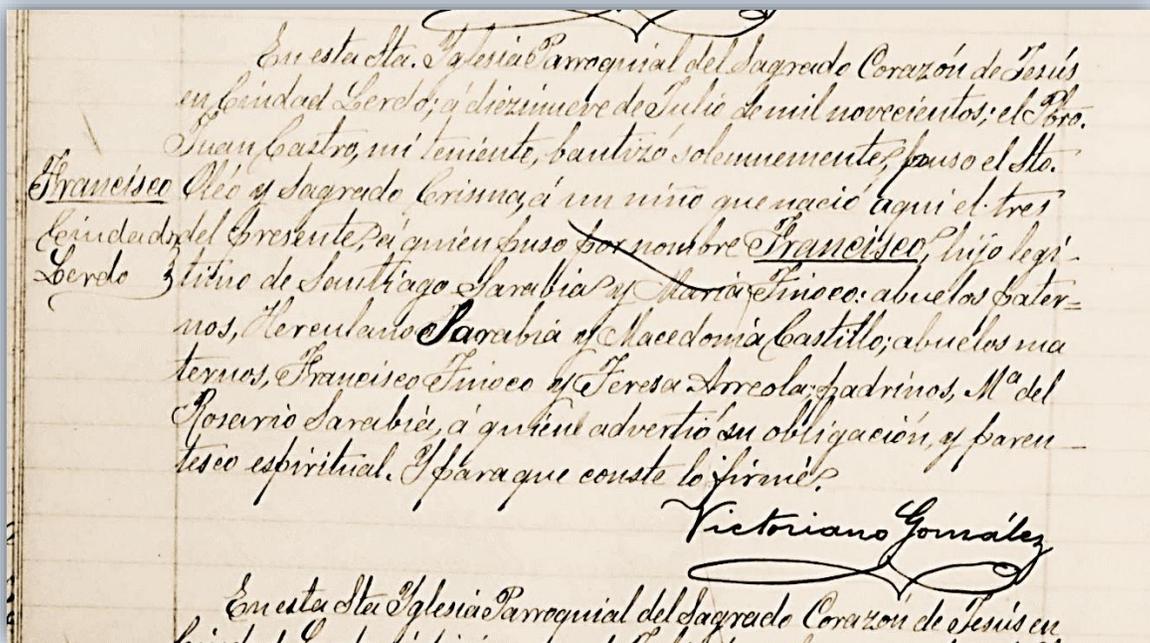
## EL CONQUISTADOR DEL CIELO, FRANCISCO SARABIA TINOCO



*Avión de competencia de Francisco Sarabia, el Granville, Miller & DeLackner (alias Gee Bee) R6H Q.E.D. "Conquistador del Cielo".*

Durante la época postrevolucionaria, entre los años veinte y treinta, la aviación en México comenzó a vivir una etapa de florecimiento y a la vez de fortalecimiento muy importante, donde se forjó su destino. En esos años varios pilotos aviadores, principalmente de extracción militar, comenzaron a extender sus alas de una forma por demás brillante. Estos pilotos conjugaban una serie de características muy especiales, eran líderes natos, con espíritu de aventureros y sobre todo con las ganas de comerse el mundo. Tales características se conjuntaron para que lograsen grandes hazañas en nuestra aviación, convirtiéndolos en ejemplos a seguir por los jóvenes aviadores. Entre estos aviadores, había nombres como Pablo Sidar, Emilio Carranza, Roberto Fierro, entre otros, y en ese grupo hubo un joven piloto, Francisco Sarabia, que se forjó en la aviación civil y sobresalió con su propio brillo.

Este joven y futuro aviador, nació en la ciudad de Lerdo, Durango, en el pleno centro de la Comarca Lagunera, el 3 de julio de 1900. Nació con el siglo y este particular hecho, parece haberle regalado una estrella única. Hijo de don Santiago Sarabia y María Tinoco fue el quinto de ocho hermanos, siendo ellos: Carlos, Jesús, Macedonia, Leonor, Francisco y Santiago, José Herculano y María Concepción.



Copia de la Fe de Bautismo, de Francisco Sarabia Tinoco

Muy joven, a los doce años, quedó huérfano de padre y será su tío Herculano Sarabia, quien se hizo cargo de él, y de esta forma logró terminar sus estudios de educación básica en su natal Lerdo, Durango. Para bien del muchacho, en los siguientes años, su tío tiene a bien la idea de mandar a Francisco a continuar sus estudios de preparatoria en la ciudad de El Paso, Texas. Y posteriormente, otro tío, por parte de su madre, Miguel Tinoco, será quien lo envía a estudiar agricultura en el pueblo de Las Cruces en el New Mexico State College.

Con el paso del tiempo aquel niño de 12 años que deja su natal Lerdo se convierte en todo un muchacho jovial, alegre, profesional y muy sencillo, y ya con 19 años regresa a la Comarca Lagunera para trabajar en la ciudad de Torreón. Pero Sarabia tenía metas muy altas y no se halló trabajando en la contabilidad de un banco. Entonces vuelve a extender sus alas y deja nuevamente nuestro país, para dirigirse a la ciudad de Kansas City, donde se inscribió en un curso de Ingeniería Mecánica Automotriz, en la Sweeney Automotive School.



Tras terminar su entrenamiento regresa a México, y después de trabajar en diversos talleres automotrices en Lerdo, logra colocarse en una agencia automotriz en la ciudad de Durango, teniendo a su cargo el taller mecánico de dicha agencia, con tan solo 23 años de edad.

Y mientras continúa en acenso en el medio automotriz conoce a la señorita Agripina Díaz, con quien poco tiempo después contraerá nupcias el 24 de mayo de 1926. Este feliz matrimonio será bendecido con tres hijos, ellos serán: María Concepción, Nivia y Carlos.

En ese mismo año de 1926, será también cuando Sarabia tome una decisión trascendental en su vida y para la del futuro de su familia, pues tras el estallamiento de la Guerra Cristera en el norte del país, decide emigrar a Estados Unidos, un tanto por cuidar de su señora y también porque él mismo, siente que a sus 26 años, no ha logrado cuajar varios de sus sueños junto a un poco de frustración.

Se asienta en la ciudad de Chicago. Y ahí es cuando su destino se presenta ante sus ojos, cuando encuentra un pequeño circo volador donde ofician paseos en avión por un precio módico, y Francisco no pierde la oportunidad y decide dar una vuelta por los cielos de Chicago quedando prendido del anhelo de volar. Esa misma tarde al llegar a su casa, notablemente emocionado, le cuenta a su esposa Agripina sobre su experiencia y es cuando toma la decisión, el volar y conquistar el cielo.

Francisco Sarabia se inscribe junto a su primo Alfonso, en la Chicago Aeronautical School a principios de julio de 1920, y por su empeño y extraordinaria destreza para el vuelo, a solo un mes de iniciar su curso recibirá sus alas, el 8 de agosto. Tras haber obtenido su título de Piloto Aviador Acróbata (Stunt-Flyer), comenzó a participar en diversas carreras aéreas de velocidad e incluso llegó a trabajar en el Servicio Postal Aéreo de los Estados Unidos de Norteamérica, volando por un corto tiempo, en la ruta Chicago-Saint Louis.



Había comenzado a volar a los 28 años, al año siguiente, Sarabia tenía ante sí todo un horizonte de posibilidades en la aviación, y no lo dudó. Tras dejar el Servicio Postal Aéreo, se unió a un Circo Aéreo junto al piloto acróbata estadounidense de Cleveland, Floyd Bowman<sup>3</sup>. En la aventura, se unieron también, su primo Alfonso y una joven mujer llamada Lita Wichard, realizando saltos en paracaídas<sup>4</sup>.

Cuando el circo pasó por la ciudad de Monterrey, Francisco Sarabia sintió el llamado de su tierra. Dejó el circo para asentarse nuevamente en Torreón con su avión y su familia. Aunque duró poco en La Laguna, pues encontró una nueva

<sup>3</sup> The Indianapolis Times. 1° de junio de 1928, Home Edition, Página 2.

<sup>4</sup> Lita Wichard, una joven bella e intrépida mujer, siendo en aquellos años, la única de su género que se había arrojado en paracaídas de una altura de cinco mil pies sobre el lago Michigan.

posibilidad de desarrollo como piloto en la ciudad de Morelia, Michoacán, donde comenzó un pequeño servicio de transporte de pasajeros y mercancías.



*De izquierda a derecha: Floyd Bowman, Lita Wichard, Fernando y Alfonso Sarabia (1928)*

Durante sus andanzas, Sarabia adquirió experiencia no solo como piloto, sino en todo lo relacionado con la aviación. Los estudios que tuvo de contabilidad, en un principio, fueron esenciales para que comprendiera todo lo relacionado a la administración de una aerolínea. Se continuaba especializando en otros temas como el de mecánica, meteorología y hasta en leyes y reglamentos en aviación. Llegó a entender todo lo relacionado a la nueva industria aeronáutica que se comenzaba abrir paso no solo en México, sino en todo el mundo. Y fue cuando empezó una nueva aventura.

En 1932 se trasladó al estado de Chiapas en compañía de sus hermanos José Herculano y Santiago, donde crearon una pequeña empresa de aviación llamada "Hermanos Sarabia", con base en Tuxtla Gutiérrez, la cual un año más tarde, en 1933, cambió su nombre a "Transportes Aéreos de Chiapas". La aerolínea comenzó a crecer rápidamente, pues su servicio se convirtió en poco tiempo en esencial, pues lograba sacar en poco tiempo cosechas de chicle, café y cacao de las fincas enclavadas en la selva a los centros de producción, además de un número cada vez mayor de pasajeros. Chiapas, un estado con gran extensión de selvas y nulas comunicaciones fue un terreno fértil para el éxito de la compañía.

El gobierno federal de aquellos años brindó todo el apoyo a Sarabia y su empresa. El mismo presidente de la República, general Lázaro Cárdenas, y su secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, general Francisco Montoya, firmaron permisos y concesiones para que la empresa se desarrollara. La veían con muy buenos ojos, pues además de comunicar toda la región de forma eficiente, era una empresa 100% mexicana en capital y en personal; todos sus pilotos eran mexicanos, a diferencia de las demás aerolíneas que operaban en aquellos años en el país.

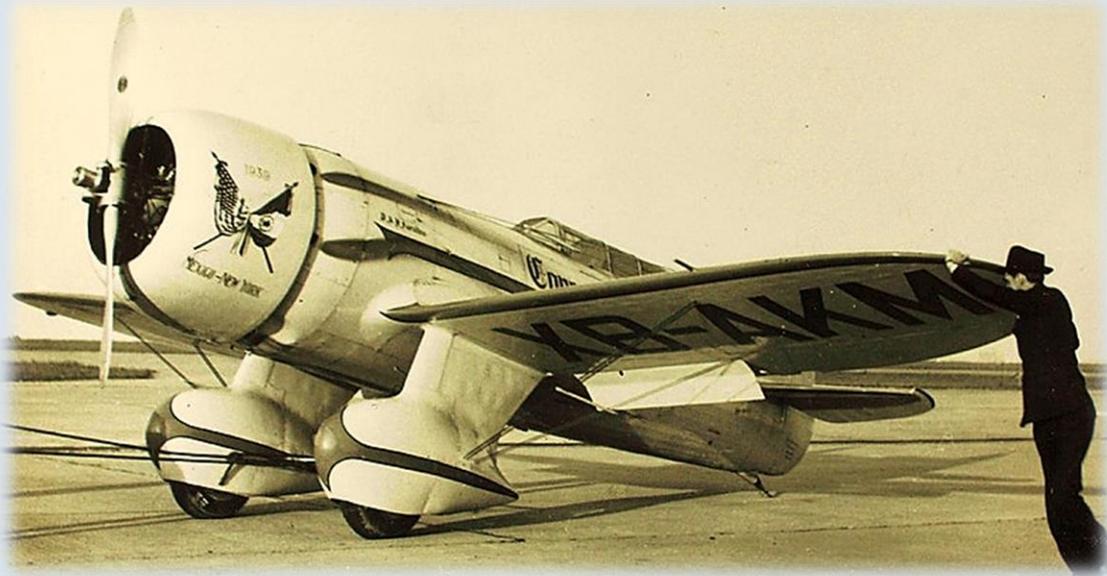
Para el año de 1938 Transportes Aéreos de Chiapas contaba con una flota de 34 aeronaves de diferentes modelos, desde trimotores Stinson a monomotores Fokker, Lockheed Vega Bellanca y Travel Air; su red de rutas abarcaba una extensa red de más de 2,400 kilómetros que incluía las principales ciudades con pistas rurales de los estados de Chiapas, Tabasco, Oaxaca, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, incluso llegó a tener una ruta entre las ciudades de México y Tapachula con diversas escalas que se cubría con un servicio diario.

Francisco Sarabia alcanzó con esfuerzo y tesón el reconocimiento de propios y extraños. Logró ser un experimentado piloto y un exitoso empresario, sin embargo, había algo en su interior que no lo hacía conformarse y buscaba seguir adelante. En esos años se encontraban en auge los grandes vuelos que realizaban aguerridos pilotos por todo el mundo, los llamados vuelos de "Gran Raid" y uno de estos vuelos que dejó huella en Sarabia, tanto por la hazaña que representaba como por el trágico desenlace, fue el realizado por los aviadores españoles Mariano Barbera y Joaquín Collar, quienes a bordo del avión "Cuatro Vientos" realizaron un vuelo sin escalas entre Sevilla, España y Camagüey, Cuba, en 39 horas y 55 minutos (La Habana era el destino original) entre el 10 y 11 de junio de 1933. Lamentablemente los pilotos españoles no pudieron terminar su hazaña, pues el 20 de junio, tras despegar de La Habana con destino a la Ciudad de México y ser vistos por última vez en el aeródromo de Ciudad del Carmen, se perdieron.

Sarabia llegó a trabajar el proyecto de realizar un vuelo de buena voluntad entre México y España, en memoria de Barbera y Collar, sin embargo, por diversos motivos, en especial técnicos, no logró concretar su sueño. Pero aun así no quitaba el dedo del renglón, él quería realizar un gran vuelo para la aviación mexicana. Posteriormente, la aviatrix estadounidense Amelia Earhart visitó la Ciudad de México. Arribó el 20 de abril de 1935 desde Burbank, California, y posteriormente el 9 de mayo partió a la ciudad de Newark, Nueva Jersey, en Estados Unidos estableciendo un tiempo récord de 14 horas con 19 minutos.

Este evento revivió la idea de Sarabia de realizar un gran vuelo de buena voluntad, ahora de México a Nueva York y comenzó a planearlo. Aprovechando el excelente resultado obtenido por Transportes Aéreos de Chiapas, le permitió a Sarabia ahorrar dinero y conseguir en el momento adecuado un avión que cumpliera con todos los requisitos técnicos para llevar a cabo su sueño de establecer un vuelo histórico.

