



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

DIFUZIÓN DIFUZIÓN COMMEMORACIÓN

- La República Dominicana
 y su primer "vuelo de buena voluntad",
 visto por la prensa chilena
- Brigadier Ingeniero Miguel Sánthez Peña, pionero de la actividad aeroespacial argentina
- Citas con la historia... y el vuelo 801 de Mexicana llegó a su destino



Abriendo muevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Monjitas 527 Of. 812 Santiago Centro, Chile F +56 2 24654201 - 24654202





Editorial

"Nadie desea con más fuerza que yo, un Chile sólido y cuerdo, un Chile de política inteligente y, sobre todo, coherente, que amar y que obedecer".

Gabriela Mistral

Esta particular cita de la prosa mistraliana, que data de los años treinta y que ya antes utilizara en otro editorial, estimo que identifica, cobra sentido y guarda plena consonancia con el alma y espíritu de la inmensa mayoría de nosotros, ciudadanos y habitantes vivos de esta Patria. Quienes anhelamos un país grande, no en tamaño, sino de valores, con espíritu de justicia e igualdad para desarrollar todo lo mejor para un Chile de libertad, futuro y actualidad, respetamos siempre la identidad valerosa y solidaria, que nos caracteriza como Nación.

Nuestra historia altiva y orgullosa, fundamentada en las raíces de una tierra única forjada en el crisol de la razón y la fuerza por igual, advierte sobre la responsabilidad que le cabe a nuestro pueblo y a sus autoridades por conquistar y preservar la paz, el orden y la libertad. Esa libertad que definiera Andrés Bello, como la vida del alma, y que debe estar presente en un Chile sólido y cuerdo, donde nace y se enraíza nuestra fuerza para luchar por el derecho de expresar nuestros más justos anhelos, toda vez que ello se haga respetando al prójimo y utilizando la lógica del esfuerzo y servicio hacia un bien común.

Por estos días y desde hace ya un buen tiempo, hemos sido testigos de hechos e hitos que como crónica anunciada, afectan duramente a nuestra patria, sumiéndola en un particular odio sectario, que a veces con mentiras y descréditos, enceguece y envenena a todos los chilenos, dejando camino para el dolor de un enfrentamiento fratricida, espacio para la violencia injustificada, cuna para la anarquía e incertidumbre que solo alimenta un desgobierno.

Nuestra corporación, permanentemente con la confianza puesta en Dios, trabaja desde hace treinta y nueve años, investigando, difundiendo y conmemorando hechos e hitos aeronáuticos que además de ser parte integral de la historia nacional, exponen y concluyen ejemplos claros de paz, identidad, servicio y conectividad.

En todos ellos, reconocemos y descubrimos también nuestro aporte importante e integral hacia la historia iberoamericana y mundial, tal como lo testimonian muchos de los artículos, actividades y aportes que periódicamente compartimos con entusiasmo. Pues es la historia, la que sirve para estudiar y comprender el pasado, con el objetivo de poder dar explicación, al por qué las cosas son como son; conocer de las tradiciones, cultura, política, economía, tecnología, identidad y otras. Sin ella no podríamos entender el presente, y menos aún, podríamos saber hacia dónde nos podríamos dirigir.

A nivel nacional e internacional, esto apunta a instruir, cultivar y perpetuar los más altos ejemplos de valor, entrega, moral y fidelidad demostrados por muchos hombres y mujeres que brindaron lo mejor de ellos, no sólo a su nación de origen o nacimiento como fueron César Copetta, Alberto Santos Dumont, Silvio Pettirossi y otros, los que hoy en coherencia, forman parte importante de un legado y un patrimonio rector, que pertenece a todos.

Esta herencia permanente, es la consigna que debemos cuidar y aumentar, perseverando en su resguardo y puesta en valor, pues con y en ella, se ayuda a reconstruir la confianza hacia nuestras instituciones y los integrantes del pueblo que conforman ese *Chile sólido y cuerdo* que nos refiere Mistral como Patria, a la cual poder *amar y obedecer* muy por encima de este caos y violencia terrorista desquiciada con que permanentemente se nos amenaza, que parece ser sólo apreciado por quienes claramente no desean bienestar para la nación y muchas de las veces pretenden engañar a su pueblo, con promesas de letra muerta y demagogia partidista sin buen destino.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores, desde el 28 de enero de 1983. La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.







INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
116 Aniversario del primer vuelo de Alberto Santos Dumont	6
Conferencia sobre Derecho Internacional Espacial	
Charla: Astrominería ¿Es posible?	
Día Internacional del Controlador de Tránsito Aéreo	
A 100 años de la llegada de Gabriela Mistral a México	9
En ceremonia de imposición de condecoraciones, fueron distinguidos el presidente del IIHACH	
y el Agregado Militar argentino en Chile	11
Lanzamiento del proyecto Sistema de Instrucción Pillán II	13
102 Aniversario de la Fuerza Aérea de Ecuador	16
Acto de conmemoración a Gabriela Mistral	
Fuerza Aérea de Chile rindió homenaje a sus fallecidos en actos de servicio	18
OBITUARIO	20
CDA (A) Gonzalo Alviña del Canto	
Elías Ulloa Ruiz	21
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	23
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	2.4
ALIANZAS CULTURALES I OTROS	
EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE	27
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	4.0
La República Dominicana y su primer "vuelo de buena voluntad", visto por la prensa chilena	
Brigadier Ingeniero Miguel Sánchez Peña, pionero de la actividad aeroespacial argentina	
Citas con la historia y el vuelo 801 de Mexicana llegó a su destino	79
AVIONES CON HISTORIA	
Cessna T-50 Bobcat, en Chile	83
Cessila 1-30 bobcat, eli cilile	
¿Sabía usted?	
"El ascenso efectivo del primer Suboficial de la Fuerza Aérea al grado de Oficial"	97
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
El bautizo del bote volador "Guardiamarina Zañartu" en 1921	98
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	99

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS



4 116° Aniversario del primer vuelo de Alberto Santos Dumont

El miércoles 5 de octubre, en reunión de directorio, y ante la actual imposibilidad de haber conmemorado junto al busto del Padre de la Aviación -hoy vandalizado-, que nuestra corporación lograra instalar tiempo atrás en la histórica plaza ubicada entre las avenidas Recoleta y Alberto Santos Dumont, se recordó un nuevo aniversario del primer vuelo de un avión en el mundo.

Este hito que el aviador e inventor brasileño, realizara con el 14 bis en los campos de Bagatelle, en París, el 23 de octubre de 1906, obedece al primer vuelo registrado y controlado por la Federación Aérea Internacional (FAI) de una aeronave a motor, que despegó, voló y aterrizó por medios propios.

Imagen del busto vandalizado el pasado mes de septiembre de 2022, y que hoy se encuentra bajo investigación del Consejo de Monumentos Nacionales, para su pronto retiro y restauración

Conferencia sobre Derecho Internacional Espacial

Invitados por el Rotary Club, filial de Vitacura, el pasado 12 de octubre por la tarde, asistimos a la Conferencia sobre Derecho Internacional Espacial y los desafíos de Chile, que realizara la abogada chilena especialista en derecho espacial, Isidora Casas del Valle, actual referente del ecosistema espacial latinoamericano, en el Salón San Cristóbal del Hotel Sheraton.

Esta actividad se encontró inserta en la sesión 2368, del Rotary Club, y contó con numerosos asistentes, entre ellos, el Dr. Gerardo Torres; el Past Gobernador Marcelo Carter; el CDA Hernán Tello,



subdirector de Asuntos Espaciales de la FACH y el presidente del IIHACH, don Norberto Traub.



* Charla: Astrominería ¿es posible?



Sebastián Jaraquemada, presidente de la Asociación Chilena del Espacio (ACHIDE) presentó avances de la minería espacial a nivel nacional e internacional, durante charla en la sala Isaac Newton del planetario de la USACH. Esta magnífica exposición tuvo lugar, la tarde del 13 de octubre, un día después del lanzamiento del Instituto Chileno de Astrominería que promoverá la investigación

científica y tecnológica, y la formación especializada en la materia. El evento organizado por el Departamento de Ingeniería Geoespacial y Ambiental; los Centros de Estudiantes de Ingeniería en Minas, Ingeniería Eléctrica, Geomensura y la Federación de Estudiantes de la Universidad de Santiago de Chile, congregó a diversos estamentos durante la cuarta sesión de una serie de instancias sobre la temática espacial, que busca vincular a la comunidad en la materia y proyectar los desafíos que enfrentará la industria minera en un futuro próximo.

Bajo ese contexto, Sebastián Jaraquemada, resaltó la importancia que tendrá en los años venideros la optimización vía inteligencia artificial que incorporará la industria terrestre, donde Chile es el mayor productor de cobre en el mundo. Así, también destacó la necesidad de aumentar los esfuerzos y la inversión en investigación y desarrollo (I+D) en el país, clave para mantener la posición de liderazgo en la materia. En la misma línea, aclaró que al día de hoy el gasto necesario para capitalizar procesos espaciales está comandado por inversiones privadas, principalmente capitales de riesgo en todo el mundo. Para el caso chileno, el Sistema Nacional Satelital (SNSat), con una financiación de 120 millones de dólares, busca generar una plataforma para la contribución en el desarrollo de soluciones a problemas públicos.

Tras el término de la actividad, el distinguido académico Raúl Thoms, encargado de extensión de la Federación de Estudiantes, agradeció el apoyo de los invitados especiales presentes, como también a los estudiantes y sus respectivos representantes, relevando su apreciación sobre la necesidad de concientizar sobre la minería espacial y la preocupación por sobre una Agencia Espacial en Chile.

"Día Internacional del Controlador de Tránsito Aéreo"

Este 21 de octubre, se llevó a efecto en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile (MNAE), la ceremonia conmemorativa del "Día Internacional del Controlador de Tránsito Aéreo" (ATC). El evento contó con la presencia del Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación Raúl Jorquera Conrads, distintas personalidades del ámbito aeronáutico e invitados especiales.



En Chile, la historia de estos profesionales nace en el año 1958, con la creación del Centro de Instrucción para los Servicios de Protección al Vuelo, que posteriormente, en 1964, pasó a denominarse Escuela Técnica Aeronáutica (ETA), entidad a cargo de la formación de Controladores de Tránsito Aéreo y otros profesionales aeronáuticos necesarios para prestar diversos servicios en los aeropuertos y aeródromos del país.

Durante el difícil periodo de Pandemia por Coronavirus, los Controladores de Tránsito Aéreo han continuado brindando sus servicios con el mismo profesionalismo de siempre, apoyando el traslado seguro y expedito de pacientes con COVID, colaborando en la llegada de equipamiento médico (ventiladores mecánicos), insumos y el traslado de personal médico a diversas localidades de todo el país, velan por la seguridad de las operaciones aéreas al cumplir con rigurosidad todos los procedimientos establecidos y siguiendo con la operación regular de los vuelos comerciales, privados y militares.

❖ A 100 años de la llegada de Gabriela Mistral a México

El pasado lunes 24 de octubre por la tarde, el presidente de Chile, Gabriel Boric, y Beatriz Gutiérrez Müller, consejera de Memoria Histórica y Cultural de México y esposa del presidente azteca Andrés Manuel López Obrador, homenajearon a nuestra poetisa, diplomática y pedagoga nacional Gabriela Mistral con ocasión a la serie de actividades de conmemoración de los 100 años de su llegada a México, con un "Fandango por la Lectura" en el Centro Cultural Gabriela Mistral.



"El redescubrimiento que hacemos permanentemente de su obra, de sus textos místicos, de su prosa política, es revitalizante y muy vigente, y nos invita a renovar una amistad a la que le faltaba más cariño, que es este vínculo México-Chile", destacó el mandatario ante representantes mexicanos y chilenos, tanto diplomáticos como del mundo de la Educación y la Cultura, como también jóvenes estudiantes de la Escuela República de México.

"Gabriela se encargó de mostrar en Chile ese México que construye instituciones, que levanta escuelas y bibliotecas y que recorre los caminos alfabetizando", añadió el mandatario en el discurso de cierre del acto, agregando para finalizar su intervención: "Es importante poner a la cultura dentro de la esencia y las prioridades de un país. No es el vagón de cola de las políticas públicas, sino el espíritu de un pueblo y como tal tiene que ser reconocido por los gobiernos".



Dra. Alicia Bárcena, embajadora de México en Chile; Beatriz Gutiérrez Müller, esposa del presidente de México; el presidente de Chile, Gabriel Boric junto a Irina Karamanos, posan durante el Fandango por la Lectura en el Centro Cultural Gabriela Mistral.

Quizás parafraseando al primer mandatario, cuando señalara la importancia de poner a la cultura dentro de la esencia y las prioridades de un país, entonces sea menester recordar que Gabriela Mistral, fue fundamental para el diseño de la política educativa mexicana, también, la ilustre autora de una nutrida obra de referencia aeronáutica, como al igual es hasta la fecha, la única mujer latinoamericana en haber ganado el premio Nobel de literatura (1945).

Mistral fue invitada a México por José Vasconcelos, quien en 1921 se convirtió en el primer secretario de Educación Pública del país. La labor de Mistral fue fundamental para el diseño de la política educativa mexicana.



De izquierda a derecha: Norberto Traub, presidente del IIHACH y Beatriz Gutiérrez Müller, distinguida escritora, periodista, profesora e investigadora y con mucha vinculación con nuestro país. La madre de Beatriz Gutiérrez, la chilena Nora Beatriz Müller Bentjerodt, fue prima hermana del GBA Ernesto Bentjerodt Becker, gran amigo y muy cercano a esta corporación.

En ceremonia de imposición de condecoraciones, fueron distinguidos el presidente del IIHACH y el Agregado Militar argentino en Chile

En una sencilla ceremonia realizada a las 10.00 horas del pasado martes 25 de octubre en uno de los salones del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, se llevó a cabo la imposición de la *Orden Al Mérito Newberiano en el grado de Gran Cruz de Plata*, al señor Coronel del Ejército Argentino, don Alfredo Massarelli Vacca, en virtud de su destacado desempeño académico y fraternal durante sus funciones como Agregado Militar de Argentina en Chile.

En la actividad académica organizada por el IIHACH en Santiago de Chile, se impuso además, la condecoración *Gran Cruz al Mérito a la Confraternidad*, distinción otorgada por el Ejército Argentino al titular de esta corporación, don Norberto Traub Gainsborg, en reconocimiento al trabajo realizado en la investigación y difusión de la historia aeronáutica para la unión y paz entre los pueblos.

Asistieron el Consejero de la Embajada Argentina, don Juan Antonio Barreto como representante del señor Embajador de la República Argentina en Chile; el Coronel del Ejército Argentino Señor Alfredo Massarelli Vacca, Agregado Militar de Argentina en Chile; autoridades académicas, miembros del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, miembros varios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, e invitados especiales.



Norberto Traub procede a presentarle la Orden Newberiana al Coronel Alfredo Massarelli, tras la lectura de la Orden Académica del Instituto Nacional Newberiana con que se le concediera

La imposición compartida de distinciones, fue realizada en conjunto con el IIHACH y especialmente con Norberto Traub, en virtud de ser el titular de esta corporación, Miembro Correspondiente del INN

en Chile, por lo cual así se dio fiel cumplimiento a lo acordado en la Orden Académica del INN 3/22, con el boato necesario requerido para este acto de distinción, donde el señor Alfredo Massarelli Vacca fue condecorado por el Instituto Nacional Newberiano, en virtud de la norma legal vigente, Decreto Número 468/97 y ratificado por los Decretos 892/06; 815/10; 421/2015 y el 80/2019 del Superior Gobierno de la Nación Argentina, que proveen la suficiente y necesaria plenipotencia al Titular de esa Unidad Académica Nacional.

A continuación, el Consejero de la Embajada Argentina, don Juan Antonio Barreto como representante del señor Embajador de la República Argentina en Chile en compañía al Agregado Militar de Argentina en Chile Coronel Alfredo Massarelli Vacca, impuso la antes señalada distinción que el Ejército Argentino, dispusiera para distinguir las labores académicas del presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



El Consejero de la Embajada Argentina, don Juan Antonio Barreto como representante del señor Embajador de la República Argentina en Chile, felicita a Norberto Traub, tras la imposición de la Gran Cruz Al Mérito a la Confraternidad con que el Ejército Argentino a nuestro presidente

Lanzamiento del proyecto Sistema de Instrucción Pillán II

En una ceremonia efectuada en la mañana del miércoles 26 de octubre en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, se realizó el lanzamiento del Proyecto Pillán II, programa que permitirá renovar el sistema de instrucción básico T-35 Pillán y adaptarse a las nuevas tecnologías en materias de la instrucción de vuelo básico.



El acto fue presidido por la Ministro de Defensa Nacional, Sra. Maya Fernández Allende, y contó con la presencia del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Sr. Arturo Merino Núñez, parte del Alto Mando Institucional e invitados especiales.

"El desarrollo de las capacidades estratégicas de la política de defensa le impone a nuestra Institución contar con pilotos y personal profesionalmente competentes, debidamente instruidos y entrenados, ya que son los hombres y mujeres quienes finalmente operan los sistemas, toman decisiones y le otorgan flexibilidad, adaptabilidad y resiliencia a nuestro esfuerzo", señaló el General Merino, explicando que la propuesta presentada por la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, integra de manera innovadora novedosos sistemas acordes con el desarrollo actual de la tecnología en los ámbitos de la aeronáutica, informática y de simulación, unido todo ello a una aeronave como pieza central conformando un sistema de instrucción de vuelo que permitirá una formación integral de los pilotos en todas las áreas del vuelo básico. "El diseño de esta nueva aeronave considera en su construcción las más modernas tecnologías disponibles, cumpliendo con los estándares requeridos para la formación de nuestros pilotos de querra, conforme a los requerimientos técnicos y operativos actuales de nuestra

Institución", agregó, junto con destacar que esto permitirá una fácil transición hacia las aeronaves que hoy opera la Fuerza Aérea de Chile.



La Ministro de Defensa Nacional, Sra. Maya Fernández Allende admira una maqueta del prototipo para el Pillán II, junto al General del Aire Arturo Merino Núñez y el Director ejecutivo de la Empresa Nacional de Aeronáutica, Sr. Henry Cleveland Cartes

"Este proyecto es tan relevante para la defensa nacional porque la instrucción de sus pilotos y del personal que sostiene los medios aéreos estará apoyada de tecnología de punta presente no solo en las nuevas aeronaves de instrucción sino que con un complejo sistema integrado de instrucción de vuelo tanto en aire como en tierra", agregó la Ministro de Defensa, señalando que se trata de tecnología desarrollada a partir de la propia capacidad industrial y de la investigación científica de nuestro país. "Esto permitirá tener cada vez mejores pilotos", recalcó.

"La decisión que nuestro gobierno ha tomado para continuar con el desarrollo de este proyecto expresa la voluntad política y la aspiración de seguir siendo líderes en la formación profesional de los combatientes del espacio aéreo", dijo, manifestando que también es una contribución a nuestra independencia y a nuestra soberanía nacional. "En un mundo globalizado, la capacidad de países pequeños como el nuestro para tomar decisiones con mayor independencia está condicionada por la posibilidad de desarrollar y dominar tecnologías avanzadas, sobre todo en materias tan sensibles como la industria militar", sostuvo.

Un punto importante del proyecto es la posibilidad de utilizar la vasta experiencia adquirida por ENAER en la construcción del Pillán T-35, pues representa una gran oportunidad para fabricar un nuevo sistema de instrucción aérea básica con tecnología diseñada y construida por chilenos, generando desarrollo y creando fuentes de empleo.

En este sentido, el director ejecutivo de la Empresa Nacional de Aeronáutica, Henry Cleveland Cartes, manifestó que este programa tendrá un impacto social significativo, ya que se estima la creación de

empleos directos en un número cercano a los 300 puestos de trabajo calificados, de calidad y por varios años para personal técnico, administrativo y de servicios, favoreciendo a numerosas familias. A ello se suma el trabajo de pequeñas y medianas empresas proveedoras de productos y servicios para el programa, que demandará una oferta de 200 empleos directos. Asimismo, anunció que en el actual programa Pillán, se contrató a medio centenar de pymes nacionales. Una cualidad que también resaltó la Ministro de Defensa por su contribución más allá de la defensa nacional, sino también al desarrollo económico social, la independencia y la soberanía nacional.



El presidente del IIHACH junto a los señores Agregados Aeronáuticos y de Defensa presentes en esta importante actividad para la aeronáutica del país.



Compartiendo con algunos de los distinguidos asistentes a este lanzamiento



Norberto Traub, presidente del IIHACH; General del Aire Arturo Merino Núñez, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Maya Fernández Allende, Ministro de Defensa Nacional; María Angélica Vergara Rojas y Galo Eidelstein Silber, Subsecretario para las Fuerzas Armadas

102 Aniversario de la Fuerza Aérea de Ecuador

A las 16.00 hrs. del día jueves 27 de octubre, nuestro presidente Norberto Traub, tuvo el grato honor en asistir al acto de conmemoración que con motivo del centésimo segundo aniversario de la Fuerza Aérea del Ecuador, se celebrara en el salón de eventos de la Embajada del Ecuador en Chile.

Presidieron el Brindis de Honor, la señora Mirian Esparza Jacome, Embajadora del Ecuador en Chile y el Coronel Edgar Moya Herrera, Agregado Aéreo a la Embajada.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE) es, junto al Ejército y la Armada, una de las tres ramas de las Fuerzas Armadas de la República del Ecuador. Si bien la historia de la aviación militar ecuatoriana se vio iniciada oficialmente el 27 de octubre de 1920, con la creación de la primera escuela de aviación militar, tiene sus más remotos orígenes en noviembre de 1912, cuando llegó el primer avión al país.

Se trató de un biplano Farman con motor de 50 HP de potencia, perteneciente al aviador chileno Eduardo Molina Lavín. Con este aeroplano realizó varios vuelos de exhibición en Guayaquil, despegando desde el Jockey Club, al ser invitado a tomar parte en uno de esos tempranos vuelos, el Mayor Julio E. Jáuregui, Jefe Militar de Guayaquil, se convertiría en el primer ecuatoriano en volar en avión.



El Coronel Edgar Moya Herrera, Agregado de Defensa Militar Aéreo, se dirige a los presentes antes de presentar un estupendo video realizado para la conmemoración de este nuevo aniversario de la Fuerza Aérea Ecuatoriana

❖ Acto de conmemoración de la Sociedad de Escritores de Chile, la Embajada de México en Chile y el Pen Chile a Gabriela Mistral

A las 19.00 hrs. de este mismo jueves 27 de octubre, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub, tuvo el honor y privilegio de asistir a una nueva y muy particular actividad de conmemoración por los 100 años del viaje a México, de nuestra ilustre Nobel de las Letras, Gabriela Mistral.

