ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

A 50 años del "Rescate del avión uruguayo"

Escuela de Aviación, el gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado

Mensajero de Paz. Capitán Piloto Aviador Emilio Carranza Rodríguez

Actividades de noviembre de 2022 - Nº11

Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas

Vía56

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

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Nuestra Democracia se autodestruye porque ha abusado del derecho de igualdad y del derecho de libertad, porque ha enseñado al ciudadano a considerar la impertinencia como un derecho, el no respeto de las leyes como libertad, la imprudencia en las palabras como igualdad y la anarquía como felicidad"

Isócrates, 350 a.C.

Cuando este 1° de noviembre pasado, en sencilla pero emotiva ceremonia en El Bosque, recordáramos a los mártires de la aviación militar que inscribieron sus nombres en la lucha por la conquista de los cielos, trajimos a la memoria, a todas aquellas otras "Alas Chilenas", que también a diario contribuyen al bienestar y desarrollo de toda nuestra Nación, ya que para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile constituye una unidad, fundada en la búsqueda de esa verdad histórica, esa que no sólo se registra esperanzadamente, esa que periódicamente se difunde informando y recordando al mundo de la aviación, como además, a nuestra sociedad en general; algunos de esos, a veces poco conocidos capítulos sucedidos en nuestra historia aeronáutica iberoamericana como al igual que, nos recuerda del cómo esta identidad nacional interactúa y se comparte con y en ella. Imposible de abstenernos de señalar como en muchos de estos episodios, se convierten en símbolos -desde su concepción- se vuelven y forman parte intrínseca del alma que mueve, motiva y transmite la vida tanto en la ética y moral como en el camino hacia la felicidad, entendiendo con ello la máxima de que un pueblo sin historia, sin cultura y sin alma …está destinado al fracaso. Queramos o no, hoy actuamos angustiados, a veces estupefactos y otras muchas, desorganizados en la búsqueda y construcción de un mejor país, donde NUESTRA IDENTIDAD AÉREA es y forma parte esencial del ser nacional.

Lamentablemente seguimos siendo testigos presenciales, de un clima lejano aún a comprender. En fin, hoy estamos expuestos a declaraciones antojadizas, conspiraciones tendenciosas y bajo actuar en general, que se maneja como una sociedad acomodativa que pensábamos era educada, reflexiva e informada. Lo que sea para algunos, esta rebelión que ya advertíamos se podría convertir en revolución, se presenta en concomitancia y avalada por ese periodismo que convierte inmutable, el *mal* en *manifestación*, convirtiéndose en cómplices que van *enseñado al ciudadano a considerar la impertinencia como un derecho, el no respeto de las leyes como libertad, la imprudencia en las palabras como igualdad y la anarquía del derecho como felicidad solicitada.*

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL 3

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS
La Embajada de México en Chile y la Municipalidad de Las Condes celebraron Día de Muertos 8
Lanzamiento oficial del tomo III de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile 9
Ceremonia de Cambio de Mando en la Fuerza Aérea de Chile 10
El IIHACH recibió a entrañables amigos de Brasil y México 14
El IIHACH asistió al 60 Aniversario de la Asociación de Pilotos en Retiro de Lan Chile 14
Primeros pilotos del avión Lear Jet 35A, se reunieron en el MNAE para recordar 16
El Departamento de Tecnologías Industriales de la Universidad de Santiago de Chile reconoce investigación del presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile 18

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 21

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 23

EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE 28

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
Escuela de Aviación, el gran legado del Capitán Manuel Ávalos Prado 45
De añoranzas y recuerdos 62
Honor y Gloria al primer aviador que atraviese en aeroplano, la Cordillera de los Andes 64
Mensajero de Paz. Capitán Piloto Aviador Emilio Carranza Rodríguez 71
A 50 años del "Rescate del avión uruguayo" 85

AVIONES CON HISTORIA
Cessna 206 del Club Aeronaval, Shark Mouth 99

SABÍA USTED?
Día de la Fuerza Aérea de Chile 110

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 112

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar*

El martes 1° de noviembre se realizó a los pies del Monumento a los Mártires de la Aviación, ubicado al interior en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", una solemne y sencilla Ceremonia en Homenaje a los Mártires de la Aviación Militar. Con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, integrantes del Alto Mando Institucional; el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein Silber; ex Comandantes en Jefes de la Institución Aérea, Oficiales y Personal del Cuadro Permanente, así como representantes de organizaciones aeronáuticas.

La tradicional ceremonia fue también transmitida vía streaming, y se inició con el discurso del Director de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", Coronel de Aviación (A) Milton Zablah, quien expresó que *"hoy nos hemos reunido como cada 1 de noviembre a cumplir con nuestra noble obligación de rendirles los honores correspondientes a nuestros mártires, a aquellos queridos Camaradas que han pasado ante nosotros y que han trascendido por haber ofrendado lo más preciado que poseían: ofrendaron la vida por hacer el bien y por contribuir al engrandecimiento de nuestra querida Fuerza Aérea*". A continuación, la invocación espiritual que realizara, el Capellán Nacional Evangélico, Cristián Quilodrán, recordando que las muertes no han sido en vano, pues permiten comprender la plena entrega del aviador militar.

