



ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- ▶ **Luis Alfonso Luciano Gómez Estai**
- ▶ **Primer trabajo de verano en Quintero del Servicio de Aviación Naval Chilena**
- ▶ **Carruaje de los Héroes: El Catalina OA-10A "Manu-Tara"**

Actividades de enero de 2022 - N° 1



Aristides Pinto Concha
General de Brigada

Jorge Mattel Gormáx
Ministro de Guerra

Manuel Ávalos Prado
Capitán



EN HOMENAJE A LA ESCUELA DE AVIACIÓN
"CAPITÁN MANUEL ÁVALOS PRADO"
EN SU CENTÉSIMO NOVENO ANIVERSARIO

1913 - 11 DE FEBRERO - 2022





▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

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

En estos días donde la intolerancia, desidia, falta de respeto y juicios descontextualizados y erradamente revisionistas parecen cobrar un espacio en la mente y boca de muchos, haciendo que lo imprescindible se pierda en el horizonte, dando espacio a antojadizos deseos progresistas y placeres avalóricos, respecto a tareas y objetivos de vida, muchas veces más relevantes. Es cuando las efemérides -ese conjunto de acontecimientos históricos trascendentes ocurridos en una misma fecha, pero en años diferentes- cobran sentido en el campo de la conmemoración o la simple mención, pues éstas se vuelven la mayoría de las veces, parte esencial del ejemplo y ruta para recordar parte fundamental de nuestra identidad o cultura nacional o institucional.

Pudiendo llegar a constituir alguna de las veces, una actividad en torno a un recuerdo de significancia y trascendencia que nos enseña, en cuerpo y alma, más de nosotros mismos.

La celebración de éstas, muchas de las veces, dan paso a un espacio de reflexión, conocimiento o simple comprensión de nuestra naturaleza, además, su celebración agrega conocimiento y recordación, dando con ello fuerza a la máxima que nos recuerda permanentemente que, *“No se quiere, ni menos se defiende, lo que no se conoce”*.

Tanto el recuerdo como la celebración periódica, son parte del preciado regalo que los integrantes de nuestro Instituto, entregan desde hace ya treinta y nueve años, no sólo a los chilenos, sino que a la América completa y más aún, a cada ciudadano del mundo que quiera conocer algo más de nuestro pasado aeronáutico nacional e iberoamericano. Esto es parte del aporte desinteresado y constructor, que esta corporación cumple ininterrumpidamente desde su fundación, informando, respetando, valorando y educando, sobre lo que muchos consideramos parte importante de nuestro pasado como pueblo, de cómo nos insertamos en el mundo y relacionamos con este.

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

Amor por la Patria, humildad, dedicación y verdad, son parte del espíritu y fuerte compromiso que lidera nuestro trabajo, sea en la forma de una carta de opinión pública, en una investigación, una asesoría, conmemoración o la permanente difusión de la rica historia aérea. Periódicamente hacemos ese esfuerzo, compatibilizando conocimientos y voluntad que unimos y añadimos al gratificante beneficio que nos brinda el registrar y rescatar ese patrimonio tangible o intangible, que nos posibilita sumergirnos con un mayor compromiso hacia el conocimiento y el logro de esa máxima antes expuesta.

Es la historia, en particular la aeronáutica, la que nos seduce, enamora y reconforta. También, es la que nos anima a compartir y descubrirla, de modo que todos estos acontecimientos importantes, sean alimento para construir, enorgullecer y valorar la historia del país, sus símbolos y por sobre todo, a su gente, pues ello refleja el cómo nos presentamos, servimos al país y a quienes nos rodean.

Este orgullo por la historia del país y la valoración que se hace de los distintos devenires pasados, son pilares esenciales para el conocimiento y la identificación de las personas con su pasado, su presente y futuro. El valorar acontecimientos como lo fueron los vuelos hacia la Isla de Pascua en enero, algunos tan particulares como lo pudieran parecer los aniversarios de clubes aéreos, o cualquier otro, todos son por igual, puentes de conectividad dorada que nos permiten, que nos enseñan y unen como Estado-Nación, como comunidad, como familia, en un mismo y sencillo aniversario.

Si es cierto que el alma de los pueblos se identifica con su tradición, al igual que ocurre con el alma de los hombres; será ella el vivero de sus sentimientos y de sus manifestaciones espirituales.

De esta forma, reconocemos en este medio de difusión, ya de “celebrado nombre y trayectoria”, una puerta abierta para recordar al mundo algo más de los hombres, hitos y circunstancias que han influido y conformado la construcción de *nuestro pasado aeronáutico* así también de nuestra *cultura e identidad*.

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

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Misa de despedida al Capellán Pbro. Elías Peña Pino</i>	6
<i>Destacado y memorable doble homenaje en el 71 aniversario del vuelo del Manutara, realizó socio de nuestra corporación en Isla Rapa Nui</i>	8
<i>Aniversario del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y una muy emotiva ceremonia de traspaso del cargo de la Agregaduría Aeronáutica de Brasil en Chile</i>	10
<i>Con una misa, el IHACH recordó el trigésimo noveno aniversario de su creación</i>	10
OBITUARIO	
<i>Dagoberto Godoy Lisboa</i>	11
<i>Augusto Ulderico Cicaré</i>	12
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	13
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	16
EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO.....	19
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Luis Alfonso Luciano Gómez Estai</i>	41
<i>Primer trabajo de verano en Quintero del Servicio de Aviación Naval Chilena</i>	55
<i>Carruaje de los Héroes: El Catalina OA-10A "Manu- Tara"</i>	73
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Bote volador Dornier Do-E, en Chile</i>	87
¿SABÍA UD.?	
<i>20 años de la revista Aerohistoria</i>	95
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Apuntes del primer vuelo comercial a Rapa Nui</i>	99
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	102

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS, OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS Y DE CAMARADERÍA

❖ *Misa de despedida al Capellán Pbro. Elías Peña Pino*



Con una misa concelebrada el domingo 9 de enero en la iglesia institucional, nuestro capellán, el Padre Elías Peña Pino se despidió de su feligresía y amigos, al haber puesto término por razones de su delicado estado de salud, a su labor pastoral en la Fuerza Aérea de Chile.

Oficio religioso en que fue acompañado por el capellán Eleodoro Gómez, el presbítero Marcelo Jara, quien lo reemplazará como rector del templo vicarial institucional y de su amigo de toda una vida, el diácono Luis Molina.

Resumir en pocas líneas la benemérita y fecunda labor del "Padre Elías" como cariñosamente se le conoce en el ámbito aeronáutico, no es tarea sencilla y además sabemos que ello iría contra su reconocida modestia y sencillez. Formado como sacerdote dominico, en 1991 ingresó como Capellán Auxiliar al Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile, prestando servicios en la Primera y Tercera Brigadas Aéreas, en Iquique y Puerto Montt respectivamente, en el Hospital Clínico institucional, además de haber servido en dos oportunidades el cargo de Rector del Templo Vicarial asumiendo también a su cargo la formación de los diáconos del Obispado Castrense de Chile.

Como sacerdote en innumerables oportunidades nos acompañó en nuestras actividades de conmemoración histórico aeronáuticas, cuando nos reuníamos para orar por los precursores o mártires de la aviación chilena. Con buen o mal tiempo, ya fuera en templo mismo, como frente a los mausoleos y tumbas donde descansan aquellos camaradas que ya emprendieron el vuelo sin retorno.

Siempre el primero en llegar, siempre el último en alejarse, no aceptando se le proporcionara movilización para su traslado.

Si en un acto de camaradería se contemplaba una misa, al término de la misma se retiraba sin aceptar la invitación para acompañarnos a disfrutar de momentos de amistad. Su celo sacerdotal se lo impedía y raudo partía donde su presencia también era requerida.

Por ello, a nadie llamó la atención que no aceptara se le tributara una despedida oficial, invitando a quien quisiera acompañarlo, a participar de la santa misa con que daría el postrer adiós a sus feligreses y amigos.

No obstante, en compañía de la Escuadrilla "Tigres Voladores 1958-1961" de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", entidad a la que sirviera con igual desvelo, nos hicimos presentes en aquel oficio religioso y luego de algunas sentidas palabras pusimos en sus manos, dos testimonios que acreditaban su condición de "Capellán Emérito" de nuestro instituto y "Tigre Volador Emérito Ad Vitam" de la Escuadrilla, gestos que lo hicieron emocionarse hasta las lágrimas.

Tras las últimas oraciones y la bendición final, firmó el acta de entrega del templo vicarial al Presbítero Marcelo Jara, señalando que de ahora en adelante se acogería al amparo de la Congregación Religiosa "Hermanas Hospitalarias de San José" en la ciudad de Quillota, donde "dedicaría el resto de su vida a la oración y el silencio, confiada a la misericordia de Dios".



En años anteriores, cuando el Pbro. Elías Peña nos regalara con su usual consejo, disposición y alegría, aceptando humildemente, ser nuestro Capellán Honorario.

❖ ***Destacado y memorable doble homenaje, en el 71° aniversario del vuelo del Manutara, realizó socio de nuestra corporación en Isla Rapa Nui***

Ajustada a las medidas sanitarias dispuestas para el control de la pandemia por Covid-19, el pasado miércoles 20 de enero, nuestro Miembro Representante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Dn. Enrique Carrasco Henríquez, dictó una charla en la Biblioteca Municipal “Katipare”, donde además, se lanzara el libro del primer vuelo a la Isla de Pascua, titulado “El Manutara en Rapa Nui” del antropólogo Roberto Rojas Pantoja.

En ella, se recordó la intrépida tarea cumplida entre la tarde del 19 y la mañana del 20 de enero de 1951, cuando en el bote volador Catalina OA-10A N° 405 de la FACH, bautizado como “Manu-tara”, se realizara el primer vuelo a dicha isla nacional.

Este vuelo de trascendencia internacional, fue considerado una verdadera hazaña aeronáutica nacional y fue una iniciativa que permitió a la postre, fortalecer la soberanía chilena en el Pacífico Sur, abriendo una nueva ruta de acercamiento, además de la proyección comercial, cultural y turística.

Por la tarde de ese mismo día, se conmemoró este importante hito, en la Primera Compañía de Bomberos local, de patronímico “Roberto Parragué Singer” y, que fuera apadrinada el 16 de agosto de 1972 por él mismo, cumpliendo próximamente, sus primeros 50 años de vida.





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

❖ *Aniversario del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y una muy emotiva ceremonia de traspaso del cargo de la Agregaduría Aeronáutica de Brasil en Chile*

Al mediodía del jueves 27, nuestro presidente don Norberto Traub, asistió al aniversario del Ministerio de Aeronáutica de Brasil, ocasión en la que se llevó a cabo la ceremonia de cambio de mando de la Agregaduría Aeronáutica de Brasil en Chile.



La solemne y emotiva ceremonia, donde el Coronel FAB Sr. André Luís Albuquerque de Vasconcelos entregó su cargo al nuevo Agregado Aeronáutico del Brasil en Chile, Coronel FAB Sr. Alex Pereira de Souza, tuvo lugar en un selecto salón del Hotel Plaza el Bosque Nueva Las Condes.

❖ *Con una misa, el IIHACH recordó el trigésimo noveno aniversario de su creación*

Al mediodía del viernes 28 de enero pasado, ante la imposibilidad de celebrar el trigésimo noveno aniversario, nuestro directorio solicitó pedir por los miembros de la corporación e incluir por sobre todo, el recuerdo de quienes nos han precedido en la investigación, conmemoración y difusión que realiza el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



Considerando que estamos en época de restricciones sanitarias por la grave pandemia que afecta al mundo entero, se esperará tener mejores condiciones para realizar algún encuentro de camaradería que nos permita volver a compartir, abrazarnos y conversar tantas cosas.

II. OBITUARIO



Dagoberto Godoy Lisboa (Q.E.P.D.)

DAGOBERTO GODOY LISBOA

"Camaradas en la vida y en la muerte"

Nuestros frecuentes encuentros en actos de conmemoración histórico aeronáuticos, conferencias y ceremonias en la Fuerza Aérea, hicieron nacer en él su interés en conocer más de la labor que nuestro instituto realiza.

Interés que a la postre se materializó al presentar su solicitud de incorporación a nuestra corporación, la que fue aprobada por la comisión respectiva y la unanimidad del directorio.

De mirada franca y sonrisa permanente, poseía un carácter tranquilo y reposado, sin hacer nunca mención a su condición de hijo del vencedor del macizo andino. Por el contrario, siempre escogió para sí los lugares de mayor sencillez ajenos a toda figuración.

Hombre de pensamientos claros y juicios certeros, no tardó en ganarse el aprecio de todos los socios, los que en asamblea anual llevaron a su nombramiento como miembro de una de las comisiones del directorio, en la que desarrolló una fructífera labor.

Permanente concurrente a todas nuestras actividades, con extrañeza y preocupación hace un tiempo notamos su paulatino alejamiento de las mismas, lo que nos llevó a tomar contacto con él para inquirir las razones de aquello.

Fue entonces, que con la tranquilidad que le era reconocida, nos dio a conocer le habían detectado una grave enfermedad de muy incierto pronóstico. Dolencia a la cual haría frente y una vez recuperado, se reintegraría a sus labores de socio.

Coincidiendo en algunas oportunidades con uno de los nuestros, demostraba valor y firmeza de espíritu. Reiterando que seguía con su tratamiento no descartando su pronta reincorporación.

Sin embargo, el destino ya le tenía señalada otra misión y su vida se fue apagando lentamente, como lo hace al anochecer la mortecina luz de un candil, dejándonos como hermoso legado, el recuerdo de un hombre de bien y ciudadano ejemplar.

Sergio Barriga Kreft



Augusto "Pirincho" Cicaré (Q.E.P.D.)

AUGUSTO ULDERICO CICARÉ

"Un gran creador autodidacta que hizo historia en los cielos de su Patria y del mundo"

En la madrugada del 26 de enero de este 2022, falleció a los 84 años de edad, nuestro apreciado amigo argentino, don Augusto "Pirincho" Cicaré, quien hace algún tiempo, se encontraba internado en el Hospital Doctor Posadas de su natal Saladillo, en la provincia de Buenos Aires.

A "Pirincho", como afectuosamente todos le llamaban, lo conocimos en junio del año 2014 cuando con ocasión de asistir al XIV Congreso de Historia Aeronáutica de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE), celebrado en Buenos Aires, tuvimos el privilegio de visitar su casa, conocer a su linda y encantadora familia, y donde tuvo a bien compartir con los presentes su gran tesoro: La fábrica de helicópteros "Cicaré".

Un año más tarde, con ocasión de asistir a un homenaje que se le rendiría en la ciudad argentina de Saladillo en el marco del "1er. Congreso Internacional de Historia del Helicóptero", tuvimos el placer de reencontrarnos con el hombre de mirada franca y cálida sonrisa permanente, pudimos ahondar en su hermosa trayectoria de inventor y creador autodidacta: *"Fue el genio saladillense, criado en Polvaredas, quien con una idea fija y trabajo arduo logró ser reconocido en todo el mundo por su talento y sus helicópteros, pero también por su humildad, entereza y dignidad"* señaló una nota del portal trasandino, ABC de Saladillo.

Gran persona, gran ser humano, humilde que con su trabajo constante y con tan solo 21 años de edad, logró en 1958 hacer realidad el primero de sus grandes sueños: construir un helicóptero de madera que en poco tiempo y contra no pocas adversidades, pudo hacer volar.

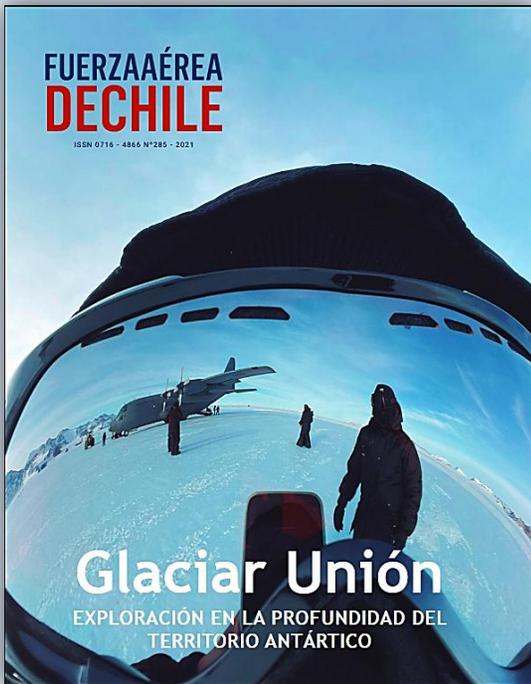
Fundó la fábrica Cicaré Helicópteros S.A. en la ciudad de Saladillo. Fue miembro del Instituto Nacional Newberiano y distinguido *primer receptor* de la Cruz *Virgo Lauretana* del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Alcanzó un lugar muy alto aquí en la tierra, y hoy ya estará en el verdadero cielo, compartiendo su fe y las múltiples anécdotas de vida, con quienes lo apreciaron, admiraron y partieron antes.

Un honor haberlo conocido, por lo que hacemos llegar por intermedio de estas breves líneas a su distinguida señora e hijos, nuestro más sentido pésame.

Descansa en Paz Pirincho, Vuela alto.

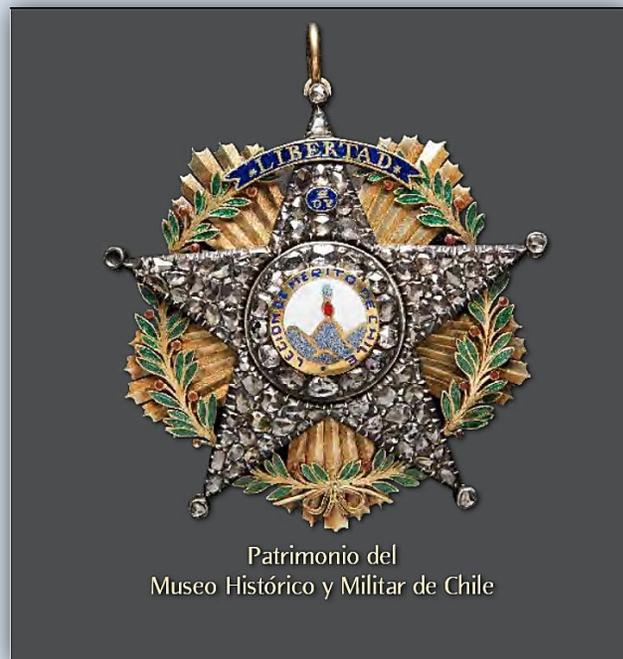
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



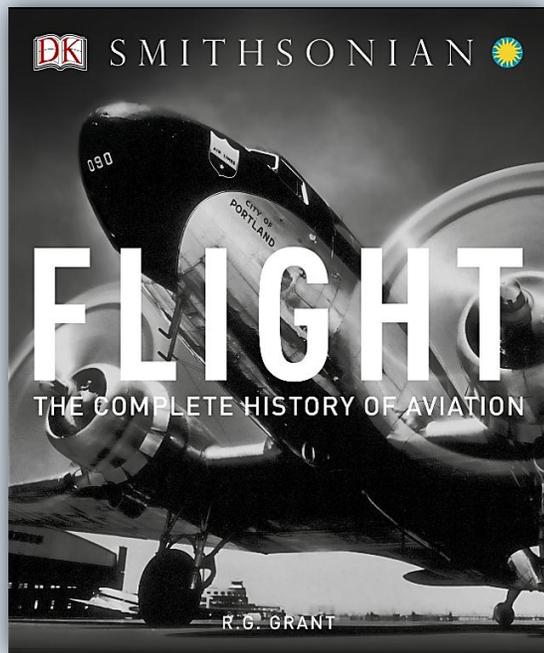
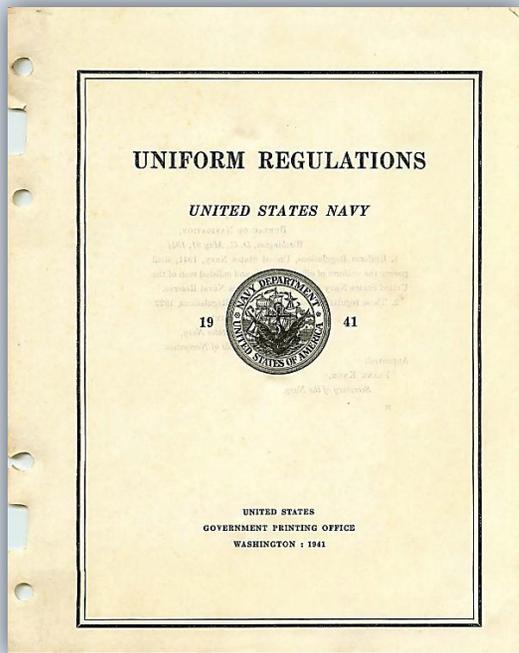
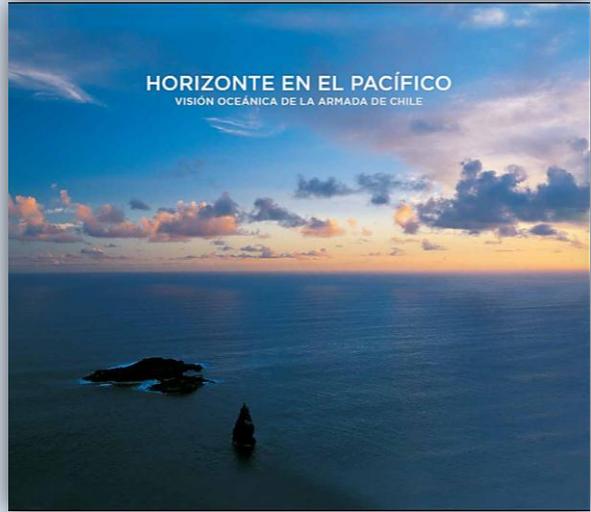
- ❖ *En este mes de enero, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

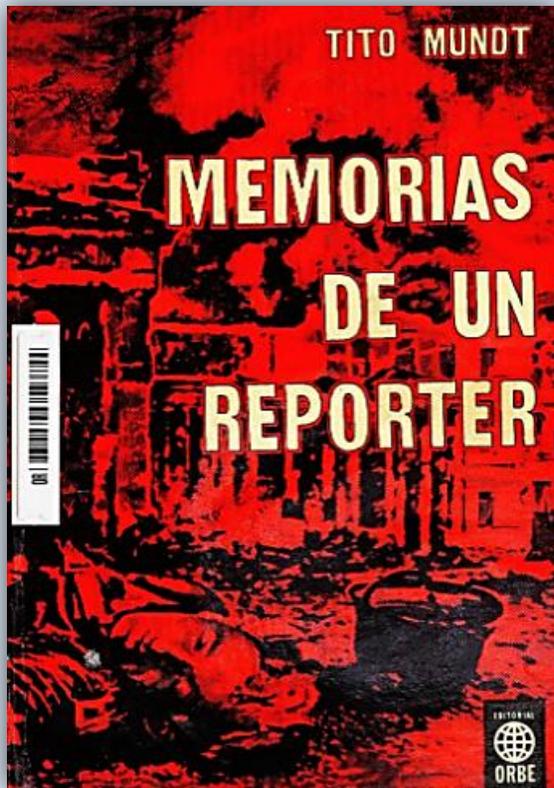
Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

Les invitamos a descargarlas y así aumentar su gran biblioteca digital.



Patrimonio del
Museo Histórico y Militar de Chile





*La Aviación española
en la Campaña de Marruecos (1913-1927)*

Angel Gabriel LAS NAVAS PAGÁN (*)

Los años van pasando y los ciezos del olvido van cubriendo de sombras nuestro pasado, aunque sea inmediato y pertenezca a las tres primeras décadas del siglo actual. La heroica y eficaz actuación de los aviadores en la larga y penosa guerra que sostuvo nuestra Patria para pacificar el Norte de África (territorio que nos había sido cedido en calidad de Protectorado por la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906), apenas es recordada por las generaciones que les han seguido. Merece la pena volver al ayer... porque la Historia representa una caudalosa fuente de lecciones, enseñanzas y ejemplos. Nuestra incipiente Aviación Militar, nacida en el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid) en 1911, representada por unos pocos pilotos y aeroplanos de origen francés, estaba muy lejos de sospechar la gran prueba y bautismo de fuego, que, en un futuro muy próximo, iba a experimentar. Esta contienda, con diversas alternativas y situaciones, se prolongaba indefinidamente y el Ministerio de la Guerra admitió la posibilidad, en agosto de 1913, de emplear la novísima arma, todavía con muchas incógnitas e interrogantes, en las futuras operaciones que se avecinaban. Y a tal efecto encomendó al Coronel de Ingenieros don Pedro Vives, Jefe del Servicio de Aeronáutica e ilustre promotor del globo y del aeroplano en nuestra nación, para que estudiara sobre el terreno las posibilidades del avión en su específica misión de cooperación con el Ejército de Tierra. Vives, que era un hombre de gran formación militar y aérea, elaboró un documentado informe e, incluso, determinó emplazamientos para improvisados aeródromos. Juzgó que

(*) Escritor de la Asociación de Corresponsales de Prensa Iberoamericanos.

MILITARIA. Revista de Cultura Militar, n.º 3, 61-72. Edit. Univ. Complut. Madrid, 1991



IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

Con mucho agrado recibimos durante enero, la invitación a participarles de este excelente programa para aquellos que puedan concurrir el próximo mes de marzo.



CATEDRAL ANGLICANA ST PAUL'S Valparaíso

MÚSICA EN LAS ALTURAS

Domingo 6 de marzo, 2022

12:30 Horas

Organista: **Ítalo Olivares**

Entrada liberada (con aforo)

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1.- J. Pachelbel
(1653 - 1706) | Tocata en Sol menor |
| 2.- J. S. Bach
(1685 - 1750) | Preludio y Fuga en Si bemol mayor BWV 560 |
| 3.- M. E. Bossi
(1861 - 1925) | Chant du soir Op. 92 No. 1 |
| 4.- N. Bruhns
(1665 - 1697) | Preludio y Fuga en Mi menor (El grande) |
| 5.- F. Peeters
(1903 - 1986) | Festival Voluntary Op. 87 |

Agradecemos su contribución para la restauración de nuestro monumento histórico construido en 1858.