En la actividad cultural, que contó con la asistencia de la señora Embajadora de México en Chile, Dra. Alicia Bárcena Ibarra y del Sr. Jorge Eduardo Pascual Rubio, Agregado de Cultura de la Embajada de México en Chile, miembros de las corporaciones anfitrionas, escritores y vecinos de Providencia, se exhibió y leyeron una serie de innumerables fotografías y atractivos textos de la afamada poeta Lucila de María del Perpetuo Socorro Godoy Alcayaga, más conocida hoy en el mundo, por su seudónimo "Gabriela Mistral".





El presidente del PEN CLUB, Germán Rojas se dirige a los numerosos asistentes

Fuerza Aérea de Chile rindió homenaje a sus fallecidos en actos del servicio

El viernes 28 de octubre, la Fuerza Aérea rindió homenaje a los integrantes de la Institución fallecidos en acto del servicio, a través de una romería a los Mausoleos institucionales Nº1 y Nº2, ubicados en el Cementerio General de Santiago.

La actividad fue encabezada por el Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) Fernando Silva de la Harpe, y en ella participaron delegaciones de Oficiales y Personal del Cuadro Permanente de distintas unidades y reparticiones asentadas en la Región Metropolitana, así como integrantes del Círculo de Coroneles de Aviación y del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Durante la ceremonia, la Pastor evangélica Ruth Chávez efectuó una invocación espiritual, la que fue seguida por un responso a cargo del Capellán, Comandante de Escuadrilla (SR) Carlos Castillo, en los que se honró la memoria del personal fallecido.

En señal de respeto y agradecimiento a los Camaradas que partieron en cumplimiento del deber, el Comandante General de la Guarnición Aérea de Santiago junto al Coronel de Aviación (I) Ricardo Sáez realizaron la colocación de una ofrenda floral en ambos mausoleos.

De igual modo, con gran solemnidad se realizó un Toque de Silencio en cada uno de los lugares visitados. Para finalizar la ceremonia, la Banda Militar del Grupo de Presentaciones de la Institución interpretó el Himno de la Fuerza Aérea de Chile, el que fue cantado por los asistentes a la romería.

El General Silva señaló que "la Fuerza Aérea ha sabido mantener en el tiempo la tradición de recordar a quienes son los pilares de nuestra organización, que son las personas. Como nosotros, ellos han sido gente que ha querido entregar lo mejor por la Institución, han construido y estamos parados sobre las bases que ellos dejaron. Por lo tanto, para nosotros es un deber y una responsabilidad mantener viva esa memoria", sostuvo.



II. OBITUARIO



Gonzalo Alviña del Canto (Q.E.P.D.)

CDA (A) GONZALO ALVIÑA DEL CANTO "Alsino"

Al igual que "Alsino", aquel personaje mitológico obra de la pluma de Pedro Prado, llevando en su corazón las ansias del vuelo, en 1948 ingresó a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado". Cuna de cóndores de la que tres años más tarde egresaría con el grado de Alférez de Aviación y su título de piloto de Guerra.

Desde entonces su nombre de combate sería "Alsino" y bien puesto que lo dejó en los cielos chilenos.

Tras su paso por la Escuela Táctica de Iquique, el Grupo de Aviación N°11 lo vería convertirse en un eximio piloto del material Republic "Thunderbolt" P-47, siendo posteriormente destinado a la Escuela de Aviación como instructor de cadetes. Años en que por sus cualidades de pilotaje fue designado también integrante del Conjunto Acrobático de la Escuela, época en que aquel Team, más presentaciones realizara a lo largo del país en su labor de fomentar la conciencia aérea.

Para los cadetes de entonces difícil será olvidar sus evoluciones a los mandos de un Mentor, tanto en sus prácticas de rutinas sobre "El Bosque" como en los festivales aéreos, pero sobre todo la formación moral y profesional que de su capitán recibieran. Tiempo después se le vería incursionar en la aviación de transporte institucional, cumpliendo comisiones tanto en el país como hacia el extranjero.

Pero el vuelo no era todo para él especializándose en el área de la electrónica, llegando a ser un destacado docente en academias y unidades. En posesión de su título de Oficial de Estado Mayor le correspondió posteriormente asumir la comandancia del Grupo de Aviación N°9 en la Base Aérea "El Tepual" en Puerto Montt, dotado de material de vuelo Hawker Hunter.

Testigos fuimos del respeto y admiración que sus oficiales sentían por su jefe, que más que tal era un líder, correspondiéndole a la postre realizar el traslado de su unidad a su nuevo asentamiento en la Base Aérea de "Cerro Moreno" en Antofagasta.

Al pasar a Integrar el mando institucional, le correspondió asumir importantes responsabilidades, en todas las cuales dio muestras de un acendrado profesionalismo, tras lo cual puso término a una larga y meritoria carrera. Acogiéndose a retiro con el grado de Coronel de Aviación, sin que ello lo alejara de una institución a la que amaba por sobre todas las cosas.

Frecuente era su presencia en reuniones de viejos camaradas, llegando a ser el piloto más anciano del material Hunter en la FACh.

Para con nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, tuvo una especial deferencia y cada vez que le solicitamos su colaboración nos la brindó con la mayor atención, recibiéndonos siempre en un lugar adecuado. Famosa era su frase al recibir nuestros llamados; "Yo no me escondo, salgo en la quía...".

Al final de su existencia tuvo la desgracia de perder a su esposa, la compañera de su vida y a partir de entonces su salud comenzó a verse seriamente resentida, lo que por lógica hizo que nuestros contactos se fueran espaciando, hasta que su con su lamentable partida ellos terminaron.

Ahora que ya no contamos con su amistad sincera, no nos resta sino la certeza que, en un mañana incierto, cuando nos reencontremos en el vivac de la eternidad, saldrá a nuestro encuentro para reiniciar tantas conversaciones a las que solo su muerte pudo poner término. "Sirvió abnegadamente a la Fuerza Aérea de Chile y a la Patria", dijo el orador en el camposanto.

Sergio Barriga Kreft



Elías Ulloa Ruiz (Q.E.P.D.)

ELÍAS ULLOA RUIZ

"Ancuditano de corazón"

Conversar con él, era como hojear las páginas gastadas de un viejo libro de la historia de la aviación chilena en Chiloé.

De aquellos años en que las rutas camineras, si así se las podían llamar, eran prácticamente inexistentes y la isla, verdaderamente una isla. Cuando no existía la flota de transbordadores que hoy cruza el Chacao y solo unos modestos lanchones hacían las veces de tales.

¿Recuerda Ud. lo que era el cruce del canal con mal tiempo?

Época en que junto a sus hermanos Juan y Samuel se formó como piloto en el Club Aéreo de Ancud, llegando a ser los tres distinguidos y recordados aviadores.

Juan, jefe del Servicio Aéreo del Ministerio de Obras Públicas, Samuel, intrépido piloto quien en el Puelo plegara sus alas en un lamentable accidente de aviación y él, convertido en el alma y vida del club que lo viera nacer como tal.

Fascinaba oírlo detallar de cuando el avión era un medio indispensable para la unión con tantas localidades perdidas de Chiloé insular y continental, con una información meteorológica muy precaria. Transmitida vía telegráfica por humildes y apartadas radioestaciones de la Dirección de Aeronáutica.

Señales que no era extraño se perdieran en el éter por las malas condiciones atmosféricas, dejando a los pilotos sin esta importante ayuda cuando más se la requería.

Así fue ganando en experiencia, hasta convertirse en un reconocido piloto e instructor de vuelo de los clubes aéreos de Ancud, Chile Chico y Castro, siendo muchas las personas que a su pericia deben sus vidas, al salvarlas cuando su salud corría serio peligro y las alas de su avión, eran lo único disponible.

Ajeno a toda ostentación, no le gustaba hacer alarde de cuántas veces en tales menesteres se vio enfrentado a los peligros, como en aquella oportunidad en que cruzando el lago General Carrera, se le desprendiera una pala de la hélice del cuadriplaza a su mando. Circunstancias en que sólo su pericia y serenidad, le permitieron posar el avión en un pequeño terreno medianamente preparado.

Sin embargo, la gratitud, en ocasiones de conducta veleidosa, no siempre llegó a las puertas de su corazón a manifestar su reconocimiento. Solo el silencio, testigo del olvido, fue su única compañía.

Al frente del Club Aéreo de Ancud muchas veces lo vimos ser entusiasta partícipe en variadas actividades de la aviación civil chilena, planteando con énfasis, pero con respeto ante quien correspondía, las necesidades de las alas de la patria cuando la ayuda fiscal que por años se les otorgara comenzaba a menguar. Admirado de ello, alguien le señaló; "Ud. no se va a llamar más Elías Ulloa, de ahora en adelante será Elías Ancud..."

Recuerdo que la última vez que juntos conversamos lo hicimos una fría mañana invernal, tomando desayuno al calor de una cancagua en la Hostería de Ancud, en que con voz queda me manifestó su profunda preocupación por la pérdida de entusiasmo por la aviación deportiva, que comenzaba a notar en la juventud chilena y la esperanza que veía en la labor que desarrollaba nuestro instituto en el rescate y preservación de la rica historia aeronáutica nacional.

No nos volveríamos a encontrar y solo de tarde en tarde, nos enterábamos, debido al paso de los años, de su permanencia en un centro de reposo. En un alejamiento forzoso de la aviación tras más de ocho mil horas de vuelo.

Amortajados con las lágrimas de aquellos camaradas que verdaderamente lo quisieron y respetaron, que como gotas de rocío caían sobre sus restos, aquellos encontraron reposo en el seno del Cementerio Municipal de su querido Ancud.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

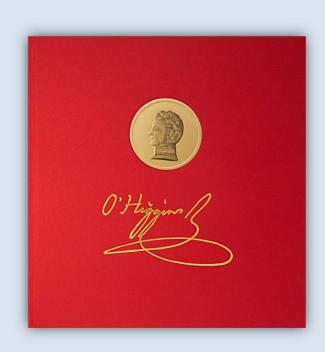


En este mes de octubre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.

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

Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital

Muchos saludos a todos ustedes.

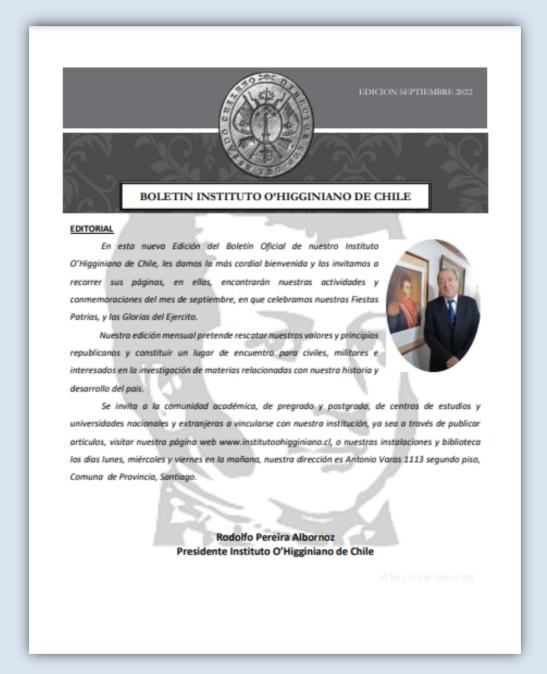




III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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.

Nos llegó el Boletín de actividades del Instituto O'Higginiano de Chile



Descargar haciendo clic sobre la imagen

Interesante aporte de actualidad internacional proporcionado por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea de Chile



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 28-2022 Santiago, 17 de OCTUBRE de 2022 EL ADS – B, UN CAMBIO SIGNIFICATIVO EN VIGILANCIA AÉREA

El crecimiento del transporte aéreo en estos últimos años; demanda mejor seguridad operacional y sistemas de navegación robustos; desafíos en un espacio aéreo muy congestionado.

Una opción que ha sido admitida en el concierto mundial, por sus bajos costos y amplios beneficios, es la integración de sistemas de navegación basado en satélites con sistemas autónomos de radiodifusión en las aeronaves. Estos permiten extender las áreas de detección sin cobertura de los sistemas de Vigilancia. Esto se obtiene a través de un sistema llamado ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast) de vigilancia dependiente automática por Radiodifusión de la aeronave, que permite compartir su perfil de vuelo, con aeronaves cercanas y con estaciones de tierra.

En la actualidad, el ADS-B está funcionando en América del Norte, Europa y otras áreas del mundo, incluida la región de Asia/Pacífico. Centenares de aviones están equipados con el sistema ADS-B, el cual esté certificado por la FAA y, por supuesto, siguiendo la experiencia de la aeronáutica internacional, fue implementado en nuestro país.

Pero ¿qué es el ADS - B y cómo funciona?

El ADS – B, es un sistema de vigilancia que eventualmente reemplazara la información que se obtiene actualmente de los radares. Es un medio por el cual las aeronaves, vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir o recibir automáticamente datos tales como identificación, posición y otros, según corresponda.

Es un sistema de vigilancia, para que el control de tránsito aéreo y otros aviones, conozcan la posición de las demás aeronaves. Esto se logra, gracias a los sistemas de posicionamiento global como GPS, Glonass y Galileo, que dan la posición de las aeronaves con mayor precisión que la que proporcionan los radares.



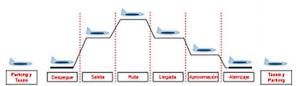
Funcionamiento del Sistema ADS-B

El sistema es automático porque no se requiere ningún estimulo externo. Depende de la información recibida por los datos de navegación y las señales GPS. Los sistemas de a bordo proporcionan la información requerida para la vigilancia. En definitiva, los datos se radiodifunden, a todas las estaciones con capacidad de recepción.

Este nuevo sistema permite a la aeronave que sus sistemas de navegación obtengan su posición mediante señales GPS y, conjuntamente con otros datos del vuelo, se envíen mediante radiodifusión. Estas señales son recibidas por estaciones receptoras en tierra o en vuelo y se traducen en una representación.

El propósito del sistema ADS-B es proporcionar vigilancia desde el momento en que la aeronave comienza su movimiento en tierra en el aeropuerto de salida hasta su aterrizaje y llegada al lugar de estacionamiento en el Aeropuerto de destino.

Hasta hoy, para controlar los aviones en espacio aéreo bajo cobertura radar, los controladores de tránsito aéreo (ATC) disponen de una o varias estaciones radar en tierra que les facilita la posición de las aeronaves. Dicha información se consigue mediante ecos radar PSR (Primary Surveillance Radar), o mediante intercambio de información entre aeronaves y la estación en tierra, gracias a los respondedores de a bordo (transponder), SSR (Secondary Surveillance Radar).



Etapas de la vigilancia del sistema ADS-B.

El sistema ADS – B tiene dos capacidades principales denominadas "OUT" e "IN".

El ADS – B "OUT" es la capacidad de emitir información proveniente de los sistemas de a bordo de la aeronave. Un ejemplo de lo anterior, es la información que proporcionan los sistemas de un avión Airbus A330 con capacidad "OUT" de manera automática y continua:

latitud y longitud, la GS (ground speed), obtenida de la señal GPS; altitud barométrica obtenida del ADIRS (Air Data Initial Reference System); El "track" y la velocidad vertical, el número de vuelo comsignado en el plan de vuelo, que proporciona el FMS (Flight Management System), el indicador de situación de emergencia; la altitud, los rumbos seleccionados y la presión barométrica (QNH/QFE) en la FCU (Flight Control Unit).

Esta función permite a los controladores de tránsito aéreo, si disponen del sistema adecuado, ver en su sistema de visualización, la autorización y lo que el piloto ha seleccionado en la misma etiqueta radar.

El ADS – B "IN" es la capacidad de recibir información que otras estaciones ADS – B "OUT" emiten.

Una aeronave provista con ambas capacidades "OUT" e "IN", será capaz de transmitir y recibir información ADS – B, hacia y desde otras estaciones ADS – B.

Para que la aeronave pueda disponer de la tecnología ADS – B, debe tener un equipo a bordo que trabaje por enlace de datos (Datalink) en la banda de VHF.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tiene normalizados tres tecnologías para el funcionamiento del ADS-B: el 1090ES ("1090 Mhz Extended Squitter"), el UAT ("Universal Access Transponder") – 978 Mhz y el VDL modo 4 ("VHF Data Link Mode 4") – 118 – 136 Mhz

Para la región sudamericana y el caribe (regiones CAR/SAM), la OACI ha incluido el enlace de datos 1090ES.

Las capacidades y ventajas del sistema son diversas. Proporciona Información más exacta y en tiempo real, permitiendo a los controladores de tránsito aéreo reducir la separación entre aeronaves en vuelo, lo que se traduce en un uso más eficiente del espacio aéreo, rutas más directas y mayor capacidad de aeronaves en un mismo espacio aéreo. Del mismo modo, se aumentan los márgenes de seguridad, ya que desaparecen las desventajas de sistemas radar (atraso en información).

El contenido de esta publicación es de responsabilidad de su autor y no necesariamente representa el pensamiento de la FACH



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 28-2022 HOJA N°2

La configuración del sistema da como resultado un ahorro en costos sin sacrificar la seguridad operacional; las estaciones terrestres ADS-B son significativamente más económicas de instalar, operar y mantener que las actuales estaciones de radar.

Este sistema mejora la consciencia situacional para los pilotos. Las aeronaves con aviónica con capacidad ADS-B "IN" podrán ver otros tráficos equipados con tecnología ADS-B "OUT", ya sea a través de información remitida desde una estación en tierra, o directo entre aeronaves (incluso fuera del alcance de estaciones terrestres). Hasta podrán ver otros vehículos (autos, camiones de combustible, etc.) que se mueven en la superficie de aeródromos si éstos están equipados con ADS-B OUT



Información Radar SSR vs ADS-B.

Imaginemos por un momento una aeronave que opere bajo cobertura radar y equipada con un respondedor. La antena de radar SSR deberá iniciar una interrogación en 1.030 Mhz. y la aeronave responder en 1.090 Mhz. Esta información, a su vez, transferida a la presentación radar del controlador de tránsito aéreo.

Como contrapartida, el ADS – B emite dos veces por segundo y de manera automática sin necesidad de que ningún equipo lo interrogue. Lo único que hace falta es una antena con capacidad ADS – B "IN" para recibir los datos difundidos por la aeronave.

Implementación y evolución del sistema ADS-B en CHILE/DGAC.

El año 2013 la empresa norteamericana EXELIS INC desarrolló un estudio de factibilidad para proveer vigilancia a bajo nivel entre la zona de Cochrane y Puerto Montt. El estudio consideró radares secundarios, multilateración y ADS-B. Como resultado, se propuso principalmente la instalación de equipamiento ADS-B.

Durante los años 2015 y 2016, se realizaron pruebas con equipamiento ADS-B portátil. Estos equipos se instalaron sobre las torres de control y durante 20 días estuvieron en funcionamiento.

Los aeródromos considerados en estas pruebas fueron los siguientes: Aeropuerto Chacalluta de Arica, Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, Aeródromo El Loa de Calama, Aeródromo La Florida de La Serena, Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, y Aeródromo de Balmaceda.

Las conclusiones de las pruebas efectuadas a la implementación del equipamiento del sistema ADS-B, fueron las siguientes: fácil instalación, bajo costo de adquisición y mantenimiento, se puede integrar a los sistemas de visualización actuales, excelente cobertura, precisos en la determinación de los blancos y alta frecuencia de renovación de la información.

El año 2019 el Subdepartamento de Sistemas de la DGAC, desarrolló un estudio para proveer vigilancia a bajo nivel en todas aquellas áreas no cubiertas por los sistemas radares a lo largo del país. Este estudio dio como conclusión, el requerimiento de 14 estaciones ADS-B.

En la actualidad existen dos Proyectos de Vigilancia en desarrollo, que incluyen el Sistema ADS-B. El primero de estos proyectos está considerado en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez en la ciudad de Santiago.

Este proyecto es de renovación del sistema de vigilancia de movimiento de superficie del aeropuerto, incluye la renovación del radar de superficie (SMR) y la instalación de 42 antenas MLAT/ADS-B. Se estima que este sistema entrará en operaciones en marzo del año 2023.

El segundo proyecto es para proveer vigilancia al Aeródromo El Loa de Calama. Este proyecto está en pleno desarrollo e incluye radar primario, radar secundario y una estación ADS-B dual. Se estima que el sistema entre en operaciones en abril del año 2023.



Instalación de equipos ADS-B en el Aeródromo El Loa de Calama.

Finalmente, el sistema ADS-B brinda más información relativa al espacio aéreo que otros sistemas, para que los pilotos puedan volar a distancias seguras de otras aeronaves sin necesidad de depender de los controles de tráfico aéreo.

La ventaja más importante del sistema ADS-B es la capacidad de vigilancia aire-aire, es decir, entre aviones, capacidad de vigilancia en zonas que no tienen cobertura radar, donde brindan información del tráfico al piloto en tiempo real y permiten predecir con mayor exactitud los tiempos de vuelo.

La implementación del ADS – B es, un cambio significativo en lo que hasta ahora conocíamos como vigilancia. Pero sin duda, donde mejor se podrá comprobar su implementación es en la reducción de separación entre aeronaves en zonas remotas. Un ejemplo de lo anterior, son las operaciones en áreas del Atlántico Norte, lo implementado en Australia, manteniendo los índices efectivos en seguridad operacional.

Además, al disponer de información de manera más eficaz y rápida, aumentará la conciencia situacional y facilitará la toma de decisiones a los pilotos y controladores de tránsito aéreo (ATC). Lo anterior, permitirá una optimización del espacio aéreo y las aeronaves podrán operar en niveles más cercanos al óptimo. Se reduciría, por tanto, el gasto de combustible y las emisiones de CO2.

VVC, adaptación con información de fuentes abiertas, internet, SKYBrary, CENAE, DGAC, además de notas del autor.

El contenido de esta publicación es de responsabilidad de su autor y no necesariamente representa el pensamiento de la FACH

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

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

1/11/1916: El piloto civil chileno, David Fuentes Soza acompañado con el Capitán de Ejército, señor Carlos Cruz Hurtado, realizan el primer cruce por aire del Estrecho de Magallanes, desde Punta Arenas a Porvenir, a bordo del Blériot "Talcahuano", coincidiendo esta hazaña aérea con el aniversario de su descubrimiento en 1520. Al respecto, un vecino escribió al director del periódico El Comercio: "Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente don Hernando de Magallanes, que el mismo día 1ro de noviembre hace 496 años, descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el Paso Fuentes".





1/11/1973: Fallecen al medio día en acción aérea los Tenientes 1º aviadores navales, señores Carlos Matamala Simmonds, Víctor Parada Kreft y el suboficial Víctor Manuel Constant Rodríguez, quienes se sumaron a otros "caídos en el cumplimiento del deber". Posteriormente, el 1 de noviembre de 2006, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante señor Rodolfo Codina Díaz, instauró oficialmente el Día del Recuerdo a los Caídos en Actos de Servicio.

1/11/1977: Se inician los vuelos de LAN CHILE a Caracas con material Boeing 727.

2/11/1896: Nace en la ciudad de Tandil, don Eduardo Alfredo Olivero, pionero de la aviación argentina.