A finales de 1938 Sarabia recibió una oferta en la ciudad de Los Ángeles, del Sr. Charles Babb, un empresario estadounidense con el que Sarabia ya había hecho tratos comprándole aviones para su empresa. Babb le ofreció a Sarabia un avión que cumplía con sus expectativas. Se trataba de una aeronave diseñada especialmente para participar en carreras de velocidad, una aeronave derivada de los aviones Gee Bee fabricada por la empresa Granville Brothers Aircraft. La aeronave recibió la denominación QED que significaba Quod Erat Demonstrandum (como queda demostrado), y a Sarabia le gustó el QED. Era una aeronave robusta y sobre todo rápida para llevar a cabo su sueño de establecer varios récords de velocidad.



*El avión de Francisco Sarabia. Un Granville Gee Bee R-6H XB-AKM apodado "Conquistador del Cielo", llevando pintadas las banderas de México y Estados Unidos con el texto "1939 México-New York" en señal perenne de amistad.*

Francisco Sarabia realizó algunos trabajos de adecuación a su QED. Lo mandó pintar de blanco con rayas de color rojo y en el mismo color el nombre con que lo bautizó: "CONQUISTADOR DEL CIELO", y tras realizar algunos vuelos de prueba voló a México estableciendo su primer gran récord.

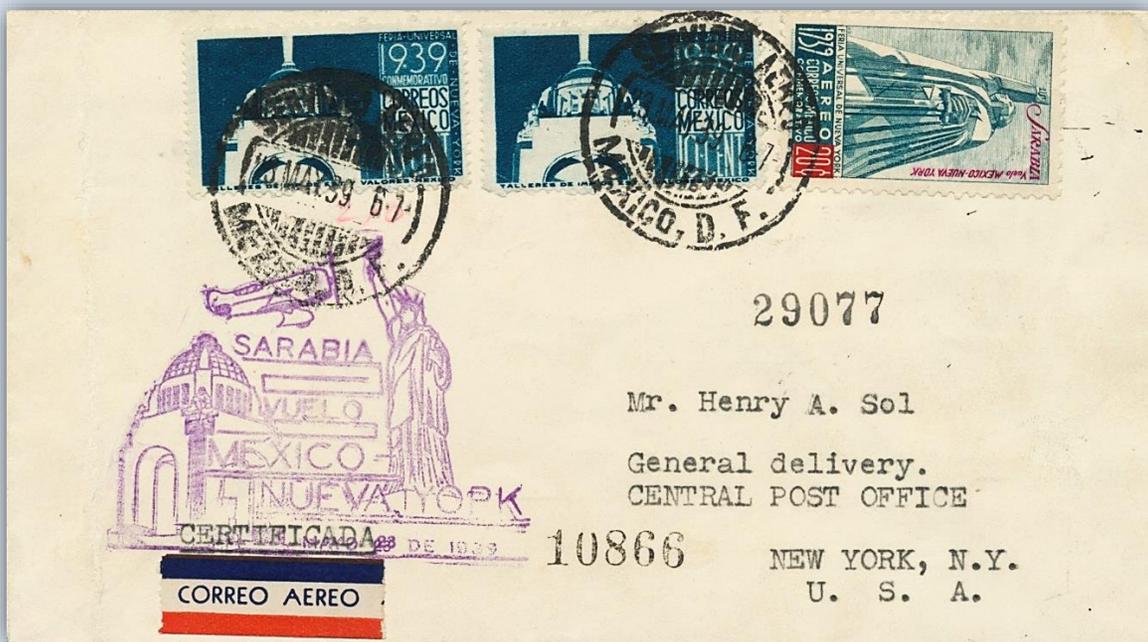
El 2 de diciembre de 1938 el Conquistador del Cielo partió de la ciudad de Los Ángeles con destino a la Ciudad de México estableciendo un tiempo de 6 horas y 30 minutos, un nuevo récord de velocidad entre ambas ciudades. Sarabia aterrizó en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México, recibido por una gran cantidad de público.

Después de este primer gran vuelo, Francisco Sarabia realizó los siguientes vuelos, en todos ellos implementando nuevos tiempos de vuelo: el 10 de marzo de 1939 voló de Ciudad de México a Chetumal en 3 horas con 31 minutos; el 13 de marzo, de Chetumal a Mérida en solo 48 minutos y una semana después; el 21 de marzo, de Mérida a la Ciudad de México en un tiempo de 2 horas y 49 minutos. El 9 de abril establece el récord de 2 horas con 55 minutos entre las ciudades de México y Guatemala, ya en el vuelo de regreso, realizó diversas escalas.

Todos estos vuelos solo fueron el preparativo para la gran hazaña que tenía planeada Francisco Sarabia, el llevar a cabo un vuelo sin escalas entre México y Nueva York, donde se estaba llevando a cabo la Feria Mundial de 1939 y de paso romper el récord de Amelia Earhart.

El vuelo se preparó minuciosamente. Para denotar que era de buena voluntad, Sarabia mandó pintar en el cowling del motor, en ambos lados, las banderas de México y Estados Unidos con el texto “1939 México-New York”, y en el plano vertical se colocó el mapa de ambos países y una línea que unía a las dos ciudades y la leyenda “Vuelo de buena voluntad”.

Además, Sarabia llevaba un encargo especial del presidente de México, don Lázaro Cárdenas del Río. Eran dos cartas escritas con puño y letra del General Cárdenas, una para el presidente estadounidense Franklin D. Roosevelt y otra para el Sr. Grover Whalen, presidente del comité organizador de la Feria Mundial. Igualmente llevaría una valija de correo con 400 sobres conmemorativos del vuelo y 2.100 estampillas postales con el sobretexto: “Sarabia, vuelo México-Nueva York”.



*Uno de los ejemplares postales con el timbre “Sarabia, vuelo México-Nueva York”. Archivo IHHACH*

Era ya la mañana del 24 de mayo de 1939, a punto de romper el alba. Francisco Sarabia estaba ya listo para entrar en su avión. Con un pie dentro del mismo, Sarabia se dirigió a los presentes y dijo aquella frase épica que forma parte de su legado: “*Por la grandeza de mi patria, triunfaré*”, acto seguido se acomodó en su asiento, encendió el avión y cerró la carlinga. A las 6 horas con 52 minutos el Conquistador del Cielo, bajo el mando de Francisco Sarabia, levantó el vuelo desde el campo aéreo de Balbuena con destino a la gran urbe de hierro, Nueva York.

Tras un vuelo casi perfecto, sin presentar algún problema serio mayor, Sarabia arribó al campo aéreo de Floyd Bennet, a las afueras de Nueva York, cubriendo la distancia de 3,781 kilómetros en un tiempo de 10 horas 48 minutos y 39 segundos.



El Universal, jueves 25 de mayo de 1939. Uno de los tantos periódicos que cubrió la noticia.

En el campo aéreo de Floyd Bennett, Sarabia era esperado por funcionarios de la embajada mexicana, entre ellos, Luis Quintanilla, consejero en ese entonces de la embajada y el coronel Manuel Zermeño Araico, agregado militar, al igual que varios funcionarios del Gobierno estadounidense. Asimismo, fue recibido por su familia, su esposa Agripina Díaz, acompañada de sus tres hijos, así como también sus hermanos Leonora y Santiago y demás parientes y amigos.

Sarabia había conseguido abatir el récord de Amelia Earhart al reducir el tiempo de recorrido en poco más de tres horas. Mas él no se sentía del todo satisfecho, pues tenía pensado hacer el vuelo en nueve horas, pero las condiciones climatológicas encontradas en la ruta no ayudaron para alcanzar su meta de tiempo de vuelo.

Esto último, lo del clima, lo constató en una entrevista realizada al pie del avión a periodistas estadounidenses: "Me siento contento de estar aquí. Este es uno de los vuelos más difíciles que he

hecho... Dos veces volé ayudado por los instrumentos, durando veinte minutos cada período, sobre la región de Alleghenies, debido a que no podía ver nada”.

Un representante del gobierno estadounidense le entregó en mano a Sarabia un saludo oficial que el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Cordell Hull, lo felicitaba por su hazaña y a la vez hacía manifiesto el fortalecimiento de los lazos de amistad entre ambos países con su gran vuelo.

El 4 de junio, tan pronto salió el sol, Francisco Sarabia, a bordo del Conquistador del Cielo, partió con destino a Washington D.C. Una vez en la capital norteamericana, el día 5 de junio Sarabia fue agasajado en una ceremonia de bienvenida organizada exprefeso para su persona. En dicho evento hizo entrega de la carta signada por el general Cárdenas al presidente Franklin Delano Roosevelt.

La madrugada del miércoles 7 de junio, Sarabia se preparaba para realizar el vuelo de regreso de Washington D.C. a la Ciudad de México, sin embargo, el piloto decidió volar sin escalas a la ciudad de Lerdo, su querido terruño. Ya estando arriba de su avión, con el motor en marcha, dijo a la prensa ahí presente: “Iré a Durango a ver a mi madre”.



El Conquistador del Cielo levantó el vuelo en medio del festejo de los presentes, sin embargo, solo unos segundos más tarde la aeronave perdía potencia de su motor y comenzó a perder altura para finalmente golpear el agua y hundirse en el río Anacosta, un afluente del río Potomac, a las afueras de Washington.

El avión no golpeó con fuerza el agua por lo que se supone que Sarabia mantuvo lo más posible el control de la aeronave tras la pérdida de potencia del motor, pero al toque con la superficie el avión capoteó y quedó de cabeza. Sarabia quedó atrapado dentro de la carlinga del avión, no pudo liberarse y murió ahogado.

Desde la orilla del río, su familia vivía momentos de angustia. El coronel Manuel Zarmeño y el funcionario Luis Quintanilla de la embajada mexicana se lanzaron al río para tratar de ayudar. Una lancha de la Marina estadounidense llegó al avión, del cual solo el timón salía del agua, y los marinos trataron de ayudar, pero no pudieron hacer ya nada. Sarabia se encontraba aprisionado con su cinturón de seguridad al asiento, sin vida.

La noticia corrió como regadero de pólvora. Ese mismo día la prensa estadounidense y la mexicana se unían con un encabezado a ocho columnas, todos parecían decir lo mismo: *“La aviación mexicana de duelo: Trágica muerte del Gran Piloto Francisco Sarabia”*.

El silencio invadió a la ciudad de Lerdo, a la Ciudad de México y a todo el país. La misma tarde del 7 de junio, en la plaza del Zócalo en la capital mexicana, se escuchó una diana militar de duelo. La bandera nacional en todo el país amaneció a media asta el día siguiente, el jueves 8 de junio.

La noticia impactó en ambos lados de la frontera. El gobierno estadounidense aportó todos los recursos para recuperar el cuerpo y el avión a la brevedad, así como investigar las causas del accidente. Los restos mortales fueron enviados en un avión de la Fuerza Aérea de Estados Unidos directo a la ciudad de México, mientras que la familia de Sarabia lo hacía en un vuelo de Washington a Brownsville y de ahí a la ciudad de México vía Tampico.

El día sábado 10 de junio, el bombardero Boeing XB-15 de la USAF, con el cuerpo de Sarabia, aterrizó en el Puerto Aéreo Central donde había una inmensa multitud que lo esperaba.

En ese momento ocurrió un momento de gran tensión, pues parte de la gente reunida comenzó a apedrear al bombardero, en un gesto de impotencia y coraje, pues se había corrido la versión de que en el motor del QED se encontró una estopa tapando la toma de aire del carburador provocando la falla en el motor, lo que pudo ser intencional, según decían.



La multitud acompañó en todo momento el féretro de Francisco Sarabia hasta la plaza del Zócalo. De ahí fue llevado al edificio que ocupaba la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la calle de Tacuba, donde fue velado todo el fin de semana. El lunes 12, en punto de las 3 de la tarde, el cortejo fúnebre escoltado por cadetes del Colegio Militar partió de la calle de Tacuba hacia el Panteón de Dolores, donde Francisco Sarabia y Tinoco fue inhumado en la Rotonda de los Hombres Ilustres al lado de otro gran aviador, Emilio Carranza. Paradójicamente otro valiente mexicano que cayó en su intento de regresar a su patria, tras realizar un exitoso vuelo de buena voluntad y que en cierta forma Francisco Sarabia buscó emular su hazaña.

El gobierno estadounidense creó una comisión investigadora para aclarar y determinar las causas probables del accidente. Esta comisión fue formada por el mayor de la USAF, William Lanaga; el mayor Charles T. Crime, y el teniente William E. Hull. El dictamen final determinó que una estopa dejada por accidente fue absorbida por un ducto de inducción del carburador, que provocó posteriormente que el motor se detuviera. Los mecánicos ni el hermano de Sarabia, Santiago, detectaron ese objeto olvidado en la última inspección que hicieron al motor previo al vuelo.

El legado de Francisco Sarabia Tinoco para nuestro país es enorme, mucho más que lo abarcado en aviación. Su gran capacidad le permitió abrir nuevos caminos en el aire para México. Estableció escuelas de vuelo en Durango y Morelia, donde se graduaron una gran cantidad de pilotos que hicieron carrera en las principales aerolíneas del país. Estableció una gran empresa de aviación que comunicó a los estados de Chiapas, Tabasco, Oaxaca, Yucatán y Quintana Roo llevando progreso a todas esas comunidades.

Francisco Sarabia fue el último de los grandes aviadores mexicanos que realizaron los vuelos de Gran Raid. Llevó el nombre de México más allá de sus fronteras, el valor y orgullo de su gente y junto con otros hombres, edificaron los puentes que unieron a nuestro país con América y el mundo.