El Obispo Castrense, Monseñor Pedro Ossandón Buljevic saluda al Señor Comandante en Jefe de la Fach y otras autoridades asistentes al acto, antes de comenzar la liturgia.

Posteriormente, el Obispo Castrense de Chile Monseñor Pedro Ossandón Buljevic, junto a los capellanes institucionales, ofició una misa en recuerdo de los integrantes de la Fuerza Aérea fallecidos en acto del servicio, en la que se oró por su memoria, la Institución y por el país.

Durante la homilía, Monseñor Ossandón señaló que *"en esta santa misa de la solemnidad de Todos los Santos, recordamos a nuestros queridos mártires de la Fuerza Aérea de Chile*". Agregando que *"la Fuerza Aérea hace de manera solemne esta profesión de fe porque cree firmemente que nuestros mártires están vivos, porque Cristo ha resucitado".*

Al término del oficio religioso, se presentaron ofrendas florales frente al monumento a los Mártires de la Aviación por parte del Ministerio de Defensa Nacional, la Fuerza Aérea de Chile, el Centro de Generales de la Fuerza Aérea, el Círculo de Coroneles de Aviación, el Club de Suboficiales Mayores de la Fuerza Aérea, el Centro de Ex Cadetes y Oficiales "Águilas Blancas" y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Oscar Avendaño Godoy y Norberto Traub Gainsborg, ante la ofrenda floral que presentó esa corporación

Finalmente, una bandada de seis aeronaves T-35 Pillán, en formación en cruz, sobrevoló el monumento a los Mártires de la Aviación de Oeste a Este, mientras se interpretaba el himno institucional Camaradas, en homenaje a los mártires de la aviación militar.

Cabe la ocasión de recordar, que el actual *Monumento a los Mártires*, fue inaugurado oficialmente el 15 de abril de 1917, como *Monumento a Los Aviadores*. La ceremonia contó incluso con la presencia del Presidente de la República de ese entonces, don Luis Sanfuentes Andonaegui. El símbolo en memoria de los mártires es una columna de concreto creada por el ingeniero Alberto Rojas Alvarado, y coronada por un cóndor de bronce realizado por el escultor italiano Rómulo Tonti y fundido con gran destreza en la otrora legendaria Escuela de Artes y Oficios de Santiago, base de la actual

Universidad de Santiago de Chile. El ave nacional está representada con las alas enarcadas, en posición de inicio de vuelo hacia la Cordillera de Los Andes.

En la base de la estructura, la columna ostenta un libro de bronce que lleva inscrito el nombre de los primeros seis mártires caídos hasta ese entonces, mientras que en los cimientos del monumento, se encuentran depositados los restos del aeroplano Blériot "Manuel Rodríguez", primer avión militar chileno que probara el Capitán Manuel Ávalos Prado en Francia y en el cual perdiera la vida el primer mártir de la aviación militar, el Teniente Francisco Mery Aguirre, caído trágicamente en enero de 1914 y en cuya querida memoria, se diera comienzo a la popular iniciativa de erigir este significativo *grupo escultórico de importancia nacional*.

El monumento inaugurado, en homenaje a los aviadores muertos, con asistencia de S. E. y numerosas personas.

❖ *La embajada de México en Chile y la Municipalidad de Las Condes celebraron Día de Muertos*

El martes 1° de noviembre por la tarde, tuvimos el placer de ser invitados a participar de la celebración del *Día de Muertos*, fiesta tradicional mexicana, en Santa Rosa de Apoquindo. El programa suscrito, estuvo dirigido a toda la familia con entrada liberada y contempló música con mariachis, danzas típicas, fotografía, cine, gastronomía, y, por supuesto, la creación colectiva de un *Altar de Muertos*.

Declarada Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad (Unesco, 2008), *Día de Muertos* es una fiesta mexicana que se celebra el 1 y 2 de noviembre de cada año, en la que se honra la memoria de los familiares fallecidos. Se dice que surge del sincretismo entre la celebración católica (Día de los Difuntos) y las costumbres de las diversas culturas indígenas de México. Esta fiesta de carácter familiar ha cobrado trascendencia mundial con la película Coco (Disney-Pixar, 2017), que narra la aventura de Miguel, un niño que quiere ser músico y que por accidente entra en la tierra de los muertos.

A esta interesantísima actividad de difusión y recreación, asistieron autoridades edilicias y de la Embajada de México en Chile, como también, algunos Agregados de Cultura, Aeronáuticos y de Defensa de México y de otros países amigos con sus familias. En nombre de nuestra corporación, estuvo presente nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg.

El presidente del IIHACH, Norberto Traub; la señora Embajadora de México en Chile, Alicia Bárcena Ibarra junto a una de las alegres y entusiastas participantes del multitudinario evento realizado en el parque de Santa Rosa de Apoquindo

❖ *Lanzamiento oficial del Tomo III de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile*

El miércoles 2 de noviembre, en dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), se realizó el lanzamiento oficial del Tomo III de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile, titulado *Hacia la Era del Jet*, ceremonia que fue presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez.

Durante el desarrollo de la ceremonia que contó con la asistencia de integrantes del Alto Mando de la Fuerza Aérea, de ex Comandantes en Jefe de la Institución, de miembros del equipo editor del libro, de representantes de organizaciones del ámbito aeronáutico, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Personal Civil de la Institución.