En 1915, ocultándose de la autoridad de su padre, viajó a Italia para combatir en la en la Primera Guerra Mundial por la Patria de sus progenitores, tras lo cual retornó a su querida Argentina como héroe de guerra italiano.

En mayo de 1926, junto a Bernardo Duggan y Emilio Campanelli fueron los primeros aviadores en unir en vuelo, las ciudades de Nueva York con Buenos Aires, tras 81 días de periplo.



Medalla conmemorativa del Raid Nueva York – Buenos Aires

2/11/1960: Llega el primer avión Convair 340/440 para Línea Aérea Nacional (LAN). Este material fue destinado a realizar las rutas Santiago/La Serena/Antofagasta y Santiago-Concepción. A la fecha, la empresa contaba con el siguiente material de vuelo: 16 Douglas DC-3; 7 Douglas DC-6B; 4 Glenn Martin 202; 1 Convair 340/440 y 1 Cessna 310.

2/11/1964: Se crea el Club Aéreo de Pichilemu, Chile. Uno de los más tradicionales en la Región de O'Higgins.



Una vista del Hangar e instalaciones del Club Aéreo de Pichilemu (Foto: J. Nasser G.)

3/11/1918: Fallece trágicamente durante una exhibición aérea, el teniente piloto aviador mexicano Amado Paniagua Cortés. Nacido el 5 de agosto de 1901 en Tulancingo, Hidalgo. A los 9 años fue inscrito en la Escuela de Oficios y Artes, donde demostró gran afición por la mecánica. En 1914 dejó la escuela y se adhirió a las filas constitucionalistas que comandaba el General Juan Mérigo. Debido a su valor y conducta brillante, Paniagua fue ascendido rápidamente pasando de cabo artillero en 1914 de artillería a Teniente en sólo un año. Al crearse la Escuela Nacional de Aviación pasó a formar en sus filas egresando como piloto en 1918. A los pocos meses de haber obtenido su brevet falleció trágicamente en un accidente aéreo.

3/11/1944: Se crea el entonces Servicio Aéreo de Honduras S.A. (SAHSA).

3/11/1965: Ocurrieron dos hechos que han marcado a fuego la vida institucional de la Fuerza Aérea Argentina: Tres aeronaves de la FAA anevizaron en proximidades de la Estación Científica Amundsen-Scott, Polo Sur Geográfico, en el marco de la Operación Sur. Los protagonistas de metal fueron los aviones C-47; el TA-05, el P-05 y el P-06, y los hombres que los llevaron a la gloria fueron el comandante Mario Luis Olezza,, el capitán Carlos Felipe Bloomer-Reeve, el primer teniente Roberto C. Tribiani, suboficial principal Guillermo Hausser, suboficial ayudante Miguel Acosta, suboficial auxiliar Juan C. Rivero, cabo primero Gerardo Mateos y el sargento ayudante del Ejército Julio G. Muñoz (en el TA-05); el primer teniente Eduardo Fontaine y el suboficial principal Juan C. Nasoni, en el PA-05, junto con el comandante Jorge R. Muñoz y el primer teniente Alfredo A. Cano, en el PA-06. Sur (El TA-05, en solitario, cumplió también el Primer Vuelo Transpolar Transcontinental el 8 de diciembre de 1965).



4/11/1920: Hace 101 años atrás, el piloto italiano Elia Liut, veterano de la primera guerra mundial, realizó el vuelo entre Guayaquil y la montañosa Cuenca, siendo este, el primer cruce de los Andes ecuatorianos. El avión llamado "Telégrafo I", era un Macchi-Hanriot HD1 y había sido adquirido por el director del diario guayaquileño *El Telégrafo*, José Abel Castillo.



La historia señala que la intención de Elia Liut en el Ecuador, era la de inaugurar una escuela de aviación, pero sus planes iniciales no habían funcionado ya que, el Gobierno de turno, había descartado la propuesta que un emisario del propio Liut había expuesto antes de su llegada. Liut, era un intrépido aviador que había arribado a Guayaquil, desde donde quería explorar nuevas posibilidades. Y una de esas se le presentó cuando el comité de festejos del Centenario de la Independencia de Cuenca vino a Guayaquil y le propuso hacer unas exhibiciones en la capital azuaya. Para cumplir con estos planes, se propuso desarmar la aeronave "El Telégrafo I" y llevarla a esa ciudad. Liut quien no estuvo de acuerdo con esa idea, propuso entonces cruzar por primera vez los Andes ecuatorianos, volando entre Guayaquil y Cuenca. El primer intento fue el día 3 de noviembre, el mismo día en que Cuenca festejaba su centenario de Independencia. Para presenciar todo esto, mucha gente se congregó en las graderías del Jockey Club de Guayaquil.

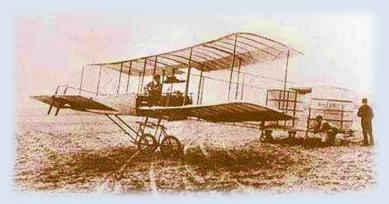
Esa mañana Liut llevaría una valija, ejemplares de diario El Telégrafo y volantes con la intención de entregar un saludo a Cuenca, sin embargo, el clima, le jugó una mala pasada y Liut debió regresar. A la mañana siguiente, volvió a intentarlo saliendo nuevamente de la pista del Jockey Club con el biplano Macchi-Hanriot HD1, pero este día su despedida fue más reservada, y el disminuido público asistente, menos efusivo. El aviador despegó a eso de las 09:35 horas, siendo avistado su aeroplano como a las 11:25 en Cuenca y unos 20 minutos más tarde, aterrizaba triunfante en el campo de Jericó, ubicado en Narancay.

5/11/1912: Jorge A. Newbery, pionero de la aviación argentina, logra el récord sudamericano de altura al ascender en el Globo "Buenos Aires" hasta los 5.100 metros, junto al Teniente 1º Raúl E. Goubat y el Teniente de Navío Melchor Z. Escola.

5/11/1961: Créase la Base Aeronaval "El Belloto" de la Armada chilena, instalación que funcionaba bajo otra denominación desde 1954. A fines de la década de 1980 se cierra y las necesidades de la Aviación Naval en esa zona, son cubiertas por la actualmente denominada "Base Aeronaval de Con-Con".

6/11/1912: Llega a Guayaquil, el primer avión que surcará los cielos ecuatorianos, al mando del piloto chileno, señor Eduardo Molina Lavín.

La aeronave con la cual realizó este histórico vuelo fue un Farman con motor de 50 HP.



6/11/1920: Se nombra al Capitán Hernán Dalhquist como Director de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay, a través del Decreto 12.487 del Poder Ejecutivo. Entre 1920 y 1923, dicha escuela funcionó en Campo Grande (Ñu-Guazú) precariamente dada la inexistencia de material aeronáutico.



Escuela de Aviación Militar del Paraguay

6/11/1965: Se establece el "Día de la Antártica Chilena". Fue el 6 de noviembre de 1940, cuando el presidente Pedro Aguirre Cerda fijó mediante decreto los límites del Territorio Chileno Antártico. 25 años más tarde, se acordó celebrar esta efeméride de manera oficial.

7/11/1987: Fundada *Aeromar*, compañía de vuelos ejecutivos regionales en México, el 29 de enero de 1987, la aerolínea realizó recién su primer vuelo este séptimo día de noviembre, desde el Aeropuerto de Toluca al de Acapulco. Su primer avión fue un ATR-42-320 matriculado como XA-PEP, bautizado con el nombre de Presidente *Miguel Alemán*. Este avión había llegado a México el 28 de octubre de 1987, procedente de Toulouse, Francia. Los Capitanes Carlos Gómez Muñiz y Raymond Charcoset, fueron los encargados de efectuar el cruce atlántico de la aeronave fabricada por ATR Aircraft. Aeromar fue la primera aerolínea mexicana en utilizar aviones con tecnología llamada "Clear cockpit". Desde hace algunos años AEROMAR opera de manera independiente sus rutas y frecuencias como una aerolínea regular y compitiendo en el mercado abierto. En 1988, Aeromar trasladó su base operacional al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

8/11/1881: El inventor y pionero brasilero, señor Julio Cesar Ribeiro de Souza, realiza en París, su primera experiencia con un globo dirigible al que bautiza con el nombre de su esposa "Victoria".

8/11/1923: Se titulan como pilotos aviadores, los alumnos oficiales mexicanos asimilados a Sargento 1° señores Carlos Cristiani y José Zertuche. Ambos recibieron en Chile el grado de Teniente 2° de Reserva en el Ejército de Chile.

8/11/1924: Se establece la creación del Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea de Colombia. Con esta misma fecha se reabre en Cundinamarca, la Escuela Militar de Aviación, generando que con el tiempo se celebre equivocadamente el Día Aniversario de la Fuerza Aérea.

8/11/1946: La Línea Aérea Nacional (LAN) recibe los premios internacionales correspondientes a los años 1944 y 1945, otorgados por el Consejo Interamericano de Seguridad.

8/11/1962: Es creado el Club Aéreo del Personal del Ejército.

Su primer Directorio lo conformaron el General de Brigada, señor Manuel Montt Martínez; el Mayor Jorge Azócar Beaumont; el Mayor Mario Puga Lescos; el Capitán Carlos Mardones Díaz; el Capitán Walter Luther Melcher y el Teniente Patricio Cabezas Gacitúa.



Insignia actual del Club. (3er. modelo)

9/11/1922: Llega a Santiago, el precursor de la aviación mundial, Ingeniero don Alberto Santos Dumont en lo que fuera su segunda visita a nuestro país.

10/11/1969: Es promulgada la Ley No. 505 que establece que el Poder Ejecutivo de República Dominicana, será asesorado por un organismo que se denominará Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendrá a su cargo la política superior de la aviación civil en el país.

11/11/1924: El piloto 2º Agustín Alcayaga salta en paracaídas sobre la bahía de Valparaíso constituyéndose en el primer salto sobre el mar en Chile. La prueba fue realizada desde el bote volador Felixtowe F2A "Guardiamarina Zañartu", aeronave que tripulaban los tenientes Manuel Francke M. y Edison Díaz y los mecánicos Juan Constanzo y Guillermo Gómez, quienes observaron a Alcayaga lanzarse al vacío desde una altura de 800 metros, siendo recogido por una lancha del acorazado "Almirante Latorre".

A las 17.20 horas, el valiente marino se lanzaba al espacio, abriéndose su paracaídas casi instantáneamente y demorando su descenso unos cuatro minutos y medio.



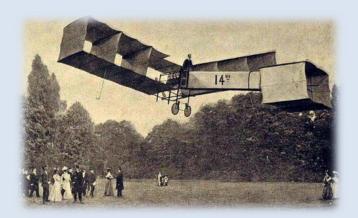
11/11/1952: Don Carlos Ibáñez del Campo asume la Presidencia de la República de Chile y nombra Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional (LAN) a don Arturo Merino Benítez en reemplazo de don Juan del Villar Araya. (Decreto Supremo Nº729 del 8 de noviembre de 1952)



Pilotos de LAN en Los Cerrillos, con motivo de una visita que realizara a la Empresa el entonces
Presidente de la República, general don Carlos Ibáñez del Campo.

De izquierda a derecha: Señores Alberto Beytía, Raúl Turner, Sergio Correa, Alfonso Cuadrado, Mario Amenábar,
Jorge Jarpa, Ronald Lowery y Arturo Prado

11/11/1965: Es creado el Club Aéreo de Quilpué, en Chile.



12/11/1906: El pionero aeronáutico brasileño, don Alberto Santos Dumont, obtiene un récord mundial de duración de vuelo, al recorrer un circuito definido de 200 metros en 21 segundos en un aeroplano de su invención, bautizado como "**14-bis**".

12/11/1937: Se inicia en República Dominicana el "Vuelo Panamericano". Este proyecto en honor del Gran Almirante Cristóbal Colón, se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América. Cuba y República Dominicana se hicieron receptivas del plan. La idea fue apoyada por el Presidente de Cuba Federico Laredo Bru, el presidente de República Dominicana Rafael Trujillo, el Jefe del Estado Mayor del Ejército de Cuba Fulgencio Batista, y el jefe de la Marina de Guerra de Cuba Coronel Ángel A. González. Se formó una escuadrilla que debía realizar un vuelo de buena voluntad haciendo un llamado fraternal a los pueblos latinoamericanos para que participaran en el proyecto.

A las 09.00 horas del 12 de noviembre comenzó en Ciudad Trujillo, actual ciudad de Santo Domingo, en la República Dominicana el Vuelo Panamericano pro Faro de Colón, constituido por una escuadrilla de cuatro aviones tripulados por pilotos militares cubanos y dominicanos que se proponían visitar toda Hispanoamérica. El vuelo debía recorrer los cielos del hemisferio occidental después que la Quinta Conferencia Internacional Americana efectuada en Santiago de Chile, Chile, aprobó unánimemente una resolución que exhortaba a erigir el Faro Monumental o Faro de Colón en Santo Domingo, proyecto en honor al Gran Almirante genovés Cristóbal Colón y que se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América.



12/11/1969: El avión Caravelle Nº502 de LAN que volaba entre Santiago y Puerto Montt es desviado de su ruta por dos terroristas para dirigirse a Cuba. El piloto señor Leonidas Medina e Ingeniero de vuelo señor Marcelo Cadena frustraron las acciones de éstos, regresando a Santiago y aterrizando en Los Cerrillos. Por primera vez una tripulación lograba imponerse sobre los secuestradores sin causar daño a los pasajeros en el avión.

12/11/1982: El Presidente de LAN CHILE, señor Patricio Sepúlveda Cerón hace entrega a la Fuerza Aérea de Chile del Boeing 707-351C matrícula CC-CCK adquirido por dicha entidad.

13/11/1899: Alberto Santos-Dumont, realiza su primera experiencia con su globo dirigible № 3 en el Parque de Aerostación de Vaugirard en París.

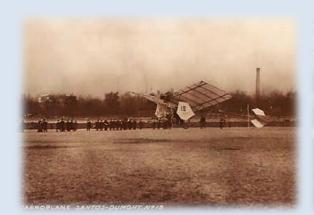


13/11/1914: El aviador Silvio Pettirossi, luego de su exitoso viaje de estudios a Francia y su posterior gira de presentaciones acrobáticas, llega al Paraguay a bordo del vapor de pasajeros y carga *Formosa* de la línea naviera Barthé, donde trasladó desarmado su monoplano Deperdussin "T".

14/11/1910: El piloto civil norteamericano, Eugene B. Ely, despega con un avión biplano Curtiss desde la cubierta del crucero *U.S.S. Birmingham*, convirtiéndose este acontecimiento, en el primer despegue registrado desde un buque. Dos meses después, el 18 de enero de 1911, será el mismo piloto quien logrará aterrizar exitosamente un avión sobre una cubierta especialmente construida para este propósito sobre el crucero blindado *U.S.S. Pennsylvania*, adjudicándose una recompensa de UD\$500.00.-

14/11/1979: Denominase "Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez", al Aeropuerto de El Salvador, conocido por Aeropuerto Internacional de El Salvador, ubicado en jurisdicción de San Luís Talpa, departamento de La Paz.

15/11/1907: El pionero de la aviación, don Alberto Santos-Dumont realiza en París su primer ensayo con su aeroplano № 19 bautizado como *"Demoiselle"*.





15/11/1951: El Decreto de Gabinete N° 958 de la República de Panamá, cambia los distintivos de las aeronaves de esa nación de "RX" a "HP".



15/11/1924: Fallece en un accidente sobre el mar, *Artur de Sacadura Freire Cabral*, oficial naval portugués que junto a Gago Coutinho realizaron la primera travesía aérea sobre el Atlántico sur en 1922.

15/11/1934: El Arma Aérea Paraguaya realiza varias misiones claves de reconocimiento y bombardeo con aviones Potez 25 en la zona de Cañada El Carmen, los que permitieron elaborar mapas más exactos de dicho frente. Estos vuelos de reconocimiento ayudaron definitivamente a la victoria, ya que, al día siguiente, "El Carmen" cayó en poder del Ejército Paraguayo.

Artur de Sacadura Freire Cabral

16/11/1893: Nace en Obrajes, Bolivia el señor Juan Mendoza Nernuldes, primer piloto de ese país que surcará los cielos de la ciudad boliviana de Oruro el 21 de noviembre de 1921.

16/11/1916: En la Escuela de Aeronáutica Militar, se gradúan los primeros aviadores de la Armada de Chile, Contador 3º, señor Carlos Yánquez Cerda; Guardiamarina de 1º, señor Enrique de la Maza; y el Torpedista señor Luis Farías.

16/11/1936. Es creado el Club Aéreo de Valdivia, en el sur de Chile.

17/11/1948. El Aeródromo nacional de Apiay cambia su denominación a Base Aérea de Apiay. Hoy en día es la sede del Comando Aéreo de Combate Nº2 de la Fuerza Aérea de Colombia.



De pie: Teniente Valdivieso; Contador Carlos Yánquez; Capitán Urrutia; Gma.

De la Maza; Subteniente ecuatoriano Pedro Traversari y Subteniente Sosa.

Sentados: Sargento Soto; Cont. Constanzo; Sargento González; Torpedista

Farías; Sargento Ojeda y Sargento Cofré. 1916

17/11/1949: Por resolución 26 de la Dirección de Aeronáutica Chilena se reconoce al Centro de Instrucción de la Línea Aérea Nacional (LAN), como "Establecimiento de Enseñanza Aeronáutica Civil".

17/11/1994: Se realiza el lanzamiento oficial de LINEAS AEREAS DEL ESTE S. A. (LADESA), que iniciaría sus operaciones en los primeros meses de 1995 con aeronaves BAE Jetstream 31 en vuelos de cabotaje en el Paraguay.

19/11/1913: El Capitán Manuel Barreiro y el Piloto Teniente Julio Ríos serán los primeros heridos españoles en acción de guerra aérea, cuando son alcanzados desde tierra al sobrevolar con un avión Farman, el Monte Cónico durante una misión aérea de reconocimiento en Marruecos.

20/11/1916: Por ley Nº 5.528 se crea la Escuela Militar de Aviación del Uruguay. Su primera sede se ubicó en el hoy Aeródromo Militar "Capitán Boiso Lanza" actual asiento del Comando General de la Fuerza Aérea. Su primer director fue don Juan Manuel Boiso Lanza, que la historia quiso que también fuera su primer Mártir. En 1935, aprobada la Ley de cuadros se crea el Escalafón de Aeronáutica como quinta Arma del Ejército, cambiándose ese mismo año, el nombre para pasar a ser Escuela Militar de Aeronáutica.

20/11/1936: Los hermanos Alberto y Jorge Márquez Vaeza, de apenas 29 y 22 años fundan en Uruguay, "*Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea*" (PLUNA).

20/11/1937: Se traslada a la actual ubicación y pasa a denominarse Aeródromo Militar Gral. Artigas, hoy Base Aérea, con la gran responsabilidad de tener el nombre del primero de los Orientales.

21/11/1923: Se dicta un primer Curso de Informaciones para Oficiales de la Aeronáutica Militar Chilena, en El Bosque. Participaron el entonces Director de Aeronáutica, General Contreras; Director

de la Escuela de Aviación, Capitán Aracena; comandante de la Escuadrilla Mixta, Capitán Barahona y 41 otros oficiales, entre pilotos y otras especialidades.

21/11/1984: Se registra el primer nacimiento en Territorio Antártico Chileno. En "Villa Las Estrellas", nace Juan Pablo Camacho Martino. Sus padres fueron el Dr. Germán Camacho, médico de la entonces Base Aérea Antártica "Teniente Marsh" y la señora Ana María Martino.

22/11/1965: Se establece la escala en Guayaquil en la ruta a Chile a Miami servida de los aviones Caravelle de la Línea Aérea Nacional (LAN).

22/11/1967: Se realiza sobre la ciudad de Santiago, el primer vuelo de un chileno en un avión Hawker Hunter, el J-719.

Esta aeronave fue tripulada por el entonces Capitán de Bandada (A), señor Jaime A. Estay Viveros.





Guerrero.

Tan pronto como tuvinos ceasión de cambiar algunas palabras con uno de los aviadores que nos visitan, le preguntamos el significación de las palabras escritas en el fusc-

laje de la maquina.

Nos respondió que se trataba de un homenaje a la memoria de un compañero piloto de la Air France, Laurent Guerrero, muerto trágicamente hace tres semanas
frente a Casabianca.

frente a Casablanca.

Laurent Guerrero, nos dice, era un magnifico camarada, y su desaparecimiento
nos produjo un profundo pesar. Hacia regularmente la
travesia del Atlantico de Dakar a Natal y estaba conceptuado como un piloto de primera linea.

22/11/1937: Un vuelo de récord, fue el primer vuelo de Air France a América del Sur con el que sería el primer cuadrimotor en volar sobre cielos chilenos.

El 20 de noviembre de 1937 había iniciado su vuelo desde Paris, Francia con destino final Santiago de Chile, arribando después de 58 horas y 34 minutos, con tan sólo 4 escalas (Istres, Dakar, Natal, Buenos Aires), en el aeropuerto capitalino de Los Cerrillos, a las 16, 50 horas de esa tarde.

El éxito del vuelo del que demostró la capacidad del Farman NC 2231-1, bautizado en memoria de un piloto de la Air France "Chef Pilot Laurent Guerrero", como transporte de largo alcance induciendo a Air France a aprobar su uso para realizar envíos de correo a través del Atlántico Norte.



Diario La Nación, martes 23 de noviembre de 1937

22/11/1941: Se inaugura el servicio a Concepción en los aviones Lockheed Electra "Diego de Almagro e Inés de Suárez", tripulados por los capitanes Sergio García Huidobro y Eduardo Lazo. Transportan a autoridades de gobierno, parlamentarios y periodistas. En el discurso inaugural habló el Consejero de LAN, señor Alberto Cumplido. Agradeció a nombre de los habitantes de la ciudad, el alcalde Oscar Gacitúa y cerró la ceremonia, el entonces Senador de la República, don Marmaduke Grove Vallejo.



El Lockheed Electra "Diego de Almagro" durante su ceremonia de bautizo en julio de 1941

23/11/1948: La Línea Aérea Nacional (LAN) inicia el servicio regular a Punta Arenas – Río Gallegos. Jefe Regional Sr. Germán Acevedo. Agente en Punta Arenas Sr. Sergio del Río Verdugo.

23/11/2007: A la edad de 98 años, fallece el Coronel de Aviación, señor Agustín Pasmor, héroe de la aviación paraguaya y veterano de la Guerra del Chaco.



23/11/1935: Por primera vez, el Acorazado chileno Almirante recala Latorre en **Punta** Arenas. Lo hace integrando la escuadra que realiza maniobras y lleva a bordo un avión Fairey III F, que lanza desde cubierta, empleando una catapulta de origen italiano puesta a punto en enero de 1932 en Talcahuano.