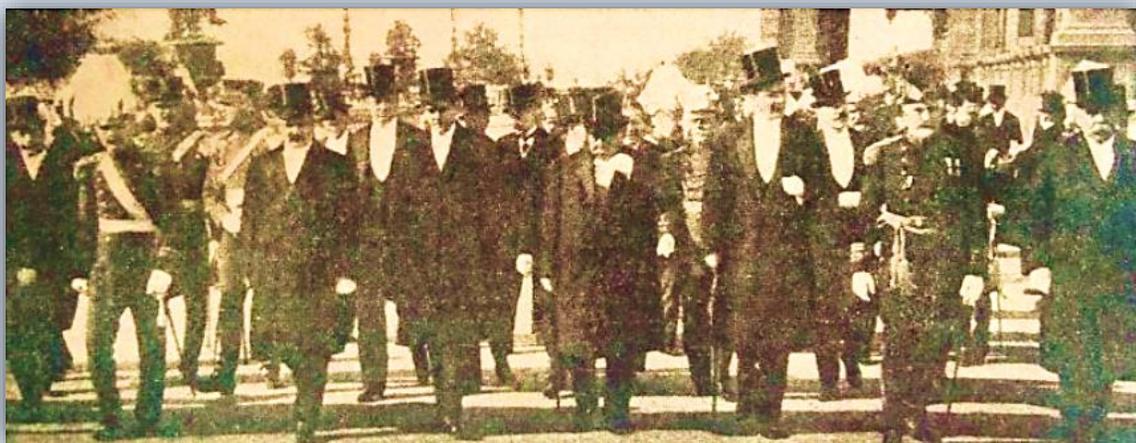
### **Víctor Hugo Gutiérrez González**

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

#### **Bibliografía**

Ruiz Romero, Manuel. Grandes vuelos, México 1984.  
Ruiz Romero, Manuel. Diccionario Biográfico Aeronáutico de México. México, 1999.  
Villega Gómez, José. Breve Historia de la aviación en México. México, 1971.  
Hemeroteca Nacional, Fondo Reservado, UNAM, México.  
Hemeroteca "Lerdo de Tejada", Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.  
Diario *The Evening Star*, Washington D.C. Ediciones varias del mes de mayo y junio de 1939  
Diario *Excelsior*, México D.F. Ediciones varias del mes de mayo y junio de 1939  
Diario *The Indianapolis Times*. 1° de junio de 1928, Home Edition, Página 2.  
Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
Archivos del autor.

## CARRERA AÉREA BUENOS AIRES - MENDOZA



*La celebración del 9 de julio de 1916, en Buenos Aires, encabezada por el entonces presidente de la Nación Dr. Victorino de la Plaza, y miembros de su gabinete ministerial.<sup>5</sup>*

El centenario de la gloriosa independencia de la República Argentina declarada en la ciudad de San Miguel de Tucumán aquel histórico y memorable martes 9 de julio de 1816, tenía que celebrarse, de un modo jubiloso e imponente. El gobierno del Dr. Victorino de la Plaza que había asumido el 9 de agosto de 1914 tras el inesperado fallecimiento del Dr. Roque Sáenz Peña y cesaba su mandato en octubre decretó feriados entre los días 6 y 9 de julio para propiciar un marco acorde con el aniversario.

Entre los actos previstos se organizaron eventos deportivos de diferentes disciplinas en las que la aviación estuvo presente. Con el vívido fresco de la exitosísima Primera Conferencia Panamericana de Aeronáutica desarrollada en Santiago de Chile entre el 9 y 17 de marzo de 1916 donde se manifestaron inocultables lazos de confraternidad entre las delegaciones aeronáuticas presentes, el Aero Club Argentino organizó una carrera aérea entre Buenos Aires y Mendoza que fue la primera de su tipo en Sudamérica, programada para el domingo 16 de julio de 1916 que denominó Carrera del Centenario<sup>6</sup>.

El gobierno argentino cursó invitaciones a sus pares de Chile y de la República Oriental del Uruguay. A sus efectos el gobierno chileno autorizó a la Escuela de Aeronáutica Militar para que designase una delegación y el 30 de junio dispuso la creación de una cuenta con fondos fiscales especiales para el presupuesto de guerra con objeto de solventar el desempeño del personal y toda la logística vinculada con el material afectado a la prueba<sup>6</sup>. El gobierno del Uruguay designó al Teniente 1º Juan

<sup>5</sup> Fotografía en <https://www.archivoliterariochivilcoy.com/la-celebracion-del-centenario-la-independencia-argentina-9-julio-1916-los-festejos-realizados-chivilcoy>.

<sup>6</sup> Boletín Oficial del Ministerio de Guerra Año VI, Nº 353 del 15 de julio de 1916. Órdenes: A.1 Nº 1263: \$ 600 para el embalaje y traslado del material;

Manuel Boiso Lanza que llegó el 4 de julio y participó los días 7 y 8 en la Sociedad Sportiva Argentina mientras que el Teniente 2º Cesáreo Leonardo Berisso Pascal realizaba entrenamientos en la escuela Castaibert de Villa Lugano con vistas a la competencia programada para el 16<sup>7</sup>.

Dicha prueba contó con la participación activa de las autoridades del Aero Club y del Ministro de Guerra: General Ángel Pacífico Allarúa. Se conformaron dos comisiones, una financiera conformada por el Coronel Agustín Pedro Justo y el Ingeniero Frank Lavalle Cobo<sup>8</sup>; y una técnica constituida por el Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado y el Presidente del Aero Club Argentino: Ing. Alberto Roque Mascías. Se planificó un recorrido 1.048 km y sus correspondientes paradas técnicas y un tiempo máximo de vuelo establecido en 100 horas.



**General Allarúa**



**Coronel Justo**



**Ing. Lavalle Cobo**



**Teniente coronel Obligado**



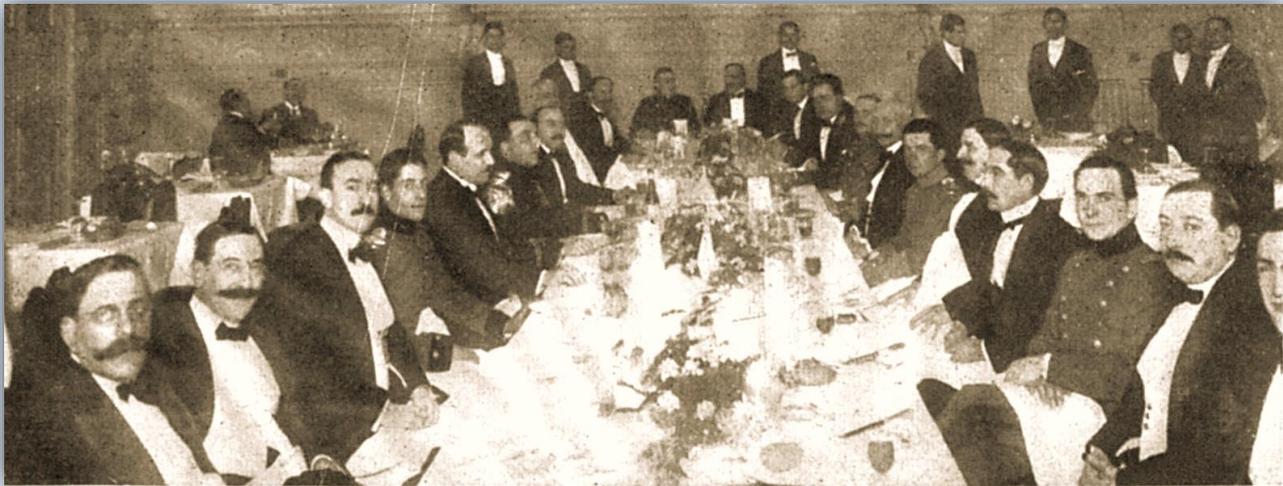
**Ing. Mascías**

---

A.1 N° 1261: viáticos para los Tenientes 1º Arturo Urrutia, Dagoberto Godoy Fuentealba, para los Sargentos 1º Juan Verscheure Castro y Luis E. Castro García, Piloto mecánico Luis Donoso y mecánico Conrado Schudeck y .A.1 N° 1262: 2.000 pesos oro equivalente a moneda corriente para atender los gastos de la comisión en Buenos Aires.

<sup>7</sup> MARURI, Juan. Teniente 1º (PAM) (R). *Serie de estudios sobre la historia del Ejército Nacional. La aviación militar dentro del Ejército Nacional (1913-1953)*. República Oriental del Uruguay. 2007. Tomo I. Pág. 58.

<sup>8</sup> Asamblea del 8 de julio de 1916. Acta del Aero Club Argentino N° 130. Foja 129.



**Cena de agasajo ofrecida por las autoridades argentinas en el Club El Progreso a los aviadores chilenos y uruguayos.  
15 de julio de 1916<sup>9</sup>**

### Participantes

Piloto	Avión	Institución
Capitán Aníbal Brihuega	Morane L Saulnier Parasol <i>Mendoza</i> 80 hp	Ejército Argentino
Teniente 1º Pedro Leandro Zanni	Morane Saulnier G 80 hp <sup>10</sup>	Ejército Argentino
Teniente 1º Antonio Parodi	Blériot XI-Bis Gnôme <i>Lambda</i> de 80 hp Nº I	Ejército Argentino
Teniente 2º Cesáreo Leonardo Berisso Pascal	Castaibert V -914 80 hp	Ejército de Uruguay
Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba	Blériot XI 80 hp	Ejército de Chile
Sargento 1º Juan Verscheure Castro	Biplano Sánchez Besa 80 hp Nº 8 <i>Sargento 1º Justo Urrutia</i>	Ejército de Chile
Sargento 1º Luis E. Castro Grilliot	Deperdussin A 80 hp Nº 3 <i>Emisario Estay</i>	Ejército de Chile

Nota: La comunicación formal de los participantes quedó refrendada en la Asamblea del 2 de julio de 1916<sup>11</sup>. El ejército del Uruguay inicialmente estaría representado por el Teniente 1º Juan Manuel Boiso Lanza que a último momento fue reemplazado por el Teniente 2º Cesáreo Leonardo Berisso Pascal.

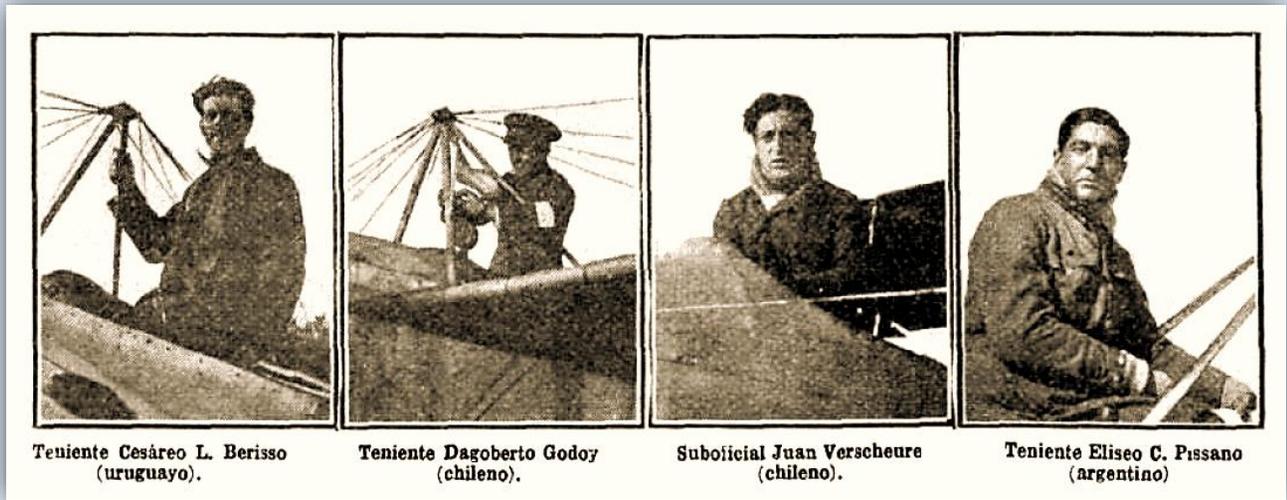
La delegación chilena estuvo a cargo del Teniente 1º Arturo Urrutia Villareal, quien ascendió al grado de Capitán encontrándose en Buenos Aires, y la integraron el Teniente 1º Dagoberto Godoy

<sup>9</sup> Revista *Caras y Caretas*.

<sup>10</sup> Donado por la familia de Jorge Alejandro Newbery.

<sup>11</sup> Acta del Aero Club Argentino Nº 128. Foja 125.

Fuentealba, los Sargentos 1° Luis Castro Grilliot y Juan Verscheure Castro, además del piloto mecánico Pedro Donoso Amengual y el mecánico Conrado Schudeck Seidel.



*Participantes de la Carrera del Centenario <sup>12</sup>*

<sup>12</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 929. 22 de julio de 1916.



Los demás pilotos que participaron en el raid.

**Otra foto de los pilotos participantes. De izquierda a derecha: Sargento 1° Juan Verscheure, Sargento 1° Luis Castro, Teniente 1° Dagoberto Godoy Fuentealba, Capitán Brihuega, Teniente 1° Parodi <sup>13</sup>**



**Foto tomada el día de la partida en la Sociedad Sportiva donde se aprecia al Presidente de la Nación Dr. Victorino de la Plaza observando un monoplano Blériot XI <sup>14</sup>**

<sup>13</sup> Boletín del Aero Club Argentino.

<sup>14</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año VI, Nº 42. Octubre de 1916.

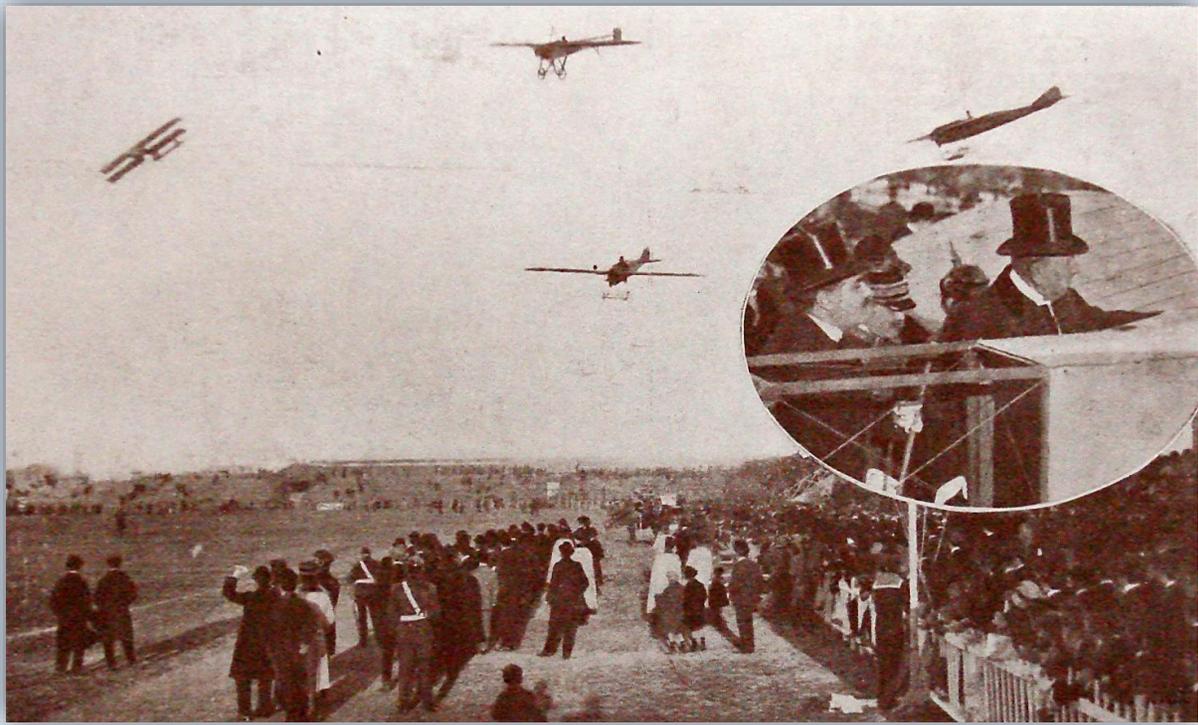
### Desarrollo de la carrera

El Teniente Godoy Fuentealba fue el primero en despegar del estadio a las 15:45 horas. Con intervalos de dos minutos, lo siguieron los aviadores chilenos Castro Grilliot y Verscheure Castro, el Teniente uruguayo Berisso, el Capitán Brihuega, y los Tenientes Zanni y Parodi.