We are grateful for your contribution towards the restoration of this historic building built in 1858.

saintpaulchurchvalpo@gmail.com
www.saintpaulchile.cl



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 01-2022 Santiago, 07 de enero de 2022

Manu tara / Manu Tama I / Aurora Austral III y su importancia nacional

La aviación ha sido un elemento fundamental en el desarrollo y crecimiento del país. Su precursor, el Comodoro Arturo Merino Benítez, fue el principal gestor al crear organizaciones civiles y militares, que se convirtieron tempranamente en el sistema aeronáutico nacional.

El sueño de unir al país por los caminos del aire, no fue fácil: éxitos y fracasos se fueron configurando a través del tiempo. La Fuerza Aérea de Chile, próxima a cumplir 92 años de existencia, ha marcado varios hitos durante su historia que hace confirmar el sueño de los pioneros de la aviación y en especial el del Comodoro Merino. Más allá de esos sueños, los logros de la aviación en la conectividad de Chile tienen una importancia fundamental.

Llegar a cualquier punto de nuestro territorio no es fácil. La conectividad es de vital importancia y más aún si es aérea. Apoyar a la comunidad, realizar evacuaciones aeromédicas, actuar ante situaciones de emergencia y catástrofes, es un valioso aporte que puede dar la aeronáutica, por sus características de alcance, capacidad de carga, flexibilidad, rápida respuesta, movilidad, en apoyo a la ciudadanía. Por otra parte, uno de los desafíos que enfrenta el Estado en el desarrollo de la República, es la integración de su territorio y la consolidación de sus espacios soberanos, con una proyección que desde la mirada de la geopolítica incrementa su dominio e influencia sobre espacios vitales presentes y futuros. En ese sentido, mostramos acá tres casos concretos de logros integradores aeronáuticos que resultaron fundamentales para consolidar la presencia del Estado de Chile en zonas remotas.

El vuelo del "Manu - Tara". 19 y 20 de enero de 1951.

En la fotografía de la época, se aprecia a la tripulación del avión Catalina OA-10A N° 405 "Manu-Tara", en la Base Aérea de Quintero. Esta despedida fue la antesala de la hazaña de la tripulación del Manu-Tara al conectar el continente con la Isla de Pascua por primera vez. El avión fue bautizado "Manu-Tara" por los habitantes de la isla, lo que significa en el idioma Rapanui, "pájaro de la suerte".



El 19 de enero de 1951, a las 19:20 horas, despegó desde el aeródromo La Florida de la ciudad de La Serena, el "Manu-Tara" con rumbo a Isla de Pascua. El vuelo tuvo una duración de 19 horas y 22

minutos, recorriendo 2.047 millas náuticas (3.750 Km). Siendo las 14:14 horas del 20 de enero de 1951, el "Manu-tara" tocó suelo Rapanui en una pista especialmente adaptada para el avión, todo un acontecimiento en la Isla y en el continente..



En esos años la conectividad era solo por mar y muy precaria; una vez al año un buque de abastecimiento de la Armada llegaba a Rapanui con productos del continente.

Este acontecimiento se transformó en el primer vuelo transoceánico entre Chile continental y la Isla de Pascua; en definitiva, el vuelo del "Manu-Tara" fue una clara señal de unión e integración de unos de los lugares más apartados de nuestro territorio. Para la política exterior de Chile, esto significó la ratificación de la posesión chilena en esa parte de la polinesia, que junto con expandir nuestros espacios marítimos soberanos y Zona Económica Exclusiva, configura gran parte de nuestra proyección nacional hacia Asia y a la fecha hace que la Organización de Aviación Civil Internacional asigne a nuestro país una de las zonas de control y de Búsqueda y Rescate más grandes del mundo, con el reconocimiento mundial consecuente hacia nuestra jurisdicción.

Este vuelo demostraba, además, que la ruta sobre el Pacífico Sur era una realidad y que los vuelos comerciales se harían rutinarios en un corto plazo, como efectivamente acontece en nuestros tiempos.

La operación "Manu-Tama I". 12 de enero de 1998.

Siguiendo en la senda de conectar el país y como una forma de demostrar las nuevas capacidades adquiridas por la aviación de combate, la FACH planificó durante un año, una operación de largo aliento con reabastecimiento en vuelo.

Un día 12 de enero de 1998, cuatro aviones F-5E/F volaron hacia la Isla de Pascua. Esta Operación se denominaría "Manu-Tama I" (Pájaro de Guerra). Aparte de los 4 aviones de combate, el apoyo a la operación estuvo compuesta por un avión KC-707 "Águila", un Gulfstream III y un C-130 "Hércules".

Muchos cambios y acelerados progresos en lo tecnológico se adquirían en la FACH en esos años. La llegada en 1996 del primer avión tanquero, producto de una modificación a un Boeing 707 de dotación institucional, le dio capacidad de acrecentar ventajas potenciales: esta capacidad aumento en gran medida al alcance, autonomía y carga útil del avión.

Durante el año 1997 los aviones F-5E/F "Tigre III" fueron dotados con la sonda de reabastecimiento en vuelo, proyecto muy emblemático por esos días.

La operación requería de un intenso entrenamiento de las tripulaciones de los aviones de combate y el tanquero, las cuales trabajaron coordinadamente para dar vida a la operación. Vuelos de día y de noche, fueron acrecentando el nivel de eficiencia óptimo para el cumplimiento de la misión.

Cada material de vuelo tenía una misión específica, el Gulfstream III enviar los informes meteorológicos de la ruta y el C-130 "Hércules" con la misión de rescate, llevaba a bordo una agrupación de PARASAR, que realizaría el rescate en caso de ser necesario ante una eventual emergencia.

La nueva capacidad adquirida por las unidades participantes, se puso a prueba el 12 de enero a las 14:00 hrs., hora en que los aviones F5E/F despegaron desde la Base Aérea Cerro Moreno.

Los aviones de combate recorrieron 3.800 kms. en 5 horas y 32 minutos hasta Isla de Pascua, completando 4 reabastecimientos de 5 minutos para cada avión. Siendo las 17:32 (hora de Rapanui), se culminó la primera parte de la operación, con el aterrizaje de los F-5. Días más tarde, el 14 de enero, se realizaría el viaje de regreso y la culminación de la Operación "Manu-Tama I".



Con esta operación, el Estado de Chile y particularmente la Fuerza Aérea demostraron tener la capacidad de proyectar fuerzas hacia esas lejanas posesiones en caso de ser requerido. Debe tenerse en cuenta que en determinados periodos de la historia, otros Estados tuvieron aspiraciones sobre ese territorio insular, por lo que esta acción tiene un trasfondo estratégico relevante.

Operación Aurora Austral III. 28 de enero de 1999.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), le ha asignado al Estado de Chile la responsabilidad del control del tráfico aéreo y las ayudas a la aeronavegación en un espacio aéreo controlado que se superpone sobre una superficie de 32 millones de km. cuadrados, unos de los espacios aéreos más grandes designados por la OACI.

Los límites establecidos tienen una relevancia importante. Hacia el Oeste y Sur, se configura el acceso natural hacia la región de Asia / Pacífico. Hacia el sur se establece una prolongación que llega hasta el mismo Polo Sur. Por tal razón, la FACH por años ha operado en la profundidad del territorio antártico, estableciendo campamentos, sub-bases, pistas y llegando al Polo Sur en varias oportunidades.

El 28 de enero de 1999, hace 23 años, el nuevo Sikorsky Black Hawk adquirido por la FACH, alcanzaba por primera vez en la historia el Polo Sur, por un helicóptero. La Operación se denominó "Aurora

Austral III", compuesta por la reciente adquisición, además de dos aviones Twin Otter DHC-8 serie 300 en configuración antártica y un C-130 "Hércules" de apoyo.

Ya en la profundidad del territorio antártico, se utilizaron la Base Antártica Teniente Carvajal, los campamentos Fossil Bluff, Patriot Hills y Thiel Mountain para el apoyo tanto del helicóptero Sikorsky Black Hawk como de los aviones Twin Otter DHC-8 serie 300.

Después de una detallada planificación, la operación se inició el 16 de enero de 1999.

Las condiciones meteorológicas debían ser muy favorables para realizar el cruce desde la Base Aérea de Chabunco en Punta Arenas a la Base Antártica Eduardo Frei Montalva en la Isla Rey Jorge, sobrevolando el Mar de Drake. Este vuelo tuvo una duración de 8 horas. Una vez en la Base Antártica Eduardo Frei, se debió esperar nuevamente de condiciones meteorológicas propicias para reiniciar la operación. El vuelo hacia la isla Adelaida se continuó después de 6 días de espera, llegando a la Base Te Carvajal.

El tramo que seguía era de largo aliento, por tanto, el análisis e informe meteorológico de la ruta eran muy importantes. Con condiciones favorables, se prosiguió a Patriot Hills en la latitud 80°, vuelo que duró 7 horas. En el tramo final, a la Base Amundsen Scott ubicada justo en el Polo Sur, fue de 5 horas.

Es importante para la Fuerza Aérea de Chile mantener la capacidad de operación en la profundidad del continente Antártico, ya que para ser consecuente con sus reclamaciones antárticas y con las responsabilidades asignadas por la OACI, eventualmente debe estar en condiciones de operar hasta el mismo Polo Sur, en operaciones que demanden operaciones de búsqueda y rescate de aeronaves dentro del espacio aéreo designado por la OACI.



Vemos así cómo el vuelo del Manu-Tama, la Operación Manu-Tama I y la Operación Aurora Austral III, fueron tanto una demostración de adquisición de capacidades como una acción de unión e integración del territorio nacional, con el propósito de mantener la soberanía nacional, consolidar la presencia del Estado y apoyar nuestras reclamaciones en la Antártica.

De esta manera, la FACH por ser una Institución de servicio público, asume el compromiso de contribuir con todos los recursos disponibles para lograr los objetivos de soberanía e integridad territorial del Estado de Chile.

VVC/MLL

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO.

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

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



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

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

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

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



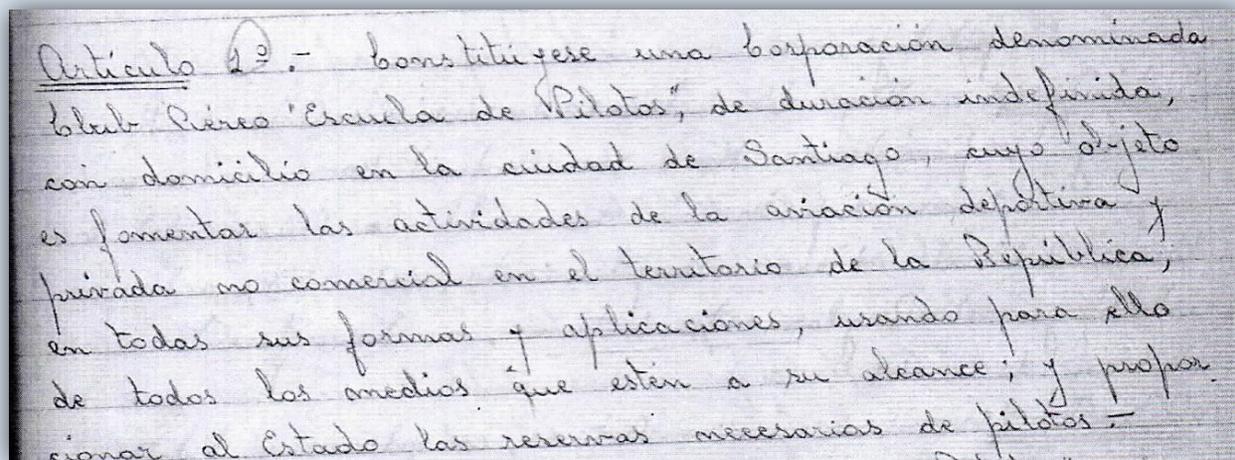
02/02/1944. Fallece en Rio de Janeiro, el distinguido empresario francés Marcel Bouilloux-Lafont, fundador de la Compagnie Générale Aéropostale, que operara abriendo exitosas rutas y organizando la mayor red aérea en países de América del Sur, que se extendería en 1930 sobre los 17.000 kilómetros.



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

02/02/1972. Se crea el Club Aéreo de Curacaví, como una corporación de derecho privado sin fines de lucro, formado como club deportivo, privado y social. Su acto fundacional se celebró en la ciudad de Santiago de Chile, con la presencia de 51 socios constituyentes, denominándosele originalmente como *"Club Aéreo Escuela de Pilotos"*.

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



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

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



Primer avión del Club Aéreo de Curacaví

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



Parte del grupo de los primeros Instructores y alumnos del Club



Un grupo de los primeros Socios del Club

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



De izquierda a derecha: Antigua y actual sede del Club

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



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

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

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

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



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

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

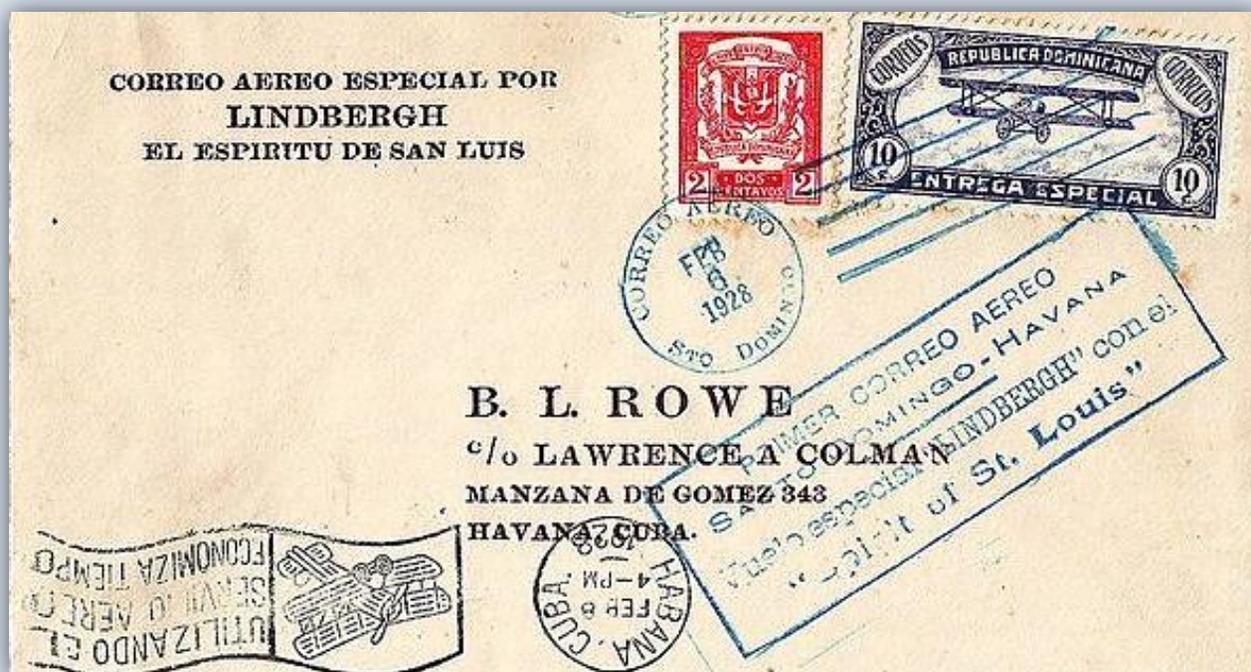
05/02/2018. A la edad de 97 años, fallece en Santiago, nuestra distinguida socia, amiga y apreciada aviadora Margot Duhalde Sotomayor.

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

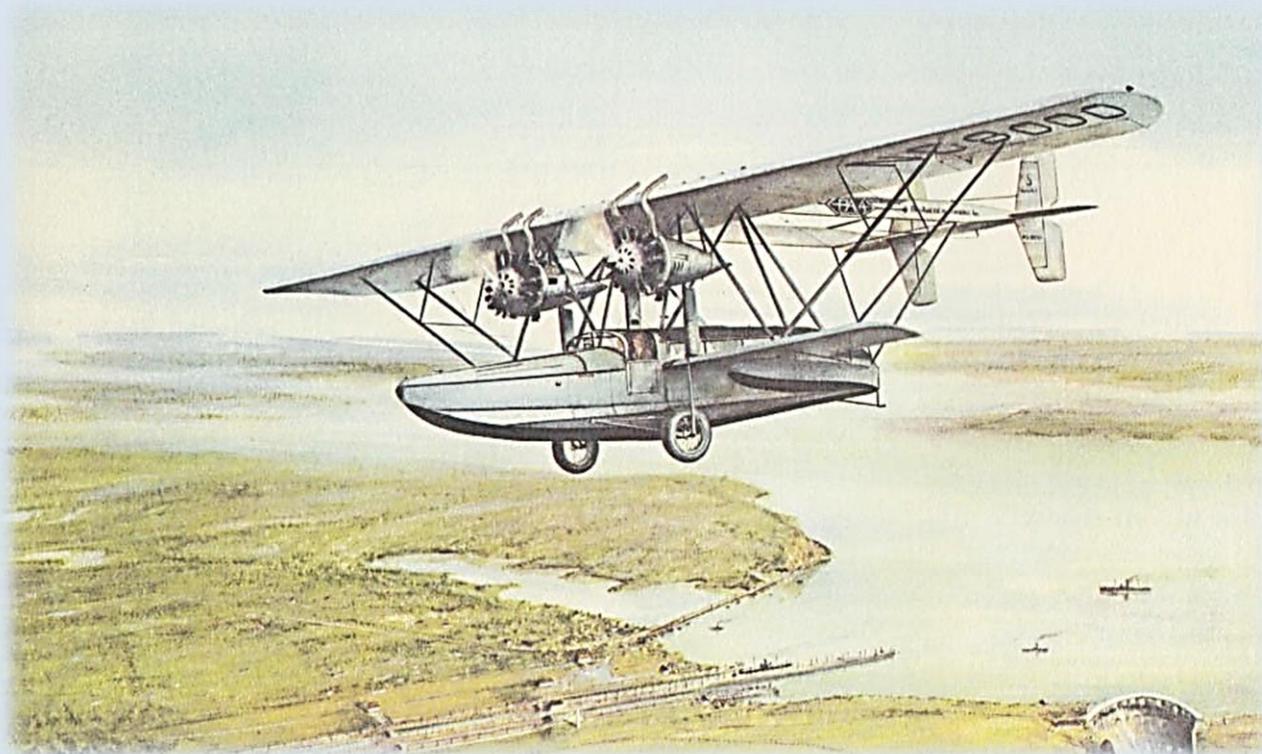


Margot Duhalde Sotomayor

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



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



El anfíbio Sikorsky S-38 pilotado por Charles A. Lindbergh llega a Panamá

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

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



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

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

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

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

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

Sus dos únicos accidentes fatales registrados, fueron el que costó la vida al señor Oschsenius, en el lugar de Choshuenco, junto al Lago Panguipulli. El aparato era pilotado por el señor Berckhoff, y la causa de este accidente, se le privó a perpetuidad de su brevet de piloto. El segundo, cuando el Club

adquirió un avión LUXCOMBE, en el que cayó el piloto señor Federico Claussen, muriendo él y su acompañante, el señor Tonk. Fue este el último accidente que experimentó el material de vuelo y los pilotos del Club local.

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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



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

Parada, Alejandro Anguita y Campbell Anderson; las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha y el propio comandante France.

10/02/1995. La Fuerza Aérea Ecuatoriana conmemora la “Victoria Aérea del Cénepa y Día de la Aviación de Combate”, tras el conflicto armado con Perú. En ese contexto, la Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó un despliegue aéreo sin precedentes; creando un agrupamiento especial llamado grupo aéreo amazonas compuesto por personal y equipos de las alas de combate N° 22 y N° 23, con el fin de proporcionar apoyo aéreo aproximado y rescate de combate en la zona del teatro de operaciones del alto Cénepa, donde combatían sus fuerzas terrestres. Los escuadrones de combate de las alas N° 21, N° 23, la Escuela Militar de Aviación y el Escuadrón de Reconocimiento, en coordinación con los radares de la defensa aérea, desarrollaron un importante esfuerzo operativo y logístico, a fin de mantenerse en las más óptimas condiciones para el cumplimiento de su misión.

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

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



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

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



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

11/02/1913. Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. página 1.423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**. Entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a **Escuela de Aviación** y que más tarde en 1944 tomara el nombre de **“Escuela de Aviación Capitán Ávalos”** para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**.

La creación de este visionario plantel, fue hace 109 años atrás, sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que con el tiempo ha pasado a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, y únicas aún en servicio.

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



Capitán Manuel Ávalos Prado

11/02/1916. Se crea el Parque y Escuela de Aeroestación y Aviación de la Armada trasandina en Fuerte Barragán, con dependencia directa del Ministro de Marina. Este hecho constituye la fundación orgánica de la Aviación Naval Argentina.

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

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



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

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

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

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

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

15/02/1890. Nace en Secondigliano, Nápoles, Italia, el pionero aviador ecuatoriano, señor Cosme Renella Barbatto fue traído a la edad de un año a Guayaquil por sus padres Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido llamados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial donde mantenía un negocio de importaciones y ventas al por mayor. En 1910 fue comisionado como Subteniente de Reserva en el Batallón de Voluntarios “Patria N°1” que fue movilizado hacia la provincia sureña de EL ORO durante la crisis fronteriza con Perú en aquel año.

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

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

El 5 de diciembre de 1912 cruzó el istmo de Panamá volando un Nieuport desde Colón a la ciudad de Panamá. De regreso en Italia, obtuvo su licencia de piloto militar el 28 de julio de 1913 en Mirafiori. Con el apoyo de del “Club Guayas de Tiro y Aviación” procede a adquirir un avión italiano Chiribiri que fuera bautizado Patria N°1 con el que se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil con fecha 8 de octubre ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

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

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

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

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



Vought Sikorsky OS-2U “Kingfisher” N°308
(15 de febrero de 1947)

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

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

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



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

tarde, en marzo de 1965, alcanzó el alto cargo de General Subdirector de Carabineros. En la actualidad la Repartición se denomina **Prefectura Aérea de Carabineros**.



*General Director de Carabineros
don Arturo Queirolo Fernández*



*General Subdirector de Carabineros
don Joaquín Chinchón Herrera*

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

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



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

“EXTRACTO DE FUNDACIÓN DEL CLUB AEREO DE PUERTO AYSÉN:

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

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

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

El directorio estará compuesto por siete miembros, a saber:

Presidente Don Fidel Henríquez, Vicepresidente don Francisco Tesmer, Secretario don Joaquín Real, Prosecretario don Oscar Spichiger, Tesorero don Emilio Pualuan, Protesorero don Alberto Cárcamo y director Consejero don Francisco Ruby.

Esta acta se protocolizó en notaría con la firma de 50 prohombres de la ciudad con fecha 31 de Diciembre de 1943.”

Siendo los primeros años de la década del 50, se adquirió un “Aeronca” de madera y tela para ser destinado a la instrucción de los alumnos, siendo el instructor el capitán de carabineros Sr. Águila, con siete alumnos, entre ellos una dama. Estos pilotos continuaron su tarea de engrandecer al Club y lograron la adquisición de un “Stinson” y un Cessna 180. Con su geografía difícil y su clima inestable, sin ninguna ayuda instrumental, los pilotos cordilleranos se fogueaban pasando muy duras experiencias. A mediados de los 60, hubo una gran caída de nieve, que destruyó el Hangar de madera y fierro sepultando los tres aviones que quedaron inutilizados por completo. Para continuar con la vida aérea, con ayuda del gobierno se importó un monomotor Piper, que a su llegada había una gran emergencia en el sector de la tapera por lo que se solicitó a la aduana se permitiera volar el avión sin los trámites pertinentes, comprometiéndose a hacerlo al día siguiente.

Para mala suerte, el Instructor Sr. Alcántara al regreso con los pobladores se encontró encerrado por una nevazón, precipitándose a tierra con la destrucción del Piper y la pérdida de vidas. Con empuje nuevamente se adquirió un viejo Cessna 172. Con orgullo el club ha aportado a Chile con una gran cantidad de pilotos, manteniendo siempre la llama viva por la vida aeronáutica.



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



Brevet del Aero Club del Ecuador

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

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



A partir del 28 de diciembre de 1962, Revoredo fue nombrado Embajador del Perú ante el Gobierno de Chile, presentando sus cartas credenciales el 4 de enero de 1963, cargo que mantuvo hasta noviembre de 1967.