El primer aviador chileno en utilizar este medio para despegar fue el teniente Teodoro Ruiz Diez, de la Fuerza Aérea Nacional, quién había recibido instrucción en Italia para el despegue con catapulta, entrenando posteriormente a los tenientes de la F.A.N. Rodolfo Marsh y Enrique Byers del Campo, para que continuaran operando desde el Latorre.

23/11/1948: La señora Brenda Duncan de Ward, piloto privado del Club Aéreo de Chile, rinde sus pruebas para optar al Título de Instructor de Vuelo. Después de efectuadas éstas en forma satisfactoria ante la comisión integrada por el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Washington Silva E.; Teniente 1° Leopoldo Tacchi C. y Teniente 2° Guido Rodríguez P., la aviadora tuvo el honor de convertirse en la primera mujer chilena en recibir esta acreditación.



24/11/1912: Jorge Alejandro Newbery cruza el Río de la Plata en el monoplano Centenario, un Blériot con un motor Gnôme de 50 HP. Siendo el primero en cruzar el río y volver en el mismo día.



Monoplano Blériot "Centenario"

24/11/1944: Es creado en el sector de El Belloto, el Club Aéreo de la Universidad Federico Santa María, gracias al aporte de la Fundación Santa Maria. En un principio se construyó un amplio hangar para alojar los dos aviones de entrenamiento Miles Magister, de ala baja y cabina abierta, con motor 145 HP, de fabricación inglesa. El CAUSM tuvo su propia pista de aterrizaje dispuesta en forma paralela al camino Troncal, lo que es ahora la Avenida V Centenario. Su primer presidente fue don Julio Hirschmann, profesor de Termodinámica de este plantel educacional.



Algunos de los primeros pilotos civiles egresados del CAUSM, entre ellos: Julio Diestre H.; Manuel Mariño R.; Guillermo Muxica H.; Santiago Andrade A.; la primera mujer piloto del Club, señorita Iris Villalobos Q.; Guillermo Martínez G. y Gilberto Orellana M. (4. abril de 1948)

24/11/2003: Un avión P-3 "Orión" perteneciente al escuadrón de exploración aeromarítima de la armada, apoya a científicos chilenos y de la NASA en sus investigaciones en la Antártica hasta el día 14 de diciembre de este año.

25/11/1919: Por Real Decreto se establecen las Normas de Navegación Aérea en Territorio Español y se aprueba el Reglamento de Navegación Aérea Civil para el Reino de España.

25/11/1953: Llegan a Los Cerrillos dos aviones DC-3 al mando de pilotos de la Línea Aérea Nacional (LAN). Hacen la ruta Los Ángeles-Mazatlán-Ixtepec-Panamá-Lima-Santiago.

27/11/1912: Eduardo Schaerer Vera y Aragón fue el primer presidente paraguayo que sobrevoló durante 14 minutos la ciudad de Asunción en 1912.



27/11/1935: Se reinician los vuelos a Puerto Montt con escalas en Chillán y Temuco. El viaje inicial se realiza en el Curtiss Condor Nº2 al mando del teniente Julio Tapia Jiménez, copiloto el Director de LAN Capitán de Bandada Oscar Silva Mora. Abordo viaja don Arturo Merino y señora, el Diputado don Ernesto Hein, don Luis Leiva y representantes de la prensa. LAN cuenta desde este año con cuatro aviadores no militares en servicio activo: César Lavín, Emilio Tusschaens, David Viveros y Arturo Christie.



27/11/1992: En esta fecha será declarado, "Día Nacional de la Aviación Militar Bolivariana Revolucionaria y Patriota y Antiimperialista", de la República Bolivariana de Venezuela.

28/11/1931: Se realiza el primer correo aéreo nacional de Panamá. Este es realizado en el avión anfibio bautizado como *"3 de Noviembre"* (recordando el importante día de 1903, en que Panamá se separó de



Colombia) al mando de Marcos A. Gelabert, y constará de estampillas especialmente expedidas para ese vuelo inaugural. El avión realizó escala en Taboga, Chorrera, Bejuco, Antón, Penonomé y varias poblaciones hasta llegar a Puerto Armuelles y Almirante, en Bocas del Toro.

28/11/1948: Se instituye la Medalla "Campaña del Atlántico Sur" de la Fuerza Aérea Brasilera (ley Nº 497) la que será otorgada a pilotos y tripulantes aéreos que combatieron en la Segunda Guerra Mundial.

28/11/1957: Fallece Domingo Rosillo del Toro, primer piloto cubano en obtener una licencia aeronáutica en octubre de 1912.

28/11/1958: Por Orden Particular Nº 2 del Comando en Jefe de las FF.AA. del Paraguay, se crea la Base Aérea de Nueva Asunción en el Chaco Paraguayo.

28/11/2004: Primer vuelo inaugural de CONVIASA, aerolínea estatal venezolana, el que se realizó con un avión De Havilland Canada Dash 7, desde Caracas hasta el Aeropuerto Internacional del Caribe "Santiago Mariño", en la Isla de Margarita.

29/11/1924: En la madrugada de este día, el aviador argentino Guillermo Hillcoat arriba a Santiago, tras realizar un cruce de la cordillera de los Andes, procedente de Mendoza. Hillcoat voló desde Buenos Aires hasta Lima, recorriendo 4.400 kilómetros en 12 etapas, entre el 24 de noviembre y el 4 de diciembre, con el objeto de participar en las festividades conmemorativas del primer centenario de Ayacucho, en representación del Aeroclub Argentino.

29/11/1929: Los norteamericanos, Comodoro Richard E. Byrd, junto al piloto Bernt Balchen, Harold June y el capitán Ashley McKinley realizan el primer sobrevuelo por el Polo Sur.

30/11/1984: Los aviones Twin Otter 932 y 933 de la Fuerza Aérea de Chile, alcanzan el Polo Sur, descendiendo en la Base Antártica estadounidense Amundsen Scott. Con apoyo desde bases terrestres pre establecidas y desde un C-130 que les brindó combustible y otros abastecimientos mediante paracaídas, estos aviones marcan un hito en los objetivos de exploración y soberanía antártica. La denominada Operación "Estrella Polar", tenía como objetivo principal efectuar el primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile con aterrizaje en el Polo Sur, el que debería realizarse con medios propios y apoyo logístico institucional. Los aviones Twin Otter fueron tripulados por el Comandante de Escuadrilla (A), señor Claudio Sanhueza; el Capitán de Bandada (A), Navegante, señor Francisco de Diego; los Tenientes (A), Sres. Ricardo Ruminot y Leandro Serra; el Suboficial, Sr. Carlos Palacios V. y el Sargento 2°, Sr. José Bermedo.



NUEVA ASUNCIO

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

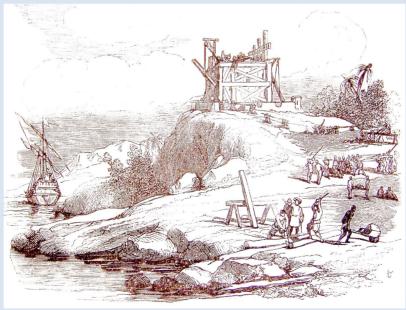
LA REPÚBLICA DOMINICANA Y SU PRIMER "VUELO DE BUENA VOLUNTAD", VISTO POR LA PRENSA CHILENA

La República Dominicana en sus inicios

Santo Domingo, la bella isla que reluce con fulgores de gloria, en el deslumbrante cielo del trópico central americano. Quizás gente amante de lo bello y de la historia pudiera referirse a ella como la puerta de oro de América.

Basta recordar que fue en esta tierra que los primeros navegantes venidos del viejo Mundo, levantaron sus tiendas para dar inicio a la búsqueda del Nuevo Mundo que se les revelaba ante sus ojos. Aquí el también soñador marinero genovés, Bartolomé Colombo hermano de Cristóbal, fundaba "Nueva Isabela" en agosto de 1494 la que en muchos textos se refiere a la primera ciudad de América y todo ello se hacía en el nombre de Dios y de quienes traían su mensaje de Buena Voluntad.

Hay historiadores e investigadores especialistas en estos temas, quizás no sea yo el más adecuado para referirme en que terminó toda esta tarea que se iniciaba, pero si me gustaría creer que la hoy llamada "conquista", comenzó quizás con el deseo de la Reina Isabel por llevar la fe a los confines del mundo¹, tal como lo recordara el Papa Francisco, 520 años después, ya que no en vano, esta primera villa recordaba y perpetuaba a la monarca de Castilla en el Nuevo Mundo transformando el concepto inicial de Fuerte Navidad² por una ciudad.



Construcción de "La Navidad" en un grabado realizado para edición de 1851 de Gaspar y Roig sobre la obra -Vida y viajes de Cristóbal Colón-

¹ Ver "Capitulaciones de Santa Fe", del 17 de abril de 1492

^{2 &}quot;La Navidad" o "Fuerte Navidad" fue un asentamiento que Cristóbal Colón y sus hombres comenzaron a construir en la costa norte de la "Isla de la Española" en la Navidad de 1492 con los restos de la embarcación encallada, la Santa María, y que fue destruida en 1493. Fue la primera población europea establecida en el Nuevo Mundo.

Es interesante reconocer en este antecedente que para muchos será fortuito, una intención que va ligada con las raíces mismas de esta hermosa tierra: "Cristóbal Colón recibió de los Reyes Católicos instrucciones para que colonizara las nuevas tierras descubiertas"³.

Sus antecedentes primigenios, se remontan a lo que fue el segundo viaje de Colón, quien tras volver a España y dar la noticia de sus descubrimientos, había reunido una flota de 1.500 hombres, que en 17 embarcaciones daban inicio a este nuevo viaje, el que según los documentos revisados abandonaba España hacia el Nuevo Mundo, el 25 de septiembre de 1493.

Arribados ya en noviembre de 1493, Colón regresó a "La Española", tras haber recorrido previamente casi todo el arco de las Antillas Menores. El 28 de noviembre de 1493, los primeros españoles que llegaron al "Fuerte Navidad", lo encontraron incendiado y todos sus habitantes muertos, tras lo cual empezaron a darles cristiana sepultura. Indagaciones posteriores llevaron a pensar inicialmente que los soldados del fuerte habían sido imprudentes y abandonando las instrucciones de buena voluntad que les dejó Colón.

Más tarde, la investigación realizada, convenció al Almirante de que habían sido los propios indios taínos los que habían llevado a cabo la matanza para así forzar un ataque por parte de los españoles a sus enemigos aparentemente caníbales. Ante este hecho, Colón decidió fundar una nueva colonia, en un lugar más apropiado, y retornó su camino más de 100 kilómetros de distancia, eligiendo ahora, un lugar solitario de la costa norte en la actual República Dominicana.

Sólo como referencia contextual, señalaré que después de tres siglos de ocupación española, el país alcanzó su primera independencia en 1821, pero fue tomado rápidamente por Haití en 1822. Años más tarde, tras la victoria obtenida en la Guerra de la Independencia Dominicana de 1844, los dominicanos experimentaron varias otras luchas, en su mayoría internas, lo que hizo que también tuvieran un breve regreso de la dominación española, entre 1861 y 1865, hasta que los Estados Unidos comienza a intervenir alternando su poder con los gobernantes locales.

Entre los años 1916 y 1924, también conocido como período de ocupación norteamericana y el surgimiento de la tercera República, se producirá la declaración de la necesidad de erigir un faro en honor al Descubrimiento de América, denominado "Faro a Colón".

La República Dominicana en la realidad del siglo veinte

A través de su historia, Santo Domingo y República Dominicana toda, ha sido la encarnación del espíritu heroico y legendario de muchos americanos. Basta leer como en sus albores fue esta tierra, la preferida de Colón, quien a través de los deseos testamentarios de su hijo primogénito solicitara encarecidamente para los restos de su padre, que sus restos fueran sepultados y descansaran en esta bella tierra, tal vez como presagio de esperanza y amistad.

Siglos más tarde, a comienzos del siglo veinte, la República Dominicana ya incorporada al concierto de las naciones americanas, desarrollaba un sueño4 que involucraba la construcción de un gran

[&]quot;La Navidad". https://es.wikipedia.org/wiki/La_Navidad

memorial que perpetuara el nombre del célebre navegante, como símbolo de amistad entre las culturas y los pueblos.

Era en 1914, cuando el norteamericano William Ellis Pulliam promovió en los medios escritos de su país, la construcción de un gigantesco monumento que alojara los restos del "descubridor de América" en la primera ciudad del Nuevo Mundo.

No obstante la Gran Guerra evolucionaba comprometiendo los recursos y las voluntades de las naciones del Orbe, la idea del monumento no dejó de adquirir fuerza, y al pasar de los años se tornó con un carácter más universal, tanto así, que en 1923 con ocasión de la celebración de la "Quinta Conferencia Internacional Americana" celebrada en nuestro país, se resuelve en el N°61 del Acta final, lo siguiente: "Recomendar a los Gobiernos de las Repúblicas de América que honren la memoria de Cristóbal Colón, con la erección de un Faro monumental, que lleve su nombre, en la costa de la ciudad de Santo Domingo, capital de la República Dominicana, y el cual debe construirse con la cooperación de los Gobiernos y pueblos de América, y demás que lo deseen". 6

Si bien era ya para muchos, un sueño común que contaba con la simpatía de las naciones involucradas, pero para realizarlo aquello no bastaba. Pasaron los años y aún no se resolvía sobre el futuro de la construcción, más en diversos congresos y reuniones internacionales tampoco se resolvía ni siquiera por un diseño.

El 2 de noviembre de 1927, la entonces Unión Panamericana⁷ pensando en la construcción del grandioso memorial, publicaba un concurso abierto a los arquitectos de todas las naciones.⁸ Tiempo más tarde, los diez mejores proyectos presentados fueron expuestos en abril de 1929 en el Palacio de Artes de Madrid, en España, resultando luego el arquitecto británico de origen escocés, señor Joseph Lea Gleave, el favorecido entre los otros notables competidores.

Se necesitaría ahora el esfuerzo y voluntad de todos los países participantes. Desde mediados del año siguiente, el Alma Mater que llevaría este proyecto a la realidad, fue un militar y político dominicano, Rafael Leónidas Trujillo, quien desde mayo de 1930 a 1938, gobernó aquella nación, comprometiendo este proyecto como suyo.

Es así, que con solemne determinación llamó en 1931 a definir una agenda de actividades para construir e incentivar la construcción de este gran faro monumental en forma de cruz, cuyas dimensiones irían desde los 230 x 70 metros, con unos 70 metros de altura, desde donde proyectaría y reflejaría la luz con una intensidad "casi solar" hacia las nubes.

⁴ Antonio Delmonte y Tejada, abogado e historiador dominicano, célebre prosista de la lengua castellana y autor del libro "Historia de Santo Domingo" publicada en La Habana, en 1852, expresaba la idea de erigir en Santo Domingo este gran memorial en honor al Almirante.

⁵ La Quinta Conferencia Panamericana se celebró en la Ciudad de Santiago, Chile, desde el 25 de marzo al 3 de mayo de 1923.

⁶ El Faro de Colón (Quinta Conferencia Internacional Americana, Santiago – 1923) Homenaje al Instituto Americano de Derecho Internacional (Quinta Conferencia Internacional Americana, Santiago – 1923). https://www.dipublico.org/14267/el-faro-de-colon-quinta-conferencia-internacional-americana-santiago-1923/homenaje-al-instituto-americano-de-derecho-internacional-quinta-conferencia-internacional-americana-santiago-1923/

⁷ Unión Panamericana es un organismo dependiente de la Unión de las Repúblicas Americanas creada por resolución de la IV Conferencia Interamericana de 1910. En abril de 1948 será reemplazado por la actual Organización de Estados Americanos.

⁸ Se indica que participaron 1,926 arquitectos de 44 naciones, presentando 456 proyectos.



En 1937, tuvo lugar una idea de gran trascendencia en Latinoamérica por aquella época, se trataba del "Vuelo Panamericano Pro Faro de Colón", organizado por entusiastas aviadores militares de Cuba y República Dominicana.

El Mercurio de Valparaíso, viernes 21 de septiembre de 1928

El Vuelo Panamericano "Pro Faro de Colón" desde Chile (1937)

El vuelo debía obviamente iniciarse en el mes de octubre y recorrer los cielos del hemisferio occidental según lo acordado en la Quinta Conferencia Internacional Americana, donde se aprobó unánimemente una resolución que exhortaba a erigir este Monumental Compromiso en el mismo lugar donde había sido inaugurada "Villa Isabela", posteriormente conocida como Santo Domingo.

Más tarde, el Consejo directivo de la Unión Panamericana en la sesión del día 5 de mayo de 1937, los representantes de Chile declaraban: "El Gobierno y el pueblo de Chile se asocian cordialmente a los altos ideales que este monumento representará, al mismo tiempo que satisface la sagrada deuda de honrar en granito la memoria de Colón". Curioso resulta señalar para quienes nos encanta la historia aeronáutica, que la Comisión chilena encargada, estaba presidida nada menos que por el señor Jorge Matte Gormaz, ex Ministro de Relaciones Exteriores, Ministro de Guerra y Marina —principal artífice de la creación de nuestra Escuela de Aeronáutica Militar en 1913— Presidente del Primer Congreso Aeronáutico Panamericano de 1916 y Presidente Honorario del Club Aéreo de Chile.

Quizás la primera y más distante información pública en cuanto a la realización de esta verdadera hazaña y su relevancia, haya sido el Mensaje del Presidente de la Nación, don Arturo Alessandri Palma, quien se refirió al evento en estos relevantes términos: "Las naciones panamericanas conmemoran este día el aniversario del magno suceso que conmovió el viejo mundo hace ya 445 años, acontecimiento histórico que desean también perpetuar en forma imperecedera por medio de un grandioso monumento que se proyecta erigir en Santo Domingo a la memoria de Colón, de acuerdo con la resolución aprobada por la Quinta Conferencia Panamericana de Santiago de Chile y reiterada en las posteriores que cristalizó la idea de rendir un homenaje continental al inmortal descubridor del nuevo mundo.

El Gobierno y el pueblo de Chile se asocian cordialmente a los altos ideales que este monumento representará, al mismo tiempo que satisface la sagrada deuda de honrar en granito la memoria de Colón. El Faro de Santo Domingo será, de este modo, no sólo un santuario y el recuerdo de la culminación de la gran epopeya marítima, sino el símbolo de cuanto América representa como fuente de paz y de concordia humanas, fundadas en la convivencia de una comunidad armoniosa de naciones.

El mes próximo una escuadrilla de aviadores dominicanos y cubanos, recorrerá la América en la noble misión de avivar el entusiasmo de sus pueblos para la construcción del monumento de Santo Domingo. Pueden estar seguros de ser acogidos en Chile con la simpatía que despierta su alta misión de hermandad americana, cuya trascendencia saben apreciar los chilenos de todas clases y condiciones."

Uno de los principales medios escritos de Santiago, El Mercurio del martes 7 de diciembre de 1937, anunciaba en nuestro país la cercanía de los aviones: "A medida que se acercan por el cielo las alas mecánicas que llevan los nombres de Colón y de sus barcos, "Santa María", "Pinta" y "Niña", se diseñan más claramente los bellos contornos americanistas que encierra la idea de edificar en la isla dominicana un faro que simbolice la hazaña del inmortal navegante. Un faro para guiar a los que surcan las aguas y el cielo, un faro que perennemente eche luz a lo alto, es la mejor ofrenda que puede hacerse al soñador e iluso almirante que partió un día de Palos, rumbo a lo desconocido y que creyendo encontrar las costas de un Asia fabulosa, dio con las islas de un nuevo continente." Más adelante terminaba agregando: "Tal es el generoso propósito que mantiene el Gobierno de la República Dominicana".

Este compromiso queda de manifiesto revelando el perfil de aquellos hombres en quienes los gobiernos de Cuba y República Dominicana habían delegado la crucial misión de llevar su saludo a las más distantes naciones americanas, haciendo saber a todos los pueblos del continente que había una tierra que admiraba la hazaña cumplida en 1492 y querían compartir ésta con los demás pueblos hermanos.

Era claro para todos que perpetuar la memoria del Almirante era importante, pero había que estimular a las naciones para juntar los recursos necesarios para concretarla. Había que iniciar una colecta americana, a la cual los gobiernos agregaran las erogaciones oficiales. Sin duda que el vuelo de una Escuadrilla de Buena Voluntad era una forma de estimular y llevar a cabo el objetivo planteado, misma que a la vez tuviera el mérito de simbolizar en aquella obra de ingentes proporciones materiales, de unión y armonía, de fe en la paz, porque solo bajo una bandera común americana, llegarían al logro de sus aspiraciones supremas.

Si bien en Chile los medios escritos y radiales no acompañaban desde su partida el entusiasmo que se vivía en Cuba y República Dominicana por el envío de los entonces "mensajeros de Buena Voluntad", "los mensajeros del amor", la "Escuadrilla Colombina" o "los embajadores aéreos de la fraternidad" como eran mencionados en los medios centroamericanos, no tardó mucho para que estos valientes animados sólo por el deseo de dar un impulso decisivo al proyecto del Faro a Colón, aparecieran en los medios nacionales.

El diario capitalino El Mercurio, del martes 7 de diciembre de 1937, señalaría lo siguiente: "Bienvenidos los aviadores que nos traen el saludo de la República Dominicana, por la misión de paz y de unión continental que les ha echado a volar sobre las tierras de América. Son los apóstoles de una causa justa y santa y como tales les recibirán con los brazos abiertos cuando sientan en sus pechos la misma fe que a ellos les guía: la fe en los inmortales destinos de la gran patria americana, nacida a la luz de un nuevo día gracias al empuje iluminado de Colón."



Segundo cuerpo, El Mercurio, jueves 9 de diciembre de 1937.

Los primeros festejos

Temprano por la mañana del jueves 9, se había reunido en la Escuela de Aviación de El Bosque, numerosos jefes y oficiales de la Fuerza Aérea, como asimismo miembros del Cuerpo Diplomático y Consular junto a sus familiares, con el objeto de dar la bienvenida a los pilotos extranjeros. Entre ellos se encontraba el Embajador de Cuba, señor Freire Cisternas, el Encargado de Negocios Dominicano, señor Víctor Álvarez y varias otras personas de sus correspondientes legaciones.



Los cuatro pilotos que forman la Escuadrilla junto a algunas de las personas que los esperaron en El Bosque

El viernes 10, la edición del diario El Mercurio de Antofagasta daba cuenta que desde el día 9, eran huéspedes de Santiago los aviadores del raid Pro Faro Colón.

La nota agregaba que el primer avión en aterrizar a las 9.46 A.M. en El Bosque había sido el Curtiss Wright "Colón" y que luego del arribo de las restantes aeronaves casi una hora después, se les festejó en el Casino con una copa de Champagne.

Finalmente la nota, anunciaba que los aviadores serían recibidos por S.E. el Presidente Alessandri al día siguiente.



Después de las presentaciones y saludos de estilo, se intercambiaron conceptuosos brindis entre el comandante Darío Mujica, quien les dio la bienvenida a nombre de la aviación chilena y el Jefe de la Misión de Paz, el comandante Frank Felix, quien agradeció el pisar tierra chilena.