*Partida desde la Sportiva y sobrevuelo de las tribunas<sup>15</sup>*

<sup>15</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año VI, Nº 42. Octubre de 1916.

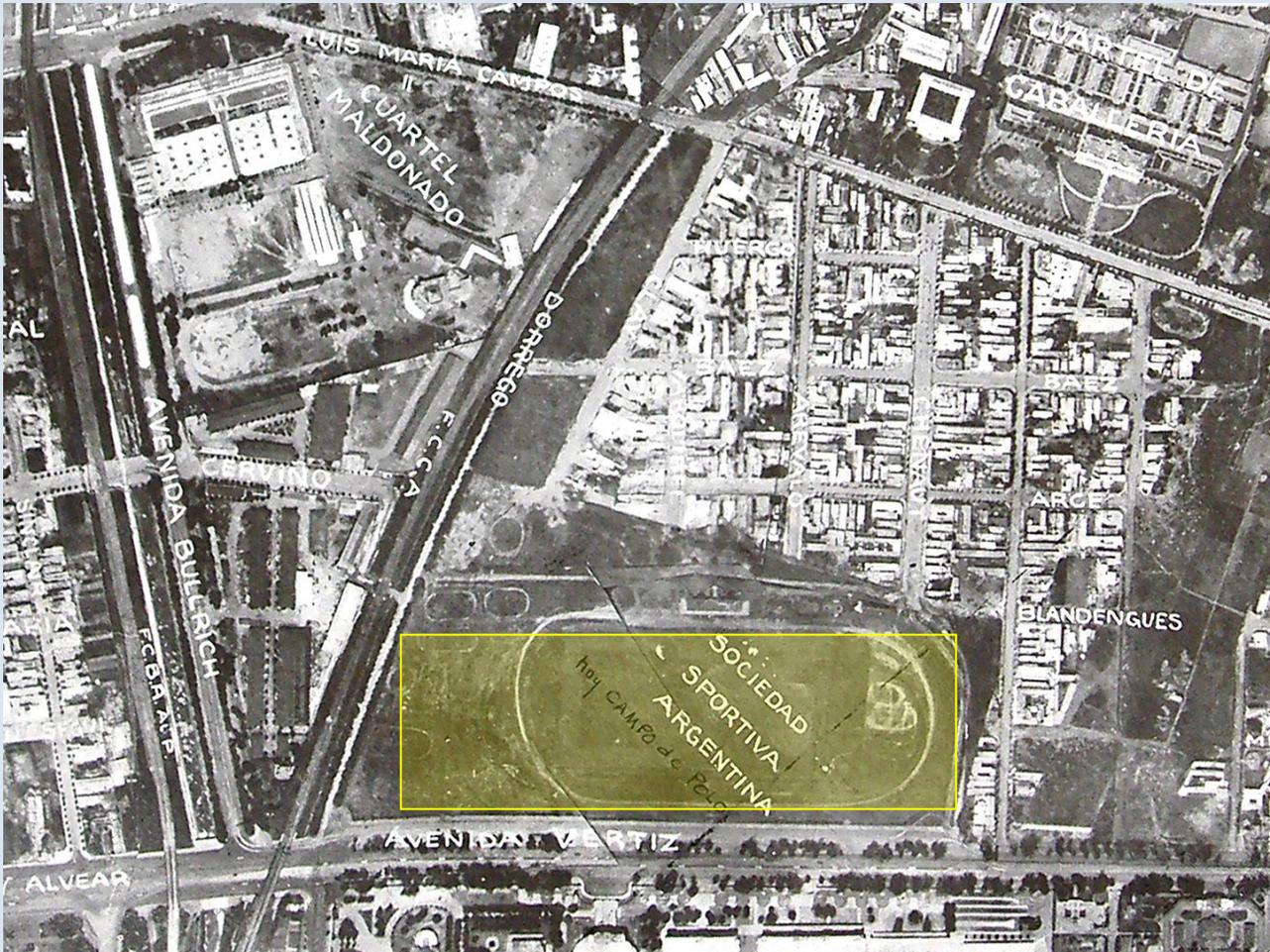


*Otra vista de la escuadrilla sobre la Sportiva tomada por el reportero de la revista La Ilustración Argentina<sup>16</sup>*



**Sargento Luis E. Castro Grilliot**

<sup>16</sup> Revista La Ilustración Argentina Nº 103. 31 de julio de 1916. Esta fotografía también fue publicada por el diario La Nación el 17 de julio de 1916.



**Vista aérea de la Sociedad Sportiva Argentina. El sector amarillo corresponde a la pista de vuelo. 1929**

Sobre El Palomar y con un importante viento en contra, las autoridades fiscalizadoras determinaron que sería imposible cubrir los 90 km hasta la primera etapa en Mercedes. Desde tierra se desplegó una bandera roja que indicaba el aterrizaje inmediato en el campo, el que el teniente Godoy Fuentealba, concretó a las 16:20 horas.

El 17 de julio, a las 6, El Palomar amaneció con niebla, a esa hora ya estaban presentes el Teniente coronel Obligado junto con el Ing. Mascías, Ing. Ernesto Newbery, Teniente de Fragata Raúl C. Moreno y José A. Montedónico. La bruma existente en las inmediaciones del aeródromo retrasó 40 minutos y luego de unas breves palabras de despedida del director de la Escuela, a las 6:46 horas, se dio la orden de partida mediante el toque de *Atención* y *trote* por parte del trompa de la Escuela Militar de Aviación.

***Soldado Corneta  
de la Escuela Militar de Aviación***



Al igual que los otros pilotos aterrizó en El Palomar y el 17, fue el primero en despegar para proseguir la competencia. La apertura imprevista del tanque de combustible lo obligó a realizar un aterrizaje de emergencia en el campo que le produjo daños menores al avión que fueron reparados rápidamente. Lo siguieron Berisso, Godoy Fuentealba, Castro Grilliot, Parodi, Brihuega y Verscheure Castro.

Había un fuerte viento del Oeste que dejó prácticamente inmóviles a los aviones de los primeros tres pilotos. A las 16:35 horas, Parodi puso rumbo hacia Pilar y aterrizó a las 17:05 en proximidades de la Estación ferroviaria. Desde allí, en una maniobra temeraria, despegó hacia Mercedes a las 23:15. El seguimiento de su vuelo fue controlado en Manzanares (23:35), Open Door (23:40), Sucre (23:44), Cortinas (23:51), Goldney (23:55), Km 104 (00:00) y Mercedes (00:10). Como era habitual en esa

época el seguimiento del vuelo era comunicado por la red telefónica del Ferrocarril Central Buenos Aires al Pacífico entonces a cargo del Sr. Guidobuono. Hasta entonces lideraban la prueba Berisso y Castro.

Tal como ocurrió con Berisso, Parodi tomó como referencia la vía férrea que iba hacia La Pampa, pasó por Chivilcoy (12:53) y Bragado (1:21). El último monitoreo de las aeronaves fue detectado en inmediaciones Dennehey<sup>17</sup> a las 01:51 a unos 300 m de altura y a unos 245 km del punto de partida y aterrizó en Carlos Casares (2:01) donde tomó dimensión del error de navegación. Al día siguiente puso rumbo a Rufino, luego de realizar algunas escalas intermedias finalmente aterrizó en Establecimiento San Carlos (16:30) en la localidad de Vedia, una hora más tarde prosiguió a Rufino donde retrasado por desperfectos mecánicos en el avión. A las 19:40 despegó, y con una escala intermedia finalmente llegó a estación Riobamba distante a 100 km de Rufino. Lamentablemente estas alternativas extendieron al tiempo más allá del establecido para la prueba, motivo por el cual el director de la Escuela de Aviación telegrafió a Parodi para que diera por suspendido el vuelo y regresara de inmediato a la base.

El día 18 a las 6:15 horas, despegaron de El Palomar Zanni, Brihuega y Verscheure. Berisso despegó de Rawson a las 5:45, aterrizó en Junín (7:21), despegó a las 8:45 pasó por Alberdi (9:40), Diego de Alvear (9:54) para aterrizar en Rufino (10:05). Despegó a las 12:55 y aterrizó en Villa Mercedes, San Luis (15:35) donde decidió pernoctar para proseguir hacia Los Tamarindos al día siguiente. Había cubierto unos 689 km.



*Monoplano Blériot XI Bis N° I*

<sup>17</sup> Localidad ubicada sobre la línea férrea que iba hasta Toay.



*Teniente 1º Antonio Parodi con el Blériot XI Bis 80 hp Nº I, durante un raid a Zárate*



*Morane Saulnier G 80 hp<sup>18</sup> empleado por el Teniente 1º Pedro Leandro Zanni*

<sup>18</sup> Donado por la familia de Jorge Alejandro Newbery.



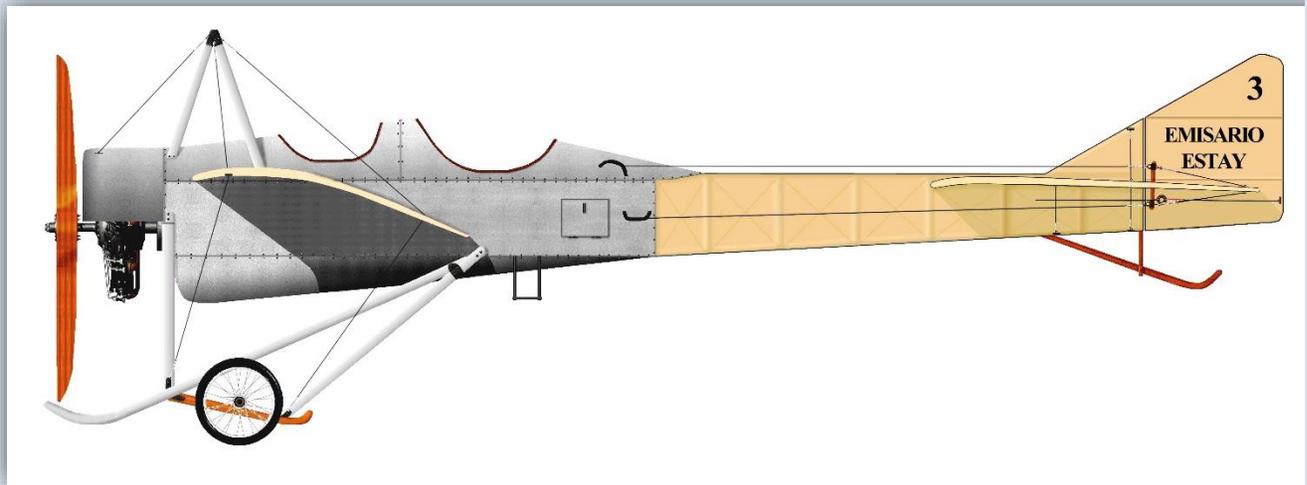
*Zanni a bordo del Morane Saulnier G. 1916*



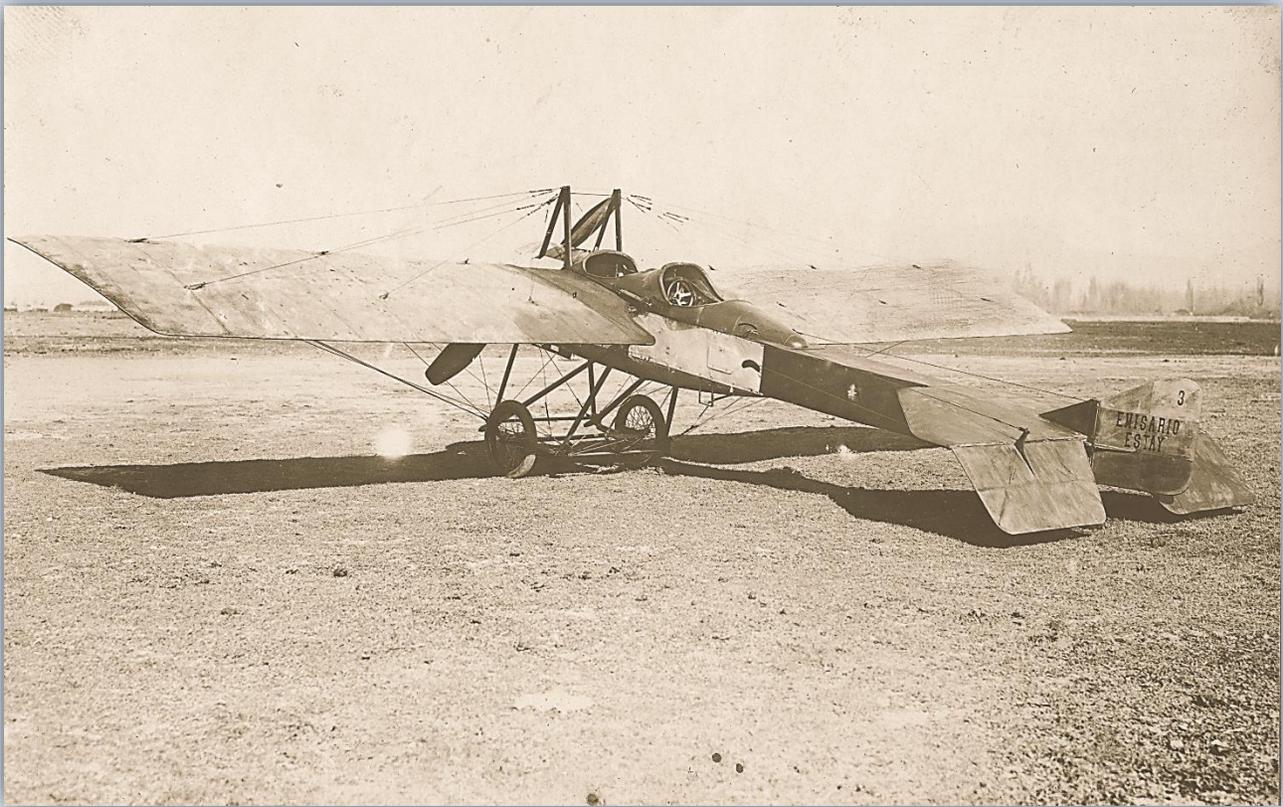
*Morane Saulnier L Parasol Mendoza 80 hp utilizado por el Capitán Aníbal Brihuega*