Esta actividad, reveló una grata realidad para nuestros objetivos planteados hace ya casi cuarenta años, pues la investigación histórica realizada y que comprendió algo más de 400 páginas, fue hecha y revisada en un gran porcentaje, por integrantes de nuestra corporación.

En este nuevo tomo, se presenta y narra de manera detallada, la evolución que ha tenido la Institución Aérea, tanto en el resguardo y desarrollo de la Nación entre los años 1943 y 1970, como también en el servicio público a todo nuestro prójimo.

El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Benítez junto al equipo participante en la investigación, redacción y preparación del Tomo III de la historia Institucional.

❖ *Ceremonia de Cambio de Mando en la Fuerza Aérea de Chile*

El sábado 5 de noviembre, durante una solemne ceremonia en la Escuela de Aviación *"Capitán Manuel Ávalos Prado*", el General del Aire Hugo Rodríguez González asumió como nuevo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

La actividad fue presidida por el Presidente de la República, Gabriel Boric Font, quien a su llegada hasta la losa de operaciones de la Base Aérea El Bosque, revistó a la Unidad de Presentación junto al General del Aire Arturo Merino Núñez.

La ceremonia contó con la asistencia de la Ministra de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende, además de otras altas autoridades civiles y militares, tanto nacionales como extranjeras, entre estas últimas, se encontraban el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, el Comandante de la 12th Fuerza Aérea de los EE.UU., el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Uruguay y el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú.

En la oportunidad hizo uso de la palabra el General del Aire Arturo Merino Núñez quien en su discurso sostuvo que *"al enfrentarme a este instante, en el cual debo entregar el mando de nuestra Fuerza Aérea, puedo señalar que estoy profundamente orgulloso de como se ha desarrollado en el tiempo, lo que ha sido fruto del trabajo de muchos, alcanzado una madurez equilibrada, que le ha permitido impactar positivamente en desarrollo de nuestra nación, como también, proyectarse hacia el futuro a través de nuevos desafíos, siempre con el objetivo de ser útil a los superiores intereses de nuestra Patria".*

Posteriormente, el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein Silber, dio lectura al Decreto Supremo que nombró al nuevo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González.

Uno de los momentos más emotivos fue el ceremonial de transmisión de mando, momento en el cual el Presidente hizo entrega de la Insignia de Mando al General Merino, para luego distinguir al General Rodríguez con la condecoración "Presidente de la República" en el Grado de "Collar de la Gran Cruz", por haber sido investido como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. A continuación, se interpretó el himno de la Fuerza Aérea de Chile "Camaradas", mientras aproximaba una bandada de aviones F-16, de la cual su líder se desprendió de la formación surcando hacia lo alto, como símbolo del alejamiento de las filas del Comandante en Jefe que deja el mando.

Una vez concluida el solemne acto institucional, el Presidente Gabriel Boric señaló que *"es un gran orgullo participar de esta impecable ceremonia de cambio de mando, donde se condensan alegría, tristeza y satisfacción por el deber cumplido. Quiero agradecerle por los meses que nos tocó trabajar juntos al General Arturo Merino Nuñez, a quien sentí como un colaborador leal con nuestra Patria como expresó en su discurso de despedida. La Fuerza Aérea es imprescindible para el país y así lo he*

sentido en estos meses ejerciendo la Presidencia de la República desplazándome por Chile, llegando a lugares recónditos, abordando los Black-Hawk, el Hércules, los aviones presidenciales y siempre teniendo la mejor experiencia con el profesionalismo que caracteriza a nuestra Fuerza Aérea.

Así también, le deseo General Rodríguez el mayor de los éxitos en su gestión, sé que por su preparación, por su trayectoria, por sus capacidades humanas va a saber conducir sabiamente a la Fuerza Aérea, que cuenta con un Alto Mando de lujo y que le va a tocar estar ad portas del Centenario de la Institución", afirmó concluyendo sus palabras el Mandatario.

El recientemente asumido Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Hugo Rodríguez González junto a los señores Norberto Traub Gainsborg, Claudio Lombardo Fournier y Oscar Avendaño Godoy

❖ *El IIHACH recibió a entrañables amigos de Brasil y México*

El miércoles 9 de noviembre, tuvimos el privilegio de recibir la visita de apreciados y buenos amigos de nuestra corporación, se trata de uno de nuestros Miembros Correspondientes en Brasil, don Teomar Benito Ceretta quien vino hasta nuestras dependencias junto a su colega historiador, Dr. Valmir Francisco Muraro, con quien viene recorriendo por vía terrestre nuestro país. Tuvimos además la fortuna de que nos acompañara en lo que fue una muy agradable reunión, don Jorge Pascual Rubio, Agregado Cultural de México en Chile y el General de Brigada Aérea (R) don Juan Carlos Bascuñán Betancur.