Una nota curiosa del viaje, la marca el arribo del señor Ruy de Lugo Viña⁹, un distinguido periodista y miembro de la Sociedad Colombina Panamericana quien había arribado a nuestro país a bordo del avión "Santa María" y venía como cronista oficial del raid Panamericano. Por la tarde, se alojaron en el Hotel Ritz de la capital, donde recibieron el saludo de numerosos connacionales y miembros de nuestras Fuerzas Armadas.

Otro aspecto interesante fue el "fino agradecimiento" que hicieron los aviadores desde Chile por las atenciones recibidas en Argentina, refiriéndose luego al paso de los Andes, donde habían alcanzado algo más de 19 .000 pies. Si bien el comandante Frank Felix, el primer piloto de este raid en aterrizar en nuestro país, comentaba que él había tenido un gran vuelo y más hermosa vista, quienes aterrizaron más tarde recordaron los fuertes vientos contrarios con los que habían tenido que luchar en su travesía. Luego, el comandante Felix, manifestaba que "Cumplía con especial agrado el ser portador de un cordial saludo de la aviación de su patria para sus camaradas chilenos, a los cuales se aprecia debidamente, y que para él será personalmente grato alternar con los jefes y oficiales de la Fuerza Aérea en esta oportunidad de visitar Chile"



El Mercurio de Antofagasta, en su edición del viernes 10 de diciembre de 1937

⁹ Ruy de Lugo Viña. Notable periodista cubano. Miembro de la Cámara Municipal de Cuba en el año 1920 y Delegado de Cuba a la Liga de las Naciones.

Dentro de las actividades especiales programadas para la mañana del día 10, se incluía la anunciada audiencia especial con S.E. el Presidente de la República y luego una reunión con el Ministro de Defensa Nacional y el Ministro de Relaciones Exteriores.

Por la tarde un almuerzo de camaradería en el Club de la Unión tuvo lugar una sesión solemne en la Municipalidad de Santiago, en la cual los miembros de esta Misión Aérea hicieron entrega al Edil de la ciudad de un busto de José Martí.10



La Nación, 10 de diciembre de 1937

Durante la jornada, el Regidor por Santiago don Rogelio Ugarte pronunció un elocuente discurso en donde enalteció el carácter de la misión de los visitantes en pro del acercamiento de los países de América, terminó formulando votos por el bien y el progreso de Cuba y de la República Dominicana.

Terminado el acto, los asistentes fueron informados a través del señor Víctor Álvarez, Encargado de Negocios de la República Dominicana, que los pilotos ya tenían programada su travesía hacia Antofagasta, a las seis de la mañana del día siguiente, desde el aeropuerto de Los Cerrillos.

El sábado 11¹¹, la edición del diario El Mercurio de Antofagasta anunciaba para medio día, el arribo a esta ciudad, de los cuatro aviones que venían dirigidos por el Comandante Jefe del Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional Dominicano, señor Frank Andrés Felix Miranda, quien comandaba el avión "Colón", a quien acompañaba el Raso Mecánico (Soldado Especializado) del Cuerpo de Aviación, señor Ernesto Tejeda y Matos.

El avión "Santa María" de la Sociedad Colombista Panamericana, tripulado por el Primer Teniente del Cuerpo de Aviación de la Marina de Guerra Constitucional de Cuba, señor Antonio Menéndez Peláez, a quien acompañaban el Cabo mecánico Manuel Naranjo Ramos y el periodista y escritor cubano, Ruy de Lugo Viña, quien viajaba como cronista oficial del Vuelo Pro-Faro de Colón.

La tercera aeronave, denominada "Pinta", del Ejército Constitucional de la República de Cuba, era tripulada por el Primer Teniente del Cuerpo de Aviación del Ejército, señor Alfredo Jiménez Alum, acompañado por el sargento mecánico, don Pedro Castillo.

El cuarto aparato, apodado "La Niña", perteneciente al Cuerpo de Aviación de la Marina de Guerra Constitucional de Cuba, era comandado por el Primer Teniente, señor Feliciano Risech Amat, era acompañado por el marinero de segunda de la Armada, señor Roberto Medina Pérez.

¹⁰ El periodista Ruy de Lugo Viña, señalaría durante el discurso de entrega del busto, que este simbolizaba el anhelo de armonía y unión de todos los habitantes de este continente.

¹¹ Ver anexo 1



El Mercurio de Antofagasta, domingo 12 de diciembre de 1937

El arribo a Antofagasta, se producía en el Aeródromo Portezuelo, donde antes de aterrizar, los aviones efectuaron evoluciones a baja altura para conocer las características de la pista, las que a los visitantes que esperaban la llegada le parecieron atractivos saludos por parte de los aviadores.

El entonces Jefe del aeródromo de Antofagasta, teniente Manuel Sotomayor Eberhardt, atendió a los pilotos en el Casino de la Posta Aérea en compañía del Subgerente de la West India Oil Co., don Rafael Thackeray.

Los aviadores inicialmente tenían la intención de permanecer en Antofagasta, pero tras cargar combustible, decidieron continuar su viaje a Arica, donde dejarían sus máquinas para trasladarse a través del Ferrocarril Arica-La Paz, a la capital altiplánica.

El despegue desde Antofagasta, lo hicieron a las 13.30 horas, su paso por Tocopilla a las 14,30 horas también se recuerda en un medio local.

El día 14 de diciembre viajan en tren hacia La Paz para entregar a las autoridades bolivianas el mensaje de paz, donde en horas de la noche arribaron. Fueron recibidos por el entonces Director de la Fuerza Aérea de Bolivia, Coronel José P. Coello acompañado por varios oficiales del Ejército y autoridades de esa nación. Al día siguiente, regresaron por esta misma vía a Arica para proseguir su vuelo por América.

El día 15 de diciembre, despegaron desde la nortina Arica a las 6.27 horas con destino a Lima, Perú, donde no pudieron llegar por el mal tiempo reinante y resolvieron volver nuevamente a Chile, aterrizando finalmente en un poblado cercano a El Callao. Esta accidentada instancia, fue reportada por la agencia noticiosa United Press a la prensa nacional desde Arica el día 16, agregando en la nota el extravío del avión "Niña".



El Mercurio de Antofagasta, viernes 17 de diciembre de 1937

Horas de expectación algo morbosa eran las que ahora se iniciaban con esta noticia, el público daba por hecho un accidente, al indicar que el avión "no debe haber caído" en territorio chileno.

Tras treinta y cinco horas de búsqueda y desinformación, el avión "Niña" apareció a salvo tras haber aterrizado en la zona de Nazca.

Mientras tanto en Chile, la prensa también se encargaba de dar a conocer los agradecimientos que los aviadores manifestaran tras su corta y grata estadía en este país, la que había sido difundida a través del Encargado de Negocios de la República Dominicana, don Víctor Álvarez.

El viaje continúa

Tras la estadía en el Perú, el día 22 salieron hacia Ecuador, aterrizando en la ciudad de Riobamba en donde descansaron hasta que el día 26 se dirigieron a Bogotá, Colombia.



El Mercurio de Antofagasta, domingo 19 de diciembre de 1937



Durante el homenaje rendido por los pilotos de la Escuadrilla Pro Faro de Colón, a Jorge Chávez, en el monumento conmemorativo levantado a este prócer de la aviación peruana. (Revista Zig-Zag, 17.XII.1937)

El día 29 de diciembre, tras haber realizado las revisiones de las aeronaves y carguío de combustible, continuaban su gran raid de buena voluntad rumbo a Panamá. La ruta elegida contemplaba pasar por Cali, donde el destino les deparaba un extraño final.

En Chile, los diarios del día 30 señalaron el fatídico final para tres de los cuatro aviones Pro Faro de Colón. El destino había seleccionado a siete tripulantes cubanos para caer en tierras colombianas, quizás haciendo eco del nombre que ellos habían querido perpetuar.



La Nación, 30 de diciembre de 1937

Tres de los aviones pro Faro Colón se precipitaron a tierra en Colombia, pereciendo carbonizados sus siete tripulantes

La catastrofe ocurrió en Cali, cuando los aviones volaban a baja altura, y fue causada, según se estima, por un fortisimo golpe de viento

Figura entre los muertos un periodista

CALL 29 (Triple) Siete personas murieron carbonizadas en la catástrofe aérea ocurrida a los oviones pro faro a Co-lón, "La Niña", "La Pinta" y "Santa Maria". Los tres aviones quedaron completamente destrozados. Murieron los pilotos y mecánicos de los aciones, y el periodista Luga vina, Solamente se salvó el avión "Colón" con sus tripulantes.

EL SINIESTRO SE DEBIO A UNA CORRIENTE DE AIRE CALÍ, 28— El carresponsal de la United Press, ai regre-sar de Leanera, dije que les perites consideran que el si-



niestro se debio a una facrie corriente de alte que raval-sio a les aviones cuando ve-laban a inja altura, estreñan-

sobre el cerro, mienicas el el dinos escopo gracias a la marer allura a que velaba. El carronne



El Kaiser dió su consentimiento desde

Amsterdam ACEPTO EL MATRIMO-NIO DE SU NIETO LOCIS FERDINAND, CON LA PRINCESA KIRILOVNA

AMSTERDAM, 23.-cialmente se anuncia el ex Kaiser, desde s

25 muertos en un terremoto en Huancabamba (Perú)

eo accidente ocurrido a los avindores cultaros. "Me apresuro a enviarie mis pretundas condeiencias per la muerte de los valientes avia-dores".

Ro



El Gobierno fra emergencia

El Ejército y la Marina c

Chautemps se ha n

PARIS, 29 — Chauter vo una conferencia que se

por espacio de dos horas, co nistros Blum, Faure, Dorme dier, a fin de tratar de ence solución para la huelga.

Chautemps se negó a delegación huelguista, di

IMPORTANCIA LOS DIARIOS DE LONDRES ATRIBUYEN GRAN

El Mercurio de Antofagasta, jueves 30 de diciembre de 1937



El Mercurio de Santiago, domingo 2 de enero de 1938



La Nación, jueves 30 de diciembre de 1937

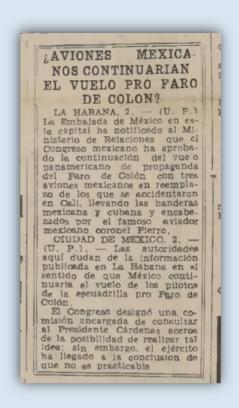
Anexo 1. Reconstrucción del vuelo Panamericano Pro Faro a Colón, en lo que respecta al avión "Colón" (Millas terrestres).

1. Santo Domingo, R. D. San Juan, PR.	12	Nov.	1937	90	grados	218	Millas
2. San Juan-Maiquetía, Venezuela,	15	"	1937	188	"	545	"
3. Maiquetia-Pto. Spain, Trinidad,	17	"	1937	89	"	370	The second second
4. Pto. Spain-Paramaribo, Guayana Holandesa,		**	1937		"	600	**
5 Paramaribo-Belén do Pará, Brasil.	20	44	1937		"	680	"
6 Belén-San Luis, Brasil,	22	"	1937		"	320	"
7. San Luis-Fortaleza, Brasil,	22	"	1937		"	390	"
8 Fortaleza-Recife, Brasil,	23	"	1937		"	427	"
9 Recife-Bahía, Brasil,	24	"	1937		"	417	"
10 Bahía Vitoria, Brasil,	26	"	1937	188	"	527	44
11 Vitoria-Río de Janeiro, Brasil,	26	"	1937		. "	264	"
12 Río de Janeiro-Pto. Alegre, Brasil,	29	"	1937		"	743	"
13 Pto. Alegre-Montevideo, Uruguay,	30	"	1937	221	"	450	"
14 Montevideo-Buenos Aires, Argentina,	3	Dic.	1937	277	"	141	"
15. Buenos Aires-Rosario, Argentina,	8	"	1937	322	"	174	"
16 Rosario-Mendoza, Argentina,	8	"	1937	270	"	474	. 46
17 Mendoza-Santiago, Chile.	9	"	1937		"	120	"
18. Santiago-Antofagasta, Chile,	10	"	1937		"	675	"
19. Antofagasta-Arica, Chile,	11	"	1937		"	351	"
Arica-La Paz, Bolivia,	13	"		(Tren)			
La Paz-Arica, Chile,	14 15	"		(Tren)			
20. Arica-Pisco, Perú,	10	.,	1937		grados	510	Millas
21. Pisco-Lima, Peru,	17	"	1937		"	128	
22. Lima-Pisco, Perú,	18		1937		"	128	"
23. Pisco-Lima, Perú,	22		1937		"	128 760	
24. Lima-Riobamba, Ecuador,25. Riobamba-Cali, Colombia,	26		1937		"	393	.6
Cali-Bogotá-Colombia,	26				Comercial)	393	18 H23
Bogotá-Cali-Colombia,	28	"	1937	"	")		ES VOID
26, Cali-Accidente-Panami	29	"-	1937	268	grados	620	Millas
20, Call-Accidente 2						0,453.	

Autor: General de Brigada F.A.D. Sr. Renato R. Malagón Montesano.

Finalmente, y a dos días de las trágicas noticias del accidente de los aviones cubanos ocurrido en tierra colombiana la mañana de ese 29 de diciembre cuando sólo se encontraban a unos cuantos kilómetros de Cali; una curiosa noticia aparecida en el diario La Nación, tituló bajo signos de interrogación una extraña nota sobre el eventual desarrollo futuro de este Raid de Buena Voluntad propuesto por la Sociedad Colombista en pro del Faro de Colón.

Eran dos las fuentes referidas, una de Cuba y la otra en la prensa azteca que parecían confirmar de alguna manera la extraña nota: ¿AVIONES MEXICANOS CONTINUARÍAN EL VUELO PRO FARO COLÓN? La historia daría la razón a los signos de exclamación, pues el desenlace sólo respondió al buen deseo de ver finalizado el sueño, de estos entusiastas hombres de bien y con alas de amistad.



La Nación, 3 de enero de 1938

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya. Jaime Meregalli. 1974

Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile. 1930 – 1959. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Colección Historia Aeronáutica de Chile. 1ra. Edición de mayo de 2000.

Diario El Dominicano. "El día que nació Antonio del Monte y Tejada". 29 de septiembre de 2014. http://diariodominicano.com/cultura/2014/09/29/180633/el-dia-que-nacio-antonio-del-monte-y-tejada

Diario El Mercurio. Antofagasta, Chile. Ediciones varias de 1937 y 1938.

Diario El Mercurio. Santiago de Chile. Ediciones varias de 1937

Diario El Mercurio. Valparaíso, Chile. Ediciones varias de 1937 y 1938.

Diario El Mercurio. Valparaíso, Chile. Viernes 21 de septiembre de 1928.

El Vuelo Panamericano Pro Faro a Colón. Segunda Edición Corregida y Aumentada. Ramón A. Tejera R. Santo Domingo, D.N. 1976

Historia Aeronáutica de Chile. Enrique Flores Álvarez. 1950

Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I. Comandancia en Jefe. Santiago, 1999

Poder Aéreo en la República Dominicana. Historia de la aviación militar. Carlos M. Ortega Vergés. Editorial Santuario, Santo Domingo, 2012

Recuerdos de casi un siglo, Armando Venegas de la Guarda. Editorial del Pacífico, 1976

Revista Zig-Zag. Ediciones varias de 1937 - 1938.

Diarios La Nación. Ediciones varias de diciembre de 1937 – enero de 1938.

Apuntes personales y/o registros gráficos de los investigadores aeronáuticos, señores Alberto Fernández Donoso, Alberto Sánchez Varas (Q.E.P.D.) y Sergio Barriga Kreft, gentilmente facilitados para esta investigación.

BRIGADIER INGENIERO MIGUEL SÁNCHEZ PEÑA PIONERO DE LA ACTIVIDAD AEROESPACIAL ARGENTINA

En la Argentina, el 4 de enero de 1945, se creó la Secretaría de Aeronáutica, y cinco días después, se aprobaba su Reglamento. El hasta ese momento, Comando de las Fuerzas Aéreas Militares, se transforma en la Fuerza Aérea Argentina.

Ésta desde sus inicios, tuvo la ambición de contar con sus propios recursos tecnológicos en equipamientos y aeronaves. Ya en 1927, en la esfera de acción del Ejército, se había construido en la Provincia de Córdoba, la Fábrica Militar de Aviones.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, se logró un destacado adelanto en el campo de la propulsión a reacción con los proyectos de cazas "Pulqui I" y "Pulqui II I-Ae.33", además de otros diseños de avanzada, desarrollos de alas volantes y hasta motores cohetes de combustible líquido (ácido nítrico y anilina). Esto fue posible, no sólo por lo ya alcanzado a nivel local, sino también, por el aporte científico y técnico, de especialistas provenientes y contratados de Alemania, Francia e Italia.

En esa época la denominada I.A.M.E.- Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, no sólo producía elementos de uso aéreo, sino también automotores, motocicletas y tractores. Es así que llegó a contar con 10.000 obreros calificados, técnicos, ingenieros y científicos.

Sobre esta realidad, el 23 de enero de 1957, se funda DINFIA-Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas. Organismo en el cual actuaba el Instituto Aerotécnico, el que más tarde, pasaría a denominarse I.I.A.E. - Instituto de Investigación Aeronáutica y Espacial, constituido por un equipo de especialistas civiles y militares, capacitados en el país y el exterior, bajo la dirección del Comodoro Ing. Aldo Zeoli.

El 11 de diciembre de 1958, por Decreto del Superior Gobierno Nº 11.145, dependiendo de la Secretaría de Aeronáutica, nace un organismo de efímera vida, la "Escuela de Astronáutica", que llega a estudiar un motor de oxígeno líquido y gasolina.

Poco después, por Decreto Presidencial № 1.164/60 del 28 de enero de 1960, se constituye la C.N.I.E. - Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales, cuyo primer Presidente fue el Ingeniero Teófilo Melchor Tabanera, un destacado propulsor civil de los estudios espaciales.

Este organismo, constituido por veinte miembros, representantes de universidades, organismos científicos y centros de Investigación, estaba bajo la dependencia del entonces Secretario de Estado de Aeronáutica, cuyas funciones eran, entre otras: Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional "en todo lo relativo a los problemas que planteaban las actividades en el espacio y propiciar el desarrollo, con fines pacíficos, de investigaciones y trabajos tendientes al avance en esta rama del conocimiento humano, como asimismo, contratar la realización de estudios, investigaciones, trabajos teóricos-prácticos y celebrar convenios de cooperación con instituciones estatales, privadas y personas físicas del país y del extranjero".

A principios del año siguiente Tabanera organizó en Buenos Aires el "Primer Simposio Interamericano de Investigaciones Espaciales" al que concurren interesados latinoamericanos y el vicepresidente de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos y otras personalidades internacionales.

El 2 de febrero de 1961, en Pampa de Achala, desde una improvisada Base bautizada "Santo Tomé", localidad de la Provincia de Córdoba, la FAA procedió a realizar la primera experiencia de lanzamiento de un cohete mono etapa de propulsante sólido bibásico nacional. Fue el "Alfa-Centauro Apex-01" con una altitud calculada de 20 km. Se iniciaba así modestamente el esfuerzo argentino para sumarse a la conquista del espacio.



Nota de tapa del diario Clarín

Cuatro meses después, el 14 de junio, la Comisión Nacional firma un acuerdo de cooperación con la NASA de los Estados Unidos, para investigaciones con cohetes sonda.

El Gobierno Nacional, el día 27 de ese mes, por Decreto crea en el Departamento Chamical (30º 22´ Sur y 66º 17´ Oeste) de la Provincia de la Rioja el CELPA - Centro de Experimentación de Proyectiles Autopropulsados. Esta desértica zona, cercana a las "Salinas Grandes" permitiría futuras pruebas de más de 300 km, de altitud.

Posteriormente la NASA coordina con la Argentina y Francia un proyecto para la medición de la dinámica de altura, dirección y velocidad de los vientos en la estratósfera e ionósfera terrestre. Esto se concretó en el tiempo con el lanzamiento de 16 cohetes "Centaure" con cargas de 30 kgs., a más de 180 km. de altitud.

En este contexto tan particular, de recuerdo ya histórico, emergería la figura de quien sería un pionero de las actividades espaciales argentinas, el Ingeniero Miguel Sánchez Peña, quien nació en el Departamento Rivadavia, Provincia de Mendoza, hijo de padres españoles, oriundos de Almería.

Estudió en el Colegio Nacional Agustín Álvarez de la Ciudad de Mendoza y colaboró con su padre (contratista de la construcción) en sus tareas diarias. Además, por su amor a la montaña realizó desde muy joven excursiones andinas.

Luego su vocación aeronáutica lo llevo a ingresar en la Escuela de Aviación Militar situada en Córdoba, donde fue abanderado y egresó con el más alto promedio, como Alférez, Promoción XIV. A partir de allí continuó sus estudios graduándose el 13 de diciembre de 1950, como Ingeniero Mecánico Aeronáutico en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica. Obtuvo el "Premio Instituto Aerotécnico" por el promedio más alto en el Escalafón Técnico de Ingenieros.

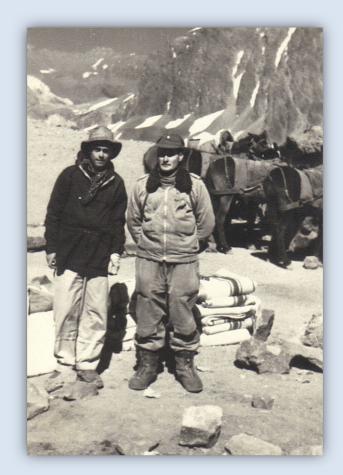


Abanderado de Escuela Militar de Aviación, 1948

Su primer destino fue en su Mendoza natal, en la IV Brigada Aérea con asiento en El Plumerillo, donde desarrolló sus tareas en el Grupo Técnico IV, como Jefe de la Agrupación Talleres. Fue docente de Álgebra en la Escuela Técnica de Aprendices y también de Termodinámica y de Laboratorio de Materiales en la Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 4.

Es en ese tiempo cuando algunos Suboficiales y otros compañeros, amantes de la montaña, habían formado la "Patrulla Alas Argentinas".

Dado sus antecedentes andinistas de épocas estudiantiles, siendo Primer Teniente, le ofrecieron integrar la "Primera Expedición de Aeronáutica al Aconcagua", a lo que accedió (1955) sumándose al proyecto de ascender el coloso de América (cumbre 6.998 mts) en cuya cima, por primera vez se realizó una transmisión radial.



Sánchez Peña (der.) – Aconcagua 1955

Posteriormente fue becado por la Fuerza Aérea, para hacer un *Master of Science in Engineering* en la Universidad de Michigan, EE.UU. Egresó el 13 de agosto de 1960 y allí conoció a algunos de los futuros Astronautas de los proyectos Gemini y Apollo, quienes fueron compañeros de estudio.