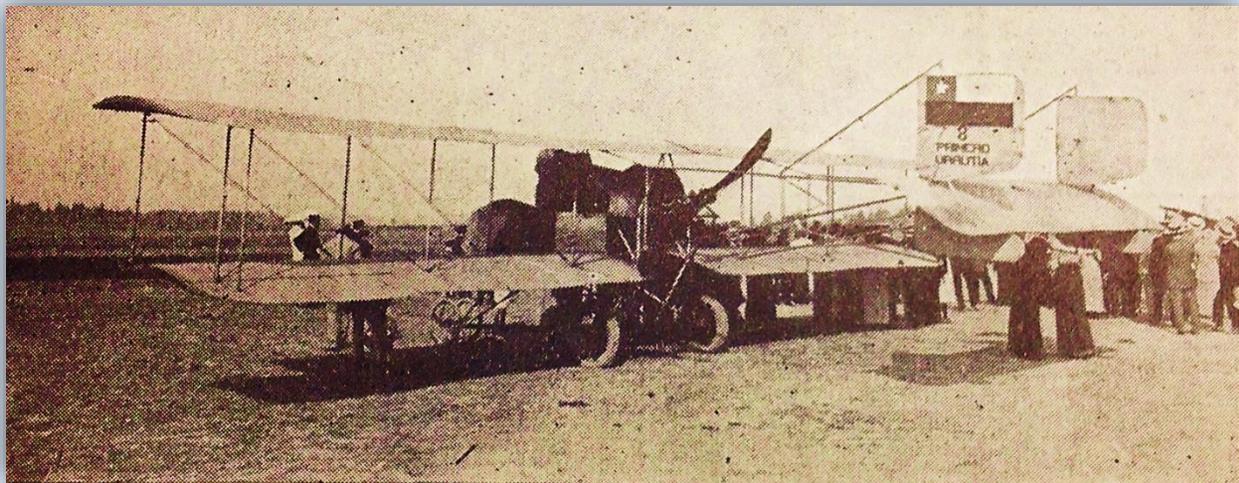
*Morane Saulnier L Parasol Mendoza*



*Monoplano tándem Deperdussin A 80 hp*

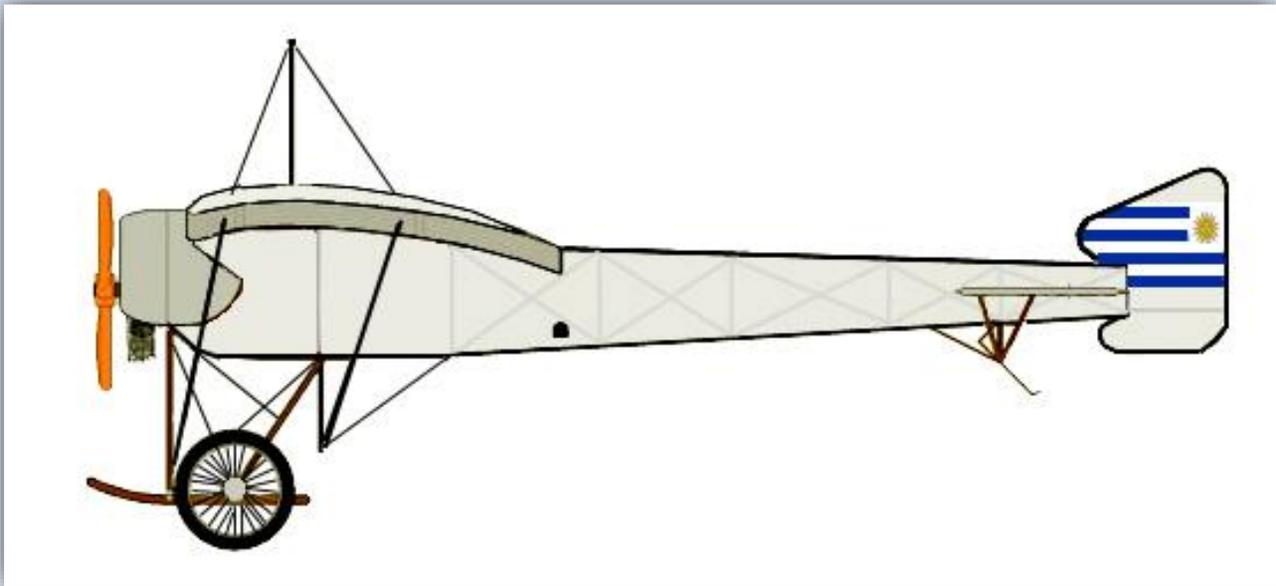


*Deperdussin A 80 hp "Emisario Estay"<sup>19</sup>*



*Biplano Sánchez Besa "Sargento 1° Justo Urrutia" de 80 hp*

<sup>19</sup> Archivo fotográfico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



*Castaibert V -914 80 hp. (Imagen corregida gentileza de Gustavo Necco C.)*

Zanni se dirigió desde El Palomar hacia la ciudad Junín donde aterrizó luego de 1:50 de vuelo. En esa escala tuvo algunos desperfectos en el tren de aterrizaje que solucionó. Despegó a las 11:25 horas, pasó por Vedia (11:32), Alberdi (11:47) y finalizó la etapa en Rufino a las 12:20 horas. En esa escala detectó algunos desperfectos mecánicos en el motor y envió un mensaje a El Palomar, que de inmediato comisionó dos mecánicos con los repuestos necesarios para solucionar el problema. Los mismos llegaron a las 3 de la mañana y se pusieron a trabajar de inmediato en el problema.

Brihuega realizó el mismo recorrido que Zanni y aterrizó en Junín con 20 minutos de diferencia. Lamentablemente al retomar el vuelo una fuerte racha de viento sacudió la aeronave que terminó aterrizando en emergencia con serios daños que pusieron punto final a su vuelo y debió evacuar el avión por ferrocarril hacia El Palomar.

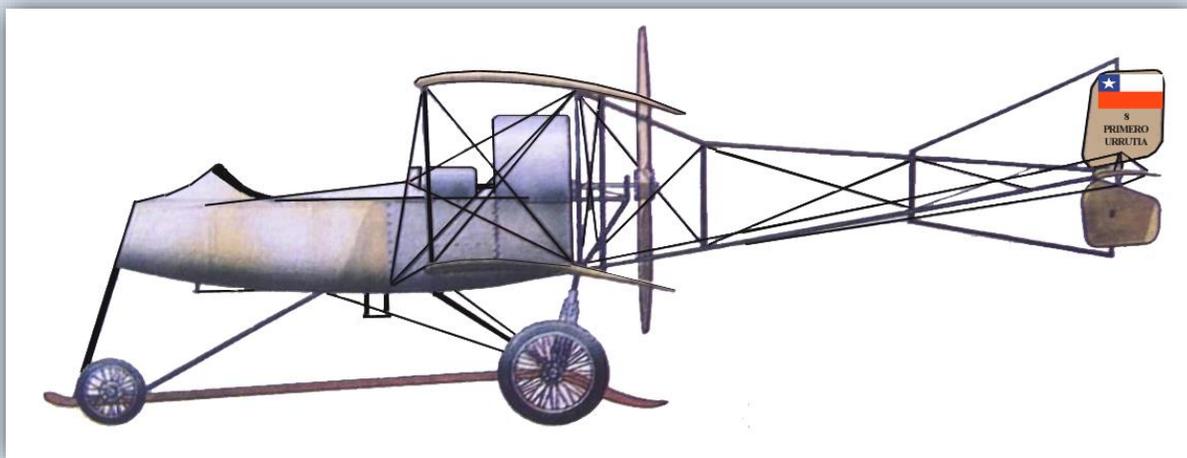
Castro había llegado a Mercedes, en esa escala y con el retraso que llevaba, evaluó las posibilidades y resolvió dar por terminada su participación; desarmó el avión y emprendió el regreso.

Verscheure aterrizó con su Biplano Sánchez Besa en Manzanares (a 60 km de El Palomar), despegó hacia Mercedes, prosiguió a San Jacinto donde pernoctó para continuar el vuelo al día siguiente. Lamentablemente al despegar de esta localidad por razones que no pudieron establecerse el avión se descontroló y cayó a tierra. El sargento perdió el conocimiento en el accidente y fue rápidamente trasladado al regimiento del Ejército en Mercedes, San Luis donde fue atendido por el médico de la unidad. Esas instancias, determinaron el abandono de la prueba.



*Sargento 2° Juan Verscheure Castro, delante de un biplano Sánchez Besa<sup>20</sup>*

El día 19, Berisso llegó a *Los Tamarindos* consagrándose como el ganador de la prueba, secundado por Zanni que llegó a las 11 del día siguiente.

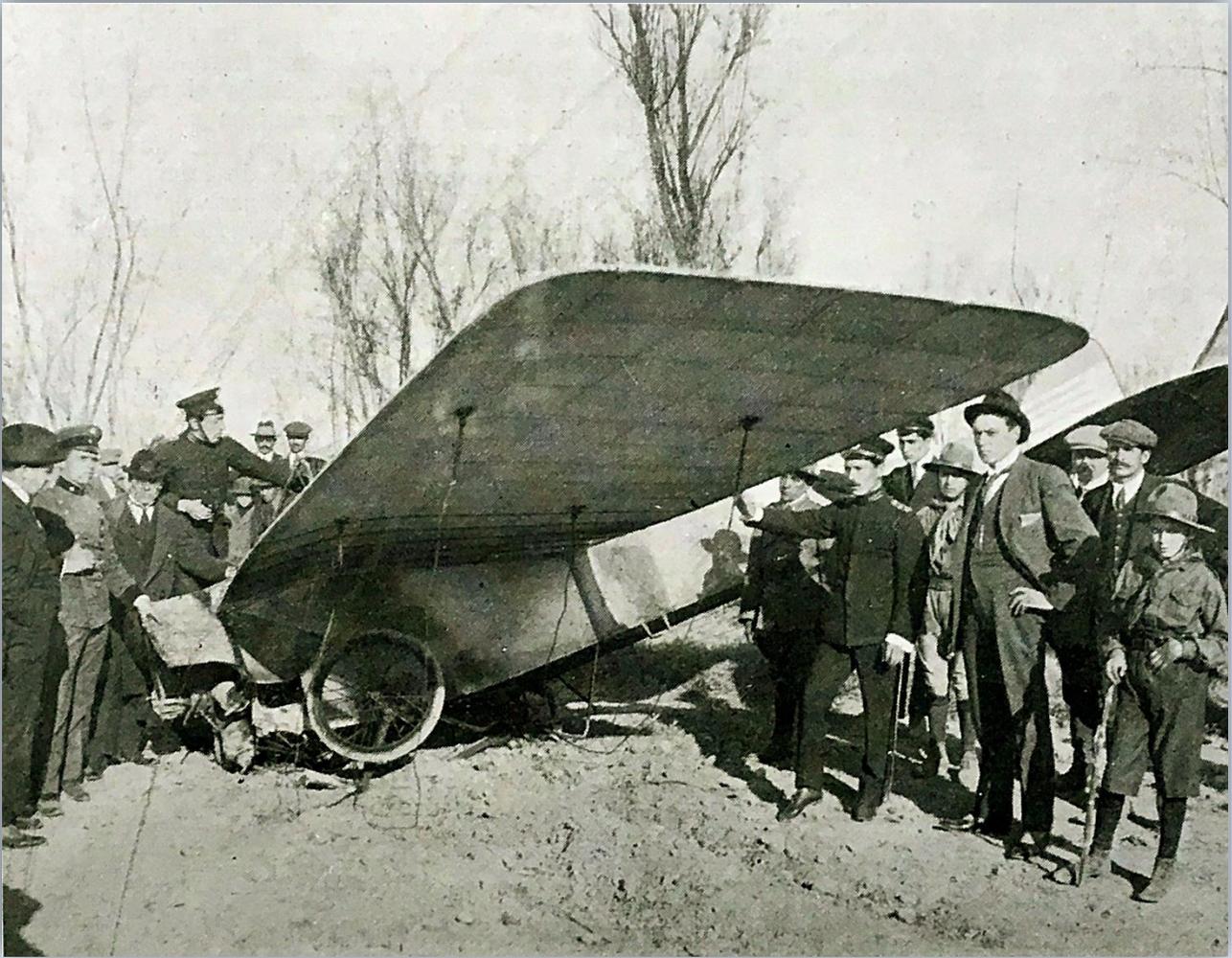


*El Biplano Sánchez Besa de 80 HP*

<sup>20</sup> Archivo Norberto Pablo Traub Gainsborg.

### **Accidente de Berisso**

Anunciado de la llegada de Zanni, Berisso decidió ir a recibirlo en vuelo con tal mala suerte que, según testimonios del Teniente Atilio Esteban Cattáneo, debido al viento reinante el avión habría entrado en tirabuzón cuando decolaba aminorando la violencia de impacto con al chocar contra unos árboles que dejaron el avión seriamente dañado. El accidente se produjo en la propiedad del Sr. Juan Bautista Oro, ubicada en el departamento de Las Heras. Asistieron a Berisso los doctores Lijó y Motet que lo trasladaron a la Asistencia Pública.



*Castaibert V -914 80 hp del teniente uruguayo Berisso, accidentado en Mendoza<sup>21</sup>*

<sup>21</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año VI, Nº 42. Octubre de 1916. Pág. 6.



*Castaibert 914-V del Teniente Berisso accidentado en Mendoza<sup>22</sup>*

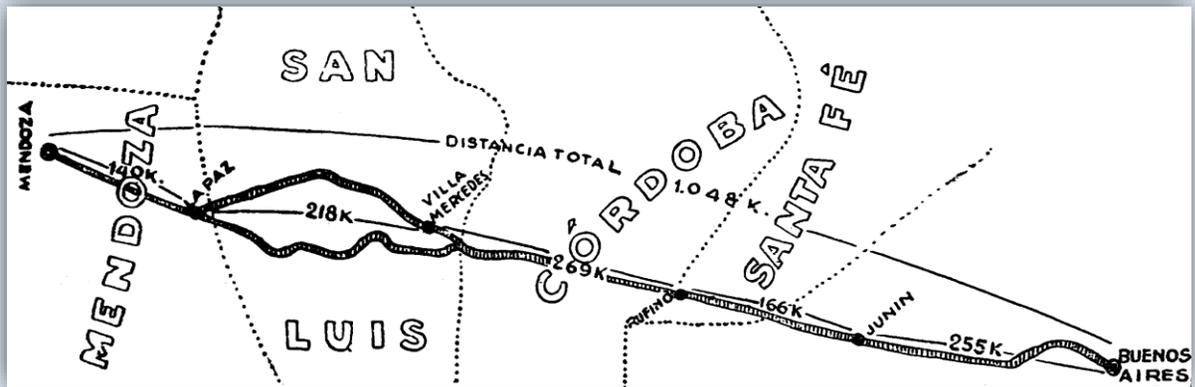


*Teniente 1º Pedro Leandro Zanni aterrizado con el Morane Saulnier G en Los Tamarindos. 20 de julio de 1916*

<sup>22</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año VI, Nº 42. Octubre de 1916. Pág. 6.