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

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



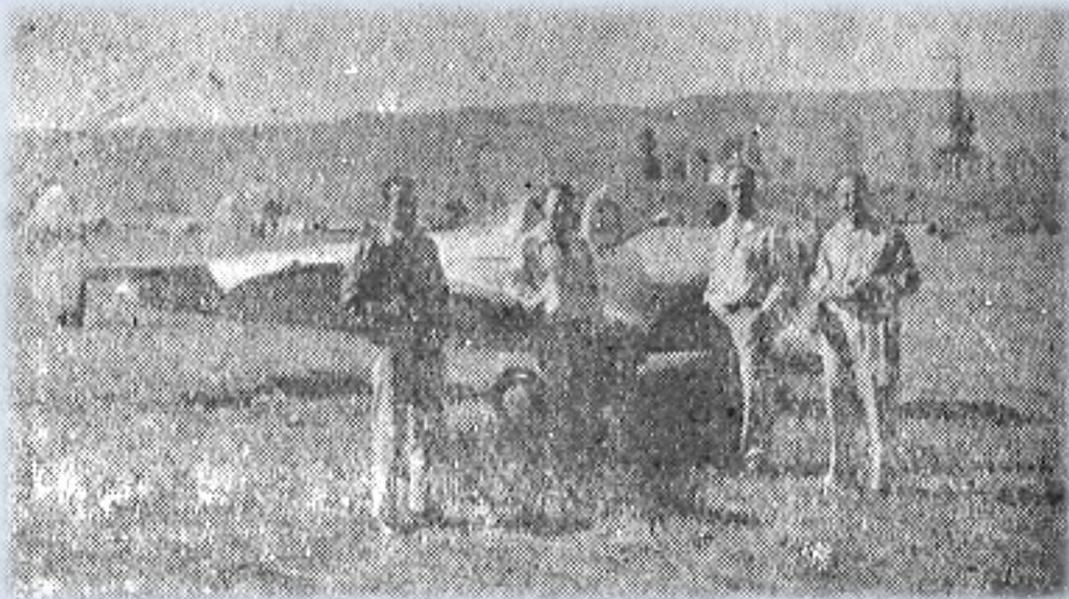
22/02/1923. Nace en el Ecuador, la aviación comercial internacional al firmarse un convenio entre Pan American Grace Airways Inc. (Panagra) y el gobierno para prestar un servicio de transporte aéreo.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

Seguido de un maremoto, este cataclismo causó una cifra cercana a los 500 fallecidos, daños estimados en 30.000 millones de dólares y afectó de una u otra forma la vida de unos 12 millones de chilenos. El puente aéreo que se organizó para ir en apoyo de las personas afectadas, involucró medios tanto nacionales como extranjeros, los cuales, desde el 27 de febrero al 30 de abril del 2010, realizaron un total de 1.797 salidas con 2.566, 9 horas de vuelo. Esta actividad significó el transporte de 15.784 pasajeros y 2.300.848 kilos de carga.



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

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

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



Brevet de piloto de avión

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

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

LUIS ALFONSO LUCIANO GÓMEZ ESTAI



La investigación científica podría definirse como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante elementos de juicio fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable para una determinada acción. Desde esta premisa, damos el primer paso en la investigación del mecánico de aviación chileno Luis Alfonso Luciano Gómez Estai, por todos conocidos en los medios aeronáuticos como “Lucho”.

Con una enorme cantidad de interrogantes y alguna que otra conjetura más o menos consistente, trataremos de aportar consideraciones fiables de su biografía que sirva de base para que otros investigadores puedan ir sumando su aporte para reconstruir su historia.

No hemos hallado registros migratorios desde Chile a la Argentina; lo mismo ocurrió con los registros desde y hasta Uruguay de pasajeros que no hicieron uso de las líneas de navegación habituales entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo.

A este tema, se le suma la muy escasa información disponible de sus familiares en Uruguay. Tales circunstancias abren una enorme ventana de interrogantes que por el momento no estamos en condiciones de develar.

Luis Alfonso Luciano era hijo de Guillermo Gómez Concha y Doralisa Estai, nació el 7 de enero de 1889 a las dos de la mañana en el domicilio de la calle Victoria Nº 235 en El Almendral, Valparaíso. Su padre era empleado público y en ese entonces, el matrimonio vivía en la calle Márquez Nº 99¹ casi esquina Cochrane.

Pág. 43

1889.—Registro de NACIMIENTOS en la Circunscripción de *El Almendral*, núm. *dos* de *Valparaíso*

N.º de la inscripción	Fecha de la inscripción	Nombre i sexo	Fecha i lugar del nacimiento	Nombre, nacionalidad, profesion i domicilio del padre i de la madre, cuando fueren declarados	Nombre, etc., del compareciente	Comprobacion de la identidad del compareciente	Firma del oficial
126	<i>1889</i>	Nombre: <i>Jaricia Ramon Segundo</i> Sexo: <i>masculino</i>	Fecha: <i>Diciembre</i> Lugar: <i>de mil ochocientos ochenta y ocho a las once de la noche</i> Lugar: <i>Hospital sin número</i>	Nombre del padre: <i>Quemundo</i> Nombre de la madre: <i>Desemocida</i> Nac: _____ Prof: _____ Lugar: _____ Domicilio: _____	Nombre, etc., del compareciente: <i>Maria Cruz</i> Edad: <i>cinquenta años</i> Prof: <i>lavandera</i> Dom: <i>indicado</i>	Por los testigos: _____ Comprobacion de la identidad del compareciente: <i>La compareciente es</i> Conocido del oficial: _____	<i>[Firma]</i>
127	<i>1889</i>	Nombre: <i>Rojas Collas Florentina</i> Sexo: <i>femenino</i>	Fecha: <i>Noviembre</i> Lugar: <i>de mil ochocientos ochenta y siete a las cinco de la mañana</i> Lugar: <i>Acuodé</i>	Nombre del padre: <i>Benjamin Rojas</i> Nombre de la madre: <i>Josefina Collas</i> Nac: <i>Chilena</i> Prof: <i>comerciante</i> Lugar: <i>Acuodé</i> Domicilio: <i>indicado</i>	Nombre, etc., del compareciente: <i>Louisa Rojas</i> Edad: <i>veintinueve años</i> Prof: <i>costurera</i> Dom: <i>Acuodé</i>	Por los testigos: _____ Comprobacion de la identidad del compareciente: <i>La compareciente es</i> Conocido del oficial: _____	<i>[Firma]</i>
128	<i>1889</i>	Nombre: <i>Luis Alfonso Luciano</i> Sexo: <i>masculino</i>	Fecha: <i>enero</i> Lugar: <i>de mil ochocientos ochenta y ocho a las dos de la mañana</i> Lugar: <i>Victoria</i>	Nombre del padre: <i>Guillermo Gomez Concha</i> Nombre de la madre: <i>Doralisa Estai de Gomez</i> Nac: <i>Chileno</i> Prof: <i>empleado</i> Lugar: <i>Victoria</i> Domicilio: <i>indicado</i>	Nombre, etc., del compareciente: <i>J. Gomez A.</i> Edad: <i>veintiseis años</i> Prof: <i>empleado publico</i> Dom: <i>Márquez, avenida</i>	Por los testigos: _____ Comprobacion de la identidad del compareciente: <i>La compareciente es</i> Conocido del oficial: _____	<i>[Firma]</i>

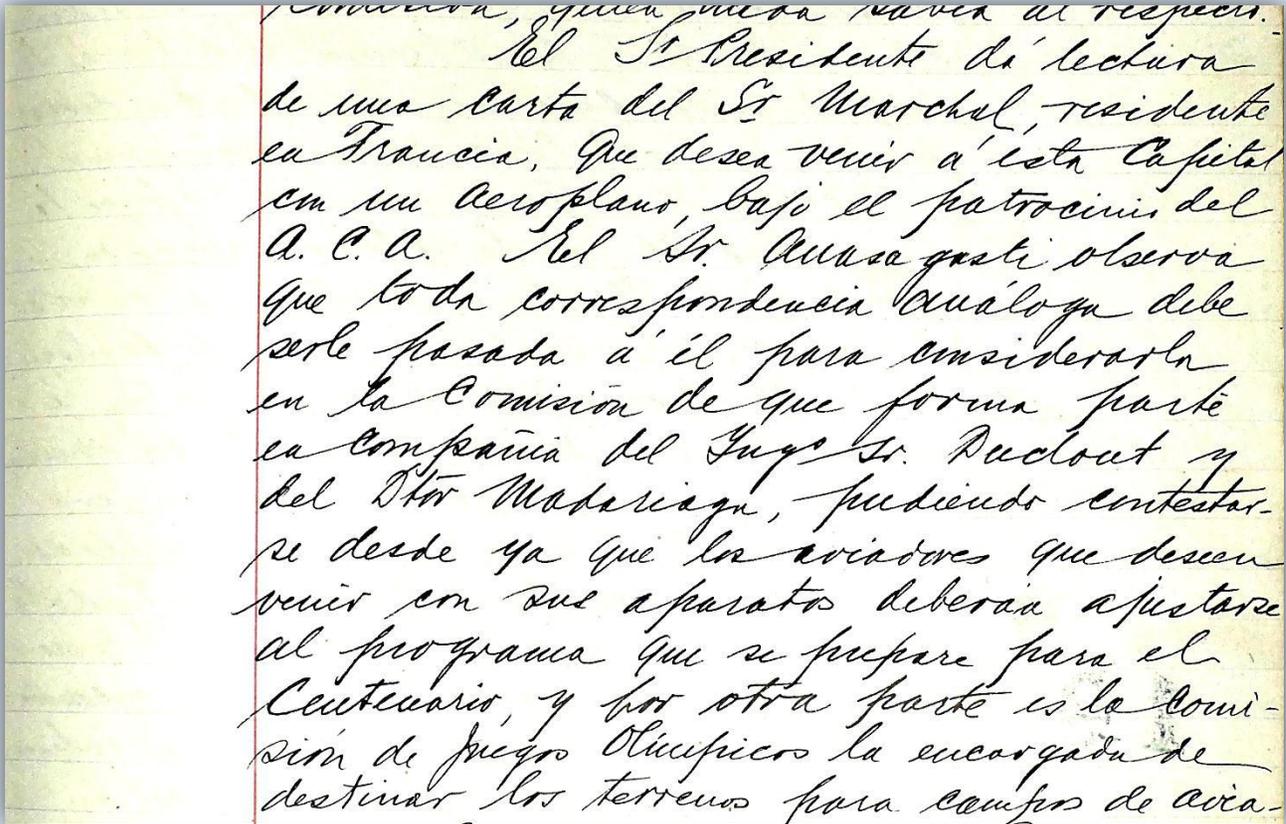
Registro de nacimiento²



¹ Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:Q24R-K8FH>

² Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939K-P994-B3?i=23&cc=1630787&personaUrl=%2Fark%3A%2F61903%2F1%3A1%3AQ24R-K8FH>

Luis Alfonso Luciano habría llegado a la Argentina para trabajar en los talleres del constructor aeronáutico chileno radicado en el país, Edmundo Marichal Olivares³. Las primeras referencias de la llegada de Marichal al país aparecen el Acta de la asamblea del Aero Club Argentino del 4 de diciembre de 1909, donde se leyó una nota recibida desde Francia donde expresaba su deseo de venir al país con un aeroplano patrocinado por la institución⁴.



Acta Nº 19 correspondiente a la asamblea del Aero Club Argentino del 4 de diciembre de 1909. Folio 51

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

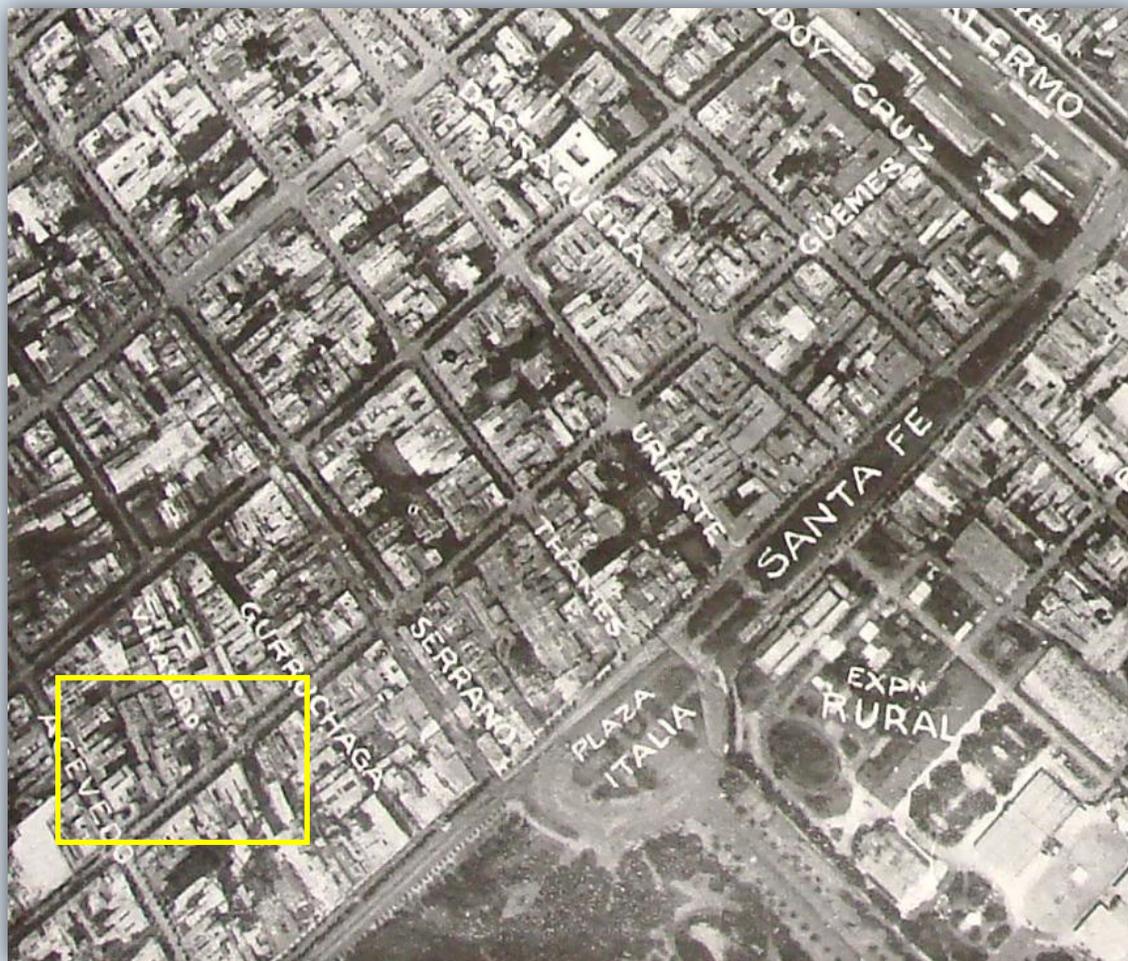
Marichal fue, junto con el francés Paul Castaibert, uno de los constructores aeronáuticos del país más prolíficos de esos días⁵. Desarrolló su actividad en cuatro talleres donde se reparaban estructuras y motores. El primero lo estableció en el barrio de Palermo sobre la calle Güemes Nº 4228 entre

³ Edmundo Marichal y sus construcciones aeronáuticas. Revista Aerohistoria Nº 3. Abril de 2021

⁴ Aero Club Argentino. Libro de Actas Nº 1. Acta Nº 19, Folio 51.

⁵ Ambos construyeron casi la misma cantidad de aviones en el país. Pero debemos hacer la salvedad de que Castaibert entre 1916 y 1918 continuó con dicha actividad hasta 1918 al servicio de la Aviación Militar del Uruguay. La mayoría de los Marichal fueron biplanos mientras que Castaibert orientó su producción sobre diversos modelos de monoplanos, en general algo más sofisticado para la época que los famosos Blériot XI.

Acevedo y Virasoro⁶. Fue allí donde se habrían construido los primeros aviones destinados a la aviación militar de Uruguay en 1913.



Taller Güemes Nº 4228 entre Acevedo y Virasoro⁷

Marcel André Paillette en Uruguay

Este instructor francés llegó al país con un contrato formalizado el 30 de enero de 1913 para formar los primeros aviadores militares. En simultáneo las autoridades le encomendaron la adquisición de dos biplanos y un monoplano tipo Blériot XI⁸.

⁶ También colaboró en los talleres de la Escuela de Aviación Militar participando en el desmontaje, limpieza y montaje de motores y aparatos y también colaboró en José C. Paz con su discípulo Tomsich en la fabricación del Blériot *Looping de Loop* que utilizó Detomasi. Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 16. Agosto de 1913.

⁷ Relevamiento aerofotográfico de la Aviación de Ejército. 1929.

⁸ Cláusula Segunda del contrato: *El Señor Paillette adquirirá dos aeroplanos, un biplano tipo Farman y un monoplano tipo Blériot, modelo último del Ejército francés y los útiles correspondientes. El biplano Farman de escuela, construido especialmente para enseñanza, con estabilidad garantizada y con capacidad para el piloto y dos pasajeros, con motor "Gnôme" cincuenta caballos del modelo corriente. El monoplano Blériot, aparato para reconocimientos aéreos destinado para perfeccionar a los alumnos en aviación, motor "Gnôme" cincuenta caballos, igual que el anterior último modelo.* MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 19.

El 8 de enero, fecha de ratificación del convenio, Paillette le encargó a Marichal la construcción de un biplano tipo Farman (N/C 02 de la serie fabricada) por cuenta y orden del Centro Nacional de Aviación del Uruguay para a la Escuela Militar de Aviación en *Los Cerrillos*⁹. El avión fue transportado al país, armado en marzo con la intervención de Raúl Robles y José R. García supervisados Gerardo J. Noni quien había sido comisionado por Marichal¹⁰ para dicha tarea y ensayado el 10 por Paillette.



Marcel André Paillette



Edmundo Marichal

En ese entonces la organización de la incipiente aviación militar determinaba que la dotación de personal técnico estaba constituida por un mecánico especialista en motores Gnôme, un carpintero especializado en estructuras y dos peones¹¹. Por ese motivo sospechamos que en estas instancias “Lucho” Gómez Estai fue comisionado por Marichal a la Escuela en Uruguay. Esta conjetura se encuentra fundamentada en la cláusula décima del contrato celebrado por el General Juan Bernassa y Jeréz con el francés que estipulaba:

Las roturas y descompostura de los aparatos, serán de cuenta del Estado, siempre que estos hayan sido ocasionados por los aprendices. La estimación de los desperfectos y rotura de los aparatos serán avalados teniendo por base el número de obreros y de horas que éstos emplearen para ese trabajo. Esas horas serán controladas por el Oficial superior de los alumnos.

Las piezas del aparato o del motor que se rompan, serán compradas por cuenta del Ministerio, éstas podrán ser adquiridas en las fábricas o casas introductoras indicadas oportunamente por el señor Paillette debiendo ellas ser entregadas dentro de los ocho

⁹ Ibidem. Pág. 23.

¹⁰ Ibidem. Pág. 26.

¹¹ Ibidem. Pág. 16.

días. En ningún caso podrán ser hechas las reparaciones por particulares, es decir por personas ajenas a la Escuela¹².

La existencia del primer biplano fue completamente efímera, dado que lamentablemente el 23 de abril el Teniente 1º Juan Manuel Boiso Lanza lo inutilizó durante un entrenamiento de despegue. Las autoridades ordenaron inmediatamente un nuevo avión que fue bautizado *El Águila* y dado de alta en el aeródromo *Los Cerrillos*¹³ el 24 de mayo de 1913.



Farman Marichal N/C 2 en el aeródromo de Los Cerrillos. 1913¹⁴



Farman Marichal N/C 3 El Águila en Uruguay

¹² Ibidem. Pág. 20.

¹³ Ibidem. Pág. 29.

¹⁴ Foto Museo Aeronáutico del Uruguay. Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

1913 el verdadero inicio de las actividades de la Aviación Nacional en nuestro país.

Según el informe que elevó el Jefe del Campo Cnel. Torres al Ministro de Guerra y Marina, los hechos se desarrollaron de la siguiente manera:..."El día 22 del corriente a las 6 y 45 A.M. el Alf. Cesáreo Berisso, alumno de la Escuela, hizo sacar del hangar el aparato "Farman", con el mecánico del Sr. Paillette, Luis Correa, ("Lucho", mecánico chileno precursor, que siempre acompañó a Marcel Paillette, mientras este aviador voló en el Río de la Plata, con él estuvo en Los Cerrillos y San Fernando, nota del autor) quien puso el motor en marcha, voló en dirección a Montevideo sin autorización y en forma oculta.

Referencia del mecánico¹⁵



Retrato en carbonilla de Gómez Estai, detrás de un biplano tipo Farman¹⁶

¹⁵ MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 32.

¹⁶ Archivo de la familia.

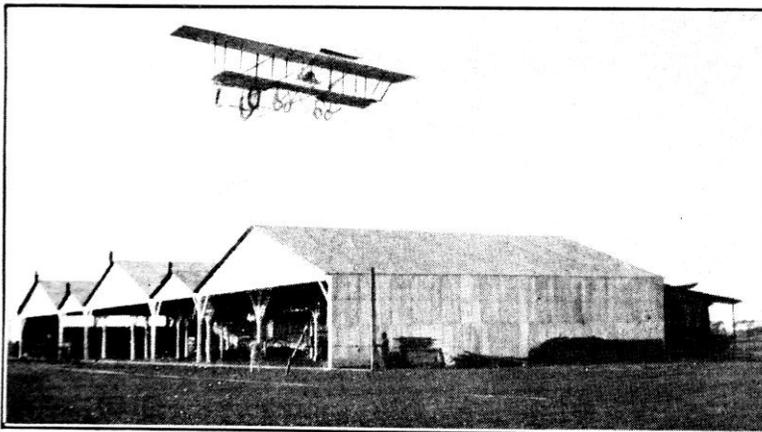
Evidentemente se habría tejido una buena relación profesional entre Paillette y Gómez Estai, y cuando finalizó su contrato como profesor en Uruguay, regresó a Buenos Aires. En esas instancias se asoció con Pablo Teodoro Fels y establecieron su escuela de vuelo en los terrenos que hoy ocupa en Aeropuerto Internacional de San Fernando y Fels contrataron como jefe de mecánicos de su escuela a "Lucho".

El campo de vuelo en ese entonces ocupaba una extensión de 800 m. x 2.000 m., a cinco cuadras de la estación San Fernando (FCCA) y a ocho del camino de automóviles que une el Tigre con la Capital, allí se edificaron galpones para aparatos y talleres, 24 habitaciones para personal y alumnos de la escuela, tribunas para la concurrencia y restaurant-bar.

ESCUELA DE AVIACIÓN AERÓDROMO DE SAN FERNANDO

SAN FERNANDO, F. C. C. A.

MARCELO PAILLETTE, propietario-fundador.



Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914:

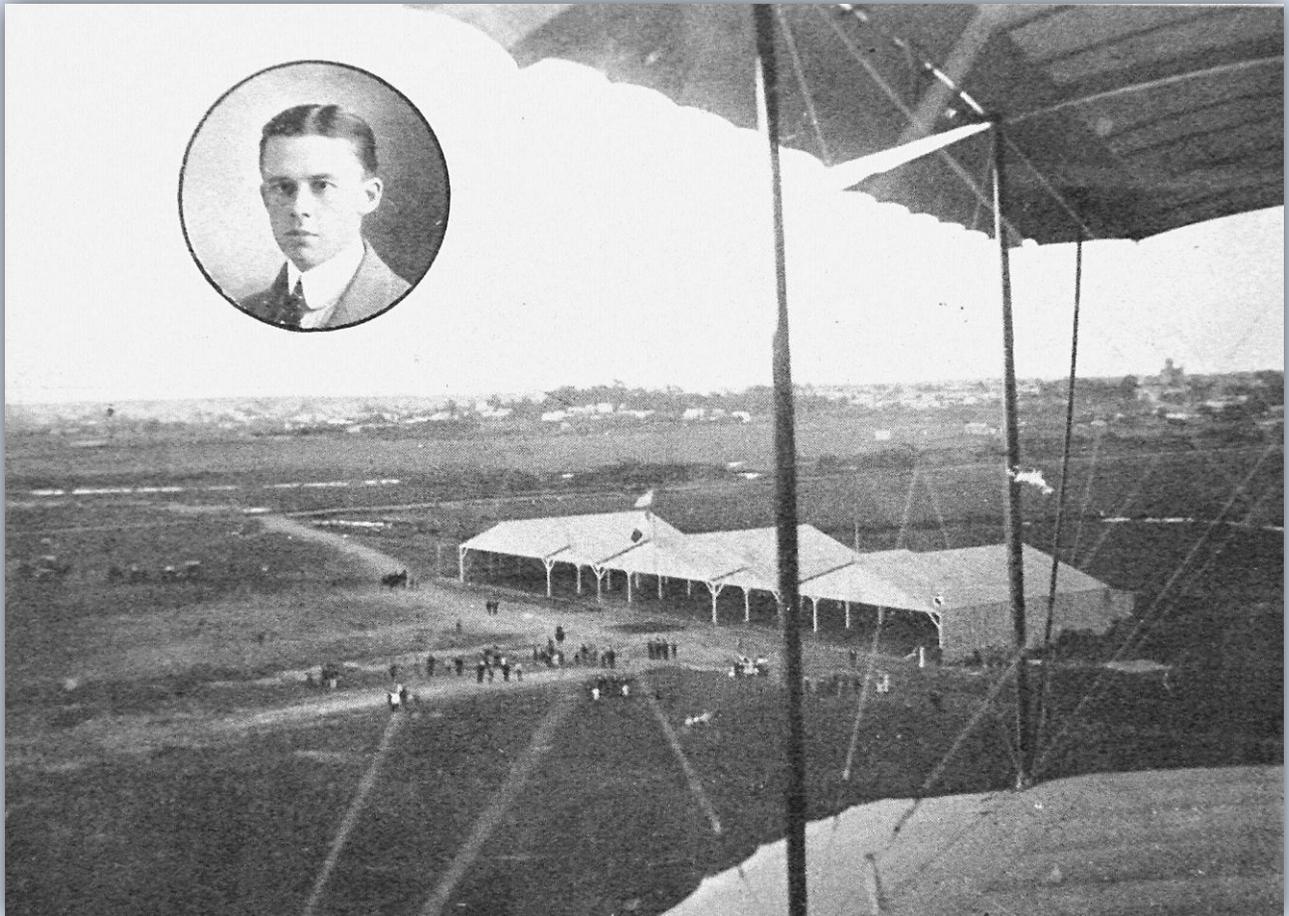
Ricardo Detomasi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Borring, Fortunato Valente, Angel S. Adami, Francisco Labit Miramón, José M. Robles, Amalia C. Figueroa, José A. Cousillas, Carlos F. Borcosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garré, Antonio Chiumiento.

**EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA
EN SUD AMÉRICA.**

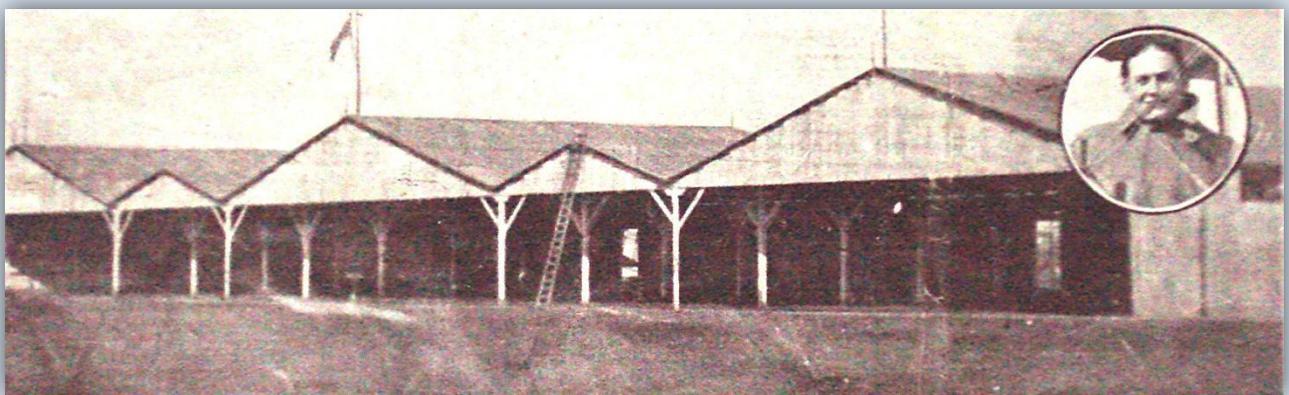
Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

Publicidad de época



Fotografía oblicua de la Escuela Paillette-Fels vista desde un Farman con el rostro del Director del establecimiento, Enrique Adrián Roger



El comienzo de la Primera Guerra Mundial alejó a Paillette de la escuela al marchar a su país para sumarse al a contienda¹⁷.

¹⁷ El 13 de septiembre de 1914 estaba destinado al 3^{er} Regimiento de Ingenieros y asignado centro de aviación de Tours donde obtuvo el brevet de Piloto Militar Nº 606. *Paillette, André y Constant; apuntes sobre tres pilotos franceses*. Revista Aerohistoria Nº 1. Enero de 2020.

El 1 de octubre se hizo cargo de la dirección general a este aeródromo el Sr. Enrique Adrián Roger¹⁸. Ese mes un incendio destruyó la confitería, anexa a ésta, ocasionando pérdidas por \$ 12.000.

Sustituyeron a estos en el aeródromo de Villa Lugano los hermanos Bernardo y Pedro Artigau, cuya posterior ejecutoria aeronáutica los ha consagrado entre las más prestigiosas figuras de la aviación nacional, y Miguel Nadal, que alcanzó la dirección de los talleres de la Aviación Militar Uruguaya.

Cierran la nómina de estos auténticos arquetipos de “mecánicos de aviación”, los nombres de Luis Gómez (Lucho), que lo fue de Marcel Paillette; Giovanni Rossi, de Bartolomé Cattáneo; Eduardo Bordone, de Teodoro P. Fels; Luis A. Pardo, de Julio Crespo Vivot; Luis Lafargue, de Emilio Sauervein; Paul Gaillis, de Jorge Newbery.

En las primeras escuelas o aeródromos con personal propio, lucen los nombres de Luciano Passebon, en la Compañía Aérea Argentina de El Palomar, cuyo aprendizaje de piloto se malogró cuando ya había demostrado poseer las más relevantes condiciones; de Luis Abel Pardo, ya citado, muerto también trágicamente el 31 de octubre de 1916 una vez convertido al pilotaje, y el de Alejo Tinao Planes, aviador de renombre, en los servicios técnicos del Aero Club Argentino; el de Lucho (Luis Gómez) en San Fernando, donde a su vez apuntan en la carpintería los que con el tiempo habrían de ser afamados industriales Jorge Sfredo y Luis Paolini.

Finalmente, las incipientes fábricas de aeroplanos de Edmundo Marichal y de Gerardo Noni, con todas las especialidades; el taller mecánico de Manuel Maury, etc.

Referencia del mecánico¹⁹

Seguramente en esos días, Gómez Estay regresó a Uruguay para proseguir con su actividad en la aviación militar de ese país. Recordemos que el 15 de noviembre de 1916, el Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay suscribió el decreto de creación de la Escuela Militar de Aviación. La planta de personal establecida para el instituto determinó: un Director con clase; tres Oficiales instructores; un Jefe de taller mecánico y de construcciones; dos mecánicos y un carpintero.

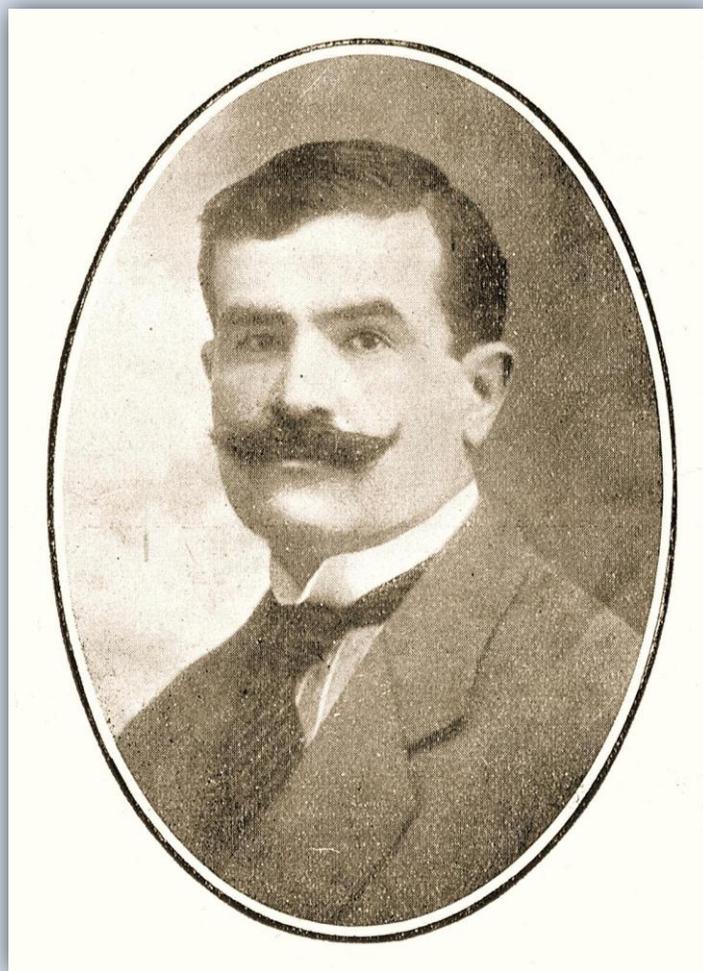
El 20 de enero de 1917 llegó a Uruguay Paul Castaibert (1883-1951)²⁰ que se hizo cargo de la formación de pilotos y la dirección técnica del material estaba supervisada por el constructor que

¹⁸ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV, N° 27, Septiembre- Octubre de 1914.

¹⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 2. Pág. 68.

²⁰ Brevet de Piloto Aviador N° 12 otorgado por el Aero Club Argentino el 20 de junio de 1912.

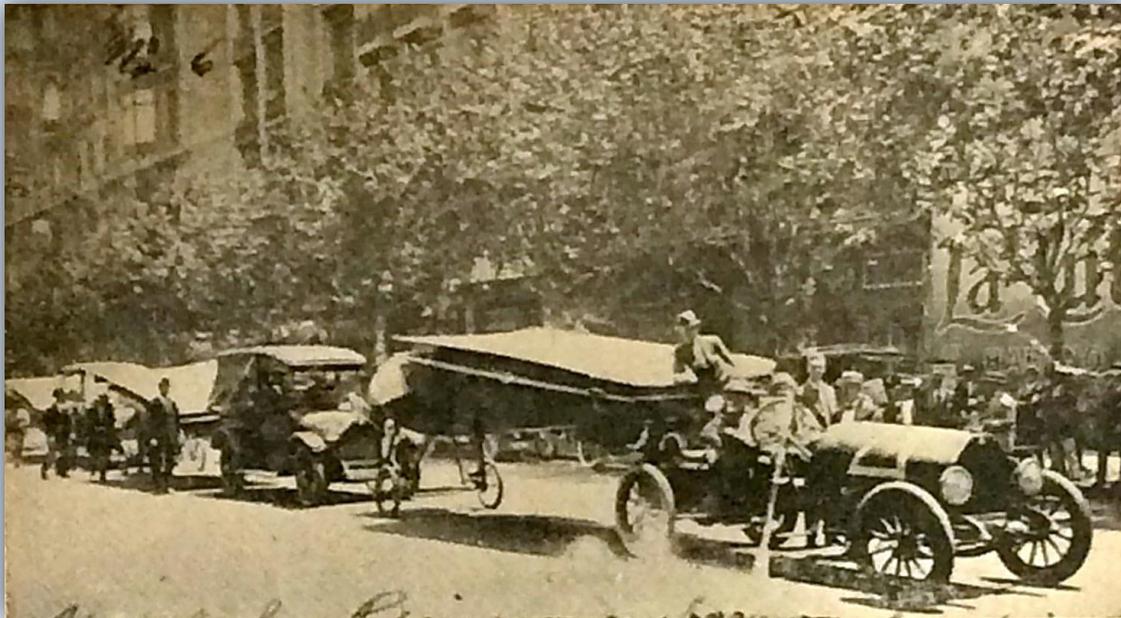
había mudado todo el material²¹ y utilaje de su fábrica en Villa Lugano a la Escuela de Aviación Militar en *Los Cerrillos*. Paralelamente fueron contratados el mecánico español José Gómez (13 de diciembre de 1916), el carpintero español constructor de hélices Miguel Juan Nadal (20 de enero de 1917), el ayudante mecánico Laureano Varela (19 de marzo de 1917), los ayudantes mecánicos Dagoberto Moll y Pacífico Zulberti (11 de junio de 1917), mecánico Gerardo Dotti. Este personal habría sido el traído de Argentina por Castaibert²². Habida cuenta de las fechas y circunstancias, naturalmente surge el interrogante si José Gómez en realidad no sería Luis Alfonso Luciano Gómez Estai.



Paul Castaibert

²¹ Traslado tres monoplanos Castaibert de 50, 70 y 80 hp respectivamente.

²² MARURI, Juan. Teniente 1º Piloto Aviador Militar (R). *Serie de Estudios sobre la Historia del Ejército Nacional*. Volumen I. *La Aviación dentro de la historia del Ejército Nacional (1913-1953)*. Montevideo. 2007. Pág. 76, 78 y 79.



Aviones marchando sobre la Avenida de Mayo (Buenos Aires) hacia el puerto para embarcarlos a Montevideo con destino a la Escuela Militar de Uruguay. 20 de enero de 1917



Primer Curso de Piloto de la Escuela Militar de Aviación posa delante del Farman El Águila. En los comandos del biplano Cesáreo Leonardo Berisso Pascal. De izquierda a derecha: Coralio Lacosta, muy probablemente el mecánico Luis Alfonso Luciano Gómez Estai (con uniforme de maestranza y boina a cuadros), José Ibarra, Tydeo Larre Borges Alfredo Rinaldi, Efraín González Conzi, Salvador Gandolfo, Alberto Demichelli, Nicolás Larroca. Sentado: Alfonso Montero. Agosto de 1917

El 11 de julio de 1917 se sumó al instituto el Farman modelo *Escuela Militar de Aviación* (N/C 06) trasladado en vuelo por el Teniente 1º uruguayo, Aviador Militar Cesáreo Leonardo Berisso Pascal²³.



Gómez trabajando sobre un motor Hispano Suiza 8 BEC de 220 hp por ese entonces equipaban los dos Blériot-SPAD uruguayos dados de alta 1920²⁴

²³ Construido en los talleres de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar.

²⁴ Archivo de la familia.



Motor Hispano Suiza V8 como el equipó el Blériot-SPAD XIII que tuvo en servicio la Aviación del Ejército de Uruguay a partir de 1920²⁵

Si bien la información sobre Gómez Estai se desvaneció por completo, sabemos que se casó con Manuela González Suárez y el 28 de febrero de 1917 tuvo un hijo: Guillermo Santiago Gómez Suárez²⁶.

Por último, debemos destacar la valiosa colaboración que nos dispensó el señor Juan Gómez del Uruguay, quien nos permitió acceder a algo más sobre este algo olvidado personaje. Dado que no hemos podido hallar referencias que nos permitiesen avanzar en la investigación. Tal vez estos escasos datos aportados sean un buen punto de partida para que otros investigadores completar la historia de ese mecánico chileno que tuvo una interesante actividad en la aviación latinoamericana.

Mg. Eloy Martín

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

Otras fuentes consultadas:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:Q24R-K8FH>

<https://www.familysearch.org/search/record/results?count=20&q.anyPlace=Argentina&q.givenName=Luis%20Alfonso&q.surname=G%C3%B3mez>

<http://userdoc.ancestry.com/userdocstore/download.ashx?fileid=2fa97f63-7c18-4079-8127-d07a93af4676&mac=8D19FCDA3BAF000000ttOg5j1qZrA=.boards>

<http://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=I19549&tree=BVCZ8>



²⁵ <http://www.lietadla.com/motory/hs-v8/hispano-suizav8be-02.jpg>

²⁶ Registro Civil de Montevideo (1900-1937). Registro N° 47, Entrada N° 11, Página 24. Recuperado de Internet de: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:QG3V-ZS93>

PRIMER TRABAJO DE VERANO EN QUINTERO DEL SERVICIO DE AVIACIÓN NAVAL CHILENA



Con la aeronave Avro N° 1, además de los hidroaviones navales Short N° 3 y 4, se iniciaron los trabajos de verano del Servicio de Aviación Naval en la bahía de Quintero el 9 de febrero de 1922. El 21 del mismo mes, se les uniría el bote volador "Guardiamarina Zañartu".

INTRODUCCIÓN.

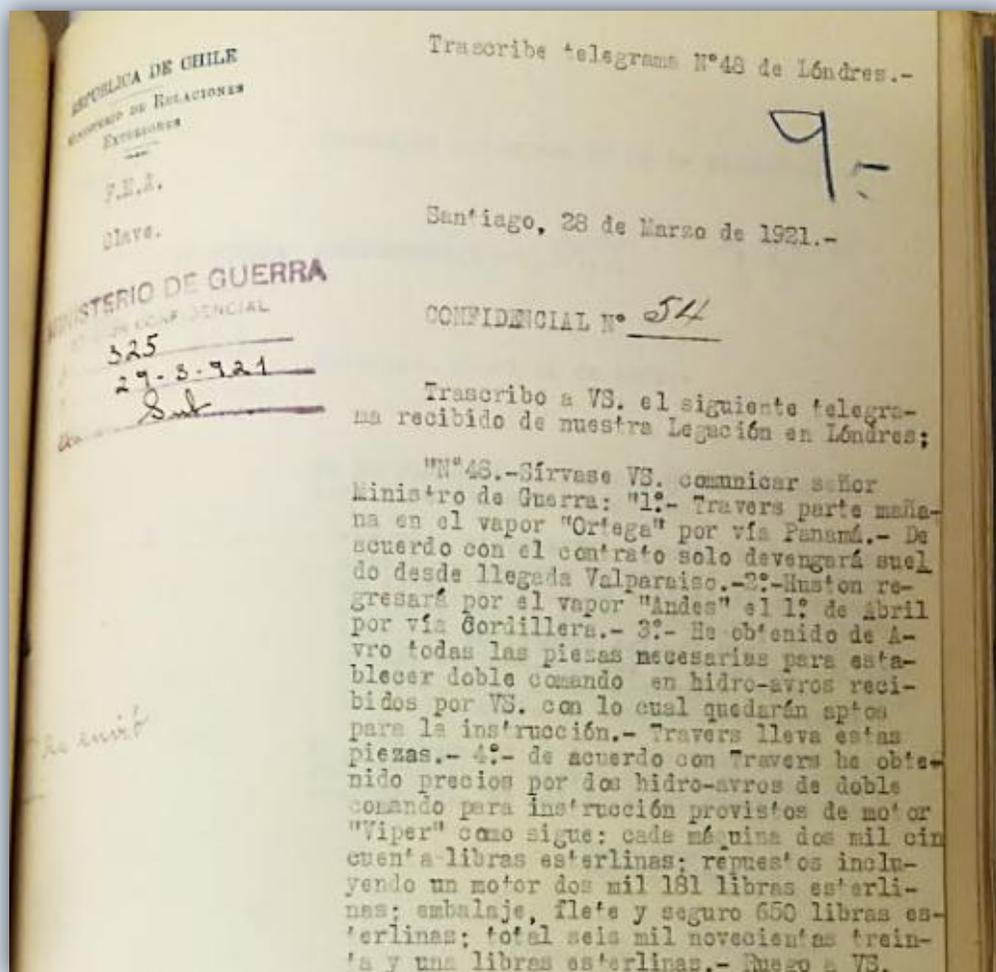
En 1920, había asumido la presidencia de Chile, Arturo Alessandri Palma, un político joven e innovador en muchos aspectos. La guerra en Europa había terminado dos años atrás y la importancia de la aviación comenzaba a ser entendida. En la Escuela de Aeronáutica del Ejército en El Bosque, había instructores británicos preparando pilotos para la Armada y el Ejército.

En este marco histórico, la Armada decidió dar forma orgánica a su servicio de Aviación Naval y resolvió radicar sus actividades en la caleta Las Torpederas de Valparaíso, poniendo a cargo de esta repartición, que dependería de la Dirección de Artillería y Fortificaciones, a uno de los oficiales de ésta, el Capitán de Corbeta Arístides Del Solar Morel.

Los comienzos en la Base fueron sumamente duros, los galpones se llovían, el piso era de tierra y su habitabilidad era insuficiente para la dotación que debía albergar, debiendo arrendarse un chalet próximo a ella para alojamiento de los Oficiales. Los mismos cajones en que llegaron embalados los aviones a Chile se utilizaron para el almacenamiento de la bencina, explosivos, barnices, pinturas, herramientas y toda clase de repuestos. El primer comandante de la Base Aeronaval y del Servicio de Aviación Naval fue el mismo Capitán de Corbeta Arístides del Solar Morel.

En marzo de 1921, el capitán Del Solar hizo entrega de su cargo para dirigirse a los Estados Unidos como Agregado Naval, siendo reemplazado por el Capitán de Corbeta Carlos Edgardo von Schroeders Sarratea. El capitán von Schroeders era oficial prestigiado, hábil, entusiasta y quien tempranamente, había tenido una estrecha relación con la aviación. Por ello, impulsó decididamente el crecimiento y la organización de la especialidad. En el mes de octubre del mismo año, ascendió al grado superior.

La Armada acudió a Gran Bretaña, en busca de un asesor e instructor para acelerar la formación de su incipiente servicio de aviación. Lo encontró en el Teniente Coronel de la Real Fuerza Aérea británica, James Lindsay Travers²⁷, con quien firmó contrato el 28 de febrero de 1921. Un mes después, el 28 de marzo, en Liverpool y a bordo del buque "Ortega", el comandante Travers y su esposa se embarcaron con rumbo a Chile, llegando a Valparaíso el 26 de abril del mismo año, haciéndose cargo inmediatamente de su nuevo puesto, permitiendo al comandante von Schroeders dedicar sus esfuerzos a armar los hidroaviones en Las Torpederas.



²⁷ El teniente Coronel James Lindsay Travers, había nacido el 8 de noviembre de 1883. Habiendo cumplido servicio en el Ejército tuvo contacto con la aviación en 1910, cuando junto a un amigo, diseñaron un motor rotatorio de tres cilindros para aviación. En 1911 integró cursos de vuelo en la Royal Aero Club. Al estallar la guerra en 1914 sirvió nuevamente en el ejército como artillero en la B.E.F. Luego en 1915, ingresó a la rama aérea del antiguo Royal Flying Corps como Sub Teniente de la Royal Naval Reserve, desde donde un año después, se unió al Royal Naval Air Service, donde hizo carrera como piloto e instructor alcanzando el grado de Wing Commander del RNAS y pasando a servir a la Royal Air Force. En 1919 pasó a servir en el Ministerio del Aire como asesor técnico de la Aviación Civil, renunciando a este el 28 de febrero de 1921, fecha en la cual fue contratado por el Gobierno de Chile como "Asesor Técnico".

PRIMERA DOTACIÓN EN LAS TORPEDERAS.

La primera dotación de pilotos estaba compuesta por el teniente Manuel Francke Mariotti, y los ingenieros 3° Aristóteles Espinoza y Alfonso Lizasoain Henríquez, únicos aviadores navales en servicio del curso iniciado en 1919. Luego, se sumaron a ellos los alumnos graduados casi simultáneamente con la llegada del nuevo comandante: Teniente 2° Luis Humberto Marín Manubens, Piloto 3° Agustín Alcayaga Jorquera, y el Guardiamarina de 1ª Clase Alfredo Caces Ramírez.

Un documento de la época, llamado "Lista de Revista de Comisario", que se empleaba para registrar la nómina de personal de Gente de Mar de la dotación, contiene los nombres de cuarenta hombres en total. De ésta cifra cuatro son maquinistas y diez, mecánicos. Uno de los maquinistas, Juan Constanzo Rocca se había iniciado como alumno del cuarto curso de pilotos de 1916, pero que lamentablemente no pudo finalizar por asuntos del servicio²⁸.

A esta Base se llevaron los seis hidroaviones Short 184 recibidos para proceder a armarlos, faena que estuvo a cargo del Ingeniero de Corbeta Eleuterio Olavarría Mazcayano, secundados por los Ingenieros 3° Aristóteles Espinoza y Alfonso Lizasoain Henríquez.

PRIMER VUELO DE UN HIDROAVIÓN NAVAL EN VALPARAÍSO.

El primer vuelo registrado en la historia de "Las Torpederas" se realizó el 21 de mayo de 1921 en un hidroavión Short 184 al mando del comandante Travers, el vuelo consistió en sobrevolar el monumento "A la Marina Nacional"²⁹ en la Plaza Sotomayor, dejando caer algunas flores envueltas en la solemne promesa que jamás se empañaría en el aire el brillo del tricolor que los marinos chilenos han sabido lucir y defender en el mar, situación que provocó masivos aplausos en el público asistente.



Hidroavión Short 184 al mando del comandante James L. Travers, sobrevolando el Monumento a la Marina Nacional.

²⁸ Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Página 257. El autor señala que por Decreto del 17 de octubre de 1916, los sargentos Damián González, Carlos Jiménez, Heriberto Vivanco, y el Maquinista 2° Juan Constanzo regresaron a sus unidades de origen, sin alcanzar el título de pilotos aviadores. Esta medida había sido tomada atendiendo a la necesidad de disminuir el número de alumnos por el escaso material de vuelo disponible en esos días.

²⁹ Este es el nombre oficial del monumento, y que actualmente se le denomina Monumento A los Héroes de Iquique.

El Teniente coronel Travers, fue asimilado a nuestra Armada con el grado de Capitán de Navío. Su cariño por Chile fue tal que tenía un contrato para organizar el Servicio de Aviación Nacional en Venezuela, en condiciones inmejorables, además de renunciar a favor de otro oficial, el remunerativo contrato que tenía con la firma inglesa "The Supermarine Aviation Workers, Ltd.", según el cual debía llevar a cabo un importante trabajo de investigación en el Orinoco venezolano; más al saber que se organizaría nuestra Aviación Naval, se contrató para instruir a nuestros jóvenes pilotos, recién egresados de la Escuela Aeronáutica Militar.

Desde su llegada, el comandante Travers, todos los días llegaba en las primeras horas de la mañana y comenzaba una labor intensa que no terminaba, sino en las últimas horas de la tarde.

Y era de verlo al lado de los jóvenes pilotos, explicándoles en un idioma, medio inglés y medio castellano, todas aquellas maniobras que les capacitarían para el buen manejo completo de los hidroaviones Short 184 y de los Avro 504.



Travers (extrema derecha) y acompañantes, observan algunas prácticas

PRIMERA INCURSIÓN FUERA DEL ÁREA DE VALPARAÍSO.

El lunes 8 de agosto de 1921 se efectuó la primera incursión fuera del área local. Tres hidroaviones Short 184, al mando del comandante Travers, Teniente 1° Francke e Ingeniero 3° Lizasoain, respectivamente, llevando como observadores al Guardiamarina Alfredo Caces, al Piloto 3° Agustín Alcayaga y a los mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda, alcanzaron hasta Quintero. Esta bahía estaba siendo observada como futura base para la Aviación Naval.

Ese día el puerto de Quintero fue visitado por varios jefes navales, la delegación estuvo encabezada por el vicealmirante Luis Langlois Vidal y técnicos en la rama de Aviación Naval, que tuvo por motivo

cerciorarse de las comodidades que este puerto presentaba para la instalación de la primera base de hidroaviones, comprobando que por su geografía estaba al abrigo de todos los vientos que soplan en nuestro territorio. El puerto de Quintero presentaba una extensa playa firme, plana y de poca marea.

PRIMER RAID DE LARGO ALIENTO.

En agosto de 1921, la Escuadra de Evoluciones, al mando del Contraalmirante don Luis Gómez Carreño, se encontraba en los alrededores de Coquimbo realizando los ejercicios planificados para esa fecha. Este almirante, al tener noticias de la evolución en el entrenamiento de los aviadores navales, solicitó al Alto Mando Naval, que este nuevo Servicio se uniera a los entrenamientos de los buques, especialmente en el rol de la exploración aeromarítima, algo completamente nuevo en los planes de guerra de nuestra Armada. Por tal razón, el visto bueno fue dado sin contratiempos. El jueves 7 de septiembre retornaron volando junto a los buques de la Escuadra, dos de los tres hidroaviones que realizaron este raid, el tercero lo hizo a bordo del transporte "Angamos".