Al regresar al país, durante 1961, cursó estudios en la Escuela de Comando y Estado Mayor de la FAA. Posteriormente fue destinado al Área Material Córdoba. Es designado Jefe del Grupo Desarrollos Espaciales en el I.I.A.E. de DINFIA. Cabe destacar que durante la década del 60´, se concretó en este Instituto, como veremos, el desarrolló de una importante familia de cohetes sonda para la investigación de la alta atmósfera.

Posteriormente fue Jefe y Director de Proyectos en el Departamento Diseño y Producción; estando a su cargo el desarrollo de los cohetes Gamma Centauro, Orión, Canopus, Rigel, Castor, DIM, LAG (antigranizo de 5 kgs. de carga química a 10 km de altitud) y otros, llegando a ocupar la subdirección del mencionado Instituto.

Asimismo, en el cumplimiento de sus funciones fue Director de Lanzamiento de cohetes argentinos y extranjeros (norteamericanos y franceses) y grandes globos estratosféricos en las bases de Chamical (La Rioja), Matienzo y Marambio (Antártida) y Mar Chiquita (Buenos Aires).

En noviembre de 1962, en la Provincia de la Rioja, en una zona de grandes salinas, se inauguró oficialmente el CELPA con el vuelo de los nombrados cohetes franceses "Centaure" para el estudio aeronómico de la alta atmósfera.

Estas experiencias con vehículos, instrumental y personal extranjero, sirvieron para lograr en poco tiempo, experiencia y capacidad operativa en los grupos argentinos.

En muchas oportunidades con estas experiencias argentino-francesas, se realizaron ensayos simultáneos con bases en el exterior, como Wallops Islands (EE.UU.); Fort Churchill (Canadá); Hammguir (Norte de África); Tumba (India) y Woomera (Australia).

Los lanzamientos con vehículos norteamericanos también contaron con cargas útiles científicas fabricadas en Argentina, participando los equipos de IIAE, y la colaboración de universidades como la Nacional de Tucumán.

Es de destacar que en el año 1963, la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales como organismo coordinador y de relaciones con el exterior, encargó al Instituto de Investigaciones Aeronáuticas y Espaciales el desarrollo de dos proyectos. El primero lograr poner 5 kilogramos de carga útil a 80 kilómetros de altura y el segundo 10 kilogramos a 100 Km.

Estos requerimientos fueron luego superados generando una familia de cohetes sondas nacionales. Argentina inició también el desarrollo de un propulsante compuesto nacional de perclorato de amonio y plástisol de PVC. Luego le seguirían otras formulaciones, hasta lograr el nivel y la calidad obtenida en las grandes potencias. En esos programas tendría destacada actividad el Ingeniero Miguel Sánchez Peña.

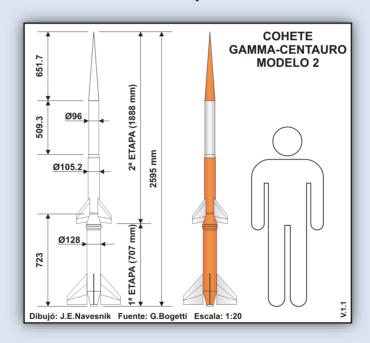


Miguel Sánchez Peña Una vocación aeroespacial

El 25 de mayo de 1963 se realiza el "Operativo Nube de Sodio" que consistió en el lanzamiento del cohete sonda francés "Centaure 35" alcanzándose 189 kilómetros para medir vientos y turbulencias en la alta atmósfera. La experiencia se realizó con la supervisión del IIAE, actuando como director el Vicecomodoro Ing. Sánchez Peña.

En el mes de septiembre de 1963 comenzó a tomar forma, en los investigadores del Instituto de Investigación Aeronáutica y Espacial de Córdoba, la idea de realizar una experiencia científica en la Antártida. Se había trabajado intensamente en el diseño de cohetes; y se contaba con laboratorios de electrónica, de radiaciones, de materiales, túneles de viento y bancos de ensayo y se creía que darían el soporte técnico necesario.

La Fuerza Aérea Argentina, realizaba desde hacía muchos años vuelos sobre la Antártica Argentina y ya en ese entonces contaba con la Base Aérea Teniente Benjamín Matienzo, desde la cual operaban aviones pequeños como los Beaver monomotores con esquís. A dicha Base, se podía llegar con aviones Douglas C-47, equipados con sistemas de esquí-ruedas. Iniciando el programa de futuras experiencias en la zona antártica, el 27 de julio de 1964, en la zona cordillerana de Puente del Inca, Mendoza, se procedió al ensayo de un cohete Gamma-Centauro que transportó una carga útil telemétrica a 35.000 metros, para medir temperatura en la alta atmósfera. Asimismo, una rampa de lanzamiento portátil y desmontable, con una cubierta térmica protectora que permitió trabajar en el disparo, con una temperatura ambiente de 12º C. bajo cero.



Al año siguiente, 6 y 8 de febrero de 1965, un equipo de personal calificado, actuando, como Director de Lanzamiento, el Vicecomodoro Ingeniero Miguel Sánchez Peña, procedió al lanzamiento de cohetes Gamma-Centauro desde la Antártida y sincronizados con disparos similares en Chamical.

Así comenzaron, de hecho, las actividades argentinas en adhesión al llamado "Año Internacional del Sol Tranquilo", siendo Argentina, con sus pequeños cohetes, junto a EE.UU. y la ex Unión Soviética, la tercera nación que realizó este tipo de experiencias en regiones polares. Los cohetes de producción

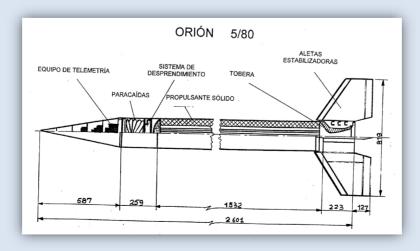
nacional (3 unidades) disparados en la Antártida, Base Matienzo, sobre el islote Larsen, del archipiélago volcánico Munatak Foca y los de Chamical (también 3 unidades) distante 3.950 kilómetros, alcanzaron alturas de 44 kilómetros con cargas útiles telemétricas argentinas de 5 kilogramos para el estudio de Rayos X.

Asimismo, se soltaron globos sondas hasta 24.000 metros de altura con el mismo tipo de carga instrumental. Se determinó con esta experiencia que la radiación electromagnética a 40 Km. de altura es cinco veces superior a la que se observa en la tierra.



Año 1963. Wernher von Braun visita el IIAE, Sánchez Peña le muestra materiales de trabajo. La Universidad de Córdoba lo nombra Doctor "Honoris Causa"

Como dato ilustrativo del entusiasmo de la época, en que Miguel Sánchez Peña desarrollaba su pasión y vocación, destacamos que la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales realizó una gira de difusión de cuatro meses por el país, completando 10.000 kilómetros, visitando 28 ciudades, donde se pronunciaron cerca de 200 conferencias, ante un auditorio de alrededor de 50.000 personas.



A estos esfuerzos nacionales se le sumaba los ya nombrados convenios de la CNIE con Francia (experiencias aeronómicas con nubes de sodio y nocturnas con trimetil-aluminio) y EEUU. Entonces en el Goddard Space Flight Center de la NASA se capacitó personal universitario argentino.

En cumplimiento de lo planificado se procedió al lanzamiento de diversos cohetes sonda, entre los que podemos mencionar, "Nike-Cajun ("Operativo Ion 64"); "Nike-Apache", "Belier-Centaure", "Arcas", "Hasp" y otros.

Dentro de la cooperación internacional de la década de los años 60´, a unos de los lanzamientos, se integró personal de la Fuerza Aérea del Brasil, quienes estaban planificando la base espacial de "Barrera do Inferno". Entre ellos se contaba un joven profesional Luis Gylvan Meira, que con los años, sería presidente de la Agencia Espacial Brasilera.

Una Delegación de Oficiales de la Fuerza Aérea Peruana (FAP), realizó en ese entonces, una estadía de capacitación y entrenamiento de varias semanas, en cohetería teórica y práctica, en el Instituto de Córdoba dictado por personal del "Grupo de Diseño y Fabricación Espacial" del IIAE.

A su vez en 1966 la Argentina, envío al Perú al Comodoro Juan José Tasso de la CNIE y al Vicecomodoro Miguel Sánchez Peña, quienes asesoraron a las autoridades de la FAP en lo relativo a formar en Perú una Comisión Espacial y verificar posibles lugares aptos, como Punta Lobos, para los lanzamientos de cohetes. Esto dio origen a la actual CONIDA-Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial, Agencia Espacial del Perú.



Sánchez Peña (der.) con oficiales visitantes de la Fuerza Aérea Peruana



ORION II primer cohete sonda operativo sudamericano 1969

Dado que en ese momento aún no se disponía de esos equipos, la CNIE coordinó con la NASA para que dichas mediciones se efectuaran en la base Wallops Islands de la NASA. Virginia, EE.UU.



Orión II Base Wallops Islands de la NASA

Los ensayos de tres vehículos se realizaron en noviembre de 1966, descendiendo la carga útil de uno de ellos en paracaídas y siendo recuperada en vuelo por un helicóptero. Sánchez Peña, planificó y dirigió este proceso de evaluación y calificación del primer cohete sonda operativo de Sudamérica.



Carga útil Orión II recuperada por helicóptero en EE.UU.

El año 1967 sería escenario de experimentos biológicos planificados por el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial. Se concretaron con el lanzamiento de cápsulas trasportando ratones de laboratorio. Para la denominada experiencia "Bio I" se seleccionó una camada de ratones de raza "Wistar". Los "astronautas" seleccionados tenían nombres como "Alejo, Aurelio y Anastasio", que constituyeron el primer grupo, seguidos el segundo por "Braulio, Benito y Belisario" y el tercero por "Celedonio, Cipriano y Coco".

Además, en el año se realizaron una veintena de operativos sonda, algunos para el estudio de los rayos cósmicos, con modelos argentinos y extranjeros. En diciembre un "Rigel", de dos etapas, alcanzaría en su primer vuelo un techo de 300 kilómetros con 28 kilogramos de carga útil.



16 de diciembre de 1967, lanzamiento desde Chamical, Cohete nacional Rigel, carga útil 28 Kg., alcanzó 300 Km.

En 1969, Miguel Sánchez Peña, en la Universidad de Michigan, asistió a un curso intensivo sobre sensores remotos. En dicho año, en Mendoza, participó de los "Encuentros Científicos para la Supresión del Granizo", al que asistieron científicos de varias naciones, entre ellas la Unión Soviética, siendo nombrado Vicepresidente del Sub Comité de Acción Directa. Igualmente concurrió al Congreso de la Federación Internacional de Astronáutica, realizado en el lago Constanza, Alemania Federal.

Mientras en el país, en mayo y agosto, se realizaron dos estudios con carga biológica (ratones) con cohetes Orión II. Uno de ellos transportó una cápsula siendo recuperada a los 45 minutos a 17 km. de distancia.

Se realizaron ensayos con los vectores "Rigel" y "Canopus", éste de una etapa, alcanzaba los 100 km. con 50 kilogramos de carga. Asimismo, se creó el "Laboratorio y Planta Piloto de Propulsantes", que inicio sus tareas para la investigación y desarrollo de combustibles nacionales.

El avance argentino en cohetería fue evidente el 22 de diciembre de 1969 en la realización del "*Proyecto Navidad*". Se procedió a experimentar el "*Castor*", diseño de dos etapas destinado a alcanzar los 500 km. de altitud.

Se realiza en Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, el 20º Congreso de la Federación Internacional de Astronáutica, concurren gran cantidad de participantes argentinos y enviados de EE.UU. Unión Soviética, Gran Bretaña y otras naciones. El evento es un gran éxito y en él, se presentan los planes y realizaciones del país.

En ese intenso año de 1969, el 29 de octubre, en la Antártica Argentina, el Ministro de Defensa y el Comandante en Jefe de la FAA, inauguraron en la Base Aérea Vicecomodoro Marambio una pista de aterrizaje de 850 metros de longitud que permitiría la futura logística vía aérea.

Debemos destacar el accionar de un pequeño grupo de oficiales y suboficiales que durante dos meses, viviendo en pequeñas carpas, algunas veces a 30º bajo cero y vientos de hasta 170 km/h. la construyeron manualmente a pico y pala.



El 23 de diciembre, a las 06,30 horas en Chamical - La Rioja (en cumplimiento del "Operativo Bio II") se disparó un cohete Canopus que ascendió a una altura de 60 km transportando una cápsula de 32 cm. de diámetro bautizada "amanecer". El tripulante fue un simio (mono Caí) de dos años de edad y kilo y medio de peso, bautizado "Juan" que realizó un vuelo de 80 Km. de altitud y ocho minutos de duración. La cápsula y su tripulante fueron recuperados sin daños por un helicóptero.

El 16 de noviembre de 1970 en CELPA - Chamical, se realizó el "Operativo Ñahi" empleándose un cohete "Castor X2" y dos "Canopus" consistente en el vuelo de una carga útil con equipamiento fotográfico para tomas de gran altura y relevamiento de recursos naturales.



Cohete sonda Canopus

En 1970 en la recién inaugurada CELPA Atlántico (Mar Chiquita), el Comodoro Ing. Miguel Sánchez Peña fue Director General de la "Experiencia Dragón 70". En ella se procede al ensayo de un Orión II con 26 kgs. de carga útil y un vehículo francés Dragón.

La misión a cumplir era el estudio del espectro de energía y la dirección del campo magnético terrestre. Con el Dragón se llegó a los 430 km. de altitud. En estos experimentos tuvo destacada actuación el Laboratorio de Radiación Cósmica de la Universidad Nacional de Tucumán. Debemos comentar que el complejo de Mar Chiquita, frente al Océano Atlántico, posibilitaba ensayos de gran envergadura, incluido lanzamientos satelitales. Por dicho motivo Naciones Unidas envió una comisión de expertos y la declaró "Base Internacional de Lanzamientos" siendo la segunda en el mundo con tal patrocinio.

En 1972 en la localidad de Ascochinga, Córdoba, Sánchez Peña fue Miembro Organizador del "Encuentro de Tecnología Aeroespacial". Esta reunión nucleó a los Organismos de la FAA y de las Universidades Nacionales y Centros de Estudio y Experimentación en un momento de gran empuje y trabajo en el desarrollo de propulsantes, vehículos y cargas útiles científicas. Tanto fue así que se habló de la posibilidad de iniciar los trabajos de un satélite artificial nacional.

El 22 y el 28 de marzo de1973, se lanzan desde la V Brigada Aérea (Provincia de San Luis) dos cohetes "Skylark" (acuerdo con Gran Bretaña) que logran apogeos de 240 kilómetros. Se toman fotografías en el espectro visible e infrarrojo para el relevamiento de recursos naturales y agropecuarios, cubriendo un hexágono de 600 km. de diámetro.

El 18/19 de noviembre de 1973 en una tarea conjunta de la CNIE, el IIAE y el Instituto Max Plank de Alemania se produce el "Operativo Egani". Desde CELPA se disparan dos "Rigel" y se inyectan nubes ionizadas para medición del campo magnético. Se alcanzan los 260 km. de altitud.

El día 22 un "Castor" llega a los 260 km. Contribuye en estas experiencias, el Observatorio Félix Aguilar de la Universidad Nacional de Cuyo. A partir de este año de 1973 la Fuerza Aérea acentúa su presencia institucional en la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales.

El Ingeniero Sánchez Peña, es ascendido al grado de Comodoro, y designado durante los años 1973/74, Jefe del Área de Material Río Cuarto, Córdoba, donde además de sus tareas en ese nuevo destino, continuó con su gran pasión: la actividad Aeroespacial.

El 6 de junio de 1974 en CELPA – La Rioja se realiza el "Operativo Astro X" se lanza un "Rigel" y se ensayan dos "SS/40" para validar en vuelo un motor experimental de propulsante nacional de 70 toneladas de impulso, con posible aplicación civil y militar.



Cohete tierra-tierra S-40

Sánchez Peña, entre sus múltiples actividades, en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica, tuvo a su cargo como Profesor la materia Cohetería. Igualmente fue docente de proyectiles guiados en la Escuela de Comando y Estado Mayor.

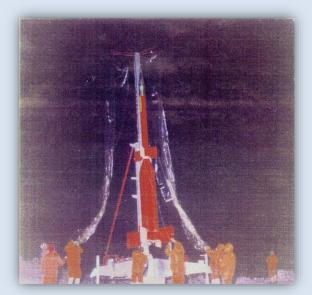
Asimismo, ocupó el cargo de Director General de Material Aeronáutico de la Fuerza Aérea Argentina. Luego en 1975, fue designado Presidente de la CNIE- Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales, funciones que cumplió con el grado de Brigadier hasta 1984. Fueron nueve intensos años de trabajo y su último cargo en la Fuerza Aérea.

En ese año de 1975, 30 de septiembre y 3 de octubre, se realizó el "Operativo Experiencia EGANI" con el lanzamiento de dos "Castor" en la Base Antártica Vicecomodoro Marambio. Equipos y personal se trasladaron desde Córdoba en un avión Hércules 130.

Esto incluía los vehículos, rampa de lanzamiento, radares de seguimiento y telemetría. Se montaron dos puestos de observación en el continente y dos aviones de la NASA, sobrevolando el Atlántico a la altura de Nueva York, tomaron parte de la experiencia.

El principal objetivo era el estudio de los campos eléctricos y magnéticos en altura, la temperatura y perfil de electrones. Se empleó una carga útil desarrollada en el IIAE en cooperación con el Instituto Max Planck de Alemania.





Cohete Castor, una experiencia en la Antártica

Consistía en una mezcla especial, que incluyó una carga hueca, que produjo una nube ionizada que generó un chorro de electrones que viajó como en un tubo hacia el punto magnético fijado en el hemisferio Norte. Los datos fueron enviados a tierra por telemetría y la nube de iones registrada por cámaras fotográficas ubicadas en Tandil, Provincia de Buenos Aires, asiento del Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial Mayor FAA Eduardo A. Olivero -que lo contó a Sánchez Peña como uno de sus Miembros Fundadores- y desde el Observatorio El Leoncito en la Provincia de San Juan.

Los aviones de la NASA registraron con cámaras de TV el pasaje de la nube. La tripulación pudo observarla directamente cuando pasaba próxima a la Isla de Manhattan. El éxito fue rotundo y despertó interés internacional en los proyectos espaciales argentinos.

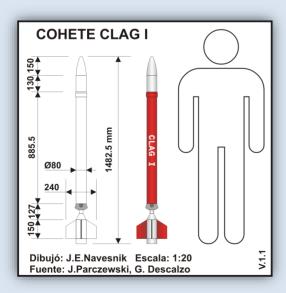
La destacada labor como Presidente de la CNIE de Sánchez Peña, incluyó la fundación el 12 de Diciembre de 1977 del Centro Espacial San Miguel, en la Provincia de Buenos Aires. Allí funcionaron el Grupo de Desarrollos Espaciales y el Programa de Energía no-Convencional (solar y eólica), Física Cósmica y los programas educativos y de capacitación.

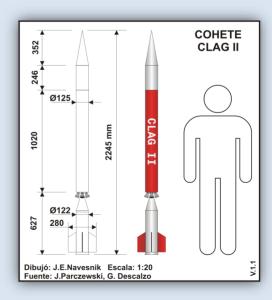
A esto se le sumo la creación del Centro de Sensores Remotos, con estación de recepción LANDSAT en Mar Chiquita y el Centro de Procesamiento de Datos en Vicente López, Provincia de Buenos Aires. Igualmente, la instalación en la Base Marambio de la estación de lanzamiento de cohetes sonda y balones estratosféricos.

Sánchez Peña logró la creación de un "Master en Tecnología Espacial" en acuerdo con la Universidad Tecnológica Nacional y dictado en el Centro Espacial San Miguel.

Concretó con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología el Instituto Nacional de Transferencia Tecnológica, con sede en la Ciudad de Buenos Aires y el Instituto de Investigaciones Aplicadas en Ciencias Espaciales en la provincia de Mendoza. (Lucha Antigranizo y experiencias con grandes balones de hasta 800 kgs. de carga y 40 km. de altitud de vuelo).

Sánchez Peña frente a la CNIE logró materializar el "*Programa Nacional de Lucha Antigranizo*" con el desarrollo y fabricación de cohetes, cargas químicas y lanzadores nacionales. Sumándose a esto la red de comunicaciones y radares, realizándose campañas experimentales anuales desde 1978 a 1983.





La cooperación internacional durante su administración tiene como recuerdo la primera teleconferencia en Argentina en noviembre de 1976, que fue sobre "Aplicaciones Espaciales", realizada empleando el satélite ATS-6, entre autoridades argentinas y directivos de la NASA.

Durante la dinámica acción de Sánchez Peña al frente de la CNIE se concretaron catorce acuerdos de cooperación con diversas Agencias Espaciales y organizaciones de investigación de Estados Unidos, el Consejo Nacional de Estudios Espaciales de Francia, y entidades de Alemania, Italia, Brasil, Chile, y otras.

En 1981, la CNIE diseñó un importante estudio, la "Arquitectura de un Sistema Satelital Doméstico". El proyecto no pudo concretarse por falta de fondos, pero sirvió para que la Argentina gestionará los puntos adecuados en la órbita geoestacionaria ante la Unión Internacional de Telecomunicaciones. En ese año la CNIE logró un sistema de antenas que permitieron la comunicación vía satélite con las bases antárticas.

Sánchez Peña también personalmente cumplió una destacada y notable actividad relacionada con el uso espacial de la Teledetección. A principios de 1976, planeó y dirigió las actividades en el país, hasta lograr la creación del Centro de Sensores Remotos y la instalación de una estación receptora LANDSAT en la base de lanzamiento de Mar Chiquita, Provincia de Buenos Aires.



Sánchez Peña recibe al astronauta lunar norteamericano Buzz Aldrin

Durante su administración se organizaron cursos de postgrado en sensores remotos, de hasta un año de duración, donde se formaron cerca de mil profesionales argentinos y latinoamericanos. Se planeó y ejecutaron proyectos conjuntos con la Secretaría de Agricultura de la Nación y la FAO para el relevamiento de áreas sembradas y estimación de cultivos mediante técnicas aplicadas del uso de la teledetección.

Por su iniciativa se creó el CIDEM-Centro de Investigación y Desarrollo Espacial Mendoza, y uno de sus programas fue la instalación de una estación receptora de información satelital.

El Ingeniero Sánchez Peña fue delegado argentino en Reuniones sobre el uso de Sensores Remotos en Filipinas, 1978; Costa Rica, 1980 y el Cairo, 1982. Durante los años 1977, 1979 y 1990 actuó como Vocal del Comité Organizador de los Simposios en Sensores Remotos, programados por el Instituto de Investigaciones Ambientales de Michigan, EE.UU. y, en 1981, Miembro del Comité Organizador en la

Reunión Latinoamericana de Profesionales de la especialidad realizada en Brasil. En 1983 fue consultor de la FAO para el trabajo "Fortalecimiento interregional de las aplicaciones de Teledetección".