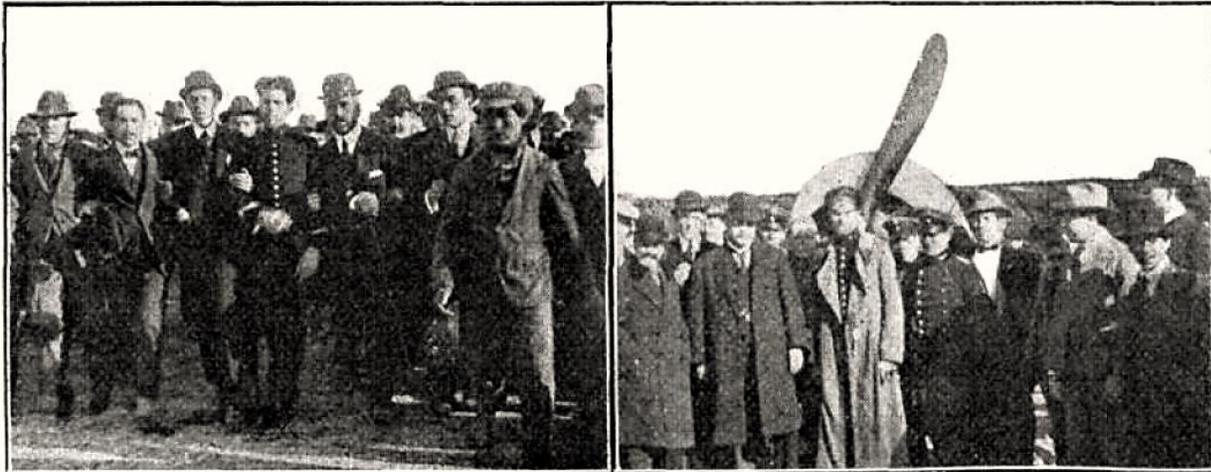


*Copa otorgada por el Aero Club Argentino al vencedor del raid Buenos Aires Mendoza*



Plano de recorrido del raid Buenos Aires Mendoza<sup>23</sup>

### El raid de volación a Mendoza



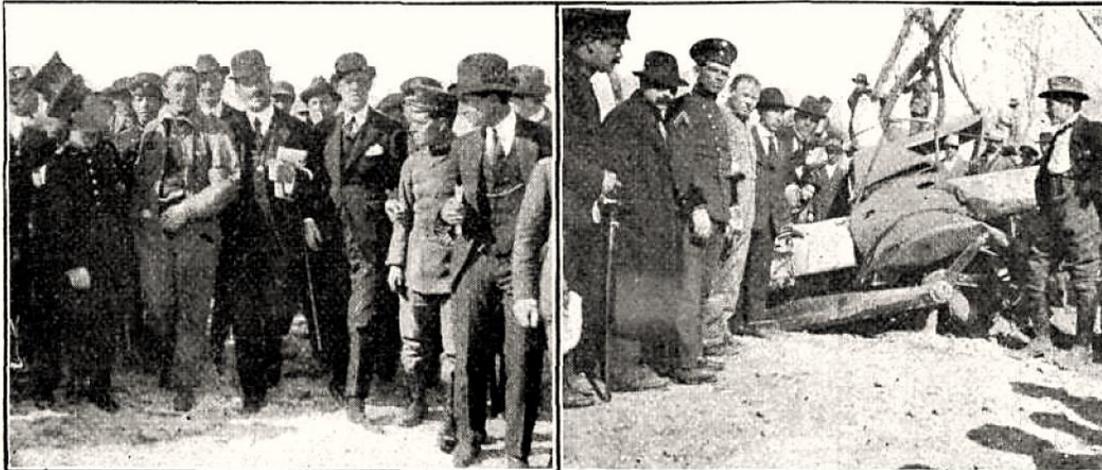
El teniente uruguayo Berisso, rodeado de las personas que fueron a recibirle al aterrizar en los «Tamarindos».

Berisso, momentos antes de iniciar en Mendoza el vuelo que le causó un accidente.

### Raid Buenos Aires-Mendoza<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Boletín del Aero Club Argentino. Año VI, N° 42. Octubre de 1916.

<sup>24</sup> Revista Caras y Caretas N° 930. 27 de julio de 1916.



Zanni, conducido por los miembros del «Aero Club Mendoza», después de su arribo a Los Tamarindos.

El aeroplano del teniente Berisso, según quedó después del accidente, sufrido por aquél.

*Fotografías del Raid aéreo Buenos Aires-Mendoza<sup>25</sup>*

El 22 de julio las autoridades del Aero Club Argentino dieron por finalizada la prueba. Los cálculos realizados por las autoridades del certamen, permitieron establecer que el teniente uruguayo Cesáreo Leonardo Berisso Pascal, había conquistado el primer puesto a 57 horas de la partida totalizando 14:05 horas de vuelo con una velocidad promedio de 85 km/h. Zanni por su parte cubrió el recorrido en 8:55 horas de vuelo.

De esta manera se concretó la primera carrera aérea conocida hasta entonces en Latinoamérica.

**Mg. Eloy Martín**

Miembro Correspondiente en Argentina  
del Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

<sup>25</sup> Revista Caras y Caretas N° 930. 27 de julio de 1916.

## VII. AVIONES CON HISTORIA

### SIKORSKY S-76A, UN CIVIL CON ROPAJE MILITAR



*Imagen captada en la Brigada de Aviación del Ejército de Chile en Rancagua, el 22 de abril del año 1995. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

El helicóptero Sikorsky modelo S-76 "Spirit" fue diseñado y construido por la Sikorsky Aircraft Corporation, empresa creada y fundada por el célebre ingeniero ruso nacionalizado norteamericano, Igor Sikorsky, en el año 1925, en Stratford, Connecticut, Estados Unidos.

Ante la creciente demanda de helicópteros de apoyo a las exploraciones y prospecciones de petróleo en el mar, en los principios de los años setenta, Sikorsky, respondió realizando una encuesta mundial de las necesidades operativas y capacidad de transporte de pasajeros a las plataformas petroleras, del futuro helicóptero.

Con los antecedentes recogidos, Sikorsky se abocó en el diseño y desarrollo de un helicóptero de 14 asientos. Se construyeron cuatro prototipos, el primero de ellos (N762SA), voló el 13 de marzo del año 1977, en tanto que el primer ejemplar de producción para operaciones IFR certificadas, fue entregado el 27 de febrero de 1979 a la empresa norteamericana, Air Logistics de Lafayette, Luisiana.

El Sikorsky S-76 es un helicóptero de tamaño medio, multipropósito, equipado con dos turbinas, los rotores, principal y de cola, son de cuatro palas y su tren de aterrizaje es del tipo retráctil.

Fueron construidos un total de 1.090 ejemplares de todas las versiones. La primera de ellas, el S-76A, estaba equipada con dos motores Rolls Royce (Allison) 250 C-30S. Las variantes desde el modelo B en adelante, fueron equipadas con motores de mayor potencia.

Un total de 284 helicópteros del modelo A fueron entregados. Sus características generales eran: velocidad 287 kms/hora, techo de servicio 4.570 mts, envergadura 13.41 mts, en tanto la longitud alcanzaba los 16.0 mts, y su peso máximo 4.672 kgs.

#### **Servicio en Chile:**



*El Sikorsky S-76A y el AS-332B Súper Puma, en el hangar de la Aviación del Ejército de Chile en el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

En el año 1982, la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), órgano dependiente del Estado de Chile, adquirió a la Sikorsky, un helicóptero modelo S-76A, que fue fabricado ese mismo año, recibiendo la matrícula norteamericana N15466 (s/n°760221), que utilizó en EE.UU. durante las pruebas de vuelo pre-entrega.

La aeronave llegó embarcada al puerto de Valparaíso y trasladada a Santiago en camión. Fue inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves de la DGAC con el prefijo CC-ECH, en enero del año 1983.

Una vez armada y realizado los vuelos de aceptación, fue traspasada a la Aviación del Ejército de Chile, que tenía su base operativa en el aeródromo Eulogio Sánchez en Tobalaba.

La rama aérea del Ejército de Chile, utilizó este medio de transporte en rol VIP, por espacio de once años.



*Estacionado después de un vuelo, se pueden ver las capotas de las turbinas abiertas.*

*Fotografía: Libro Familia Aérea del Ejército de Chile.*

El mismo año de su llegada, en 1983, durante un vuelo VIP, sufrió un incidente en la localidad de Paredones, Sexta Región, que lo obligó a realizar un aterrizaje de emergencia, con el Comandante en Jefe del Ejército a bordo, General Augusto Pinochet Ugarte. El incidente no dejó lesionados y el helicóptero siguió volando posteriormente en el tiempo.

En el año 1994, fue dejado en tierra definitivamente en espera de su venta posterior ocurrida al año siguiente.



*Otra imagen del S-76A en espera de su venta definitiva. Fotografía Sr. Claudio Cáceres Godoy.*

En enero del año 1995, fue enajenado en favor de la empresa Bristow Helicopters Ltd. El 20 de octubre de ese año 1995, llegó a su base en el Redhill Aerodrome, de Redhill, United Kingdom, recibiendo la matrícula británica G-BWIM. Dos años después, fue nuevamente vendido por lo que su matrícula anterior fue cancelada con fecha 29 de abril del año 1997.

Su nuevo dueño, a contar del 24 de junio de ese mismo año, fue la empresa Air Logistics de Lafayette, Luisiana, Estados Unidos, por lo que ahora recibió la nueva matrícula N717AL.



*Fotografiado en Estados Unidos, el S-76A porta los colores de Air Logistics. Fotografía Air Logistics.*

En el año 2007, 22 de junio, fue arrendado vía leasing a la empresa Bristow US, con base en New Iberia, Luisiana, manteniendo su matrícula norteamericana.

Finalmente, el 3 de agosto del 2010, el helicóptero almacenado y su matrícula fue cancelada.



*En esta imagen de Mike MacKinnon de Jetphotos.net, se puede apreciar el estado final del Sikorsky S-76A.*

### **Claudio Cáceres Godoy**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

### **Bibliografía:**

La Familia Aérea del Ejército de Chile. Instituto Geográfico Militar  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Sikorsky\\_S-76\\_Spirit](https://es.wikipedia.org/wiki/Sikorsky_S-76_Spirit)  
<https://www.aerialvisuals.ca/AirframeDossier.php?Serial=6619>  
<https://www.aircraft.com/aircraft/1165794/n717al-sikorsky-s-76a> fotos air logistics

### **Colaboradores:**

Sr. Erwin Cubillos Salazar  
Sr. Juan Carlos Velasco García

## EL INFLATOPLANE



1890 - 1973

A handwritten signature in cursive script that reads "Capt Eddie Rickenbacker".

***“La aviación es una prueba que,  
dada la voluntad,  
tenemos la capacidad de lograr lo imposible”***

***Edward Vernon Rickenbacker***

### **El marco general de su época**

Las bajas sufridas por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos durante la Guerra de Corea, rondan en un número cercano a las 2.700 aeronaves (de todas las clases), y a los 4.500 hombres, habiendo sido 1.200 de ellos, muertos en combate.

Para el arma aérea de los Estados Unidos de Norteamérica, esta guerra tuvo características inéditas que pusieron a prueba la versatilidad de su organización, las destrezas de sus pilotos, y la capacidad de enfrentar adversidades de modos “creativos”.

Sólo para dar marco a este artículo es conveniente mencionar que, en el combate por el dominio de los cielos sobre la agitada Corea, los Estados Unidos utilizaron por primera vez al helicóptero de manera masiva (transporte de tropas, transporte de materiales, y evacuación de heridos, fundamentalmente), tuvieron que enfrentar a los MIG soviéticos y sus diestros aviadores, y como si fuera poco la necesidad de rescatar pilotos caídos tras las líneas enemigas, no sólo por razones humanitarias, sino también porque reemplazar la baja de un piloto de combate experimentado, resulta un factor determinante durante un conflicto de tal magnitud.

### **Una solución creativa**

Parafraseando a Jorge E. Newbery, el hombre quería vencer un problema ocasionado en los cielos, mediante una solución “*más pesada que el aire*”, en clara referencia a los aeroplanos que en su época comenzaban a dominar los vuelos en el mundo.

Los ingenieros de Goodyear estaban *a medias* de acuerdo con el afamado aviador sudamericano, pues querían presentar una solución a ese problema, con un medio “solamente” un poco más pesado que el aire.

En junio de 1956 presentaron formalmente su proyecto iniciado en el mes de abril del año anterior, el cual había sido denominado “INFLATOPLANE”. A decir de algunos, este proyecto estaba basado en la idea original de Taylor Mc Daniel<sup>26</sup>, quien había construido y experimentado con un planeador inflable durante los años '30.



El *INFLATOPLANE* era una aeronave monoplaza (inicialmente) cuyo fuselaje estaba realizado en un compuesto especial de caucho, con un motor de dos tiempos (Nelson), que entregaba unos 40 HP.

<sup>26</sup> La Gran Depresión golpeó a los Estados Unidos en 1931 y 1932, paralizando la industria de la aviación, se volvió casi imposible recaudar fondos para un mayor desarrollo. Taylor McDaniel murió en 1952 a la edad de 61 años, aún convencido de que su idea de un avión de goma era un concepto sólido.

La idea era creativa: Ante la eventualidad de que un piloto hubiera sido derribado y hubiera sobrevivido, se lanzaría un contenedor con un avión inflable en su interior, el cual podría ser ensamblado, puesto en forma, y luego operado, para permitirle volar de regreso hacia sus propias líneas.



El concepto había sido utilizado de manera diferente pero eficaz en apoyo a las tropas paracaidistas durante la Segunda Guerra Mundial, durante la cual se lanzaban *minimotos* en contenedores desde aeronaves de transporte, para permitir que los *paras*, no llegaran a sus objetivos desgastados y con grandes dificultades para combatir, luego de haber marchado decenas de kilómetros por los campos europeos.



Ante todo, debe remarcarse que el proyecto fue clasificado como *secreto* en su época, no sólo por ser innovador, sino por el interés que fundamentalmente el Ejército y la Armada de los Estados Unidos demostraron en él (dejó de ser secreto recién en 1979, al ser desclasificado su manual de descripción y operación).

### **La versión más exitosa**

La versión más exitosa del avión de goma inflable fue el GA - 33, el cual fue construido y probado en un período inferior a las dos semanas.