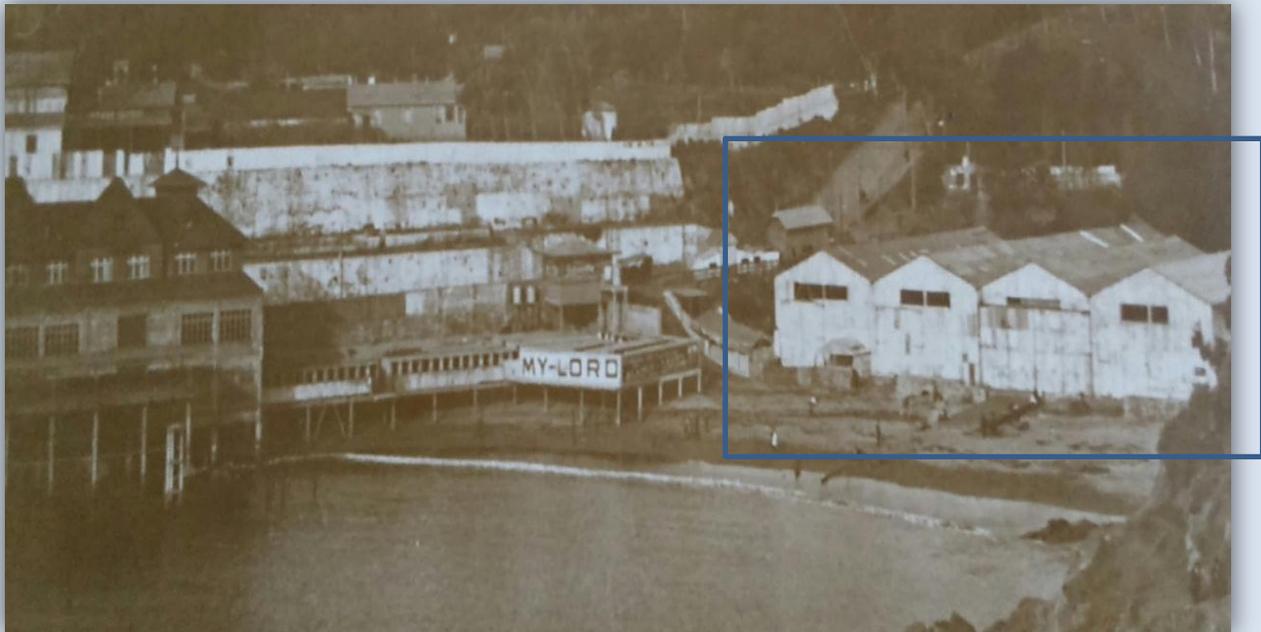


Titulares de los principales diarios del país, dando a conocer la noticia del primer raid de largo aliento que realizara el Servicio de Aviación Naval en 1920.

PRIMERA CAMPAÑA DE VERANO.

El 9 de enero de 1922, después de efectuadas todas las recorridas de motores y revisión de las aeronaves en general, a las 10 de la mañana se inició desde Las Torpederas el desplazamiento de una

bandada compuesta por dos hidroaviones Short 184 y un Avro 504K en dirección a la bahía de Quintero, lugar que había sido escogido para realizar los trabajos de verano del Servicio de Aviación Naval, S.A.N.



Los galpones en la playa Las Torpederas, donde se albergaron las primeras aeronaves del Servicio de Aviación Naval.

La formación de estas aeronaves estuvo constituida de la siguiente forma:

❖ Short N°3	Piloto Observador	Comandante James L. Travers Comandante Edgardo von Schroeders
❖ Short N°4	Piloto Observador	Piloto 3° Agustín Alcayaga Ingeniero 3° Aristóteles Espinoza
❖ Avro N°1	Piloto Observador	Ingeniero 3° Alfonso Lizasoáin Teniente 2° Carlos Silva

A las 10,35 horas, la bandada se encontraba en el aire sobre Valparaíso donde evolucionó y practicó ejercicios de formación en cuña, luego tomó rumbo a Quintero a una altura de 1.000 pies.

A las 11 horas, se notó que el Avro N°1 se salió de la formación y planeaba, debido a alguna falla, amarizando sin problemas a dos millas de la playa de Ritoque y a cuatro millas de Quintero. No pudiendo prestarle ningún auxilio, el resto de la bandada aumento su velocidad con el fin de alcanzar prontamente Quintero, desde donde se comunicó la noticia a la Dirección General de la Armada, solicitando a su vez que esta información sea retransmitida al “Elicura”; además, se consiguió de la compañía del puerto de Quintero, el autocarril con cabos, salvavidas, boleadoras, etc., y algunos pescadores para tratar de efectuar el salvamento del Avro y su tripulación.

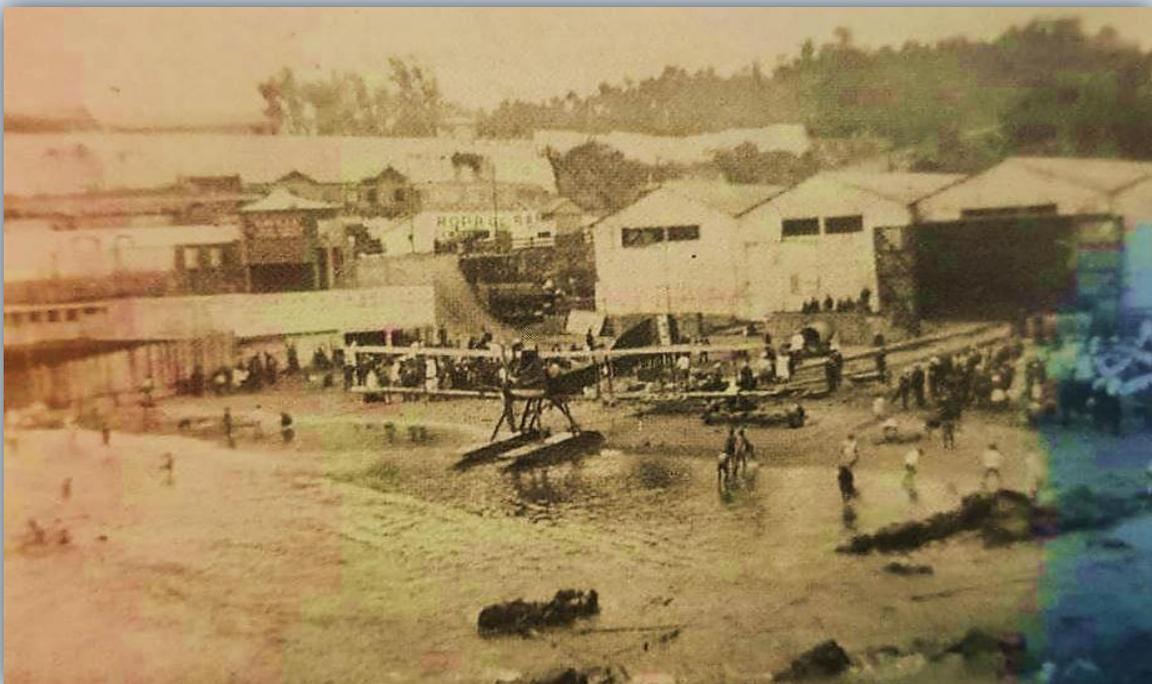
Estos elementos llegaron muy a tiempo, pues el Avro, empujado por el viento y el oleaje, comenzaba a entrar en las primeras rompientes y su tripulación se desnudaba para lanzarse al agua. El personal de salvataje consiguió pasar un cabo al hidroavión con lo que éste se aproó a la mar y enseguida se varó sin mayores complicaciones. Realizada una revisión general a la aeronave, ésta resultó sin más averías que un flotador roto y algunos desperfectos en el timón de profundidad.

Pasado el mediodía, concurrieron al lugar en que estaba varado en la playa el Avro, el personal de mecánicos, quienes procedieron a desmontar las alas y montarlo en un carro plano que se agregó al tren que llegaba esa tarde. Toda la maniobra se efectuó sin mayores inconvenientes y esa misma tarde era conducido a la playa de Quintero y varado al lado de los Shorts.

En este hidroavión se iniciaron de inmediato las acciones de mantenimiento con el propósito de corregir su defecto, y a pesar de que su motor partió inmediatamente, no entró en los ejercicios programados hasta dos días después y sólo una vez localizada exactamente la curiosa falla, que consistía en un alambre del switch principal que estaba algo corto y que con las vibraciones a veces no hacía contacto.

Los únicos oficiales de la dotación del S.A.N. que no tomaron parte fueron el Ingeniero de Corbeta Eleuterio Olavarría que quedó a cargo de la Base en Las Torpederas, además el Teniente Manuel Francke que debía apurar el alistamiento del Bote Volador “Gama. Zañartu” que debía unirse a los trabajos de verano.

El “Elicura”, al mando del Capitán de Corbeta Luis Muñoz Artiga, que había sido agregado al S.A.N. como buque de apoyo, para llevar el material de Consumos y repuestos, y alojar el personal.



Sacando las aeronaves Short 184 desde el interior de los galpones en Las Torpederas.

El personal del SAN que iba en el Elicura era el siguiente:

- ❖ A cargo de la Bandada 1 maquinista
- ❖ Por cada Short 2 mecánicos
 1 fogonero
- ❖ Por cada Avro 1 mecánico
 1 fogonero
- ❖ Para lancha a motor 1 mecánico
 1 fogonero
- ❖ Para los oficiales 1 mayordomo

El 21 de febrero a las 13,15 horas, fue lanzado al agua y se les unió a los trabajos de verano, el bote volador “Gama. Zañartu”, llevando además de su tripulación, a los comandantes Travers, von Schroeders y el ingeniero mecánico Charles Grosvenor Oakes.



Con los hidroaviones Short N° 3 y 4, además del Avro N° 1, se iniciaron los trabajos de verano del Servicio de Aviación Naval en la bahía de Quintero el 9 de febrero de 1922. El 21 del mismo mes, se les unió el bote volador “Guardiamarina Zañartu”.

La tripulación del “Gama. Zañartu” estaba conformada por el siguiente personal:

- Un teniente, oficial de cargo.
- Un maquinista.
- Un mecánico.
- Un telegrafista.
- Un marinero 1°.

Habiéndose notado que el casco del bote volador hacia agua, debido a que su madera se había resecado, se amarró a su boya en el sector de "Las Habas", iniciando el vuelo a las 17 horas con rumbo a Quintero, lugar en que se amarro a una boya sin novedad.

Después de haberse estudiado las bondades de la bahía y las facilidades que se tenían para el personal, se resolvió aumentar la bandada con el Short N°6, que amarizó en Quintero con el ingeniero 3° Espinoza y su mecánico el 22 de febrero a las 18 hrs.

El resto del personal de estas dos últimas máquinas, como así mismo dos carpinteros de la base, fueron transportados en la lancha a motor o por el aire.



De izquierda a derecha: Piloto 3° Agustín Alcajaga; Teniente 1° Manuel Francke; Capitán de Fragata Edgardo von Schroeders; Capitán de Navío James L. Travers; Teniente 2° Humberto Marín y el Ingeniero 2° Alfonso Lizasoain

ORGANIZACIÓN GENERAL.

Sin la capacidad de hangares portátiles, las aeronaves se vararon en el rincón sur de la bahía de Quintero, en el lugar en que se ofrecieron los terrenos aledaños a la playa para la futura base aeronaval, quedando éstas a la intemperie, salvo los motores que se cubrieron con fundas y lonas viejas.

El bote volador se amarró a una boya especial fondeada en un sitio apropiado y protegido.

Durante el día y la noche se estableció para el personal un servicio de guardias, que se alternaba con personal del "Elicura". Los oficiales del S.A.N. realizaron servicios de 24 horas.

El régimen general fue el siguiente: en las mañanas, a las 07.30 horas, el oficial de servicio, ayudado por unos diez hombres del "Elicura", hacía alistar las aeronaves. A las 08,00 horas, todos los oficiales

debían estar listos para iniciar los ejercicios, de acuerdo a las instrucciones del libro de órdenes diarias.

A las 11,30 horas, terminaban los ejercicios de vuelo, dedicándose la tarde para limpiar las aeronaves y solucionar discrepancias. Luego, conferencias y preparar todo para el día siguiente.

El sábado en la mañana se dedicaba a la limpieza en general y revista, después de la cual se daba franco al personal que lo deseaba, los que generalmente hacían uso del tren desde Quintero con combinación en San Pedro, y luego a Valparaíso y sus alrededores, para regresar el lunes siguiente.

Cada aeronave estaba a cargo de un oficial y un mecánico, los cuales eran responsables de su eficiencia y conservación. En los raids o ejercicios de importancia se procuraba que cada uno volara en su máquina, con lo que se consiguió aumentar el estímulo y competencia entre ellas.

Las máquinas y cargos estaban distribuidos en la siguiente forma:

B.V. "Gama. Zañartu": teniente Francke, oficial del detalle, cargo de navegación y T.S.H. (Transmisión sin hilos).

- ❖ Short N°6: ingeniero Espinoza, ingeniero de cargo de la bandada.
- ❖ Short N°3: ingeniero Lizasoain, ayudante del ingeniero de cargo.
- ❖ Short N°4: Piloto Alcayaga, cargo de las palomas mensajeras.
- ❖ Avro N°1: teniente Silva, cargo de artillería y fotografías.

Las únicas aeronaves que quedaron en la base de Las Torpederas fue el Avro N°2, que aunque se encontraba listo no se necesitaba por no tener doble comando; y el Short N°5 que se estaba armando y al cual solo le faltaban algunas piezas e instrumentos, que fueron usados para completar las aeronaves que eran parte de la bandada en servicio activo.

El "Elicura" sirvió para el alojamiento del personal de cabos y marineros aviadores navales, almacenaje de repuestos y consumos, ayudar con su personal a varar las aeronaves y para acompañar la bandada en los raids de importancia y alguna duración; pero como no disponía de capacidad de habitabilidad para todos los oficiales aviadores navales, la Compañía del Puerto y Balneario de Quintero cedió un chalet con este objeto, el que también fue aprovechado por parte del personal de suboficiales y sargentos.

Además, la Compañía, dieron todas las facilidades que se les solicitó, y en numerosas ocasiones su maestranza y carpinteros efectuaron las reparaciones más urgentes, o fueron puestos a disposición del personal de aviación naval.

Al teniente aviador naval, Marín, embarcado en el "Elicura", se le dieron todas las facilidades para que continuara sus ejercicios prácticos, y al teniente Mariotti se le preparó como observador y bombardeador.

EJERCICIOS DE BOMBARDEOS.

Siendo este uno de los principales objetivos del servicio aéreo y el que más práctica necesita, se le dedicó a este ejercicio especial preferencia.

Conforme con la práctica usual en la Royal Air Force británica, se comenzaron los ejercicios sobre el espejo. Con este fin se adquirió un espejo de 1,5 metros por 0,8 metros, con las líneas necesarias esmeriladas. El espejo se colocaba en la dirección del viento, que es por donde debían atacar las aeronaves, y a través de una mira de altura dada se observaba, por reflexión, el paso del avión por el espejo, y en el momento que llegaba sobre él, se debía disparar un cohete very. En ese instante el avión debía reflejarse sobre cierto punto ya calculado para la velocidad y altura ordenada, y la distancia a este punto, que se marcaba en el espejo, daba el error que naturalmente se multiplicaba por la escala.

Todos los pilotos practicaron a menudo este ejercicio, y casi todos los días una aeronave se dedicaba a este trabajo.

En vista de poseer el S.A.N. ninguna clases de bombas, ni de combate, ni de ejercicio; se había solicitado con anticipación la transformación de algunos antiguos proyectiles de fierro en bombas aéreas, para lo cual había que ponerle las aletas de dirección.

Habiéndose atrasado este trabajo, se fabricó en Quintero un molde para hacer bombas de cemento de más o menos el mismo peso, pero desgraciadamente estuvieron listas sólo en la última quincena de marzo y en cantidad reducida; pues con un solo molde se conseguía sacar dos al día. El cemento y todas las facilidades fueron con dadas por la Compañía del Puerto.

En la última semana de marzo, una vez listas las bombas, se organizó una competencia de bombardeo, dándose como premio una copa de plata obsequiada por el capitán von Schroeders y una artística medalla del instructor de fotografía Carlos Briceño Julio.

Los equipos fueron organizados en la siguiente forma:

Equipo N°1: piloto, teniente Manuel Francke
Observador, comandante Edgardo von Schroeders

Equipo N°2: piloto, teniente Marín ("Elicura")
Observador, teniente Mariotti ("Elicura")

Equipo N°3: piloto, piloto Alcayaga
Observador, teniente silva

Equipo N°4: piloto, ingeniero Lizasoain
Observador, ingeniero Espinoza

Con esta conformación, participaron todos los oficiales que en esa fecha constituían el S.A.N., además de los dos oficiales del "Elicura".

En un sitio de arena que tenía un centro de pasto verde, se usó como blanco, limitando con calcio una elipse de 35x20 metros, que semejaban un pequeño submarino.

Las condiciones eran 1000 pies y se permitían tres pasadas para disparar las dos bombas que se llevaban a un tiempo. Cada equipo tenía derecho a cuatro bombas y en cualquier parte dentro del

blanco se contaba como “fama”, fuera de la elipse era tiro perdido. Todas las demás condiciones se acercaban en lo posible a un ataque real contra un objetivo determinado, de modo que si por cualquier causa fallaba algo, se caía una bomba al despegar, etc., se contaba como tiro perdido.

El resultado final estuvo por debajo de las expectativas, pues contra el espejo, que prácticamente demostró la eficiencia de un “equipo”, y desde la misma altura, el error medio al final era más o menos de 35 metros, mientras en el concurso fue de 60 metros del elipse-fama; el tiro más cerca fue de 10 metros. No habiendo más tiempo ni bombas para repetir el bombardeo, no pudo decidirse el concurso ni entregarse la copa, ya que ningún “equipo” reunió las condiciones exigidas.

EJERCICIOS DE AMETRALLADORAS.

Los Shorts N°3 y 4 se llevaron armados con ametralladoras Lewis, reacondicionadas en la Sección Armas de Guerra para usar munición Mauser.

Todos los oficiales practicaron este ejercicio disparando cada vez un tambor contra un blanco plano fondeado de 2,5 x 3 metros, desde 200 pies de altura, y gobernando en círculo como en línea recta.

Para practicar el tiro preliminar de ametralladoras existían unos instrumentos especiales que representaban a un avión volando en diferentes direcciones y velocidades, pero estas aeronaves no lo poseían, de modo tal que solamente se practicó contra un blanco fijo. Los resultados no se pudieron considerar satisfactorios y demostró que se necesitaba trabajar aún mucho más; la dificultad no solo residía en la falta de práctica de los pilotos y observadores, sino también en la misma ametralladora que a menudo se atascaba.



Fotografía de un especialista en Aviación Naval, junto a un montaje de ametralladora Lewis. Quintero.

PRÁCTICA DE FOTOGRAFÍA.

El material fotográfico se componía de una máquina Thornton Pickard para levantamiento de planos; una cámara alemana con un magnífico lente Goerz, y una máquina cañón que se montaba tal como una ametralladora y que se usaba para práctica de combates aéreos. La máquina para fotografía aérea con el lente alemán dio excelentes resultados y gracias a ella, se sacaron numerosas fotografías de interés³⁰.



Máquina fotográfica Thornton Pickard para levantamiento de planos aéreos.

La máquina cañón por otra parte, que había presentado problemas atribuibles al calor en la película que usaba, no se usó por considerarse poco útil en ese momento, al no realizarse entrenamiento de combates aéreos.

El trabajo fotográfico más importantes fue el levantamiento aéreo del puerto de Quintero desde 4.000 pies, con la máquina Thornton Pickard montada en el Short N°6.

EJERCICIO DE NAVEGACIÓN Y FORMACIÓN.

En cada raid o navegación larga se practicaban ejercicios de navegación y formación. En las formaciones de cuña con la bandada de Shorts que era homogénea, se consiguió adelantar bastante, no así cuando hacía de líder de este ejercicio el bote volador “Gama. Zañartu” que por ser más veloz hacía más difícil mantener la formación.

Se probó el funcionamiento de los compases de los Short, pero se demostró que ese tipo no era conveniente para raids y se recomendó la adquisición de compases con rosas más grandes y mayor periodo. Se compensaron los compases del bote volador y se comprobó su correcto funcionamiento.

I. RAIDS.

Sin contar como tales los numerosos vuelos de ida y regresó que continuamente efectuaron las diferentes aeronaves a Valparaíso, se realizaron los siguientes raids de importancia:

³⁰ Travers, James Lindsay. *Cross Country*. Pág. 146

❖ Quintero – Zapallar – Papudo – Quintero.

A las 10 de la mañana del 2 de marzo, despegó la bandada compuesta del bote volador y los Short N°4 y 6; el Avro N°1 y los Short N°3 y 5 quedaron a cargo del ingeniero Lizasoain. El objetivo era reconocer la costa hasta los puertos citados, estudiar prácticamente las cualidades de éstos y de ahí como una futura base de hidroaviones, poder hacer reconocimientos más hacia el norte.

A las 9 de la mañana de ese día 2 de marzo, zarpó la lancha-motor para fondear en Zapallar la boya del bote volador y reunirse en Papudo con el “Elicura” que llevaba al personal de los Short. Se realizaron vuelos de formación y reconocimiento de las caletas de Horcón y Maitencillo. Ambos Short se vararon sin novedad en la parte sur de Papudo y el bote volador regresó a amarrarse a su boya en Zapallar.

Esta comisión tuvo una duración de cinco días, y debido a la neblina no pudo efectuarse el raid a Los Vilos que se tenía proyectado.

La playa de Papudo se demostró muy apropiada para varar los Short, no así la de Zapallar, pues la mar tenía mucha rompiente. El fondeadero del bote volador en Zapallar era seguro, pero esta pequeña bahía no se presta para elevarse protegido por aguas tranquilas, pues se despegaba y amarizaba afuera, lo que no era prudente en caso de estar el mar algo arbolado.

La tripulación del bote volador fue alojada por cuenta de la ciudad de Zapallar. El lunes 6 de marzo todas las aeronaves regresaron a Quintero sin novedad.



El Short N°4 varado en la parte sur de la playa de Papudo, el 06 de marzo de 1922 antes de su regreso a Quintero.

❖ Quintero – Los Vilos – Quintero.

No habiendo podido efectuar este raid desde Papudo, se determinó realizarlo desde Quintero, aprovechando un día con tiempo favorable.

El 16 de marzo a las 14.30 horas, se ordenaba el despegue de todas las aeronaves, con excepción del Avro N°1; falló el Short N°4 por llenarse un flotador con agua y no poder despegar. El bote volador era piloteado solamente por el teniente Francke, el comandante Travers y el ingeniero mecánico Oakes no formaban parte de esta dotación.

En el viaje al norte se practicó vuelos de formación y reconocimiento de la costa; el regreso se realizó a rumbo como práctica de navegación. Se reconoció La Ligua, Guallarauco, Pichicui, Los Molles, Pichidangui, Totoralillo, Caleta Negra, Penitentes y Los Vilos; haciéndose todas las anotaciones convenientes para en caso de necesitar ser usadas.

A las 17.30 horas, las aeronaves arribaron sin novedades a Quintero.

❖ **Valparaíso – San Antonio – Valparaíso.**

Habiendo la Oficina Hidrográfica solicitado la cooperación de la Aviación Naval para descubrir la posición dudosa de la roca Coronilla, una vez de regreso las aeronaves a Valparaíso, se ordenó al bote volador realizar esta comisión.

El objetivo era descubrirla y fotografiarla por aire, pero fijarla con la ayuda del “Elicura”, al cual se le daría un punto de encuentro en las proximidades de la roca.

El 10 de abril zarpó en la tarde el “Elicura” con rumbo a San Antonio, habiendo quedado convenido el punto de encuentro para las 08.00 horas del día siguiente.

El teniente Francke a cargo del bote volador informaba que la comisión se llevó a cabo conforme a lo ordenado, pero falló debido a que el “Elicura”, no estuvo a la hora convenida en el punto de reunión.

II. INSTRUCCIÓN DE VUELO.

1. Teniente Silva: este oficial venía recién llegando de El Bosque y no había tenido la ocasión de practicar en hidroavión. Comenzó volando de pasajero en Short y Avro, pasando enseguida a volar Avro solo durante la estadía en Quintero, y al final de la estadía empezó a volar en Short, demostrando ser un buen piloto.
2. Teniente Francke: a este oficial, el coronel Travers se dedicó personalmente a instruirlo como piloto del bote volador, habiendo alcanzado a volar largas horas solo, realizando raids como los de Los Vilos y San Antonio teniendo por entero a su cargo la aeronave y con todo éxito.
3. Capitán von Schroeders: tomó parte en todos los raids y ejercicios de importancia, además, conforme a las instrucciones aprobadas por la Dirección General de la Armada, el capitán von Schroeders practicó en doble comando en Avro; estos ejercicios eran realizados llevando como instructor al ingeniero Aristóteles Espinoza. Después de 10 horas de vuelo, había alcanzado a gobernar en línea recta, hacer virajes amplios y escarpados, con y sin motor, despegue, amarizaje y planeo. En este estado de adelanto en la instrucción ocurrió el desgraciado accidente el día martes 21 de marzo, en que solo hubo que lamentar daños materiales en el Avro.

4. Oficiales: el resto de los oficiales no necesitaban instrucción de vuelo, salvo en el bote volador, y todos ellos practicaron el comando en el aire.
5. Suboficiales y Sargentos: numerosas fueron las ocasiones en que este personal que formaba parte de las dotaciones de las diferentes aeronaves tomaron parte en los ejercicios. En todas las ocasiones en que había la necesidad de probar alguna aeronave después de efectuarle un mantenimiento programado o correctivo, siempre se realizó con el mecánico o maquinista de su dotación de vuelo. Debido a esto, se elevaron solicitudes al alto mando naval con el propósito de que este personal gozara de la gratificación que le acuerda la Ley correspondiente al 25% de su sueldo bruto.
6. Pasajeros: salvo oficiales de marina o ejército, fue estrictamente prohibido llevar pasajeros en los vuelos. Las únicas personas fuera del S.A.N. que se llevaron como pasajeros fueron los Agregados Navales de Brasil y Argentina.