Consultor de Naciones Unidas en el Departamento de Recursos Naturales y Energía, asesorando a la Universidad de Qatar, para formular un proyecto de investigación y desarrollo en teledetección, y brindó asistencia técnica y asesoramiento para una estación receptora integral en Irán.

Por su extensión abreviaremos el relato de las actividades en este particular campo tecnológico. Algunos de estos congresos y reuniones a las que asistió fueron en Santiago, Ottawa, Michigan, Roma, Varsovia, Bogotá, Manaos, Cuzco, Puerto Vallarta, publicando numerosos artículos y exponiendo trabajos de la especialidad, destacándose en junio de 1986, su disertación en la Academia Pontificia de Ciencias del Vaticano. Por estas actividades fue Miembro de la Sociedad de Especialistas en Percepción Remota y Sistemas de Información Espacial - SELPER.

En agosto de 1978 se suscribe con Perú, en Lima, un "Acuerdo Especial de Colaboración en la Utilización Pacífica del Espacio". En cumplimiento de ello, el 21 y 22 de marzo de 1979, el Ingeniero Miguel Sánchez Peña, fue Director General y Planificador de la notable experiencia científica "Castor-Perú" que tuvo como escenario la Base Punta Lobos, cercana a Lima.

Su finalidad fue estudiar el origen, desarrollo y comportamiento de las irregularidades ionosféricas del tipo "F" dispersa, que afectan la propagación de ondas electromagnéticas.

Se produjeron artificialmente dichas irregularidades mediante la inyección de vapores de Bario a 280 kilómetros de altura.



Cohete sonda Castor en Punta Lobos

La Argentina transfirió, por decisión de Sánchez Peña, varios granos propulsantes compuestos utilizados en el Orión I. así como piezas constructivas, que quedaron almacenadas y que muchos años después fueron empleadas como punto de partida del actual desarrollo espacial peruano.

En el terreno Académico, también debemos recordar la dinámica existencia de Sánchez Peña. Entre algunos hechos su presidencia de la AACE - Asociación Argentina de Ciencias Espaciales, Entidad No-Gubernamental que tuvo su origen en la Sociedad Argentina Interplanetaria, fundada en 1949 por Teófilo Tabanera.

A ello le debemos sumar diversas Membresías como la de la American Rocket Society, y el American Institute of Aeronautics and Astronautics. Se destacó igualmente su nombramiento como Miembro Académico Vitalicio, de la Academia Internacional de Astronáutica, dependiente de la Federación Internacional de Astronáutica.

En 1980, la Secretaría de Cultura de la Nación, por su contribución al desarrollo educativo y científico en el país, le otorgó el "*Premio Dr. Federico Leloir*" que recuerda al Premio Nobel argentino.



Sánchez Peña, intensa actividad internacional

Asimismo, en San José de Costa Rica, fue Miembro Asesor Internacional de la "Conferencia Espacial de las Américas". En el campo docente fue designado en 1990, Profesor Titular en la Universidad Nacional de Luján – Argentina. Disertante invitado de la Universidad Autónoma de México, la de Chile, Academia Pontificia de Ciencias, Universidad Nacional de Buenos Aires y otras.

Se destaca su labor como delegado argentino ante la Federación Internacional de Astronáutica durante los años 1968/70; 1977; 1983/84; 1989 y 1997. Presidente (1976/81) de la Delegación Argentina ante la ONU en el Comité para el Uso Pacífico del Espacio Exterior, sumándose a esto su presencia en infinidad de Encuentros, Seminarios y Congresos internacionales con sede en diversos países.

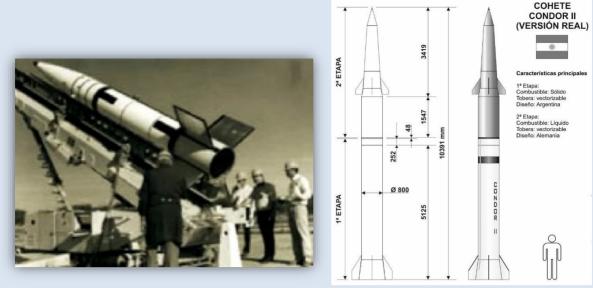
El Ingeniero Sánchez Peña dictó importantes conferencias y redactó durante su carrera gran cantidad de informes técnicos y realizó innumerables publicaciones en revistas científicas nacionales y extranjeras. De igual manera, presentó personalmente brillantes trabajos en reuniones y congresos realizados en Filipinas (1978); Costa Rica (1980); El Cairo (1982); San José dos Campos (1983); Santiago de Chile y Roma (1983); Lausanne-Suiza (1984); Ottawa (1985); México y Vaticano (1986). La temática tratada incluía desde cohetes sonda, empleo de satélites, hasta sensores remotos y procesamiento digital de imágenes. Aún hoy esta bibliografía por su filosofía científica tiene valor para equipos de investigación de países en desarrollo.



Sonda Tauro - recursos naturales

El 10 de diciembre de 1981 despegó desde Chamical el último cohete de uso científico y fabricación nacional el "Tauro" (8 metros de longitud, 100 kgs. de carga a 160 km. de altitud) destinado a transportar instrumental, un sistema de control de altitud, cámaras de alta resolución para relevamiento fotográfico y sistema de recuperación. Con ello concluyó una etapa de dos décadas pioneras de desarrollo y éxitos científicos y tecnológicos en América del Sur. En los tableros de diseño quedó el proyecto "200/300" una carga 200 kgs. cuyo objetivo era relevamiento desde 300 km de un millón de km².

La Fuerza Aérea Argentina emprendió en su nueva base de producción y experimentación de Falda del Carmen (Córdoba) los desarrollos de cohetes de empleo militar tierra-tierra "Alacrán" y "Cóndor II" de alcance intermedio.



Alacrán y Cóndor II últimos proyectos argentinos

En 1993, el gobierno del presidente Carlos Saúl Menem, aceptando presiones internacionales, cancela todos los proyectos y programas; se desmantelan las instalaciones de Falda del Carmen y los grandes motores de propulsante sólido son trasladados y destruidos en los EE.UU.

Concluye sus trabajos, sin fondos, el IIAE; se disuelve la CNIE - Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales; se cede la Fábrica Militar de Aviones a una empresa norteamericana.

Se queman y desaparecen todos los archivos y documentos de la planta de propulsantes y entre otras cosas, fue dejada en el olvido CELPA –ATLÁNTICO, la base cercana a Mar del Plata, desde la cual algún día, se soñaba despegarían los vectores propios con sus satélites argentinos. Fue agonía y muerte rápida para un sueño de independencia tecnológica.

Sin embargo, Sánchez Peña, dotado de una gran visión patriótica, trató de crear en Argentina una conciencia empresaria en el campo espacial. Participó en el grupo promotor y fue co-fundador y Miembro del Directorio de la empresa PARACOM S.A. Esta tuvo activa participación en la licitación internacional para establecer el Sistema Satelital Doméstico de Argentina que operó entre 1993-1997 como Sistema Interino.

En los años 1994/95 actuó como Asesor de la empresa NAHUELSAT S.A. en la ubicación y emplazamiento de la Estación Terrena para el sistema doméstico y regional. En 1999, cumplió tareas de Asesor Principal para Argentina de GEO-CAN, empresa canadiense de geomántica que agrupaba a catorce empresas de ese ramo.

Como dato anecdótico podemos decir que en el IUA- Instituto Universitario Aeronáutico, heredero del espíritu pionero de otros tiempos, con su propio esfuerzo, el apoyo de la FAA y la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Provincia de Córdoba, con el aporte de especialistas que trabajaron en los planes del pasado, se desarrolló con discreción el "Proyecto USAT" y se construyó el satélite "Víctor", fruto de años de investigación y trabajo.

Finalmente, en agosto de 1996, se logró como satélite universitario, ponerlo en órbita con un vehículo ruso. Por los organismos de registro internacionales fue especificado como el primer satélite argentino. Gobierno y prensa prácticamente ignoraron el hecho.

Este era el panorama existencial en los últimos años de la vida del Brigadier Ingeniero D. Miguel Sánchez Peña. En una oportunidad, a los autores de esta nota, les comentó con voz suave y emocionada: "...dicen que Chamical está tapada por la maleza" y sonrió tristemente.

Su última contribución a la Aeronáutica y el Espacio, sin embargo fue muy importante. Consistió en su acción como Presidente del Instituto Nacional Newberiano (1999 / 2005) divulgando y preservando la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina (del cual el actual Presidente fue su Secretario Académico, durante todo ese tiempo) y en otro nivel, primero como Secretario y luego, como Presidente "Pro Tempore" de la Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE).



Congreso de FIDAHE en Buenos Aires. Sánchez Peña (centro) y delegados en el Museo Nacional de Aeronáutica

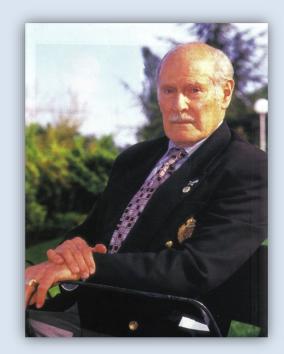
El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, lo distinguió en el año 2006, por su brillante desempeño en la FIDEHAE, a través de la Agregaduría Aeronáutica de la Embajada en Buenos Aires.

En el año 2007, fue reconocido en un acto público en el Aula Magna de la Universidad Tecnológica Nacional, por su trayectoria en bien del país y Pionero Aeroespacial, con la Primera Medalla de la nueva *Fundación Wernher von Braun*, importante Organización No-Gubernamental de la Argentina.

El Brigadier Ingeniero D. Miguel Sánchez Peña cumplió, a la edad de 83 años, su última misión el domingo 22 de marzo de 2009. Dejó el recuerdo para sus íntimos de esposo, padre y leal amigo para

todos, su honestidad, idealismo, amor a la Patria y fundamentalmente el legado de su ejemplo de estudio y trabajo para las generaciones futuras.

A fines de septiembre de 2009, en la Escuela de Aviación Militar, sus antiguos colaboradores lo recordaron en un acto. Documentos, objetos y materiales fueron donados por su familia a la Sala Histórica del Cuerpo de Cadetes. También otros elementos al Museo Universitario de Tecnología Aeroespacial. En el duermen para la historia la cápsula con el ratón "Belisario", las fotografías y todos los recuerdos de vehículos y motores cohete, que alguna vez, fueron orgullo de muchas vocaciones aeroespaciales.



Brigadier Ing. D. Miguel Sánchez Peña. "Vida, obra y pasión por las ciencias aeroespaciales"

En el recuerdo de su obra, podemos decir, que no dudamos, que la Argentina fue grande gracias a hombres como él, que contribuyeron al Desarrollo de los Pueblos, dotados de un espíritu amplio y generoso.

Prof. Lic. Salvador Roberto Martínez* Presidente Instituto Nacional Newberiano

Lic. Roberto Jorge Martínez*Vicepresidente 2do. INN Coordinador de Investigaciones Histórico Espaciales

(*) Ambos autores son distinguidos Miembros Correspondientes en Argentina del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

CITAS CON LA HISTORIA... Y EL VUELO 801 DE MEXICANA LLEGÓ A SU DESTINO

La madrugada del 30 de octubre de 1966, la aeronave Comet 4C, con matrícula XA-NAT de la Compañía Mexicana de Aviación cubría el vuelo MX801, en la ruta Chicago (ORD)-Ciudad de México, al mando del P.A. Álvaro Basail de la Vía.

El avión despegó cerca de la media noche, hora local de Chicago y con prácticamente 8 horas de demora, tras cubrir sin ningún problema prácticamente la totalidad del vuelo, cerca de las 5 de la mañana, se registró una explosión en el motor número 4, esquirlas del motor rompieron parte de las líneas del sistema hidráulico dejando inoperativo el sistema que permitía bajar el tren de aterrizaje, ni aún en forma manual.



Álvaro Basail de la Vía, comandante del vuelo MX801 del 30 de octubre de 1966, entre Chicago y la Ciudad de México (Foto archivo Hugo Gutiérrez).

Tras evaluar la situación se tomó la decisión de realizar el aterrizaje de emergencia en la franja de tierra entre ambas pistas del aeropuerto (5 izq. y 5 der.), pues era lo que recomendaba el manual de operación del fabricante, hacerlo en un área blanda y no en concreto o asfalto, igualmente.

Se tomó la decisión de realizar el aterrizaje poco antes del amanecer, pero tendría que ser antes de la salida del sol, esto fue poco después de las seis y media de la mañana, en esa franja de tiempo ya se tendría algo de claridad, pero se evitaría la salida del sol y así no lo tendrían de enfrente.

El Comet 4C realizó un amplio número de circuitos sobre la ciudad, para quemar combustible, para finalmente realizar un amplio viraje hacia el sur de la ciudad, cerca de la sierra del Ajusco y de ahí dirigirse al aeropuerto.

Ya enfilados, en el segmento final de la aproximación, el capitán Basail se encontraba totalmente concentrado, siendo asistido por el P.A. Rogelio Amador Franco, quien fungía como primer oficial, en ese momento, el tercer miembro de la tripulación, el P.A. Federico Barrera Boyer, quién ocupaba la silla de segundo oficial le grito: "vas muy alto...", a lo que le capitán Basail le pidió que callará e ignoró su observación; posteriormente el capitán indico que la silla donde se encontraba sentado el piloto Barrera Boyer, era más alta y se encontraba a un nivel más alto, por lo cual su perspectiva no era la misma que los otros dos pilotos.

El aterrizaje se realizó conforme lo planeado, fue simplemente perfecto, el capitán voló la aeronave prácticamente como un planeador, logrando incluso que el avión sufriera los daños menores posible, y de esta manera el avión regresaría pronto a servicio. Las 39 personas que viajaban en el avión (32 pasajeros y 7 integrantes de la tripulación), salieron totalmente ilesas.



El De Havilland DH Comet IV-C, tras el aterrizaje de emergencia realizado en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (Foto archivo Hugo Gutiérrez).

En entrevistas posteriores, con una modestia que le caracterizaba, el capitán Álvaro Basail, se limitó a comentar a los medios, tras insistentes preguntas, que se había limitado únicamente a cumplir con los procedimientos establecidos en los manuales y a efectuar aquello para lo cual había sido entrenado.



Aquí se puede observar el daño sufrido en el motor Rolls & Royce número 4, tras la explosión, de componentes defectuosos (Foto archivo Hugo Gutiérrez).



El Heraldo de México, lunes 31 de octubre de 1966. (Foto archivo Hugo Gutiérrez).

Posteriormente en una entrevista realizada para el revista mexicana Hélice, comentó que después de la emergencia y llegar a su casa, recibió una llamada del señor Max Healey, entonces director general de la Compañía Mexicana de Aviación, para felicitarlo y preguntar cómo se sentía, finalizando con la pregunta de cuál era su sentir al saber que tenía el honor de ser el primer piloto de aerolínea en realizar un aterrizaje en un avión Jet sin ruedas, a lo cual el capitán respondió: "Señor, le garantizo a usted que es un honor no deseado!".

Aterrizaje de Emergencia en el Aeropuerto Internacional
La Pericia del Aviador Salvó de la
Muerte a Decenas de Pasajeros
Información en la Pág. 8-A

Tras la investigación y reparación del Comet, se determinó que la explosión que daño el motor y sistemas hidráulicos de la aeronave, se debió a una deficiente reparación, con componentes defectuosos, que se realizó, al motor Rolls & Royce Avon Mk. 524, por una empresa estadounidense, basada en Dallas, Texas. La tripulación técnica de dicho vuelo, como indicamos con anterioridad, estuvo integrada por el Piloto Aviador Álvaro Basail de la Vía, comandante; P.A. Rogelio Amador Franco, primer oficial y P.A. Federico Barrera Boyer, segundo oficial.

Víctor Hugo Gutiérrez González

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

Fuentes Documentales

- → Revista Hélice, varios números, México 1967, 1968
- Revista Aeronáutica, varios números, México, 1967
- → World Airlines News, varios números, Reino Unido, 1994, 1995
- + Hemeroteca Nacional, Universidad Autónoma de México
- → Hemeroteca "Lerdo de Tejada", SHCP, Ciudad de México

VI. AVIONES CON HISTORIA



Cessna T-50 matrícula NC67094, de Estados Unidos de América.

CESSNA T-50 BOBCAT, EN CHILE

El Cessna T-50 Bobcat, se concibió como la alternativa más económica de un avión bimotor de transporte ligero de uso personal, a diferencia del mayor Beechraft modelo D-18 que comenzaba a ganar mercado.

Este monoplano cantilever de ala baja, presentaba un tren de aterrizaje principal retráctil y flaps de borde de fuga del ala, ambos operados eléctricamente.

Realizó su primer vuelo el 26 de marzo de 1939. El Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos mostro interés en este modelo y en el año 1940 ordeno la construcción de 33 aviones para entrenamiento avanzado del bimotor con la designación de T-8, sustituyendo luego esta designación por AT-17.

Para el año 1942, la nueva USAAF Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (como sucesoras del Cuerpo Aéreo, desde junio de 1941) adoptaron el Cessna AT-17 Bobcat, como transporte personal ligero, y aquellos entregados después del 1° de enero de 1943, fueron designados UC-78.

Para el final de la Segunda Guerra Mundial, la fábrica Cessna Aircraft Company, había construido más de 4.600 Bobcat para las fuerzas armadas de los Estados Unidos de Norteamérica, 67 de ellos fueron utilizados por la Armada, con la designación JRC-1. Por otro lado, 822 aviones fueron producidos para la Real Fuerza Aérea canadiense como Crane I., transformándose en el segundo mayor usuario después de los Estados Unidos.

Posteriormente en 1947, solo un puñado de ellos permaneció en la nueva USAF, y para el año 1949, fueron declarados obsoletos para el servicio. Tras la guerra, los AT-17 y UC-78 excedentes, podían ser convertidos mediante equipos aprobados por la Civil Aviation Authority (CAA) en aeronaves civiles, permitiendo su certificación para ser usados por pequeñas aerolíneas, operadores de chárter y pilotos privados. Algunos incluso, fueron operados en configuración anfibia, dotándolos con flotadores.

Para la década de 1970, el número de aviones en estado de vuelo, había disminuido y estaban obsoletos debido a la aparición de modelos más modernos, y por el alto mantenimiento requerido en sus envejecidas estructuras alares de madera y recubrimiento de tela.



Cessna AT-17 preservado en el Museo Aeroespacial de Brasil.

Desde entonces, varios han sido restaurados por entusiastas de los aviones antiguos. En diciembre de 2017, los registros de la Federal Aviation Administration (FAA) mostraban 52 T-50, 2 AT-17 y 5 UC-78 en su base de datos. Otros tantos están preservados en museos, como el caso del ejemplar en

exhibición en el Museo Aeroespacial de Brasil, que fue permutado por un North American T-28A con el "Mid-Atlantic Air Museum" de Estados Unidos de Norteamérica.

En otras palabras, el avión allí expuesto no pertenece a los ejemplares que recibió Brasil durante la Segunda Guerra Mundial.

En este periodo, Brasil se transformó en un importante aliado comercial de los Estados Unidos, al ser uno de sus principales proveedores de materias primas. Los gobiernos brasilero y norteamericano, debieron organizar una defensa de las rutas marítimas que seguía la entrega de estas materias primas, vitales para el sostenimiento del esfuerzo aliado para la victoria definitiva.

Las patrullas sobre la extensa costa de Brasil, exigían una enorme cantidad de aeronaves en vuelo constante, lo que obligo a aumentar las dotaciones de pilotos y tripulantes de cabina. De esta manera, Brasil recibió una gran cantidad de aviones de entrenamiento para la preparación del personal.

Estos aviones eran desde entrenadores básicos, medios y avanzados con el fin de ampliar sus cuadros de pilotos, otros eran multimotor y de entrenamiento de tripulaciones. Entre los aviones cedidos por el gobierno de Estados Unidos, estaban 39 Cessna UC-78 (denominación militar del T-50) con motores Jacobs R-755-9 L-4 de 245 hp, cuyos primeros 19 ejemplares se entregaron en San Antonio, en el Estado de Texas, el 19 de diciembre de 1943, y trasladados en vuelo hasta Río de Janeiro, por Oficiales de Reserva de la Fuerza Aérea de Brasil.

Durante el año siguiente, continuaron las entregas y 20 de ellos fueron recepcionados por la Escuela de Aeronáutica (EAer).



Uno de los Cessna T-17 que operaron en la Fuerza Aérea de Brasil.

A pesar de ser Brasil el tercer usuario de este avión, su paso por la Fuerza Aérea fue más bien discreto, destinado solo a entrenamiento y luego a operaciones de enlace. Su utilización como avión de aprendizaje, unido a condiciones de clima muy húmedo, fueron mermando su disponibilidad.

Para octubre del año 1957, sólo quedaban en condiciones de vuelo unos 18 aparatos, siendo redesignados a partir de esa fecha como T-17 y destinados a labores de enlace entre las distintas unidades de la FAB.

El óxido de la estructura y pudrimiento de la madera de enchapado, continuó disminuyendo la flota, y en 1957, mediante orden del Boletín 17/57, se ordena la baja definitiva de las 13 aeronaves modelo T-17 en la Fuerza Aérea, en actividad, procediendo a su entrega al Departamento de Aviación Civil, para su distribución en diversos clubes aéreos del país. La FAB deja en "activo" fuera de vuelo y para fines didácticos el FAB 1805 en la Escolta Técnica de Aviação (ETAv) hasta 1960, fecha en que ya se pierde su pista.

Otros usuarios en América aparte de los anteriormente nombrados, son la Fuerza Aérea de Perú, que recibió nueve aparatos, en enero de 1945 y que utilizó hasta 1958. Las Fuerzas Armadas de Haití operaron cuatro, desde 1943 a 1963. La Fuerza Aérea de Nicaragua, recibió dos en el año 1947. El Servicio de Vigilancia Aérea de Costa Rica, operó uno en 1948, y la Fuerza Aérea de Guatemala un ejemplar en 1949.



Imagen de un Cessna T-17 preservado hoy en condiciones de vuelo en EEUU.

Cessna T-50 en Chile

En el caso de Chile, este no fue utilizado por ninguna rama de nuestras fuerzas armadas, siendo todos de uso civil.

El Cessna Bobcat, no pertenece a esa categoría de aviones únicos en Chile, tales como el Helio Courier, GAF Nomad, Heliopolis Gomhouira o el Bae Jetstream 31, solo por nombrar algunos aviones, que registran un solo ejemplar en nuestros libros.

A pesar de que se registraron 11 aeronaves de este modelo en el país, parece ser un avión totalmente desconocido para muchos. Se suele asimilar a la Cessna, con aviones monomotor es de ala alta.

Resulta más curiosa la estrecha relación de este avión en Chile, con Attilio Biseo Tommasini, quien fuera el piloto personal de Benito Mussolini durante 1929, por un breve tiempo, según consta en su biografía.