Señores Juan Carlos Bascuñán, Teomar Benito Ceretta, Norberto Traub, Jorge Pascual y el Dr. Valmir Francisco Muraro

❖ *El IIHACH asistió al 60 Aniversario de la Asociación de Pilotos en Retiro de LAN Chile*

El sábado 26 de noviembre, tuvimos el honor de asistir a un almuerzo que fuera organizado para recordar el sexagésimo aniversario de la Asociación de Pilotos en Retiro de LAN Chile. En la memorable y muy cálida reunión, congregó no sólo a pilotos, sino que también a Tripulantes de Cabina y muchas de las señoras de los socios de esta ya legendaria agrupación.

En la tan especial ocasión, el Instituto entregó al señor Renato Besoaín Armijo, el Premio "Jorge Verdugo Correa", galardón anual instituido en el 2011, para recordar la memoria de quien fuera un destacado y muy querido piloto Comandante de Aeronave, y que hoy se reconocen en quienes reciban esta distinción, las dotes de *caballerosidad, espíritu de vuelo y profesionalismo*.

Los Señores Directores del IIHACH, le hacen entrega del Diploma que acredita el premio "Jorge Verdugo Correa" 2022 al piloto Comandante de Aeronave, señor Renato Besoaín Armijo.

Premio Anual "Jorge Verdugo Correa"

❖ *Primeros pilotos del avión Lear Jet 35A, se reunieron en el MNAE para recordar*

Sres. Raúl Trujillo Fernández; Edgardo Villalobos Chaparro; Hernán García Fuentes y Ricardo Contreras Krause

Temprano por la mañana del lunes 28 de noviembre, se reunieron en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), tres de quienes fueran los primeros pilotos del avión Lear Jet 35A de la Fuerza Aérea de Chile; el presidente del Círculo de Coroneles de Aviación CDA Edgardo Villalobos y el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH), don Norberto Traub Gainsborg.

Los asistentes fueron recibidos en la ocasión por el Director del Museo, don Ricardo Gutiérrez Alfaro; el subdirector del MNAE, don Mario Magliocchetti Oleaga (Director del IIHACH) y don Eduardo Werner Cavada, distinguido historiador del MNAE.

La visita se enmarcó en recordar algunas de las anécdotas asociadas a quienes realizaran en marzo de 1976, el primer curso de Tripulantes y Mecánicos para manejar aquel moderno material aéreo, que se había adquirido mediante el convenio FACH-CORFO para nuestra Fuerza Aérea. En la ocasión se hallaron presentes sólo tres de los Señores Oficiales que realizaran su curso de instrucción en Wichita, Kansas en los EE.UU., pues el resto a esta fecha, lamentablemente ha fallecido.

A los EE.UU., habían viajado pilotos y mecánicos de la FACH, tres de ellos fueron los presentes en esta cita: Hernán García Fuentes, Ricardo Contreras Krause y Raúl Trujillo Fernández.

Primer curso Lear Jet en Wichita, 1976
Pilotos 1ra. Fila CDE Carlos Ottone Mestre (QEPD), CDG Osvaldo Verdugo Casanova (QEPD), CDB Hernán García Fuentes y Tte. Néstor MacVicar De la Maza (QEPD). Última fila derecha, Tte. Raúl Trujillo Fernández.

Mecánicos tripulantes y técnicos chilenos

En esta grata y también emotiva reunión en el MNAE, estuvo nuestro socio Edgardo Villalobos, quien en 1976, mientras actuaba como Gerente de Corfo, principal gestor de la adquisición del Lear Jet 35A, y de que este aeronave pasara al servicio y operación de nuestra Fuerza Aérea.

Todos fueron recibidos en el Salón Auditorio del MNAE, donde Mario Magliocchetti O., ingeniero aeronáutico y Jefe de las restauraciones, realizó una presentación referida a los trabajos realizados en el Lear Jet 35 A.

El CDA Hernán García reseña a los presentes algunas de sus experiencias con la aeronave

Recordemos que estos aviones arribaron a nuestro país en julio de 1976, gracias a un convenio firmado entre la Fuerza Aérea de Chile (FACh) y la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), con la finalidad de entregar cobertura aerofotogramétrica a todo Chile para fines productivos.

❖ *El Departamento de Tecnologías Industriales de la Universidad de Santiago de Chile reconoce investigación del presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

En la mañana del pasado miércoles 30 de noviembre, se llevó a cabo en el Casino de Autoridades de la Universidad de Santiago de Chile (USACH) un desayuno dedicado al presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Sr. Norberto Traub, debido a su significativo aporte en el realzamiento del quehacer de la antigua EAO, UTE y la USACH, en la industria y progreso aeronáutico del país.

En la reunión nuestro presidente recibió de manos del Decano Dr. Julio González Candia y del Director de la Facultad Dr. Arturo Rodríguez García, un Diploma de Reconocimiento por la relevante tarea de investigación, divulgación y vinculación que tanto él como el IIHACH, ha venido desarrollando desde 2017.

El encuentro de reconocimiento, contó con la presencia de destacados miembros de la Facultad, entre ellos el decano Dr. Julio González Candia; el director del Departamento de Tecnologías Industriales (DTI), Dr. Arturo Rodríguez García; Dr. Lucio Cañete Arratia, coordinador VIME del DTI, académicos y funcionarios. También estuvo presente, el CDA Luis Filippi De Solminihac, quien fuera hace algunos años atrás, un destacado alumno de esa Universidad.