El Avro N°1 completamente destruido a causa de un accidente sufrido el martes 21 de marzo de 1922, en circunstancias en que el comandante von Schroeders recibía instrucción de amarizaje impartida por el ingeniero Aristóteles Espinoza en la bahía de Quintero.

III. EJERCICIOS DE TRANSMISIÓN SIN HILOS, TSH.

Todos los oficiales practicaron Morse, y para la práctica de recepción se consiguió también un vibrador con discos especiales como de fonógrafo.

La única aeronave que tenía instalación de TSH era el bote volador, pero desgraciadamente al despegar de Valparaíso hubo una avería en los balines del dínamo que impidió la transmisión, solo se pudo efectuar ejercicios de recepción con buen resultado, recibándose de Talcahuano a una altura de 1.000 pies de altura.

IV. ACCIDENTES – FALLAS – NECESIDADES.

Solo hubo que lamentar el accidente con avería de material acaecido en el Avro.

Las fallas más comunes se debieron a los flotadores que ya tenían un año de uso bajo condiciones completamente difíciles, sin varadero ni nada para atenuar sus esfuerzos. Estaban todos parchados y pudieron mantenerse en servicio hasta el final gracias al continuo trabajo de reparación de los carpinteros.

Los motores trabajaron muy bien, considerando que estaban expuestos a la intemperie, al aire salino, al viento y arena.

V. REGRESO.

El viernes 7 de abril se dio la orden de comenzar a regresar, no pudiendo hacerse en vuelo de formación debido a que el varadero existente en esa época en Las Torpederas solo permitía el ingreso de una aeronave a la vez.

A las 8 de la mañana regresó el Short N°3, a las 10 horas lo realizó el Short N°6. El bote volador despegó a las 11 horas.

El sábado 8 a las 07.30 horas regresó el Short N°4, y las 11 horas zarpó el “Elicura” con la lancha a remolque.

Todas las aeronaves arribaron a Las Torpederas sin novedad.

El 11 de abril y a las 10 horas y después de haber cumplido su comisión a Coronilla se varó y se hizo entrar al hangar al bote volador “Gama. Zañartu” con enormes dificultades, pero sin sufrir daño alguno.

VI. CONCLUSIONES.

Al finalizar la primera campaña de verano realizada por el S.A.N. en la bahía de Quintero, el comandante von Schroeders dejó estipulado en su informe algunas sugerencias y recomendaciones:

1. Que, la práctica y experiencia adquirida por todo el personal del S.A.N., fue enorme y recomendaba encarecidamente que esos ejercicios de verano se repitieran el próximo año, ya que desde Las Torpederas no se pueden realizar en buena forma.
2. Que, con carácter de urgencia comenzar en esa bahía de Quintero, la construcción de un hangar conforme a los planos que ya se habían confeccionado en la Oficina de Defensa de

Costas. Con solo ese hangar y un buque madre apropiado, se podía perfectamente comenzar con la base aeronaval de Quintero.

3. Que, era urgente y de carácter indispensable la adquisición o confección de nuevos flotadores, pues de lo contrario la bandada de Short quedaría fuera de servicio
4. Que, el comportamiento, la dedicación al trabajo, el entusiasmo, la competencia y el espíritu de cuerpo del personal de oficiales, suboficiales, sargentos y marinería ha demostrado durante toda la estadía, en condiciones de habitabilidad bastante deficientes y condiciones de trabajo harto duras, que han merecido sus felicitaciones.
5. Que, merecía una felicitación especial el personal de maquinistas y mecánicos que formaban parte de la dotación de las aeronaves, no solo por su competencia y dedicación al trabajo, sino por su entusiasmo y buena voluntad para probar sus aviones en el aire sin siquiera disfrutar de la gratificación de vuelo que les acordaba la ley.
6. Que, todo el personal del S.A.N. no gozaba tampoco de ración de rancho, ni ropa gratis, lo que al parecer del comandante von Schroeders, era poco justo, dado el duro trabajo que realizaban y no escaso de peligros.
7. Que, el asesor técnico el coronel Travers acompañó al S.A.N. durante toda su estadía en Quintero, y sus valiosos consejos como su gran experiencia fueron puestos siempre con interés y entusiasmo en beneficio de la Aviación Naval.

Carlos Saldivia Rojas

Suboficial Mayor Naval (R)

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas:

- ❖ Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Santiago de Chile, 1950.
- ❖ Travers, James Lindsay. *Cross Country*. (Extractos de cartas y bitácoras de James L. Travers, H.G y C.T. Travers). 1989.
- ❖ Tromben Corbalán, Carlos. *La Aviación Naval de Chile*. MP&Vising Editorial. Segunda edición. 1998
- ❖ Informe de comisión de la Primera Campaña de Verano del Servicio de Aviación Naval, confeccionado por el Capitán de Fragata Edgardo von Schroeders, Jefe del Servicio de Aviación Naval.
- ❖ Diario "La Nación", ediciones varias del mes de enero, febrero, marzo y abril de 1922.
- ❖ Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval.
- ❖ Archivo del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile.
- ❖ Algunos registros de nacimiento encontrados en www.familysearch.org.
- ❖ Los créditos de las mayorías de las imágenes corresponden al fotógrafo del Servicio de la Aviación Naval en esa época, don Carlos Briceño Julio.
- ❖ Apuntes del autor.



CARRUAJE DE LOS HÉROES: EL CATALINA OA-10A “MANU-TARA”

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

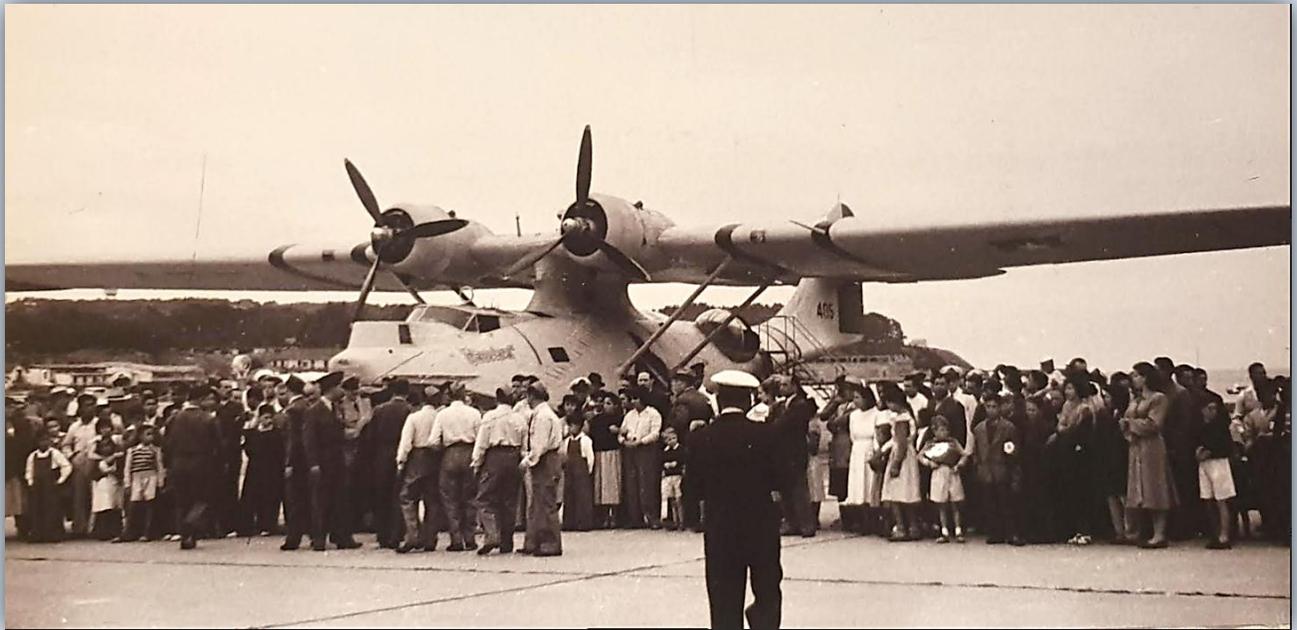
En la epopeya del vuelo existen abundantes ejemplos: El Globo Montgolfier, el Wright Flyer protagonista del primer vuelo controlado de una máquina más pesada que el aire, el monoplano Blériot del cruce del Canal de la Mancha, el Ryan “Spirit of St. Louis” del primer cruce del atlántico, el módulo lunar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

A nivel nacional, podemos mencionar el Voisin de César Copetta, el Bristol M1C del primer cruce aéreo de los Andes por su parte más alta, realizado por el teniente de ejército Dagoberto Godoy Fuentealba, y el inolvidable e inigualable PBV-5 “Manu-tara”, pájaro de la suerte en idioma Rapa-Nui.

Al cumplirse el 19 de enero recién pasado los 71 años del épico vuelo del Manu-tara desde el continente americano a Rapa-Nui, un nuevo y muy merecido homenaje se realizó en la isla, recordando a sus protagonistas comandados por el CDG Horacio Barrientos, el piloto Capitán Roberto Parragué Singer y su tripulación. Vaya este modesto artículo para recordar aquellos días, y sobre todo la magnífica máquina aérea que permitió ese logro aeronáutico de conectividad.



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



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



CDG Horacio Barrientos, jefe de la misión, despidiéndose de su esposa en Quintero

Los “Catalina” chilenos:

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

La historia se inicia el 15 de marzo de 1943 con el amarizaje en la bahía de Quintero de los dos primeros hidroaviones fabricados por Consolidated Aircraft PBY-5 tipo bote volador³¹, traídos en vuelo desde la fábrica ubicada en la bahía de San Diego, California por los Capitanes de Bandada Washington Silva y Vicente Montero, acompañados por los pilotos norteamericanos Franklin R. Yonk y W. Robinson respectivamente.

Le fueron asignadas las matrículas FACH 400 y 401. En julio de ese mismo año, se les unió el PBY-5 402³², del mismo tipo y fabricante que los anteriores. Estos 3 botes voladores, entregados nuevos por la fábrica, formaron parte del “Comando Costanero” encargado de patrullar nuestras extensas costas y detectar posibles naves de alguna de las naciones del eje durante la Segunda Guerra Mundial. Cabe agregar que al PBY-5 400 le sería instalado a fines de 1946, un radar de navegación APS-3 de 80 millas de cobertura, y que además cumplió funciones de “Avión Presidencial” para ser utilizado por el Presidente Gabriel González Videla.



PBY 5 FACH 401 en Juan Fernández

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

³¹ Pacto de Préstamos y Arrendamientos con Estados Unidos (Leand-Lease) Req. CL-111 18th March 1943 PBY-5 BuAer 08301, 08302 To FACH 400, 401.

³² Pacto de Préstamos y Arrendamientos con Estados Unidos (Leand-Lease) Req. CL-336 23th March 1943 PBY-5 BuAer 08433 To FACH 402.

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

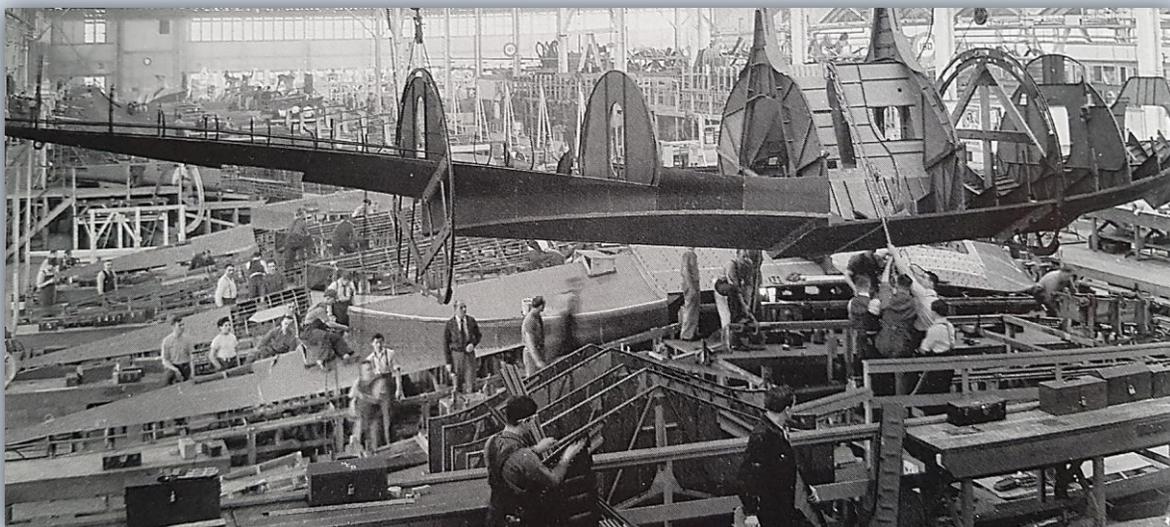


PBY 5A de la Armada Norteamericana. Misión Geodésica Internacional

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



Instalaciones de la Canadian Vickers Ltd.



Fabricación de los Catalina OA-10-A-VI en la fábrica Canadian Vickers.



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

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



OA-10A Catalina FACH 406

El séptimo Catalina, matrícula 407 se incorpora a la institución en mayo de 1952. Se trataba de un anfibia PBV-5A civil, matrícula CC-CAK³³ que operaba como carguero trasladando langostas desde el archipiélago de Juan Fernández a Mendoza, negocio que no dio los frutos esperados por sus dueños. En la Fuerza Aérea de Chile, esta aeronave en particular, fue conocido como “La Cholga voladora” por sus tan peculiares características morfológicas.

Los últimos 3 miembros de la flota se incorporaron a mediados de 1956 con las matrículas 408, 409 y 410, adquiridos a la empresa Aviation Corporation of America (ACA) de USA, que los obtuvo en la República Dominicana. Originalmente construidos para el USAAF los 408 y 409 tenían la designación OA-10A fabricados en la planta Consolidated de San Diego³⁴. Cabe señalar que, el Catalina 408 venía implementado con antena de radar de navegación, pero se carece de antecedentes, si este equipo estuviera operativo.

En marzo de 1957, la FACH establece un reordenamiento de las matrículas de los aviones en el inventario, por lo que los anfibios matrículas 405 a 410 serán rematriculados con los numerales 560 a 565 en orden consecutivo³⁵.

Nombres y designaciones:

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

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

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

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

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



³³ CC-CAK. Consolidated PBY-5A c/n 1813. Previous identity N1932M BuA46451. Regn date: 04.51 Aero Pesquera Catalina S. A. Ref 3.

³⁴ El Catalina OA-10 A Bu/N° 1627 llevó la matrícula FACH 409, posteriormente 564. El Catalina PBY 5A Bu/N° 1822, c/n 46458 construido en la planta Consolidated Aircraft de San Diego llevó la matrícula FACH 410, posteriormente 565.

³⁵ En enero de 1957 la flota Catalina cuyas series iban del 405 al 410 pasó a ser 560 a 565.

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



*Mural actual, que representa el pasado ligado a la aviación de Catalina Island.
Acceso al casino Avalon de la Isla resort.*

El nombre Canso, otorgado por los canadienses a sus máquinas, corresponde a un poblado y un río ubicados en Nova Scotia. La versión popular sin embargo dice que cuando los pilotos de la RCAF vieron por primera vez un PBY dijeron: *"This thing can't fly"*, a lo que los ingenieros contestaron *"It can so"*.

Anecdótico Manu-tara:

Una nueva vida.

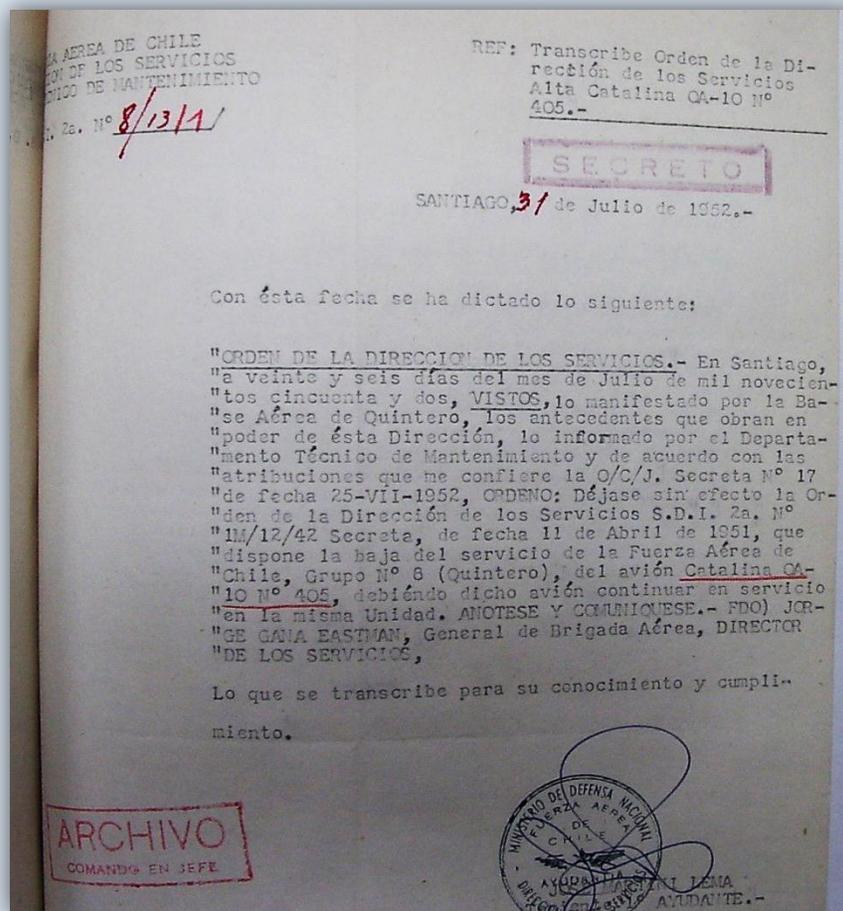
Luego del exitoso vuelo del "Manu-tara" a Rapa-Nui, donde aterrizó con toda seguridad en la pista de Mataverí el 20 de enero de 1951, la tripulación comenzó la preparación del vuelo de regreso. Debido a la mala condición de la pista de tierra producto de las lluvias, se determinó que el despegue sería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

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

Analizada la situación a posteriori y con mayores argumentos sobre la mesa, finalmente se accedió a enviar un equipo de trabajo, incluido el capitán Parragué a determinar si valía la pena su recuperación, por lo cual embarcaron todos los repuestos necesarios para la puesta en servicio del Manu-tara, incluyendo una nueva ala de estribor.

La reparación fue posible, situación que tomó varios meses de trabajo, y el avión quedó finalmente en condición de vuelo. Realizadas algunas pruebas, se solicitó efectuar el retorno por aire completando la misión original, autorización que fue denegada. En su lugar se ordenó que fuera cargado a bordo del transporte "Pinto" de la Armada, para lo cual la ya emblemática aeronave, efectuó un corto vuelo desde Mataveri a la bahía, para posarse suavemente a un costado del transporte, donde fue cargado, iniciando su regreso a Quintero, a fines de abril de 1952.

Después de una completa revisión y verificándose su perfecta condición de navegabilidad, fue reincorporado nuevamente a la flota por Orden de la Dirección de los Servicios del 31 de julio de 1952, retomando su operabilidad, que incluyó valiosos servicios en el Grupo N°5 de Puerto Montt y años después, un nuevo viaje a Rapa-Nui en 1959, esta vez de ida y regreso nuevamente pilotado por el comandante Parragué³⁶ y con la nueva serie FACH 560³⁷.



³⁶ Dicho vuelo, que fue muy exitoso y logró un hondo reconocimiento de la ciudadanía, sin embargo, fue efectuado sin autorización, lo que le costó la baja de la institución al comandante Parragué y otros altos jefes.

³⁷ www.AOPA.org. Destination Catalina Island: Island adventure – AOPA. Alicia Herron. March 1, 2020.

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



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



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

Nose Art

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



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

Hermano Gemelo

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

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



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

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

Caminos que se cruzan

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

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

Concede Título de "Piloto de Guerra Honorario" y "Miembro Honoris Causa" de la Fuerza Aérea de Chile, a personal avión raid Australia-Chile

S. 3. N° 37. — Santiago, 5. IV. 1951. —
Con esta fecha se ha dictado la siguiente

Orden Ministerial:

Visto lo dispuesto en el D. S. N° 630 de 9. IX. 946 y lo propuesto por la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en sus oficios N.os 1014 de 31 de Marzo de 1951,

Ordeno:

Concédense los Títulos de la Fuerza Aérea de Chile que a continuación se indican, al personal del avión "Catalina" que efectuó el raid a nuestro país, desde Australia:

PILOTO DE GUERRA HONORARIO:

Capitán Sr. Patrick G. TAYLOR.
Capitán Sr. G. H. PURVIS.
Operador de Radio Sr. A. ALLISON.
Mecánico Sr. H. L. HUILLIER.

MIEMBRO HONORIS CAUSA:

Adicto Oficial de Prensa Sr. J. PERCIVAL.

Anótese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.—Guillermo Barrios T.



Frigate Bird II VH-ASA en Quintero



El Frigate Bird II del capitán Taylor fue minuciosamente revisado por los mecánicos de la base, siendo sus motores inspeccionados íntegramente, y teniendo que reemplazar variados repuestos para dejarlos en condición segura de vuelo.



Capitanes Taylor y Parragué en Quintero



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

Anselmo Aguilar Urra

Danilo Villarroel Canga

Instituto de Investigaciones

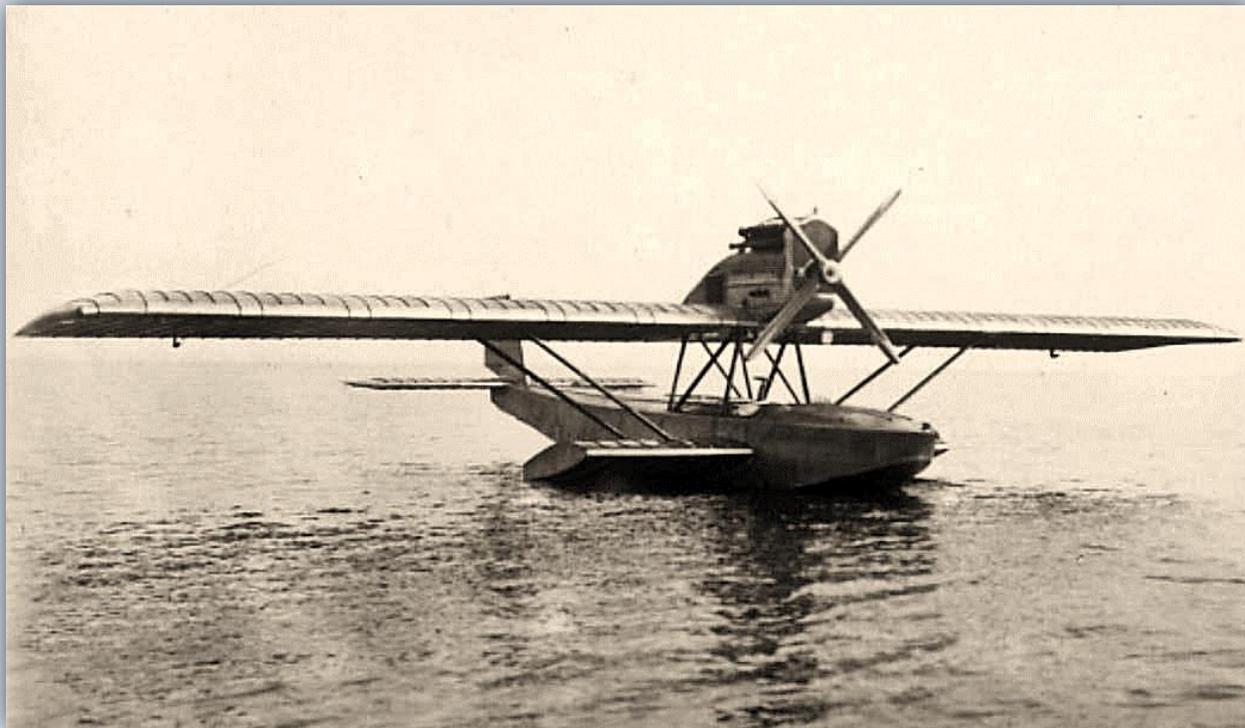
Histórico Aeronáuticas de Chile

Referencias

1. Consolidated Catalinas en la Fuerza Aérea de Chile. Danilo Villarroel C. y Anselmo Aguilar Urra. Editorial Manutara. 2005
2. Air Arsenal North America Phil Butler with Dan Hagedorn. Midland Publishing 2004.
3. Civil Aircraft Register of Chile. Edited by Ian P. Burnet. Air Britain Publication. 1985
4. Manu-tara Reborn. Álvaro Romero Pérez. The Latin American Aviation Historical Society Chile. Sep 20, 2008
5. Air Transport Canada Vol. 1. Larry Milberry. CANAV Books. 1997
6. www.aopa.org. Destination Catalina Island: Island adventure – AOPA. Alicia Herron. March 1, 2020
7. Martínez Ugarte, Rodolfo. Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Tomo II. 1964
8. Fotografías del archivo histórico de Anselmo Aguilar Urra.



VII. AVIONES CON HISTORIA



En la imagen de la fábrica Dornier, se puede apreciar el ejemplar chileno en las pruebas realizadas en el Lago Constanza, en el sector de Suiza.

BOTE VOLADOR DORNIER Do-E, EN CHILE

La naciente historia aeronáutica militar de Chile, registra varios aeroplanos de origen alemán, que dotaron al Servicio Aéreo del Ejército, y de la Armada de Chile.