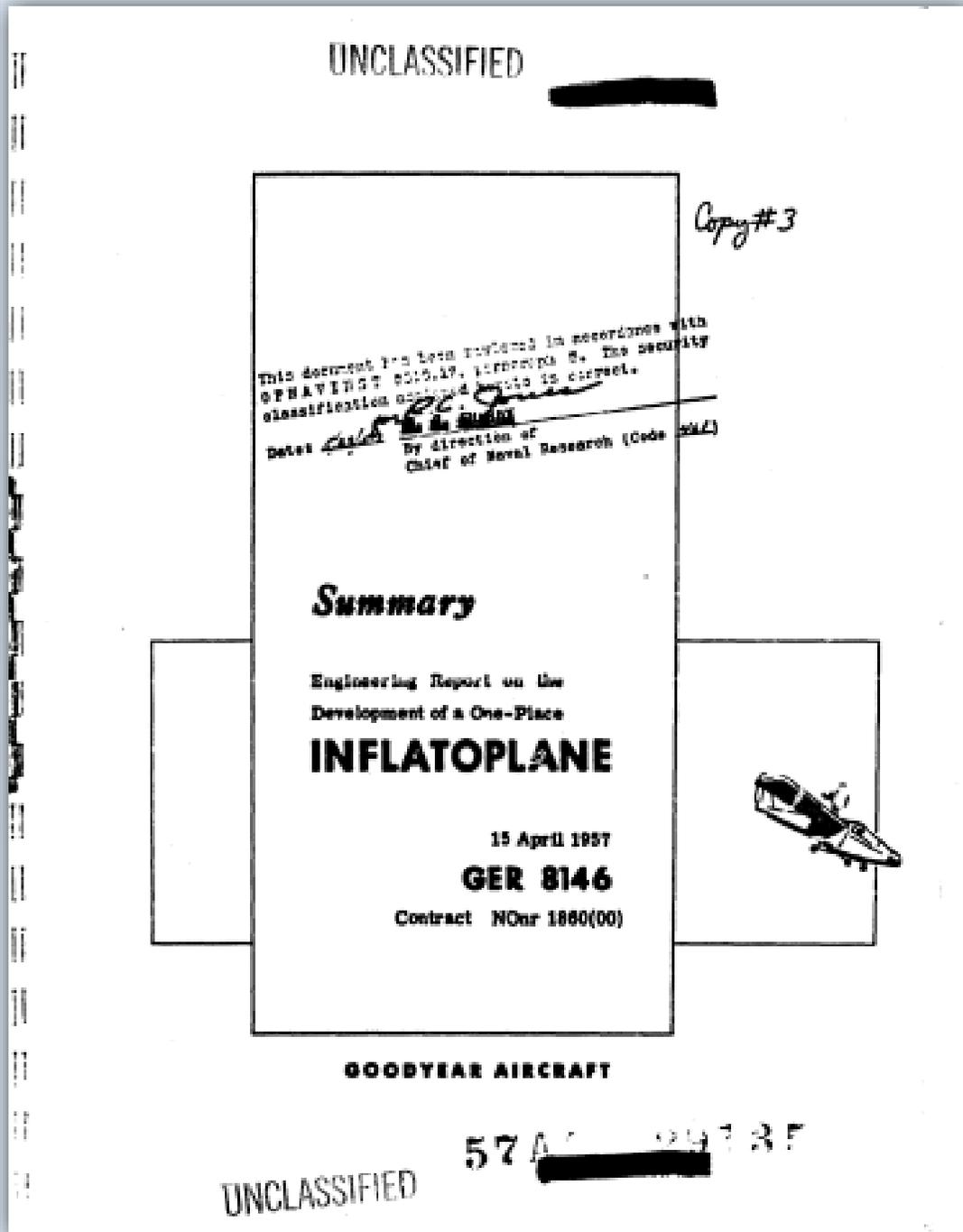
Las alas, la cola y el asiento del piloto se construyeron con un innovador tejido compuesto denominado "*Airmat*". Este tejido de goma desarrollado por Goodyear, consistía en capas superpuestas de tela de nylon recubiertas de goma, lo cual le otorgaba una de las relaciones de resistencia/peso, más altas que cualquier otro material conocido en esa época.

El fuselaje estaba hecho de tela de dirigible con parches de goma de alta resistencia en forma de abanico, los cuales impedían que los puntales y soportes metálicos que conectaban el tren de aterrizaje y el asiento del piloto, dañaran el resto de la aeronave.

Un motor de 40 HP montado en la parte superior del ala propulsaba al GA - 33.

Durante el vuelo, un compresor de aire accionado por el motor, mantenía la presión de aire necesaria para sostener al avión inflado, maniobrable, y rígido.

Después de las exitosas pruebas de vuelo del GA - 33, Goodyear desarrolló un modelo más avanzado designado GA-447, a pedido de la Armada de los EEUU.



## Características generales del Inflatoplane Goodyear

### Básicas

- ❖ **Tripulación:** 1 hombre (luego habría una versión biplaza GA - 466)
- ❖ **Largo:** 6 m
- ❖ **Envergadura:** 6,7 m
- ❖ **Superficie de las alas:** 10 m<sup>2</sup>
- ❖ **Peso vacío:** 102 kg
- ❖ **Peso bruto:** 249 kg
- ❖ **Peso máximo de despegue:** 268 kg
- ❖ **Capacidad de combustible:** 57 kg
- ❖ **Compresor:** Pesco
- ❖ **Presión de inflado:** 7 psi
- ❖ **Tiempo de inflado:** 5 minutos (primero manual, y luego usando la potencia del motor)
- ❖ **Motor:** 1 Nelson H-63A de 2 cilindros refrigerados por aire
- ❖ **Propulsores:** 2 hélices de paso fijo con palas



### Desempeño

- ❖ **Velocidad máxima:** 116 km/h
- ❖ **Velocidad crucero:** 97 km/h
- ❖ **Distancia máxima a cubrir:** 630 km
- ❖ **Duración máxima de operación:** 6 horas y media
- ❖ **Techo de operación:** 3000 m
- ❖ **Ritmo de ascenso:** 2,8 m/s
- ❖ **Distancia para despegue:** 76 m
- ❖ **Distancia para aterrizaje:** 107 m

### Variantes conocidas

- ❖ GA - 33
- ❖ GA - 447
- ❖ GA - 46
- ❖ GA - 468
- ❖ XAO - 2 - GI
- ❖ XAO - 3 - GI



*El Inflatoplane luce las insignias oficiales de la USAAF durante sus pruebas*

La performance de vuelo del *Inflatoplane* era interesante, habiendo demostrado ser capaz de despegar desde una pista de césped necesitando sólo un poco más de 76 metros y sólo 106 para aterrizar. La velocidad de ascenso era de aproximadamente 167 metros por minuto y su techo de servicio de 3.050 metros.

Por otra parte, la versión biplaza (más pesada), necesitaba 118 metros para despegar y 227 metros para aterrizar. La velocidad de ascenso era de 152 metros por minuto y su techo de servicio rondaba los 1.980 metros.





*El Inflatoplane luce las insignias oficiales de la USAAF y el logo de Good Year*

### **El final del proyecto**

Lamentablemente, durante uno de sus vuelos de prueba, efectuado el 5 de junio de 1959, ocurriría un accidente fatal en el que perdería la vida el piloto (Army Lt. Malcolm B. Wallace) mientras realizaba una maniobra exigente de forma descendente.

Uno de los cables de control se zafó de la polea y se enredó trabando la palanca de control. El giro descendente se volvió más pronunciado hasta que una de las alas se plegó sobre la hélice la que resultó rasgada.

Al perder el aire, ambas alas empezaron a flamear violentamente provocando que la puntera de aluminio de una ellas, golpeará al piloto dejándolo semi inconsciente. El Teniente Wallace, intentó abandonar la aeronave, cayendo de la misma, sin tener oportunidad siquiera de abrir su paracaídas.

A finales de los '50, el proyecto perdió a su principal patrocinador (el Ejército de los EE.UU.), quien argumentó que “no podía encontrar un uso militar para una aeronave que podía ser derribada por un hombre con arco y flecha”. Sin embargo, Goodyear continuó el proyecto por sus propios medios hasta 1973.

Hoy en día, se tienen noticias que de los doce ejemplares confeccionados, sólo 4 *Inflatoplanes* han sido conservados en los Estados Unidos: uno en el Instituto Franklin (Filadelfia), otro en el Museo Smithsonian, el tercero en el Museo del Vuelo (Ohio), y el cuarto se encuentra en exhibición en el Museo Stonehenge Air Museum (Montana).

### **Reflexión final**

Los límites de la imaginación de nuestros ingenieros no presentan límites. Los límites en realidad están dados por la disponibilidad de materiales y tecnología al alcance al alcance de ellos, en cada una de las épocas en que les han tocado transcurrir sus vidas.

El avión inflable puede haber sido una solución viable a ciertos problemas presentados en un momento en el cual la carencia de pilotos y unidades de rescate adecuadas, eran acuciantes para las FF.AA. de los EE.UU.

Las conclusiones observadas por el Ejército de los EE.UU. en el informe de suspensión de las pruebas, marcan claramente que la relación costo beneficio en relación la vulnerabilidad del *Inflatoplane* en vuelo, frente a medios enemigos de bajísima tecnología, hacían inviable mantener un proyecto que presentaba un riesgo más, en lugar de una solución definitiva.

*Nota: El Teniente Malcolm B. Wallace fallecido en el accidente más arriba mencionado, es considerado un piloto héroe de la Guerra Fría post Corea †*

### **CrI. Alfredo M. Masarelli Vacca**

Agregado Militar de la  
República Argentina en Chile

### **Bibliografía**

<https://clevelandmagazine.com/in-the-cle/terminal/articles/1956-October2015>

<http://www.fiddlersgreen.net/models/aircraft/Goodyear-Inflatoplane.html>

Archivos del autor.

## VIII. SABÍA UD.?

Sabía usted que hace 79 años atrás, con fecha 17 de julio de 1942, se declaraba creado el Club Aéreo de la ciudad de Lautaro?



Los aviadores Clodomiro Figueroa y Emilio Castro fueron los primeros pilotos en colocar ruedas con sus aviones sobre suelo lautarino, allá por el lejano año de 1914. Claro que no llegaron en vuelo. Llegaron por ferrocarril y desde la estación los aviones fueron llevados en carreta hasta el lugar donde se haría el espectáculo aéreo.

Por su planicie ocuparon los terrenos de “El Avellano”, lugar que más tarde utilizarían otros pioneros de nuestra aviación para efectuar sus volaciones con mayor o menor éxito. Igualmente lo harían más tarde los aviadores de la Base Aérea Maquehue, de Temuco, cuando realizaban vuelos esporádicos a este sector.

Cuando a principios de 1941 una Comisión del Club Aéreo de Chile efectuó una visita a los clubes aéreos existentes en el país, se encontró con una realidad desastrosa. La falta de material de vuelo se hacía evidente, los clubes no marchaban como era debido, no había reglamentos internos y una serie de otros detalles que impedían el desarrollo de la aviación civil.

Con el fin de dar un efectivo impulso a esta actividad deportiva, el Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker, presidente del Club, se abocó a buscar una solución, la que surgió en una reunión cuando el Capitán Enrique Flores Álvarez propuso a la asamblea efectuar una colecta, que al igual que la efectuada por el Ejército el año 1920, permitiera la compra de nuevos aviones para los clubes.

Combatida la idea al principio, finalmente fue aceptada y con el nombre de “Alas Para Chile” fue llevada al Presidente Pedro Aguirre Cerda, quien dio su beneplácito y colaboró activamente para que esta colecta se efectuara el día 20 de agosto de 1941, fecha de celebración del nacimiento de O’Higgins.

Esta colecta realmente prendió en el ánimo del pueblo. Con una buena campaña de prensa y acudiendo a la virtud natural del chileno de apoyar ideas en beneficio del país, se logró la compra de una cantidad suficiente de aviones para dotar a los clubes aéreos con dos y hasta con tres máquinas. Se dio el caso de que cuando llegaron los aviones comprados a EE.UU., había ciudades importantes a las que se habían destinado aviones pero no tenían Club, por lo que rápidamente se crearon nuevos clubes para recibir los beneficios de esta bonanza aérea.

El Club Aéreo de Temuco era el más importante de la zona sur. Fundado el año 1929, en enero del año siguiente, siete alumnos volaban solos, entre los que se contaba el lautarino Werner Rikli, ingeniero agrónomo, nacido en Suiza quien había llegado a Lautaro en 1927. Se distinguía entre sus compañeros porque viajaba a caballo hasta Maquehue para poder participar de las clases en la escuela de vuelo del Club.

Siguiendo los pasos de Rikli, otro lautarino se interesó también por formarse como aviador civil. Se trataba de Juan Fauré Silva, quien el año 1942 se inscribió en el curso de vuelo que se dictaría en el Club Aéreo de Temuco. Fue su instructor el teniente René Sugg, de quien recibió las primeras lecciones en el único Gipsy Moth con que contaba el Club; reliquia anquilosada del correo aéreo de los años treinta, cuyo motor ya no tenía fuerzas para seguir volando, lo que interrumpía continuamente la instrucción.

En 1943, con la recepción de dos Aeronca L-3B producto de la campaña “Alas para Chile”, los cuales fueron bautizados como “Toqui” y “Cautín”, se reiniciaron las clases y Fauré pudo finalmente obtener su licencia de Piloto Aviador de Turismo. Al año siguiente en el Grupo de Aviación Nº 3 efectuó el curso de aspirantes a Oficiales de Reserva. Para cumplir con las exigencias del curso debió permanecer durante 45 días acuartelado recibiendo instrucción militar y de vuelo, diurna y nocturna en Fairchild PT-19 y Vultee BT-13, teniendo oportunidad de volar en Avro 626 y Focke Wulf 44, lo que le permitió recibir su nombramiento como Alférez de Reserva de la Rama del Aire de la Fuerza Aérea de Chile. Con estos antecedentes se presentó a la Dirección de Aeronáutica, donde rindió examen para recibir la habilitación de instructor de vuelo, el que rindió exitosamente y que más tarde le permitiría preparar a los primeros pilotos del Club Aéreo de su ciudad.