(Para mayor información, leer en https://www.factec.usach.cl/noticias/facultad-tecnologica-reconoce-investigacion-del-presidente-del-instituto-de-investigaciones)

Dr. Arturo Rodríguez García, director del Departamento de Tecnologías Industriales (DTI); Dr. Julio González Candia, Decano de la Facultad Tecnológica; Norberto Traub Gainsborg, presidente del IIHACH y el Dr. Lucio Cañete Arratia, Coordinador VIME del Departamento de Tecnologías Industriales de la Universidad de Santiago de Chile.

Detalle del Diploma de Reconocimiento recibido por nuestro presidente

El CDA Luis Filippi De Solminihac; Dr. Arturo Rodríguez García y Norberto Traub Gainsborg

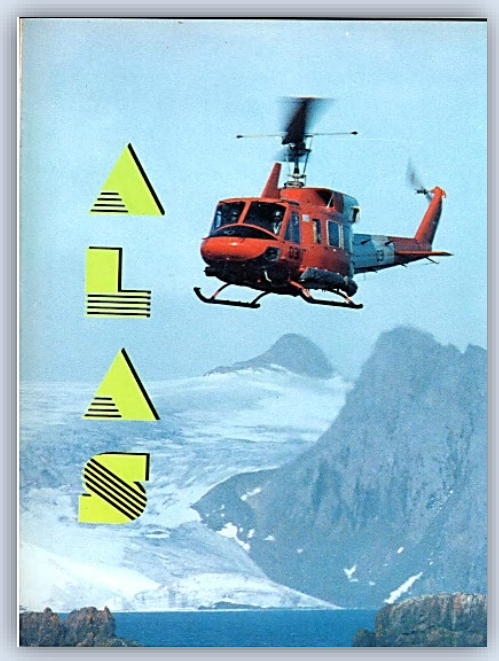
II. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas

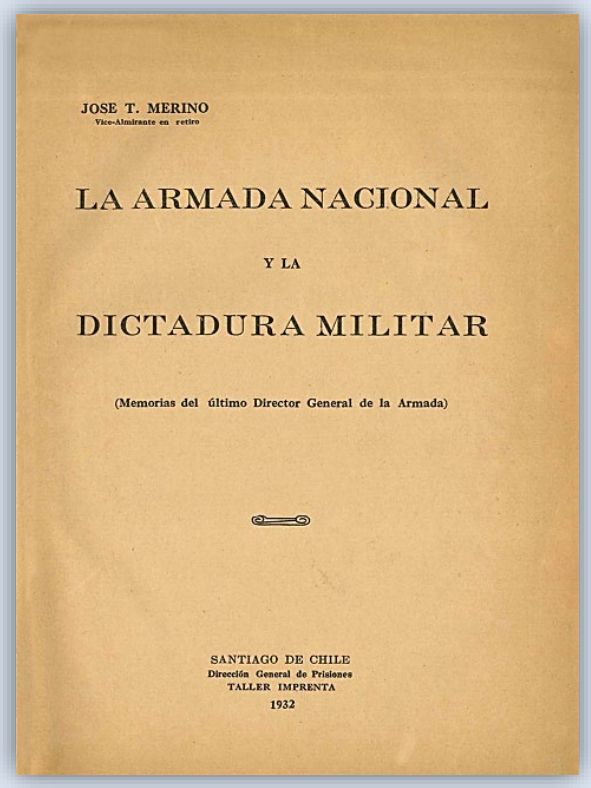
❖ ***En este mes de noviembre, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.***

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.