En el año 1925, el Alto Mando de la Armada de Chile, toma una decisión importante, adquirir por primera vez con fondos del presupuesto, material de vuelo de diversos tipos de aeroplanos. Es así, como se compran a la fábrica Dornier, cuatro aviones modelo Dornier Wal y seis botes voladores Dornier modelo Libélula.

En tanto, en Inglaterra se adquieren seis hidroaviones Avro 504-N y cuatro hidroaviones Fairey III-F.

La Armada designa una comisión a Europa a fin de controlar y verificar los trabajos de fabricación y entrega de las aeronaves. Esta comitiva estaba encabezada por el Capitán de Corbeta Adirio O. Jessen Ahumada y los tenientes, Manuel Francke Mariotti y Luis Humberto Marín Manubens.



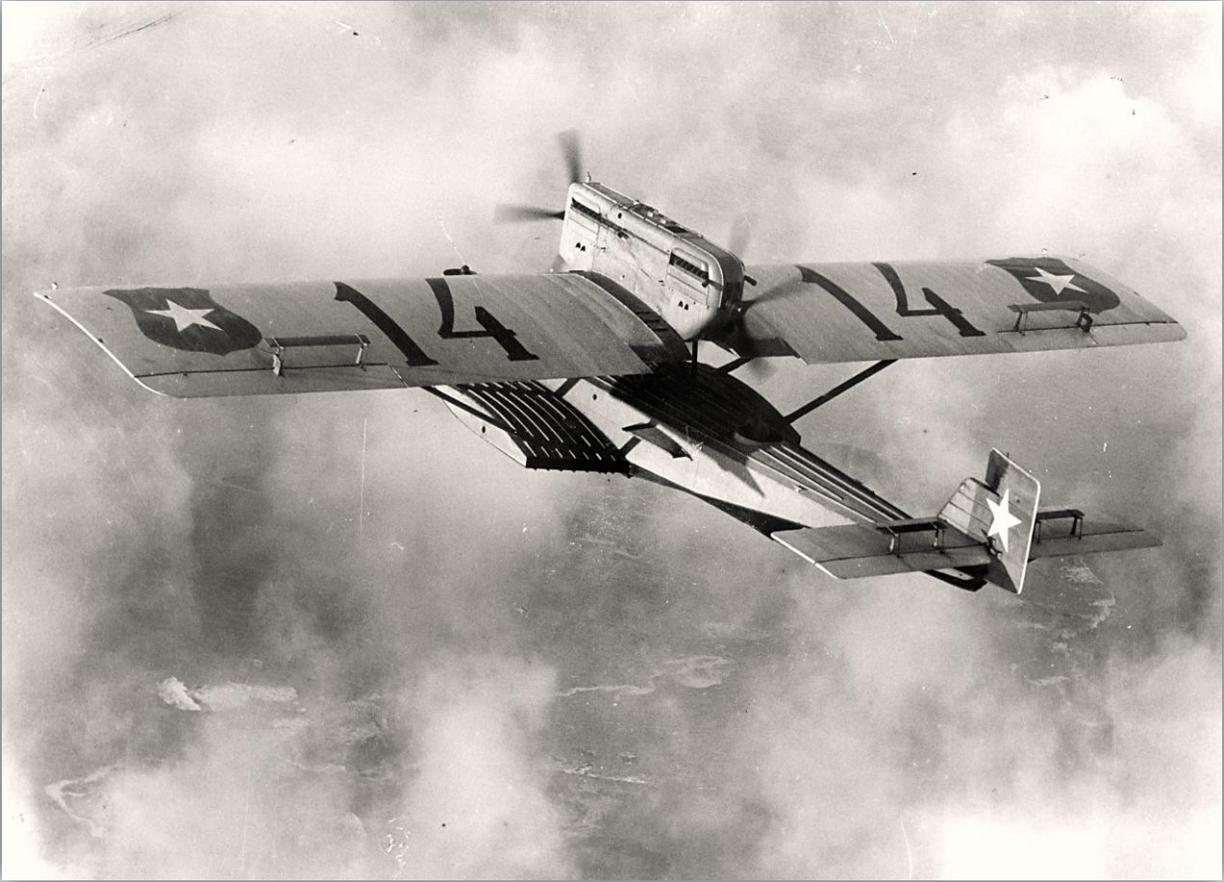
Otra imagen del Dornier Do-E en Suiza.

La comisión determinó que los botes voladores “Libélulas”, no cumplían con los requerimientos solicitados y fueron rechazados. A su vez, fue ampliada la compra de cuatro a ocho aviones modelo Wal.

Al año siguiente 1926, la fábrica Dornier, envió a Chile, tres aviones a fin de ser evaluados por parte de las autoridades militares. Un Dornier modelo Do-C, un Dornier Falcke y un modelo Do-E.

El primero de ellos fue evaluado por la Armada equipado con pontones, no reuniendo las condiciones para su adquisición, por lo que fue ofrecido al Ejército con tren de aterrizaje convencional, donde fue acogido y designado a cumplir funciones en el Servicio Meteorológico y realizar tareas de fotografía aérea.

La Armada eligió el Dornier modelo Do-E, como avión de transición y entrenamiento para los modelos Wal de mayores dimensiones que llegarían en el transcurso del mismo año.



Dornier modelo Wal N° 14 de la primera partida, en vuelo sobre territorio chileno.

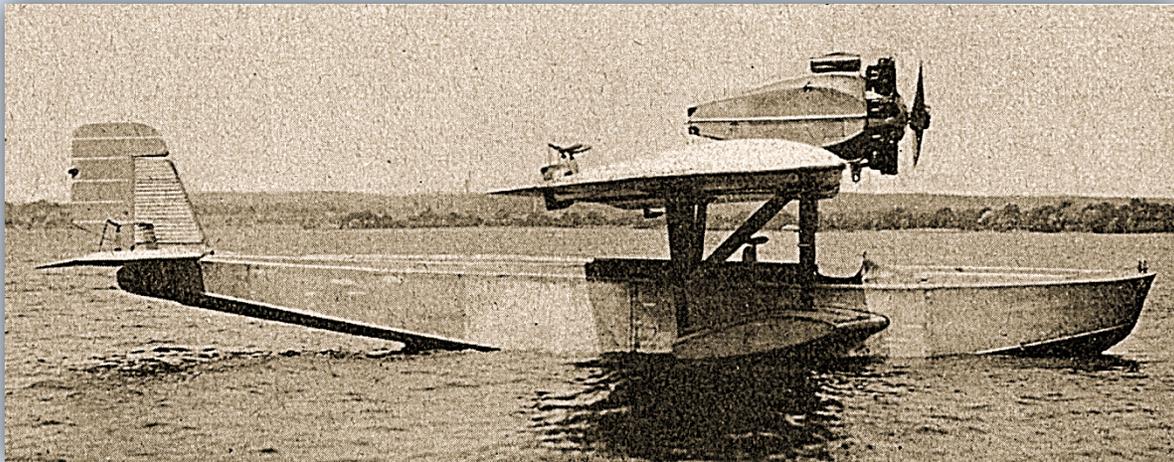
El Dornier Do-E fue un pequeño avión alemán del tipo bote volador, diseñado en 1921 para misiones de reconocimiento.

Era del tipo de ala parasol, monomotor, equipado con un motor Rolls-Royce Eagle IX de 360 HP y su estructura era totalmente de aluminio.

Su primer vuelo lo realizó en el año 1924, y se fabricaron solo cuatro unidades.

Dos denominadas Dornier Do-E-I, que fueron exportados a Chile y Japón. Otros dos quedaron en Alemania y fueron designados modelo Do-E-II, equipados con motores refrigerados por aire, Gnome-Jupiter.

El Do-E-I se distinguió del Wal y el Do E II por tener un ala cubierta con paneles de metal en lugar de tela.



Vistas del Dornier Do-E y sus respectivos motores.

El 21 de junio de 1926, el avión llega en vuelo directo desde la Base Aeronaval de Quintero a Valparaíso, a los mandos del piloto de la fábrica Dornier, Carl-August von Schönebeck, quien presenta el avión ante una comisión técnica de la Armada en la bahía de Valparaíso, resultando aceptada su presentación y decretada su posterior compra por parte de la Armada.

El diario El Mercurio de Santiago, de fecha 22 de junio de 1926, informaba sobre el suceso de esta forma:

“UN BOTE-VOLADOR DORNIER SCOUT HARÁ VUELOS DE EXPERIMENTACIÓN

Los vuelos de ayer.

*La máquina fue traída ayer desde Quintero por vía aérea, efectuando un vuelo sobre la ciudad.- El avión será inspeccionado hoy.
De nuestro corresponsal en Valparaíso.*

La empresa constructora de los aviones Dornier ha enviado a nuestro país para experimentación y propaganda, dos máquinas de los tipos más modernos que actualmente fabrica, a fin de hacer algunos vuelos de ensayos y demostrar sus cualidades.

Las máquinas aludidas, llegaron últimamente al país y fueron llevadas a Quintero, en donde han sido armadas. Una de ellas, es un bote-volador tipo liviano, triplaza, especial para desempeñar el papel de “scout” por su gran velocidad y radio de acción, como asimismo por sus condiciones especiales para elevarse a amarizar en mares movidos. La otra máquina es un avión terrestre susceptible de ser transformado en hidroavión adaptándole flotadores.

El personal de la misión.

Junto con enviar las máquinas nombradas a nuestro país, la firma Dornier ha deseado garantizar el éxito de sus expectativas encomendando la realización de las pruebas a dos experimentadísimos aviadores; el piloto von Schonebeck, famoso aviador alemán que se distinguió en la Gran Guerra a las órdenes de von Richthofen, y el mecánico Feucht, cuya larga experiencia en aviones Dornier le valió ser elegido por Amundsen en la excursión realizada el año pasado al Polo Norte.

El mecánico Feucht, ha trabajado activamente en Quintero a las órdenes de Von Schonebeck en la armadura y pruebas preliminares del bote-volador y ayer, una vez lista la máquina, emprendieron el vuelo en demanda de este puerto.

La llegada del avión.

El corto trayecto entre Quintero y este puerto lo hizo el bote-volador en muy poco tiempo, comprobándose las magníficas condiciones de la máquina, que amarizó en forma magistral frente al puerto dirigiéndose enseguida hacia la parte del malecón que queda frente a los Arsenales de Marina.

El bote-volador pudo quedar fondeado en la boya del Zañartu, en la Caleta de Las Habas, pero en previsión de que el tiempo pudiera descomponerse, no se consideró prudente arriesgar la máquina por lo cual fue izada sobre los malecones. Allí será inspeccionada hoy por una comisión técnica.”



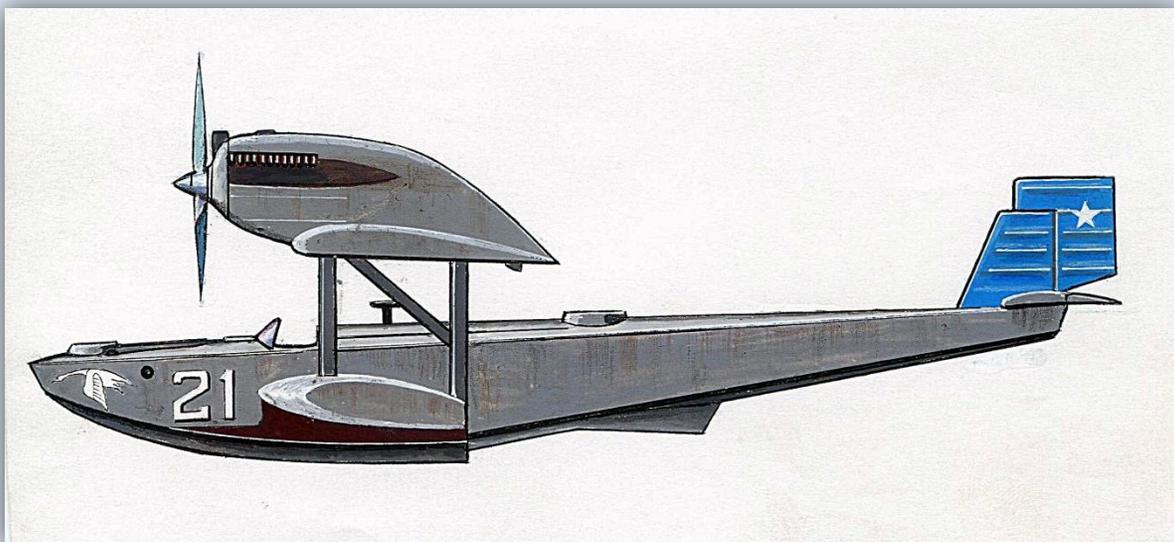
Perfil del avión Naval con motor Rolls Royce realizado por el Sr. Juan Carlos Velasco García, socio de nuestro Instituto.

El avión prestó servicios para la Armada entre los años 1926 y 1930, portando su matrícula N° 21 (S/N° 59) en la proa, principalmente operando entre Valparaíso y Quintero.

El año 1930 con la fusión de la aviación del Ejército y de la Armada, para dar vida a la Fuerza Aérea Nacional (FAN), el avión quedó adscrito al Grupo N° 2 en Quintero.

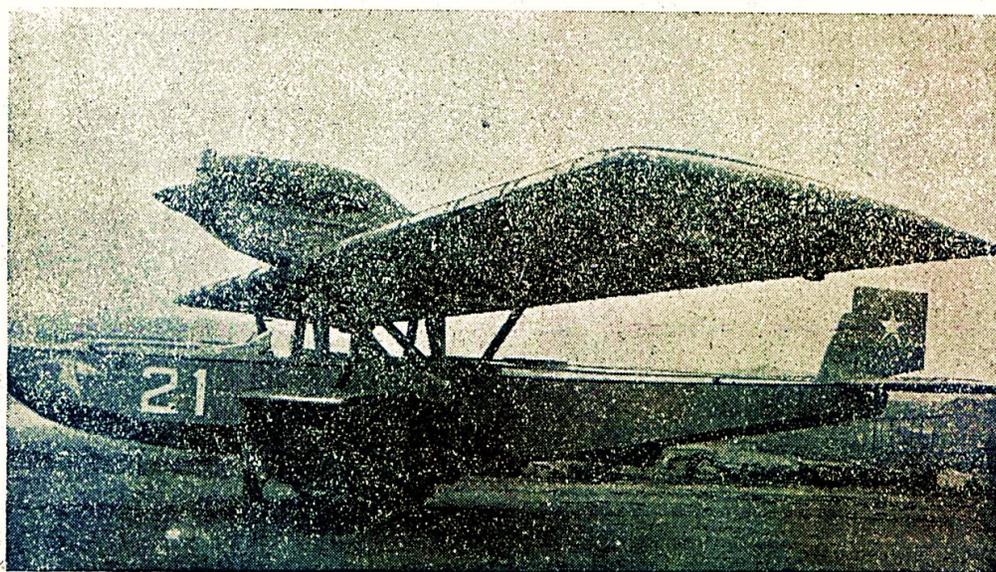
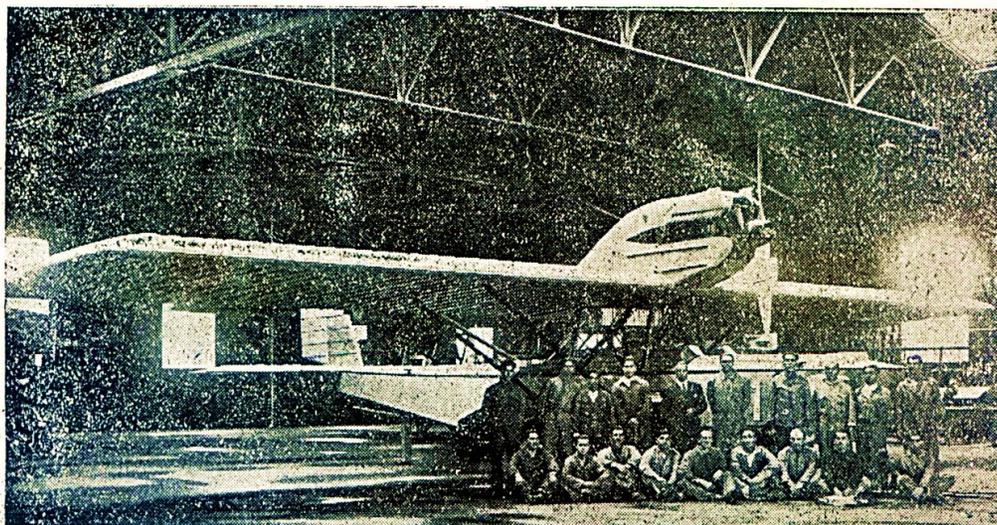
En la Fuerza Aérea Nacional, su esquema de pintura no sufrió modificación alguna, siendo dos tonos de gris, con el numeral blanco y ribetes negros y una garza en vuelo en color blanco en la proa.

En el año 1933 fue sometido a mejoras en su planta motriz, cambiando el motor Rolls Royce Eagle IX de 360 HP, por un Curtiss Falcon D-12 de 430 HP, aumentando su potencia en 70HP.



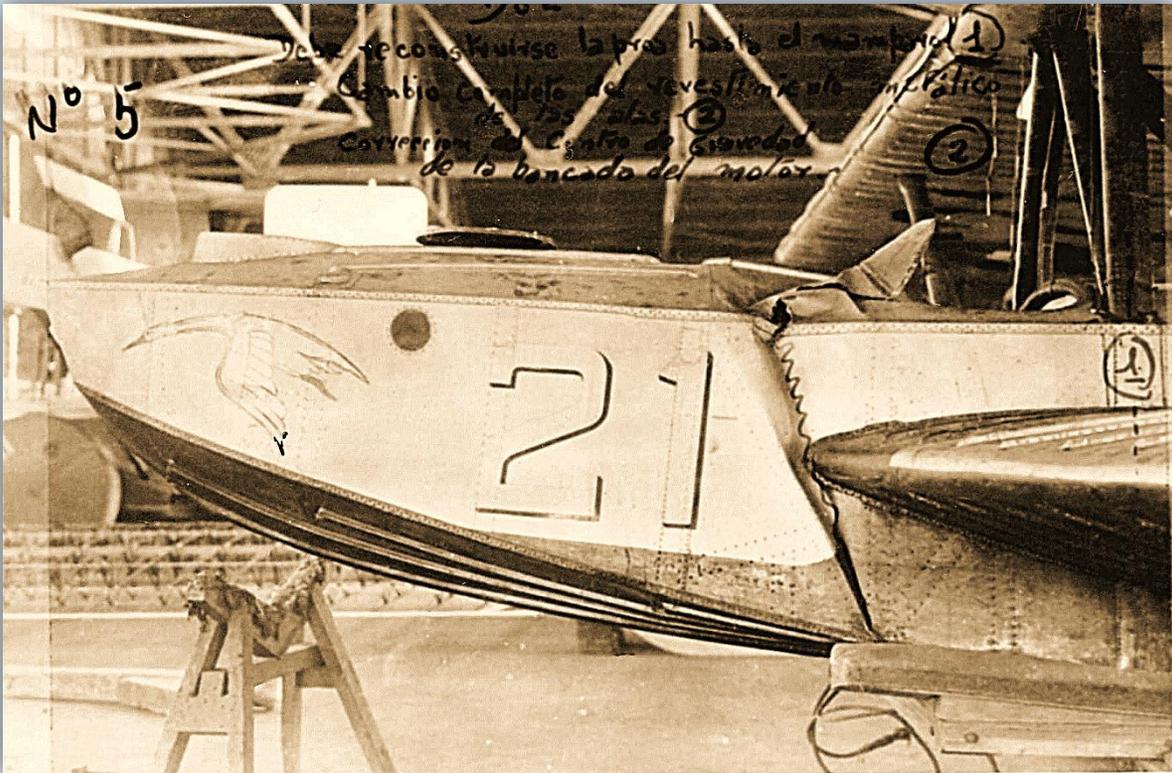
Hermoso perfil del Dornier-E y su nueva planta motriz, realizado por nuestro socio, Sr. Rino Poletti Barrios.

AVION DORNIER, TRANSFORMADO



LAS FOTOGRAFIAS MUESTRAN EL AVION TIPO DORNIER DO-E, DE DOTACION DEL GRUPO DE AVIACION N.º 2, QUINTERO, AL CUAL SE LE HA EFECTUADO UNA HERMOSA TRANSFORMACION, CAMBIANDOLE SU ANTIGUO MOTOR QUE ERA UN ROLLS - ROYCE EAGLE IX, DE 360 HP., POR UN CURTISS D-12, DE 430 HP., LA MAQUINA HA DESARROLLADO ESPLENDIDAS PERFORMANCES, TANTO DEBIDO A SU MOTOR DE MAYOR POTENCIA, COMO AL MEJOR AFUSELAMIENTO QUE SE LE HA DADO. DESARROLLA ACTUALMENTE UNA VELOCIDAD DE CRUCERO DE 90 MILLAS MARINAS POR HORA Y SEGUN LOS PILOTOS QUE LA HAN VOLADO TIENE OPTIMAS CUALIDADES AERAS Y MARINERAS. FELICITAMOS AL INGENIERO, SEÑOR MAURICIO HAUSER, A QUIEN SE LE DEBE QUE ESTA HERMOSA MAQUINA SIGA PRESTANDO VALIOSOS SERVICIOS A NUESTRA FUERZA AEREA Y ASIMISMO AL PERSONAL QUE TRABAJO A SUS ORDENES.—

Al cambiar el motor, se modificó el centro de gravedad, lo que influyó para un accidente menor el 4 de octubre del año 1934.



Fotografía del sumario que indica los trabajos a realizar tras el accidente. Entre ellas señala que debía reconstruirse la proa hasta la mampara con el N°1; el cambio completo del revestimiento metálico de las alas. N°2 Corrección del centro de gravedad de la bancada del motor.

Finalmente, el avión es dado de baja definitivamente en el año 1936.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://www.colettiscombataircraft.com/item/dornier-do-e/>
Aeronaves en la Fuerza Aérea de Chile 1913-2020 Erwin Cubillos Salazar
Hidroaviones y Botes Voladores en la Armada de Chile 1916-1930. Comandancia de la Aviación Naval de Chile.
La Aviación Naval de Chile, Carlos Tromben Corbalán
Historia del Grupo de Aviación N° 2 de la Fuerza Aérea de Chile Carlos Graneris Carrera & Marcos Olgún Vásquez

Colaboración:

Sres. Alberto Fernández Donoso, Rino Poletti Barrios y Juan Carlos Velasco García

VIII. SABÍA USTED?

... que en enero de 2002, salió el primer ejemplar de nuestra revista corporativa, Aerohistoria?

20 AÑOS DE LA REVISTA AEROHISTORIA

Hoy en día nos parece lejana esa fecha del 28 de enero de 1983, en que se reunieron en el Club de la Fuerza Aérea de Chile, el Coronel de Aviación (R) Dn. Enrique Flores Álvarez, el Comandante Sergio Barriga Kreft y los ex comandantes de aeronaves de LAN Chile Sres. Alfonso Cuadrado Merino y Cyril Halley-Harris Mc Donald.

Para la oportunidad el comandante Barriga necesitaba analizar un trabajo sobre Lan Chile, al término de cuya exposición se recordó la idea surgida el año 1977, de crear un Instituto histórico para investigar y poner en su medida histórica las actividades aeronáuticas nacionales.

Fue así como en esa misma reunión se concretó la idea de crear el **Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile**. Entidad que hasta el día de hoy nos reúne en forma permanente, habiendo logrado un sitio especial en la investigación, conmemoración y difusión de la historia aeronáutica nacional; haber sido además la sede y una de las corporaciones fundadoras de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE), mediante la cual se vincula y participa permanentemente de las actividades y congresos de historia aeronáutica y espacial de Iberoamérica.

Uno de los hitos logrados más tarde por nuestro Instituto, fue el de crear la revista **AEROHISTORIA**, órgano de difusión histórica que nació de la conversación sostenida entre el presidente Alberto Fernández Donoso y el Director de la época Héctor Alarcón Carrasco, a raíz de que se necesitaba hacer una recopilación de trabajos históricos que no siempre se podían publicar en otros medios por razones de extensión, pero cuya trascendencia ameritaba darlos a conocer.

Fue así como la idea fue llevada a una reunión, donde a pesar de algunas interrogantes relativas a costos, se logró concretar la primera publicación para el mes de diciembre del año 2001. Con el fin de dar una mayor notoriedad a este tema que nos era un tanto desconocido, se eligió el primer directorio de la revista, que estuvo conformado de la siguiente manera:

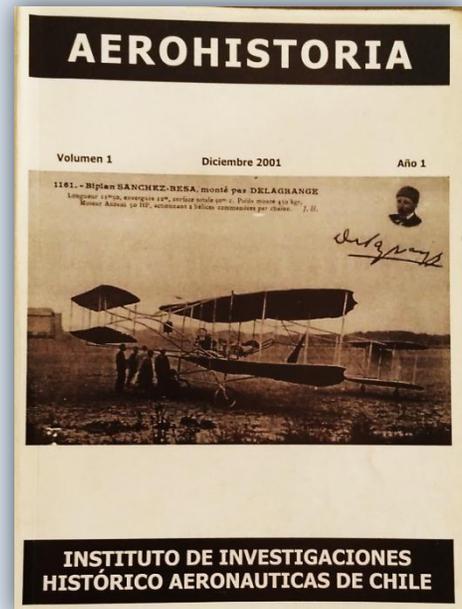
Director: Alberto Fernández Donoso
Asesoría Histórica: Sergio Barriga Kreft
Redacción: Héctor Alarcón Carrasco
Corrector de Pruebas: Luis Varas Montero
Distribución: Gloria Escobar Reyno

Como se puede ver, oficiaba de director nuestro presidente Alberto Fernández, conocido investigador aeronáutico de la aviación puntarenense y de la DGAC; don Sergio Barriga, fundador del Instituto y un gran historiador de Lan Chile y la Fuerza Aérea; don Luis Varas Montero, quien venía de la revista Fuerza Aérea, donde también desempeñaba el cargo de corrector de pruebas, la secretaria Facha doña Gloria Escobar Reyno, quien tuvo la calidad de distribuidora de la revista y finalmente quien da vida a

estos recuerdos como encargado de redacción del balbuceante impreso y que a esa fecha sólo tenía publicaciones aeronáuticas en la Revista Fuerza Aérea y de Carabineros.