Luego, continuó volando en distintos raids de aquella época, como los realizados por otro piloto italiano de renombre, Ítalo Balbo. Voló aviones prototipos, batiendo todo tipo de récords mundiales, participando en carreras aéreas y en la guerra civil española. Organizó la Línea Aérea Transcontinentale Italiana (LATI), que dejó de dirigir al entrar Italia en la Segunda Guerra Mundial y ser llamado al servicio, alcanzando el grado de General de Brigada Aérea, y recibiendo varias condecoraciones por sus acciones.



Attilio Biseo al centro de la fotografía

En 1948 lo tendremos en el norte de Chile, estableciéndose en Iquique donde abrió una maestranza naval, para la atención de naves pesqueras que abundaban en los puertos del norte. Durante su juventud, en paralelo a su actividad de piloto de carreras aéreas y el vuelo de hidroaviones, también participó en carreras de alta velocidad en lanchas, carreras que ganó entre 1932 y 1934, lo que le otorgaría los conocimientos náuticos y relaciones para su emprendimiento.

En esta ciudad conoce a Osvaldo de Castro Ortúzar, presidente de COSATAN (Compañía Salitrera Tarapacá y Antofagasta), creada en el año 1933, para hacerse cargo de la mayoría de las empresas y oficinas salitreras del norte que entre los años 1931-32 se fueron a la quiebra debido a la masificación en el uso del salitre sintético.

La COSATAN, sostuvo por mucho tiempo las salitreras que estaban con pérdidas, las que eran asumidas por Osvaldo de Castro como director de esta agrupación de privados, que trataban de mantener el mercado internacional para el salitre, buscando nuevos usos y aplicaciones.

Su casa matriz estaba en la ciudad Iquique, pero atendía entre otras, a las oficinas de Humberstone, Victoria y Prosperidad, esta última ubicada en Tocopilla. Grandes eran las distancias para recorrer al visitar cada oficina.

Así Attilio Biseo convence a De Castro, para que adquiera un avión bimotor, con el cual acortarían los tiempos y extenuantes viajes por tierra. Por ello en el año 1950, se crearía la sociedad Aero Pesquera Catalina Limitada, con un avión Cessna T-50 Bobcat, para realizar los enlaces de la COSATAN con las oficinas del desierto.

La oficina Humberstone, ya contaba con una "pista", la que fue reacondicionada y las oficinas Victoria y Prosperidad, vieron aparecer las primeras pistas de aterrizaje en ellas.



Flota de Bobcat de la Compañía Salitrera Tarapacá y Antofagasta, de fondo el B-24 Liberator.

Ante las buenas cifras que significó la utilización del avión en estas rutas, crean en octubre de 1951, la aerolínea Air Chile, que en 1952 ya contaba con un B-24 "Liberator" carguero y tres Cessna T-50 para cubrir las demandas de transporte de pasajeros, correo y carga entre Iquique y las oficinas salitreras.

Entre otras aerolíneas que utilizaron este avión Cessna, se cuenta ALA Sociedad de Transporte Aéreo, que corresponde a la fusión de Lyon Air con Air Chile, con una flota compuesta por tres Curtiss C-46 Commando y seis Cessna T-50 Bobcat, para un piloto y cuatro pasajeros.

Los Curtiss C-46 fueron destinados a cubrir la ruta Santiago-Arica e intermedios y en vuelos internacionales, a Panamá, dos veces por semana. En tanto, los Bobcat realizaron servicios locales en la zona norte, principalmente entre Antofagasta e Iquique.

Otro operador del Cessna T-50, fue la Compañía de aviación Lo Castillo Ltda.



Perfil del Cessna T-50 matrícula CC-CCC perteneciente a la compañía Air Chile. Dibujo de Juan Carlos Velasco.

En resumen, en Chile existieron 11 aeronaves Cessna T-50, que fueron registrados con las dos denominaciones, T-50 y UC-78. Los registros existentes, señalan trece aviones, ya que dos fueron rematriculados, el CC-CTA, que posteriormente paso a ser CC-CAQ y el CC-CAD que después de ser adquirida en un remate público el 15 de julio de 1961, por Ladeco, fue registrada en el libro N°3 folio 066 como CC-CBC.

La Línea Aérea del Cobre, durante dos años utilizó el avión, en servicios de taxi aéreos, hasta que el 15 de noviembre de 1963, fue vendido a don Raúl Humeres González, quien fue el último operador de este modelo, cancelando este registro el 2 de agosto de 1967. Esto significa, que a contar del año 1968, ya no había ningún Cessna T-50 en vuelo en el país.

A continuación, se puede ver un resumen operativo de estos aviones ordenados por fecha de inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Los aviones registrados en Chile en orden de fecha son los siguientes:

Registro	Modelo	s/n	Reg-Anterior	Fecha Reg.	Resumen de Observaciones
CC-PVC	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	5008	43-7488	26-sept-45	Jorge Verdugo Correa. Canx SLD como LV-XGJ
CC-PRI	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	6690	NC65980	16-ene-47	Juan Guillermo Rios Ide, W/O 11/05/49 se incendia
CC-CTA	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	4809	NC51278	26-oct-49	Compañía de Aviación Lo Castillo, Re-REG CC-CAQ
CC-PEF	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	2128	N	18-ene-50	Erico Exss Geisse. CRS 31/10/57 Canx 22/04/66
CC-CAM	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	3748	N	29-may-51	Cia. Salitrera Tarapacá y Antofagasta W/O 03/11/51
CC-CAQ	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	4809	CC-CTA	14-mar-52	Cia. Salitrera Tarapacá y Antofagasta SLD Air Chile
CC-CAS	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	4459	N75560	04-abr-52	Air Chile Ltda. CRS 20/02/54 en Of. Salitrera Prosperidad
CC-CCC	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	5026	N8871	26-jun-52	ex Chilean Nitrate Co, luego ALA, CRS 26/06/55
CC-CBE	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	3408	N	08-ene-53	W.Roth y Cia. W/O Futalelfú 25/02/56 Canx 31/07/56
CC-CAD	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	5611	N59633	29-mar-56	ALA Ltda, transferido a Ladeco como CC-CBC 11/10/61
CC-CAC	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	4329	N65688	2-agt-56	Soc. de Transportes Aéreos ALA Ltda. Canx 30/10/63
CC-CAF	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	6325	N55849	6-agt-56	ex ALA Ltda. SLD a Ernesto Hein M. Canx 04/01/67
CC-CBC	Cessna T-50 Bobcat (UC-78)	5611	CC-CAD	11-oct-61	ex ALA, luego Ladeco. Transf. R Humeres CRS 16/02/65

A partir de este cuadro, se pueden concluir varias cosas, aparte de aquellos dos aviones que lucieron más de un registro. El primero en llegar a Chile, fue el CC-PVC, en septiembre de 1945. Lo curioso de este avión, es que se transfirió a la Policía de Buenos Aires, luciendo un registro civil argentino LV-XVJ, el 24 de julio de 1946, diez meses después, así figura inscrito en el hermano país, pero en el folio 131 del libro N°1 del Registro Nacional de Matrículas y Propietarios, cancelándose el 11 de abril de 1951.

Curiosamente, no hay mayor historial de este avión en Argentina, y solo podemos especular una efímera pasada por ese país, en que su propietario, aparece frente al avión, en fotografías en publicadas en revista Chile Aéreo N°184 de marzo de 1948, para mostrar la pista recién construida en las Termas de Copahue.



El legendario piloto Sr. Jorge Verdugo Correa, frente al Cessna T-50, CC-PVC, de su propiedad en las Termas de Copahue, Neuquén, Argentina.

Un total de siete aviones Cessna T-50, se accidentaron en el país, durante sus operaciones, sin víctimas fatales que lamentar.

Los más comunes, se originaron en fallas de motor, o rotura del tren de aterrizaje. En todos ellos, los tripulantes y pasajeros, pudieron salir caminando, lo que habla muy bien de la robustez del diseño, considerando que tres de ellos no pudieron ser reparados y el accidente significó a la larga, su baja definitiva.



Cessna T-50 matrícula CC-CAD de Air Chile, que posteriormente fue transferida a LADECO como CC-CBC.

Los aviones accidentados en orden cronológico son:

- CC-PRI, se incendió en vuelo el 11 de mayo de 1949, realizando un aterrizaje de emergencia en Llano El Morado, Desierto de Atacama, pudiendo abandonar la nave el piloto Juan Guillermo Ríos Ide y el copiloto Harold Gelinek.
- CC-CAM, el 3 de noviembre de 1951, a dos kilómetros de la Oficina Salitrera Prosperidad, realiza un aterrizaje de emergencia, por incendio del motor izquierdo. Todos los tripulantes logran abandonar la nave sin heridas que lamentar, quedando el avión muy dañado. Según consta en el sumario 19/51, los tripulantes eran Fernando Serra, piloto, y los pasajeros, Alfredo Lillo y David Olivencia.
- CC-CAS, el 20 de febrero de 1954, en la misma Oficina Prosperidad, el piloto comercial Hernán Salas Reyes iniciaba el despegue, cuando un viento cruzado lo saca de la pista dañándose el tren de aterrizaje y las hélices.

- CC-CCC, en el aeródromo Barriles, Tocopilla, el 26 de junio de 1955, Alberto Etcheberry Sáenz piloteaba la aeronave con Jacques Lagas Navarro de copiloto (el mismo que después sería reconocido por su actuación en Cuba, en la biografía de Iván Siminic Ossio, publicada, en el Boletín N°4 del MNAE), al momento de iniciar la carrera de despegue, el avión comenzó a desviarse a la izquierda, y la corrección, se efectuó muy tarde, lo que dio inicio a un carrusel, que terminó rompiendo la pata del tren izquierdo.
- CC-CBE, con fecha 25 de febrero de 1956, en Futaleufú, Palena, Federico Fuehrer Kellotat a los mandos, aterriza de emergencia sin motor, rompiendo el tren de aterrizaje, mientras se arrastraba por la tierra, impacto un tronco, resulto el avión destruido sin poder ser reparado. El diario El Mercurio, consignó al día siguiente, sábado 26 de febrero que durante su aterrizaje, se le atravesaron animales, al momento de esquivarlos para no atropellarlos, se desvío de la pista, impactando un tronco que destruyó el tren y un ala.
- CC-PEF, en el Fundo Campusano de Buin, el 31 de octubre de 1957, realiza un aterrizaje de emergencia, sin tren, al detenerse ambos motores, los dos tripulantes Hugo Sage S. piloto y Pedro Loyer Ch., de copiloto, salvaron sin heridas de consideración, siendo posteriormente reparado el avión. Continúo volando hasta 1966.



Cessna T-50 CC-CBC accidentado el 16 de febrero de 1965 en Fachinal, Chile Chico, Región de Aysén.

CC-CBC, el 16 de febrero de 1965, se aprestan a despegar desde el aeródromo Fachinal, el matrimonio compuesto por Ernesto Hein Águila y su esposa Daisy de Hein, durante la carrera de despegue, caen bruscamente las revoluciones, abortando el despegue y colocando full frenos, lo que rompió el tren de aterrizaje y hélices.

Modelismo del Cessna T-50



Cessna T-50 Bobcat, CC-CAD de Air chile, maqueta 1/72 de la marca Pavla.

Para aquellos amantes de los aviones a escala y que desean tener un ejemplar de este avión en su escritorio o repisa, existen varios kits en distintas escalas que se pueden utilizar para su representación.

Desde madera de balsa y radio controlados, hasta los de exposición estática en escalas 1/48 y 1/72, las más comunes.

Las empresas de Checoslovaquia, se han dedicado a realizar varias versiones de este kit siendo la firma KP (Kovozavody Prostejov), la que tiene la mayor variedad, entre versiones UC-78, JRC-1, y Crane Mk.I, pudiendo elegir entre versiones militares o civiles.

Otra casa fabricante es Pavla, también de origen Checoslovaco, que lo fabricó en versiones UC-78 del USAAF o Crane Mk.I de Canadá. Lamentablemente hoy esta discontinuado.

Este kit Pavla, fue utilizado para reproducir la versión civil nacional. del Cessna T.50/ UC-78 matrícula CC-CAD, tal como figura registrada en el libro 2 del Registro de Aeronaves de la DGAC.

Es un kit bastante sencillo de alrededor de 50 piezas, incluidas las transparencias y fotograbados, que enriquecen el modelo. Los motores son de resina, razón por lo cual, hay que trabajarlos con delicadeza, ya que son muy propensos a quebrarse. Más allá de los cuidados que siempre hay que tener para trabajar un modelo, que incluye estas pequeñas piezas en fotograbado.

La versión a reproducir, exige tener que confeccionar las calcas con el nombre del operador nacional, en este caso, Air Chile, utilizando la tipografía correcta y en el tamaño adecuado. En este caso, se dibujaron en un programa de diseño Corel 12, y se imprimieron en impresora a inyección de tinta, usando papel de calcas marca Testor, luego se procedió a darle una mano de barniz de igual marca para evitar que esta impresión se borre con el agua.

Las pinturas utilizadas fueron, enamel de la marca Humbrol, azul francés (H-14), blanco semi mate (H130) y rojo (H19) y aluminio Testor 1146 silver, aplicadas con aerógrafo y diluidas con diluyente acrílico, PA100, que se adquiere en casas de pinturas para automóviles.



Composición de la maqueta marca Pavla, que provee la posibilidad de trabajarlo en dos versiones, una de la USAAF y la otra de la RCAF, ambas usadas durante la Segunda Guerra Mundial.



Maqueta en proceso de construcción.



Maqueta terminada, construida por el autor, representando al Cessna T-50 s/n 5611 registro CC-CAD de Air Chile.



La versión fue elaborada en base a fotografías de la época y perfil dibujado por Juan Carlos Velasco. Las marcas (calcas) son de confección artesanal, ya que no están provistas por la marca del kit Pavla.

Erwin Cubillos Salazar

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Bibliografía:

Fernández, Donoso Alberto La Aviación en Tocopilla, agosto 2014 Fernández, Donoso Alberto La Aviación en Arica, agosto 2015 Chile Aéreo N°184 marzo 1948 Chile Aéreo 1957 (página 12)

https://www.armasnacionais.com/2020/03/cessna-at-17-uc-78-bobcat-no-brasil.html

https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/716-at-17-uc78-bobcat-cessna

https://www2.fab.mil.br/musal/

https://loudand clear is not enought. blog spot. com/2010/03/lv-xgj-cess na-uc-78-bob cat-cn-5008. html. blog spot. com/2010/03/lv-xgj-cess na-uc-79-bob cat-cn-500/03/lv-xgj-cess na-uc-79-bob cat-cn-500/03/lv-xgj-cess na-uc-79-bob cat-

https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2019_n9.pdf

https://diarioiquique.wordpress.com/2012/01/02/tarapaca-identidad-e-historia-fondos-medios-2011-tarapaca-identidad-e-historia-edicion-final/

Colaboración:

Sres. Claudio Cáceres Godoy y Juan Carlos Velasco García

VII. SABÍA USTED?

...que hace noventa años atrás, el 20 de octubre de 1932, se llevó a cabo el ascenso efectivo del primer suboficial de la Fuerza Aérea al grado al grado de Oficial?

Este histórico hito, fue el resultado permanente de aquella naciente institución, por perseverar en la excelencia de sus componentes y al reconocimiento "al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable".

Es así que, por Decreto Supremo Nº 105, de esta fecha, se asciende al Sub Oficial Mayor Mecánico, Sr. Marcos Loyola González, al grado de Ingeniero 3º de Aviación, convirtiéndose así en el primer Suboficial en ascender a Oficial.

En la Circular 105, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo Sr. Adirio Jessen Ahumada, señala el hecho de modo sirva de estímulo a todo el personal, "pues la mayoría de los diversos escalafones de tropa", contemplan esta ampliación en la carrera a la categoría de Oficial.

"Sólo se exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable"

SOBRE ASCENSO A GRADOS SUPERIORES DEL PERSONAL DE TROPA DE LA F A N

D P. 1 Núm 105.—Santiago, 20 de Octubre de 1932

CIRCULAR 105

«Por Decreto Supremo reciente, ha sido ascendido a Ingeniero 3º de Aviación el Sub-oficial Marcos Loyola Gonzalez, este ascenso pone en practica, por primera vez, lo establecido en la Ley respectiva que amplía la cariera del personal de tropa.

Por este motivo, este Comando en Jefe no ha querido dejar pasar madvertido este hecho, y que el ascenso del Sub-Oficial Mayor Loyola, sirva de estímulo a todo el personal, pues, la mayoría de los diversos escalafones de tropa contemplan esta ampliación en la carrera del Sub Oficial a la categoría de Oficial.

Esto exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abuegación y sacrificio y una conducta profesional intachable.

Finaliza el texto de la circular: "Este Comando en Jefe se complace comentar este merecido ascenso, y espera y desea, poder premiar en igual forma el esfuerzo profesional de cualesquier miembro del personal de tropa de la Fuerza Aérea Nacional".

Se dio orden de difundir la nota en la Orden del Día, para que llegara a conocimiento de todo el personal.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

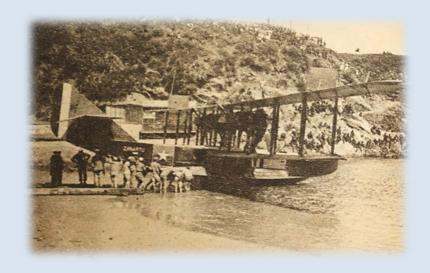


Diario La Nación, Santiago, lunes 17 de noviembre de 1921

Para el 17 de octubre de 1921, había concluido el armado del primer bote volador de la entonces, "Estación de Hidroaviones" de la Marina de Chile. Su bautizo, se llevaría a cabo a eso de las diez de la mañana, en la caleta de Las Torpederas de Valparaíso y contaría con la asistencia del Director General de la Institución, Almirante Muñoz Hurtado, altos oficiales y números asistentes.

En esta relevante y trascendental la ceremonia para la aviación nacional, estuvo presente el Capellán de la Armada, Presbítero don Ángel Custodio Concha quien bendijo la embarcación y a sus tripulantes.

A continuación, la madrina de la aeronave, la señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado, procedió a romper en la proa de la hermosa nave, una botella de Champagne bautizándolo como "Guardia Marina Zañartu" en recuerdo del valiente aviador trágicamente fallecido en marzo de ese mismo año.



Bautizado en recuerdo del valeroso joven piloto, Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, segundo mártir de la Aviación Naval.

El bote volador era con casco de madera, tenía capacidad para ocho personas, tenía dos motores Rols-Royce de 350 HP y fue una de las naves más grandes que operó en Chile por aquellos años, efectuando destacados vuelos de mucho impacto mediático y de gran conectividad.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado señor presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg:

Con mucho agrado recibo mensualmente la importante, histórica y cultural Revista Aerohistoria, documento que hago llegar con prontitud a los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo", quienes la esperan con avidez por ser parte de sus valores y bienes culturales.

Es por ello que, nuevamente, agradezco a usted señor Norberto Traub -nuestro colaborador y amigopor sus consideraciones.

Julio Nanjari Valenzuela,
Secretario.

Estimado Sr. Presidente del IIHACH

Felicitaciones una vez más por la excelente nueva versión de la Revista Aerohistoria. Es un interesante y emocionante paseo por las páginas históricas de la aviación.

Saluda atentamente,

Un abrazo,

OSCAR MEDINA ROJAS Administrador de Aeropuertos Encargado Aeródromo Rodelillo

Estimado Sr. Presidente y Directorio:

Acuso recibo del último ejemplar de la revista de ese Instituto, lo que agradezco muchísimo. Es un agrado leerla y revisar su valioso contenido.

Me he permitido reenviarla a amigos relacionados con el medio aéreo que también gozan de ella.

Un saludo afectuoso

Miguel Pérez de Castro V.

De mi consideración

Con mucho interés he leído la carta que con fecha 11 del presente Ud. escribiera a don Norberto Traub, presidente de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, relacionada con el precursor de la aeronáutica sudamericana, don Carlos Francisco Borcosque.

Al respecto, me permito sugerirle escriba a don Salvador Roberto Martínez, presidente del Instituto Nacional Newberiano de Argentina (salmar@yahoo.com.ar) y le diga de parte mía que por favor le ayude mediante el concurso de esa corporación hermana, en conseguirle material sobre la participación del señor Borcosque en cielos argentinos.

Participación mucho mayor que la que tuvo en cielos patrios.

Para cualquier otra ayuda que pueda brindarle, no dude en escribirme o en llamarme. Desde ya me intereso en adquirir un ejemplar del libro que Ud. está escribiendo.

Atentamente

Sergio Barriga Kreft

Miembro del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Estimado Sr. Barriga Kreft:

Junto con saludar; agradezco su colaboración al entregar el dato de contacto de don Salvador Roberto Martínez, Presidente del Instituto Nacional Newberiano de Argentina. Me pondré en contacto con él y haré su referencia.

De todas maneras, una vez concluida la investigación y terminado el libro de la Familia Borkowski en Chile, de la cual es parte don Carlos Francisco Borcosque Sánchez, será un honor enviar un ejemplar de dicha Novela Histórica.

Saluda cordialmente y estaremos en contacto,

María Borkowski F.

Sr. Presidente

Don Norberto Traub G.

Estimados camaradas y amigos:

Muchas gracias: acuso recibo del interesante N^0 9 del ejemplar de septiembre 2022; y como siempre de gran calidad en sus variados temas profesionales.

Fraternal saludo al Sr. Presidente y su H. Directorio que lo asesora.

Humberto H. Limongi S.

Brigadier Director (aviador) Centro Caballeros del Orden.

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile:

Acuso recibo y agradezco el envío de la Revista "Aerohistoria", la misma será difundida a nuestros Asociados.

Atentamente,

Noelia.

Secretaria Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial (AUHMF)

Estimados:

Recibida la revista, muchas gracias.

Saluda a Usted atentamente,

El Agregado de Defensa, Militar, Naval y Aéreo de Uruguay en Chile Cnel. (Av.) Ruben Villagra.

Hago llegar mis felicitaciones y mi reconocimiento a la notable labor que realizan el presidente, el directorio y los dedicados colaboradores al engrandecimiento del Instituto.

Afectuosamente,

Pedro A. Turina

Falls Church, Virginia, EEUU

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg Presidente

Oscar Avendaño Godoy Vicepresidente

Alberto Fernández Donoso Director - Secretario Sandrino Vergara Paredes Director - Tesorero

José Guzmán Moreno Director Mario Magliocchetti Oleaga Director

Aníbal Jiménez Lazón Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg Director

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

Colaboradores

Erwin Cubillos Salazar Roberto Jorge Martínez Salvador R. Martínez Sergio Barriga Kreft Víctor Hugo Gutiérrez G. Desde el cielo a la tierra, la magia de una *Carrocería*, hoy se escribe *GRISOLÍA*

















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



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

SOMOS TU ALIADO ESTRATÉGICO PARA AVANZAR JUNTOS EN TU NEGOCIO

Con **60 años** de trayectoria en la industria de la aviación y presencia en los 10 principales aeropuertos de Chile.





Visítanos en www.Esmax.cl