JOSE T. MERINO
Vice-Almirante en retiro

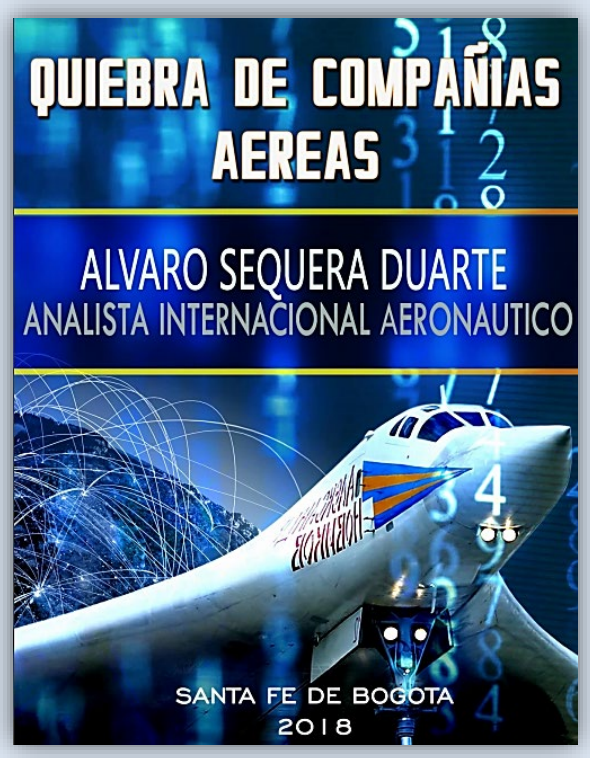
LA ARMADA NACIONAL

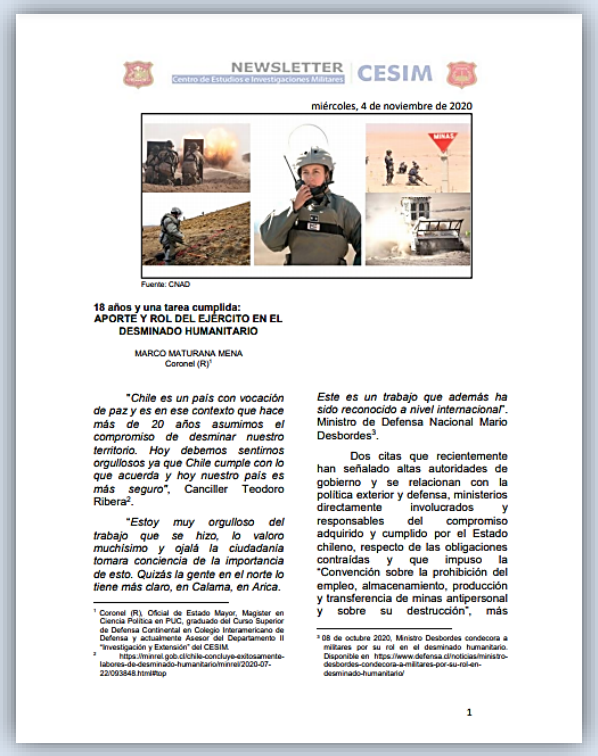
Y LA

DICTADURA MILITAR

(Memorias del último Director General de la Armada)

SANTIAGO DE CHILE
Dirección General de Prisiones
TALLER IMPRENTA
1932




NEWSLETTER CESIM
Centro de Estudios e Investigaciones Militares

miércoles, 4 de noviembre de 2020

Fuente: CNAD

18 años y una tarea cumplida: APORTE Y ROL DEL EJÉRCITO EN EL DESMINADO HUMANITARIO

MARCO MATURANA MENA
Coronel (R)[1]

"Chile es un país con vocación de paz y es en ese contexto que hace más de 20 años asumimos el compromiso de desminar nuestro territorio. Hoy debemos sentirnos orgullosos ya que Chile cumple con lo que acuerda y hoy nuestro país es más seguro", Canciller Teodoro Ribera[2].

"Estoy muy orgulloso del trabajo que se hizo, lo valoro muchísimo y ojalá la ciudadanía tomara conciencia de la importancia de esto. Quizás la gente en el norte lo tiene más claro, en Calama, en Arica. Este es un trabajo que además ha sido reconocido a nivel internacional". Ministro de Defensa Nacional Mario Desbordes[3].

Dos citas que recientemente han señalado altas autoridades de gobierno y se relacionan con la política exterior y defensa, ministerios directamente involucrados y responsables del compromiso adquirido y cumplido por el Estado chileno, respecto de las obligaciones contraídas y que impuso la "Convención sobre la prohibición del empleo, almacenamiento, producción y transferencia de minas antipersonal y sobre su destrucción", más

[1] Coronel (R), Oficial de Estado Mayor, Magister en Ciencia Política en PUC, graduado del Curso Superior de Defensa Continental en Colegio Interamericano de Defensa y actualmente Asesor del Departamento II "Investigación y Extensión" del CESIM.

[2] https://minrel.gob.cl/chile-concluye-exitosamente-labores-de-desminado-humanitario/minrel/2020-07-22/093848.html#top

[3] 08 de octubre 2020, Ministro Desbordes condecora a militares por su rol en el desminado humanitario. Disponible en https://www.defensa.cl/noticias/ministro-desbordes-condecora-a-militares-por-su-rol-en-desminado-humanitario/

1

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.

❖ *Comunicado de prensa de la Fuerza Aérea de Chile, con el nuevo Alto Mando Institucional.*

S.E. el Presidente de la República Gabriel Boric Font, durante este mes de noviembre aprobó los ascensos y retiros para conformar el Alto Mando institucional, correspondiente al año 2023. De esta forma, el Alto Mando de la Fuerza Aérea de Chile para el próximo año, quedará integrado por el siguiente cuerpo de Generales:

Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile
General del Aire Hugo Rodríguez González

Jefe del Estado Mayor General
General de Aviación Leonardo Romanini Gutiérrez

Jefe del Estado Mayor Conjunto
General de Aviación Jean Desgroux Ycaza

Director General de Aeronáutica Civil
General de Aviación Raúl Jorquera Conrads

Comandante del Comando Logístico
General de Aviación Máximo Venegas Raggio

Inspector General
General de Aviación Fernando Silva De La Harpe

Comandante del Comando de Combate
General de Aviación Miguel Marguirot Fajardo

Auditor General
General de Brigada Aérea (J) Francisco Costa Lobos

Director de Finanzas
General de Brigada Aérea (AD) Carlos Ketterer Droghetti

Director de Personal y Logística
General de Brigada Aérea (TI) Hugo Salinas Valderrama

Comandante del Comando de Personal
General de Brigada Aérea (A) Carlos Madina Díaz

Director de Planificación y Doctrina
General de Brigada Aérea (A) Miguel Stange Muñoz

Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea
General de Brigada Aérea (A) Pedro Nadeau Pavez

Comandante en Jefe de la Iª Brigada Aérea
General de Brigada Aérea (A) Javier Dublé Searle