La foto portada de ese primer número fue proporcionada por Alberto Fernández y consistió en una foto de un biplano Sánchez Besa, piloteado por Delagrange, en Francia y que él había comprado en un viaje a Europa.

Nuestro presidente Fernández Donoso preparó el editorial, quien luego de referirse a hechos de la aviación mundial, expresaba en los párrafos finales: *“Una valiosa herramienta para cumplir con la responsabilidad que nos atañe es la creación de Aerohistoria, una revista que surge del esfuerzo colectivo de los integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en su permanente interés por incrementar el conocimiento de los hechos, eventos y personajes que consiguieron hacer realidad la visión del ilustre precursor brasileño Alberto Santos Dumont.”*



“Algo habíamos hecho en esta dirección, con nuestra participación en los congresos de historia aeronáutica iberoamericanos, con el aporte que algunos de nuestros integrantes están realizando a la investigación y publicación de la colección Horas de Losa, cuyos primeros volúmenes ya se encuentran en circulación y con la colaboración que presta el Instituto a investigadores y entusiastas externos.”

“Pero faltaba un espacio que diera cabida a trabajos puntuales y específicos de nuestros asociados, que cumpliera con el objetivo de difundir la diversidad y riqueza de nuestro pasado y que aportara un vector aeronáutico a la memoria colectiva nacional.”

“En las difíciles circunstancias que vive la aviación mundial, la nuestra incluida, desde estas páginas queremos aportar el recurso de la historia, que nos enseña a mirar el futuro con el optimismo que nos da la experiencia de quienes nos legaron sus laboriosos ejemplos que impulsan a volar”.

Finalmente se pudieron concretar ocho trabajos de historia aeronáutica, los que fueron presentados por los siguientes socios:

- ❖ General de Aviación Fernando Silva Corvalán: La Fuerza Aérea de Chile y el desarrollo nacional.
- ❖ Alejo Williamson Dávila, primero en cruce en planeador sobre la cordillera de los Andes: Creación de la rama de paracaidismo del Club de Planeadores de Santiago.
- ❖ Socio Claudio Cáceres Godoy, fotógrafo e historiador: Sikorsky S-55... último vuelo.
- ❖ Presidente Alberto Fernández: José Luis Sánchez Besa.
- ❖ Atilio Luis Baldini, miembro correspondiente en Mendoza, Argentina: Historia del hallazgo del Avro Lancastrian III G-Agwh “Start Dust”.
- ❖ Rino Poletti Barrios, fotógrafo e historiador, en ese tiempo documentalista de la Revista Fuerza Aérea: Avión Arado Ar-95 en la Fuerza Aérea de Chile.

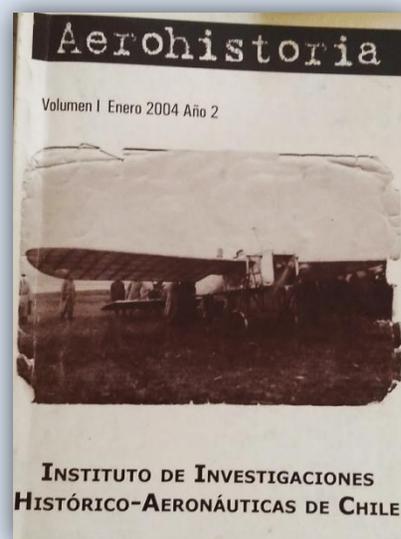
- ❖ Héctor Alarcón Carrasco, escritor de artículos históricos y más tarde autor de cuatro biografías de aviadores: Ada Rogatto, el Cóndor Solitario.
- ❖ Sergio Barriga Kreft, historiador y autor de varios libros de historia aeronáutica: Efemérides, Monumentos, y Símbolos de la Aviación Chilena.

La revista, en esa ocasión incluyó también las nóminas del Directorio del Instituto, los socios activos (34), Delegados Representantes (2); Socios Honorarios (24) y una lista de miembros correspondientes en Argentina, Bolivia, Brasil, España, Reino Unido, Paraguay, Perú y Uruguay (18).

En la página de noticias y eventos se habló sobre la celebración del pasado aniversario del Instituto; las ceremonias y celebraciones del 50° Aniversario del vuelo a Isla de Pascua por el avión “Manutara”, que contaron con la presencia de nuestro socio activo el comandante José Núñez Rousseau y el socio honorario Mario Riquelme Carrasco, ese año los últimos tripulantes con vida de ese epopéyico vuelo.

REVISTA AEROHISTORIA N° 2/2004

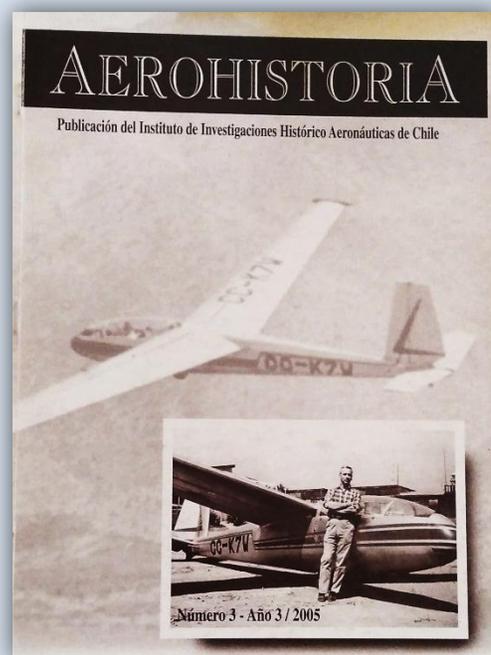
Motivos presupuestarios obligaron a retardar la publicación de una nueva revista hasta enero de 2004, edición en la que como noticia principal se publicó la realización del entonces VIII Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial, donde se reunieron 47 delegados de 12 países extranjeros participantes, y que fuera realizado en Santiago de Chile el pasado mes de octubre de 2003. Este evento que en su ceremonia inaugural realizada en el Edificio Diego Portales, contó con la presencia del Sr. Vicepresidente de la República de Chile, don José Miguel Insulza; del General del Aire Sr. Osvaldo Sarabia Vilches, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de la época y otras altas autoridades de Gobierno y de la Fach; delegaciones de las FF.AA.; Carabineros de Chile; Policía de Investigaciones; Gendarmería y público en general, que en número de 600 repletaron las localidades del edificio.



REVISTA AEROHISTORIA N° 3/2005

Desde el 2004, uno de los directores del Instituto era Norberto Traub Gainsborg, quien se incorporó al año siguiente al equipo redactor de la revista aportando renovados bríos, y ocupando la tarea de diseño y diagramación, provocando un gran remezón en la presentación visual de la misma, que en esos días fuera elaborada con novedosos programas computacionales. Era presidente el Sr. General de Aviación don Fernando Silva Corvalán, quien durante su paso por nuestra corporación dejara claras virtudes de camaradería y optimismo en las labores a desarrollar en pro de la historia aeronáutica.

Luego de esta publicación lamentablemente no vinieron otras, originando una gran laguna que fue llenada con la publicación de un Boletín electrónico, reemplazando al que se publicaba desde los primeros años del instituto.



Todo esto fue superado cuando en enero de 2018, nuestro actual presidente Norberto Traub, reviviera la revista **AEROHISTORIA**, esta vez en un más atractivo y práctico formato digital, con código de catalogación ISSN, de edición mensual y llevando así el N° 1 correspondiente esta vez, al mes enero de 2018.

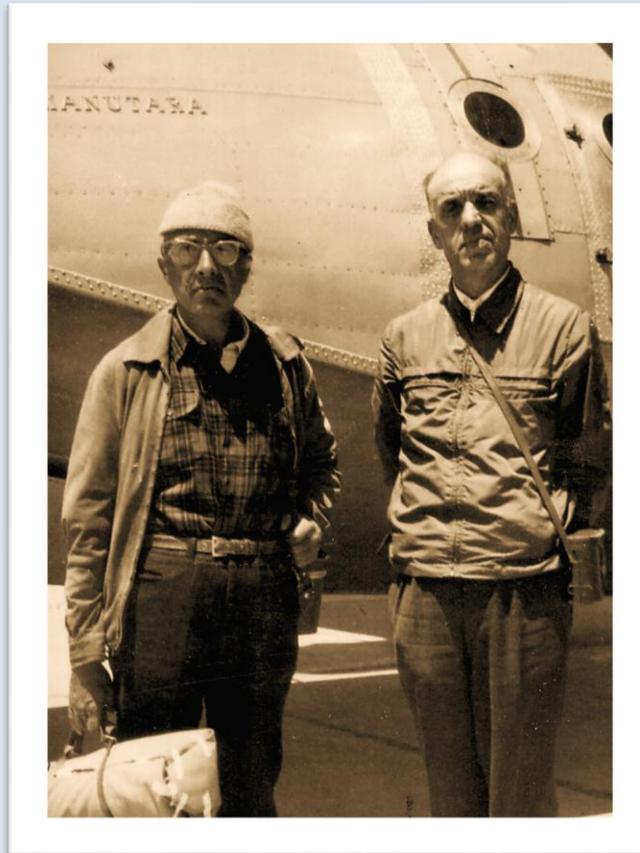
Como todos los socios escritores y en lo personal, hemos estado siempre presentes en las publicaciones del Instituto, ayudando a continuar la tarea de don Sergio Barriga, del CDA. Enrique Flores, don Sergio Cuadrado y don Cyrilo Halley, colaborando desde nuestros modestos escritorios a enaltecer las publicaciones de esta revista que hoy, gracias a la computación, a la plataforma de Internet y al traductor en línea, no solo circula por diversos países de América, sino que se lee en todo el mundo.

Un saludo a todos los socios y amigos de diversos países, agradeciendo la gentileza de leer nuestros artículos en esta revista que hoy se coloca pantalones largos: *¡que veinte años no es nada!*, como dirían nuestros camaradas argentinos, pero al fin: ¡son veinte años!

Héctor Alarcón Carrasco

Ex Secretario y Director del
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

IX. RECORTES Y FOTOS CON HISTORIA



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

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

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

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

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

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

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



***Tripulación del “Manutara II”
Claudio Figueroa, Roberto Parragué S., Roberto Parragué O. y Rodolfo Marsh.***

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

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

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

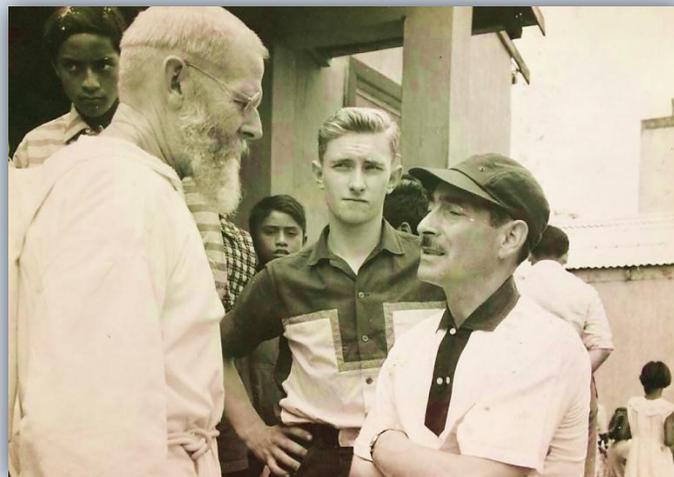
Tras realizar un sobrevuelo sobre Rapa Nui se presentaba la emoción del vuelo primero, aquel rudimentario aeródromo que el mismo piloto había trazado años atrás lo recibía una vez más. En tierra, la gente corría y miraba como este gran pájaro parecía saludarlos desde las alturas inmediatas. Aterrizado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



Los primeros pasajeros trasladados desde la isla



Cargando fruta para llevar al continente



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

Roberto Parragué Opazo

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



CORREO RECIBIDO

Durante este mes de enero y pese a que no pudimos celebrar nuestro aniversario en propiedad, hemos recibido gratos y afectuosos saludos y llamados de instituciones congéneres nacionales y amigos desde Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, España, Francia, Inglaterra, México, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay los que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 39 años de vida, de los cuales, reproducimos algunos de ellos muy representativos y que nos compromete a continuar por esta senda.



Orietta Rodríguez Gaune
Presidente Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas"
Junto al Directorio y Socias
Saludan afectuosamente al

Sr. Norberto Traub Gainsborg
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
En la celebración del **Trigésimo Noveno Aniversario** de su distinguida y valiosa Institución, esperando que cumpla muchos años más.

Chillán 28 de enero de 2022



SANTIAGO, Enero de 2022

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

En esta ocasión tan especial, me dirijo a US. para expresarle en nombre de la Dirección General de Aeronáutica Civil como en el mío propio, mis cordiales congratulaciones con motivo de celebrar el 28 de enero próximo, el 39° aniversario de ese organismo, expresiones que hago extensivas a todos quienes integran ese prestigioso Instituto.

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

Junto con reiterar mis felicitaciones, formulo votos porque la ventura personal y el éxito profesional la acompañen siempre en sus funciones de investigación histórico-aeronáuticas y hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi más alta consideración.

Con nuestra
máxima
reconocimiento



RAÚL JORQUERA CONRADS
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO SECRETARÍA GENERAL
MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

CERRILLOS, 28 enero de 2022

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

Estimado Señor Presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., para hacerle llegar en nombre del personal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio y en el mío propio, nuestras sinceras felicitaciones con motivo de conmemorar un nuevo Aniversario de la creación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIACH), fundado el 28 de enero de 1983.

En esta significativa fecha, en que cumplen 39 años de destacada trayectoria, investigando, preservando y compartiendo la historia aeronáutica, queremos felicitarlos por el excelente trabajo que realizan. Cada publicación contribuye a acrecentar el conocimiento de la vida y obra de los precursores de la aviación que dedicaron todos sus esfuerzos para desarrollar aeronaves, arriesgaron su vida al volar en precarias condiciones y crear rutas aéreas que hoy nos permiten desplazarnos vía aérea con seguridad y expedición.

El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio envía sus mejores augurios y les desea el mayor éxito a todos los integrantes de ese prestigioso Instituto. Reciban un afectuoso saludo y nuestro reconocimiento al gran trabajo que realizan.

Saluda atentamente



MARIO MAGLIOCCHETTI OLEAGA
DIRECTOR
SUBROGANTE

C.C

MNAE, Sección Programación y Control
MNAE, Dirección, Oficina de Partes (A)

DGAC-Clasificador 3, Correo 9 – Providencia – Santiago Fono 224362000, www.dgac.gob.cl
MNAE – Casilla 50900 Correo Central – Santiago – Avda. Pedro Aguirre Cerda N° 5000 – Cerillos, Fono 22436 3991 Guardia 224363990
www.museonacionalaerospacio.gob.cl e-mail museo@dgac.gob.cl



FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
SECRETARIA GENERAL

Cerrillos, enero de 2022.-

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

Estimado Norberto

Me es muy grato saludarlo cordialmente y extenderle un afectuoso saludo, con motivo de celebrar el día 28 de enero, un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Hago propicia esta oportunidad para reconocer la trayectoria alcanzada y el compromiso de quienes componen ese prestigioso instituto, reciban los mejores deseos de éxito, prosperidad y desarrollo en la investigación y difusión.

Muchas felicidades y le reitero los sentimientos de consideración y estima.

un ch felicitado

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



**PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO**

Buenos Aires, 12 de Enero de 2022
Nota INN n° 02/2022

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el muy grato agrado de dirigirme a la Persona de Usted, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda por Disposición del Poder Ejecutivo Nacional.

Asimismo hacerle llegar mis más sinceras felicitaciones por cumplirse una año más de existencia de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual me precio y privilegio de ser miembro.

A través de su tarea, permanente y concienzuda, se destaca netamente por la misma que dimana a todo el mundo, haciendo conocer las hazañas, las investigaciones y descubrimientos realizados en la Nación hermana.

Es así, que a lo largo de los años ha ido afirmando fuertemente los dignos blasones de honor, a quiénes hicieron posible la pujante Aviación que hoy tiene Chile, en todos los aspectos que se pueden considerar.

Señor Presidente, nos llena de plena satisfacción, que en ese Instituto se haya plasmado la idea pergeñada en 1995, en Buenos Aires, durante el I Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial, que se plasmó en Santiago de Chile, siendo el Presidente el señor Don Sergio Barriga Kreft en el Año del Señor de 1996, la FIDEHAE.

La Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales, también constituye un ejemplo de trabajo mancomunado que reúne a Países Amigos, en un gran confraternidad, no sólo Académicas, sino de Amistad larga y duradera.

Reafirmando nuestros comunes lazos de cariño y afecto, ruego a Usted haga llegar a todos los Honorables Miembros, uniéndonos de corazón, a la distancia, con los festejos que seguramente Ustedes efectuarán.

Quedando a su amable y gentil disposición, hago propicia esta circunstancia, para estrecharlo en un fuerte y sostenido abrazo transcordillerano, siempre consolidando nuestra Amistad, desde los tiempos de los Generales San Martín y O Higgins, artífices de la Libertad.

Supra Nubem Infra Deus Solum.
ag



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

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942

e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar



**INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
DELEGACION COLOMBIA**

BOGOTA D.C. ENERO 28 DEL 2022

DC 00011

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

REF: XXXIX ANIVERSARIO DE LA INSTITUCION.

Apreciado Señor Presidente y demás Miembros Directivos:

Al celebrar la Institución que muy acertadamente diriges, en el Aniversario de Agata, que se cumple el día 28 de enero del 2022, de la República de Chile, en mi calidad de Presidente de la Delegación de Colombia del Instituto Newberiano y en nombre del Comité Superior Académico y Directivos, presentamos nuestro saludo respetuoso a todos los Miembros del Instituto de Chile, de su Presidente y sus Directores, por llegar a esta importante celebración de mayoría del esfuerzo y dedicación para lograr los objetivos primordiales de la Organización Histórica y propender por continuar con los primigenios deseos de llegar a la centuria, para que las nuevas promociones lleven con honor el distintivo del Trabajo e investigación de la Historia de los Cielos de Chile y de las hermanas Naciones.

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

Cordialmente


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



DIRECCIÓN Transversal 6A # 30-68 Fusagasugá Cundinamarca ZP 252212 Móvil 57-3178955179
57 9227914

institutonewberiano@presidency.com

institutonewbery@gmail.com



Cerrillos, enero 28 de 2022

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

UN GRAN PARAZO NORBERTO!!!

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

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

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

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




*Embajada de la República Oriental del Uruguay
Agregaduría de Defensa
Santiago - Chile*

*El Agregado de Defensa a la Embajada del Uruguay en Chile,
Coronel (Av.) Ruben Villagra y Fíli.,
tienen el agrado de saludar a Ud. y familia con motivo de
las próximas tradicionales Fiestas, deseándoles la mayor
felicidad y prosperidad en el año que se inicia, haciendo
votos por la concreción de todos sus sueños y aspiraciones
profesionales, familiares y personales.*

Santiago, diciembre de 2021.

Estimado Norberto

Junto con saludar y agradecer la información remitida, te expreso mis mejores deseos de éxito para la Institución que diriges y aunque no pueda realizarse una ceremonia recordatoria en forma presencial, te acompaño a la distancia en tan importante conmemoración.

Saludos cordiales

Cristina Yáñez Valderrama

Encargada Oficina Investigación y Extensión
Subdirección Académica
Escuela Técnica Aeronáutica – DGAC

FELIZ ANIVERSARIO

y felicitaciones por todo el enorme y lindo trabajo que realizan.

Saludos.

VIRGINIA RIQUELME LTDA.

MARÍN 057, PROVIDENCIA, SANTIAGO

226342350 - 226652740

DISTRIBUIDOR - 3M -

www.vriquelme.cl

SR. PRESIDENTE:

MI MÁS COMPLETO, TOTAL Y ABSOLUTO APOYO PARA US. E IGUAL PARA EL APRECIADO Y DISTINGUIDO INSTITUTO; BAJO SU PROFESIONAL Y DESTACADO DESEMPEÑO; TAN BRILLANTE Y DISTINGUIDO, COMO LO DEMUESTRA Y COMPROBAMOS POR SU TAN ACERTADA PRESIDENCIA .-

FRATERNAL SALUDO.
ATTE. (Aviador CrI. (R))
HUMBERTO. H. LIMONGI S.

Estimado señor Norberto Traub Gainsborg,
Presidente del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile y Honorable Directorio de esa Corporación:

Con motivo de conmemorarse el Trigésimo Noveno Aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, bajo su digna dirección, a nombre del Directorio, Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros “General Carlos Ibáñez del Campo”, y en el mío propio, cumpla con manifestarles nuestras más sentidas congratulaciones, por este noble acontecimiento y constituir parte muy importante de la historia de nuestro país.

Les saluda cordialmente,

Julio Nanjari Valenzuela
Secretario
Instituto Histórico de Carabineros
“General Carlos Ibáñez del Campo”

Sr. Presidente, Dn. Norberto Traub G., H. Directorio y miembros de Número, del I.I.H.A.CH.

No he querido estar ausente de enviar, un Saludo y Reconocimiento, a todos, en esta fecha de Aniversario, en donde hace 39 años, se formó el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Entidad que durante casi cuatro décadas, ha sabido con mucha seriedad, Investigar y Difundir la Historia, en temas trascendentes para el desarrollo de nuestro país.

Muchas felicidades!!

Un gran y fraterno abrazo,

Eduardo Gordon

Estimados colegas del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile.
Nuestras sinceras y cordiales felicitaciones por un nuevo aniversario de este prestigioso y activo Instituto.

¡Que sigan sus éxitos por muchos años más!

Cordialmente

El Consejo Directivo
Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

La Puntilla, 28 de Enero de 2022

Estimado Norberto,

Siempre el 28 de enero es para mí un día tan grato y no es para menos. Es el aniversario de la creación del Instituto y lo evoco con gran cariño y emotivo recuerdo.

El encuentro con amigos, los recuerdos, las preguntas por ese dato que me está faltando, quizás una fecha que no la tengo en la memoria y, los almuerzos bien de camaradería.

Nuevamente este aniversario no he podido acompañarlos como era mi deseo, pero la razón de la ausencia ya me la habrán justificado sin necesidad de explicación.

Pero como dice la glosa:

***"Para todos mis amigos
que siempre llevo en mi mente
con la humildad de estos versos
les brindaré mi cariño
porque yo nunca me olvido
de aquellos gratos momentos
que reviví el sentimiento
de una amistad verdadera".***

Brindo por esos gratos momentos y ruego al Señor derrame sus bendiciones al Instituto, a vos estimado Norberto, a sus Directivos y Miembros y prosigan con entusiasmo y dedicación con esta pasión por la Historia Aeronáutica.

Recibe un gran abrazo

Atilio Baldini

Estimado Norberto:

Recibe un cordial saludo de congratulación en esta fecha con motivo de cumplirse el Trigésimo Noveno Aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, insigne corporación que tan dignamente representas en tu calidad de Presidente del Directorio.

Sin lugar a dudas, la preservación y divulgación de la Historia, Tradiciones y Valores que adornan nuestra aviación tanto civil como militar, constituyen tu constante preocupación, desarrollando una encomiable labor en tal sentido y digna de destacar.

Te reitero mis expresiones de felicitación.

Un abrazo.

Carlos Rodríguez Valle

Hola Norberto,

Sinceras felicitaciones por un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile.

¡Que sigan por esta fecunda senda por muchos años más!

Fuerte abrazo para ti y todos los colegas investigadores.

Gustavo Necco C.



**TRÈS BONNE ANNÉE
2022 !**

¡FELIZ AÑO 2022!

Du Chili à Paris...

Col. Yves Rols #



Centre interarmées de concepts, doctrines et expérimentations

Ecole Militaire - Paris

AMENAZAS GLOBALES HOY
LA ESTRATEGIA DE DEFENSA FRANCESA

Se profetizan a partir de una nueva sesión de "Webinar CSIS" donde participamos como el Coronel Yves Rols, agregado de Defensa de la Embajada de Francia en Chile, quien se refirió a la actualización de la Estrategia de Defensa Francesa y la forma en que se está abordando los desafíos globales, como el terrorismo, el cambio climático, la pandemia o las migraciones, entre otros.

Estimado Sr. Presidente,

Con motivo de conmemorarse el Aniversario número 39 de nuestro querido Instituto, no puedo dejar de hacerles llegar, una vez más, mi más cordial saludo y reconocimiento por la importante labor que cada uno de ustedes ha desarrollado en pos de mantener viva la historia aeronáutica nacional, en una permanente búsqueda de antecedentes, en la conmemoración de aquellos hitos que han enaltecido el legado de nuestros pioneros, en el destacar a aquellos camaradas que se han unido a la fantástica batida de los cóndores lejanos.

No puedo más que reconocer el encomiable trabajo del Directorio, timoneado por su Presidente don Norberto Traub, que ha tenido la virtud de mantener viva esta llama que fuera encendida, una tarde de enero en los salones del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile por los señores Enrique Flores Álvarez, Alfonso Cuadrado Merino, Cyril Halley-Harris Mac Donald, que nos observan desde lo alto y don Sergio Barriga Kreft gran motor que nos acompaña. Ellos cuatro crearon esa tarde, esto que hoy después de 39 años ustedes mantienen.

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

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

Con mis respetos a cada uno,

Iorana,

Enrique Carrasco Henríquez
Rapa Nui

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Sandrino Vergara Paredes

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Aníbal Jiménez Lazón

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).



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

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Anselmo Aguilar Urra
Danilo Villarroel Canga
Eloy Martín
Roberto Parragué Opazo
Sergio Barriga Kreft

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



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

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