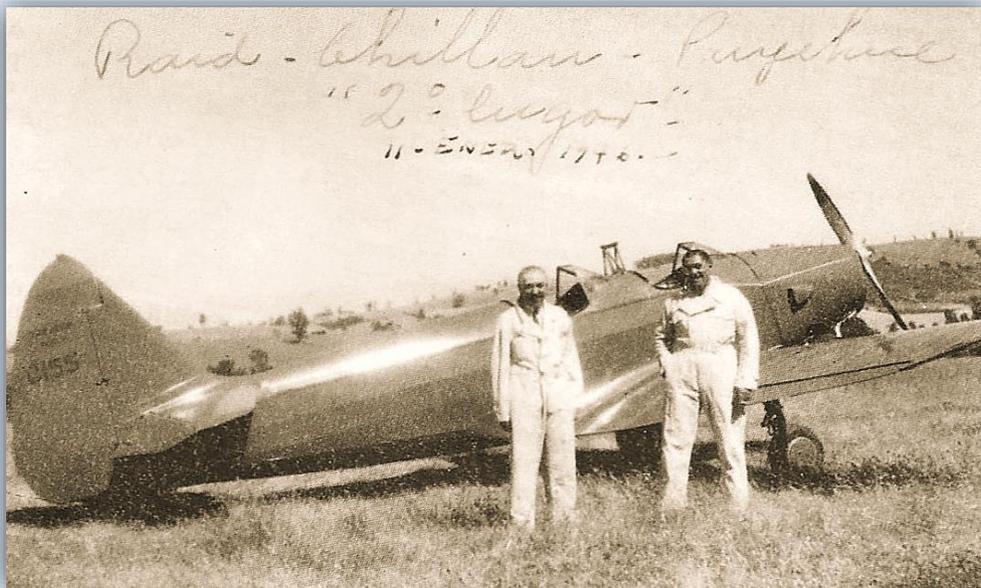
El que Lautaro hubiera sido uno de los buenos aportes financieros a la campaña “Alas Para Chile”, motivó a un grupo de sus ciudadanos a reunirse en el Centro Español *el 17 de julio de 1942*, quienes luego del habitual cambio de ideas declararon creado el Club Aéreo de Lautaro. La reunión fue presidida accidentalmente por Manuel Prado Casas, profesor de Historia del Liceo, teniendo como

invitado especial a Waldo Palma, Presidente del Club Aéreo de Temuco. Finalmente se eligió directorio, el que quedó conformado como sigue:

Presidente: Charles Smith Burnier; Vicepresidente Juan Fauré Silva; Secretario, Manuel Prado Casas; Tesorero, Sergio Muñoz; Secretario de Prensa, Francisco Castillo Aguayo; Directores: Leonidas Deramond Quezada y Clodomiro Aspee Carreño. Integraron además la reunión como socios de número: Renato González, Jaime Hoyos, León Donzé, Raúl Duhalde, Roberto Duhalde, Nolberto Leiva, Eulogio Mora, Jorge Jano, Oscar Allaire, Lorenzo Ruiz, Jorge Fernández, Clodomiro Aspee y Juan Caminondo.

Una de las primeras tareas del directorio fue la de buscar una cancha apropiada para los fines aéreos donde debería construirse un hangar y la sede social. Pronto el comandante del Regimiento les concedió una franja de 600 metros de largo, lugar en el que iniciaron los trabajos para habilitar la pista de aterrizaje. Tres años más tarde esta pista sería extendida a 1.100 metros, gracias a una donación de la sucesión de don Leoncio Diez y una compra a don Paulino Gutiérrez.

Con fecha 14 de enero de 1946, mediante Boletín Oficial N° 3, la Fuerza Aérea reconoce como Instructor de Vuelo del Club Aéreo de Lautaro al Alférez de Reserva Juan Fauré Silva a quien el día 17 de enero de ese mismo año le corresponde el honroso honor de concurrir hasta la Compañía Chilena de Aviación, ubicada en Los Cerrillos, donde se le hace entrega oficial del primer avión para el Club Aéreo. Se trata del Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA N° 0155, el que el aviador trae en vuelo hasta Lautaro donde será recibido por la directiva, los socios del Club y un numeroso público que llegó hasta El Avellano.



***Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA N° 0155, con el que Faure participó en el raid Chillán - Puyehue***

Como una forma de dar a conocer su Club, Fauré participó en la gran concentración aérea realizada en Puyehue, específicamente en el raid Chillán-Puyehue en el que obtuvo un destacado 2º lugar, dejando en muy buen pie a su club ante las autoridades aeronáuticas y clubes presentes de todo el país.

Hubo una activa labor de directorio y socios del Club, lo que les permitió comprar un avión Piper J-3C Matrícula CC-SPB a la firma Besa y Cía., el que fue entregado en el mes de julio en Santiago junto con el Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC con el Nº 0016, con lo que el Club contaba ya con tres máquinas, suficiente para la instrucción de los nuevos aguiluchos lautarinos, que con verdadero entusiasmo e interés querían iniciarse en la conquista de los cielos de La Frontera.

El primer curso de vuelo efectuado en Lautaro estuvo integrado por Clodomiro Aspee Carreño, Germán Becker, Iván Fernández Diez, Alejandro Fernández Diez, Eugenio García Diez, Jaime Hoyos, Osvaldo Becker, León Donzé René Faesch, René Fernández Diez y Raúl Larraguibel.

El 7 de noviembre de 1946, se presentaron a examen ante la comisión presidida por el Capitán de Bandada Guillermo Marín Rodríguez, los once alumnos del curso, todos los cuales fueron aprobados luego de demostrar sus conocimientos en las pruebas teóricas y prácticas a que fueron sometidos por la comisión.

Luego de un almuerzo efectuado en el hangar, los lautarinos tuvieron oportunidad de poder disfrutar de vuelos populares, siendo numerosos los vecinos que disfrutaron de un paseo sobre la ciudad.

La pista de aterrizaje fue bautizada con el nombre del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Manuel Tovarías Arroyo, durante cuya gestión se había realizado la colecta "Alas Para Chile" y quien, en lo personal dio un efectivo apoyo a los clubes civiles. No obstante, recién el 18 de febrero de 1960 la Dirección de Tránsito Aéreo dictó la resolución que autorizaba su funcionamiento como Aeródromo Deportivo Privado, de propiedad del Club Aéreo de Lautaro, dejándolo apto para operaciones aéreas. Se dejaba constancia que la pista tenía un largo de 1.250 metros por 100 de ancho.

El 17 de noviembre de 1946, con la presencia del Gobernador Gilberto Salinas Roig, el Subdirector de Aeronáutica Eduardo Muñoz, el Jefe de la Brigada de Maquehue Alfonso Scheinling, Comandante de la Primera Brigada Washington Silva y el Jefe la Tercera Brigada Luis Donoso, además de autoridades locales y una gran cantidad de público, tuvo lugar un gran festival aéreo donde se efectuó el bautizo de los tres aviones y el hangar del Club.

El Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, del Club, fue bautizado como "Lautaro". Fueron sus padrinos: Francisco Faesch y señora; Julio Fernández y señora; Manuel Prado y señora; Leonidas Deramond y Juan Fauré y señora. En medio de los aplausos del público la señora de Fauré rompió la tradicional botella de champaña.

El Avión Piper N° 115 matrícula CC-SPB, fue denominado “Perquenco” y fueron sus padrinos Fernando Eyzautier y señora; Pablo Paslack y señora; Claudio Anselme; Gustavo Topp y señora, Carlos Paslack y señoritas Teresa y Genoveva Anselme, rompió la botella la señora Emilia de Paslack.

El avión Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC N° 0016, fue bautizado como “Galvarino” y fueron sus padrinos: Alberto Diez y señora; las señoritas Raquel Ruedy y Rina Rocamora; Osvaldo Rudloff y señora; Manuel Labbé; Carlos Quintas y Hugo Romero. Rompió la tradicional botella la señora de Rudloff.

Finalmente, los padrinos, madrinas y público presente se acercaron al hangar, que al igual que los aviones se encontraba precedido por una cinta tricolor que fue cortada luego de la bendición del párroco Ignacio Sáenz de Ugarte.

En esta oportunidad rompió la botella de champaña la señora Lola Lehmann, esposa del jefe de la 3ª Brigada Aérea comandante Luis Donoso. A continuación, se invitó a una copa de champaña y el hangar pudo ser visitado por autoridades y público presente.

En la oportunidad varios de los padrinos hicieron gala de su nombramiento entregando cheques y dinero en efectivo para el Club, con lo que se reunió una suma superior a los diez mil pesos.

Por la tarde tuvieron lugar los vuelos populares, destacando los aviones de la Base Aérea de Maquehue, que efectuaron variadas acrobacias aéreas, simulacros de bombardeo y vuelo en picada, causando una gran impresión al público presente.

Una participación destacada le cupo también al paracaidista Alberto Zout, quien realizó una de sus acostumbradas exhibiciones abriendo su paracaídas a baja altura.

Magdalena Haury fue elegida Reina del Festival, el que por la noche se extendió a un baile en el que los nuevos aguiluchos junto al pueblo lautarino celebraron el auspicioso surgimiento de su Club Aéreo.

### **Héctor Alarcón Carrasco**

Instituto de Investigaciones  
Histórico Aeronáuticas de Chile

## IX. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



*La Nación, viernes 19 de julio de 1929*

El 18 de julio de 1929, se dio partida oficial al servicio permanente de correo aéreo comercial entre las ciudades de Santiago de Chile y Buenos Aires en la Argentina.

A las 7.30 horas, el emblemático aviador francés Jean Mermoz, quien estaba a cargo de este servicio aéreo, evolucionó en un avión Potez despegando desde el aeródromo de El Bosque, llevando correspondencia en dirección a la argentina ciudad de Mendoza. Ese mismo día, por la tarde, continuaba viaje entregando otras cartas en Buenos Aires, la que por este mismo servicio llegaría a Europa, en el término de ocho días.

El diario chileno “la Nación” informaba en su edición del día viernes 19, lo siguiente: *“Conforme lo anunciamos en nuestra edición anterior, a las 6.50 horas de la mañana de ayer, salió de El Bosque con destino a Buenos Aires un avión Potez de la Compañía General Aeropostal, piloteado por el aviador francés M. Mermoz y llevando como pasajero al señor Enrique Guillaumet. Según informaciones recibidas en esta capital, en una hora treinta minutos este avión postal efectuó el recorrido Santiago-Mendoza, y después de detenerse diez minutos para el cambio de aparato en el aeródromo establecido en Mendoza, siguió viaje el correo llevado por un avión Latécoère, tipo 26, el que aterrizó sin novedad, a las 15.20 horas, en el aeródromo de Pacheco, propiedad de la Compañía en Buenos Aires. Numerosas cartas y diarios llevaba el avión a su salida de Santiago.”*

***“Entre la correspondencia llevaba ejemplares de “La Nación” y “Los Tiempos” y una carta dirigida por el Jefe del Servicio Internacional de la Dirección de Correos Sr. Jiménez, a su colega el Director de Correos de Argentina, felicitándolo por la feliz iniciación del nuevo servicio que va estrechar más las relaciones de amistad existentes entre los dos países.”***

*“La Compañía ha organizado canchas de emergencia en el sector de Mendoza - Buenos Aires, las que sirven también por sus instalaciones para radiogonometría y balizaje nocturno, en vista de la adaptación próxima del servicio de noche entre esos dos puntos.”*

## 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***

*Muchas gracias por enviarme todos los meses esta "Revista Histórica", siempre excelente y muchas felicitaciones.*

*Saluda atentamente,*

**Corina Barrera Capot**

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

---

*Estimados Norberto y Sergio,*

*Desde EE.UU. les envío un fuerte abrazo y mis felicitaciones a Uds. y al Directorio que encabezan, por el gran nivel alcanzado por la Revista Aerohistoria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.*

*Como chileno apasionado por la aviación y que vivo hace años en EE.UU. me llena de orgullo recorrer las ricas páginas documentales de vuestra publicación y poder conocer el valioso material que Uds. han recopilado y rescatado de la historia de la aviación chilena y mundial. Es todo un verdadero ejemplo de contribución a la difusión de extraordinarias vivencias y hechos relevantes de la aviación y sus heroicos protagonistas.*

*Reciban mi admiración y cariño desde acá,*

---

**Patricio Sepulveda**

Founder and CEO



*Distinguido, querido amigo:*

*Aprovecho para trasladarle, en nombre de la Junta de nuestra humilde institución y en el mío propio, nuestro más sincero agradecimiento por permitirnos disfrutar de vuestra magnífica "Revista Aerohistoria".*

*Reciba un cordial y atento saludo,*



**Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez**

**Presidente**

---

*Estimado Sr. Presidente del IIHACH,*

*Es nuevamente muy grato recorrer parte de la historia aeronáutica en las páginas de la Revista Aerohistoria de mayo 2021, la que sin duda destaca en las publicaciones de su tipo, entregando a sus lectores el placer de volar gráficamente y revivir recuerdos y emociones que la vida alada otorga a los amantes del azul aéreo.*

*Felicitaciones, Suerte y mucho éxito*

*Saluda atentamente,*

**OSCAR MEDINA ROJAS**

**Administrador de Aeropuertos**

Sección Operación de Aeródromos

Subdepartamento Servicios de Aeródromos - DASA

*Señor Director*

*En el ejemplar correspondiente al mes de mayo pasado, fue publicado un interesante artículo relativo a la brillante trayectoria, que al Comodoro del Aire Manuel Francke Mariotti cupo en la aviación militar y civil chilena.*

*Artículo que, en mi opinión, viene a rescatar la memoria de un hombre cuyos méritos a la fecha no habían sido debidamente difundidos en las páginas de nuestra historia aeronáutica.*

*Deseo hacer propicia la oportunidad para hacer mención a otra faceta de su personalidad, que dice relación con su desempeño en la aviación civil.*

*Ejerciendo la presidencia efectiva del Club Aéreo de Chile, a fines de los años treinta le correspondió presidir la ceremonia mediante la cual, aquella entidad procedía a hacer entrega a los primeros pilotos de su Escuela de Aviación Civil, del "brevet" que los acreditaba como tales.*

*Oportunidad en que don Aladino Azzari López, instructor de la escuela, en medio del entusiasmo reinante, invitó a los presentes a hacer un brindis por todos los aviadores del universo. Tomando la palabra Francke, solicitó dejar establecido como una tradición, que en cada reunión de camaradería realizada en nuestra Patria entre aviadores civiles y militares, el primer brindis fuera por la aviación universal.*

*Proposición que fue ampliamente aceptada, perdurando un tiempo hasta caer en el más completo olvido.*

*Algo que no se contrapone en absoluto con aquella que señala que en toda reunión de miembros de la Fuerza Aérea de Chile, el primer brindis corresponde sea ofrecido por el oficial más antiguo presente, por S.E. el Presidente de la Republica.*

*Mucho se ha señalado que, a diferencia de los marinos, los aviadores no somos muy proclives a preservar nuestras tradiciones.*

*¿No sería esta, ocasión propicia para rescatar del olvido algo que nos legaran aquellos precursores?*

**Sergio Barriga Kreft**

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 Vacca**  
**Claudio Cáceres Godoy**  
**Eloy Martín Rivelli**  
**Héctor Alarcón Carrasco**  
**Hugo Gutiérrez González**  
**Orietta Rodríguez Gaune**

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

**50** AÑOS



Representantes para Chile  
**FEDERAL SIGNAL CORP.**  
Emergency Products

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

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