Jefe de la División de Educación
General de Brigada Aérea (A) Fernando Ilharreguy Niklitschek

Director Espacial
General de Brigada Aérea (A) Luis Felipe Sáez Collantes

Comandante en Jefe de la IIIª Brigada Aérea
General de Brigada Aérea (A) Sergio Rojas Schwemmer

Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea y
Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago
General de Brigada Aérea (A) Andrés Leiva Divasto

Director General del Hospital Institucional
General de Brigada Aérea (S) Carlos Polanco Lazo

Director de Mando y Control Estratégico del Estado Mayor Conjunto
General de Brigada Aérea (I) Fernando Mondaca Rodríguez

Director de Inteligencia
General de Brigada Aérea (A) César Pineda Troncoso

Jefe de la División de Desarrollo y Proyectos
General de Brigada Aérea (DA) Renato Erbetta Núñez

Jefe de la División de Ingeniería y Apoyo Sistema de Armas
General de Brigada Aérea (I) Francis Muñoz Covarrubias

Secretario General
General de Brigada Aérea (A) Milton Zablah Ruz

Jefe de la División de Sanidad
General de Brigada Aérea (A) Juan José Iglesis Larroquette

Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea
General de Brigada Aérea (A) Vicente Donoso Herman

Director de Operaciones
General de Brigada Aérea (A) Alfredo Ríos Latorre

Se desempeñarán como Comodoro, los siguientes Oficiales Superiores:

Jefe de la División de Bienestar Social
Comodoro (AD) Boris León León

Jefe de la División de Recursos Humanos
Comodoro (AD) Rodrigo Palma Violic

❖ ***Concluyen las Jornadas de Historia Aeronáutica desarrolladas por el Museo Nacional de Aeronáutica en Argentina donde nuestra corporación participara a través de unos de nuestros distinguidos Miembros Correspondientes y también como uno de sus patrocinadores académicos.***

La tercera y última jornada de las Jornadas de Historia Aeronáutica en el MNA, inició con el Ensamble de Música de Cámara de la Fuerza Aérea Argentina, interpretando piezas dedicadas a las mujeres en la aviación argentina.

Luego, continuaron las ponencias de los disertantes invitados: Roberto Gaineddu (*La historia del aeropuerto San Isidro y la Compañía Rioplatense de Aviación*), Arq. Pablo Luciano Potenze (*Las tres Aeropostas*), Gustavo Roberto D'Antiochia (*La historia del Aeropuerto Ezeiza)* y Maria Isabel Salinas (*La historia y evolución de los y las Tripulantes De Cabina De Pasajeros).*

La jornada fue coronada con un lunch, gentileza de la Asociación de Profesionales Aeronáuticos Despachantes de Aeronaves (APADA), donde luego, se entregaron reconocimientos a quienes nos apoyaron durante este ciclo, entre ellos a la Dra. Adriana Douthat, de la Universidad Provincial de Ezeiza y el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

❖ ***Miembro Correspondiente de nuestra corporación en Colombia es el principal organizador y expositor en el Webinar sobre Derecho Aeroespacial que tuvo lugar este mes de noviembre***

El Dr. Álvaro Sequera Duarte, apreciado Miembro Correspondiente de nuestra corporación en Colombia, quien permanentemente realiza tareas de investigación y difusión histórico aeronáuticas, nos distingue una vez más con su tarea educacional.

IV. Efemérides del mes de Diciembre

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

01/12/1934: Se ordena rendir honores al monumento "Héroes de Iquique" a toda tropa de Ejército, Armada o Aviación, formada ya sea con armas o sin ella, que pase por frente al monumento ubicado en Valparaíso, donde existe una cripta que guarda las cenizas de esos mártires.

01/12/1946: Con la presencia del Presidente de Panamá, señor Enrique A. Jiménez, se recibe en la Escuela de Actividades Aéreas S.A., la primera mujer panameña Piloto, señorita Mary Quelquejeu de Galindo. Recibe sus alas por parte de quien fuera su Instructor y distinguido piloto panameño, don Marcos Antonio Gelabert D.

Fotografías de la señorita Mary Quelquejeu de Galindo, primera mujer piloto de Panamá. *(1946)*

01/12/1973: Lan Chile realiza el primer vuelo charter a Sydney, Australia. En un Boeing 707 tripulado por los comandantes Jorge Jarpa y Kurt Pfeffer, se trae al regreso del periplo, el primer Correo Aéreo entre Australia y Sudamérica. Se rinde homenaje al General de Brigada Aérea Roberto Parragué Singer, Navegante del vuelo, por su larga actuación en las rutas del Pacífico Sur, de evidente beneficio para Chile.

02/12/1915: El Capitán Juan E. O'Connor La Guevara realiza el primer vuelo táctico de cooperación con las Fuerzas del Ejército, en un avión Blériot por espacio de 45 minutos alcanzando unos 150 metros de altura. Tras cumplir su misión aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar de Chorrillos, donde es aclamado por la multitud y felicitado por el Presidente de la República del Perú,

don José Pardo. Debemos también recordar que el Capitán O'Connor junto a Ricardo Walter Stubbs, asistieron en marzo de 1916, como delegados del Aero Club del Perú a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación realizada en Chile. Con el grado de comandante, se convertirá en el primer director del Centro de Aviación Jorge Chávez, hoy actual Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, y posteriormente será el primer oficial en ascender al grado de Mayor General del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Falleció estando ya en retiro en 1956, su labor y su ejemplo fue simiente en el espíritu de los Aviadores Peruanos.

Parte de la concurrencia a la Primera Conferencia Panamericana de Aviación celebrada en Chile en el mes de marzo de 1916.

Durante la recepción ofrecida por el Aero Club de Chile a los delegados del Aero Club del Perú, a su arribo a Santiago.

1.- Ricardo Walter Stubbs.
2.- Capitán Juan E. O'Connor La Guevara.

02/12/1984: Nace Gisella Ester Cortés Rojas en Villa Las Estrellas de la entonces denominada Base Aérea "*Teniente Rodolfo Marsh"* en Territorio Chileno Antártico, la primera niña chilena. El alumbramiento de la hermosa guagua de tres kilos y 49 centímetros, se produjo a las 01:20 horas. Sus padres fueron la señora Gisela Rojas y el Meteorólogo de la base, don Oscar Cortés.

La atención profesional del alumbramiento fue realizada por el equipo médico encabezado por el doctor gineco-obstetra, Miguel Serrano de la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile y asistido por un equipo médico que había arribado el 5 de noviembre pasado para asistir al primer nacimiento, que fue de un varón: Juan Pablo Camacho Martino (21 de noviembre de 1984).

03/12/1935: Con gran éxito finaliza el Raid de 2.000 kilómetros, la escuadrilla del Grupo de bombardeo utilizando trimotores Junkers al mando del comandante José Jara Concha de la F.A.N. de Chile, iniciado el pasado 25 de noviembre de ese año.

04/12/1919: El piloto civil David Fuentes Soza, se eleva en Collipulli, llevando como pasajero al piloto aviador Emilio Castro, y cruzan el arco principal del viaducto sobre el río Malleco.

04/12/1924: Llega a Chile, la misión Junkers en dos monoplanos, uno para siete pasajeros y el segundo biplaza para empleo militar.

04/12/1967: Producto de una serie de erupciones volcánicas, queda destruida la Base Aérea Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda". (Chile)

05/12/1920: El Inspector General del Ejército venezolano, en Oficio N°607, participa al Ministro de Guerra y Marina, que los alumnos Tte. Alfredo Sánchez Colón y los civiles Elías Vivas Moros y Julio E. Molina, no fueron aptos para el curso de pilotaje, siendo los primeros descartados del pilotaje en esa nación.

05/12/1923: Se efectúa en un avión De Havilland DH-9, la comprobación en vuelo del invento del dentista chileno, señor Alfredo Leigh Bañados, una serie de perfiles dispuestos en el borde de ataque del ala, que más tarde fueran conocidos como "Slots".

Comprobación del invento del Sr. Alfredo Leigh Bañados.
Avión De Havilland DH - 9

La aviadora Dora Koeppen (Mucki) junto al secretario del Club, René González, izan la bandera que flameó desde este día en cada ceremonia oficial realizada en Los Cerrillos.

06/12/1942: Ceremonia oficial de entrega del primer Gallardetón del Club Aéreo de Chile.

A medio día y amenizada por el Orfeón de la Fuerza Aérea de Chile se realizó la entrega del emblema de aquella institución el que consistió en un gran banderín de tela azul y blanco a la mitad y que ostentaba una estrella blanca y un cóndor al centro, sobre la leyenda: CLUB AEREO DE CHILE.

06/12/1959: El primer catapultaje de un avión argentino fue desde el Portaaviones "Independencia" de la Armada Argentina, con un avión Vought F4U-5 Corsario. Su Piloto fue el Capitán de Corbeta, señor Hugo Frontroth.

06/12/1948: Llega a la Línea Aérea Nacional de Chile, el Beechcraft AT-11 de instrucción (CLU N°0198), adquirido en USA, por un valor de US$23.000. Posteriormente este avión será vendido por la empresa en el mes de mayo de 1950.

07/12/1941: Creación del Club Aéreo de La Serena, más tarde conocido como Club Aéreo de La Serena - Coquimbo. (Chile) El Club Aéreo de La Serena - Coquimbo fue fundado con un propósito claro, *"darles alas a los entusiastas de la aviación".* La Fuerza Aérea de Chile le donó su primera aeronave hace ya más de medio siglo; como toda institución el Club ha pasado por altos y bajos, épocas oscuras en que no había vuelos, sin embargo, la fidelidad de sus miembros le ha hecho

perseverar. Hoy el Club Aéreo cuenta con tres aeronaves y más de veinticinco socios pilotos activos. Los que dan vida a una verdadera hermandad de alas.

07/12/1944: Representantes de 52 países firman en Chicago, el Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual actualiza la Convención de París de 1919 y crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

07/12/1950: Por decreto N°26.099 del Poder Ejecutivo Argentino, se crea Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado.

07/12/1997: La Asamblea General de las Naciones Unidas proclama oficialmente, el Día Internacional de la Aviación Civil. Si bien esta ya se venía celebrando por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desde 1992, esta conmemoración tiene su base en la creación de la OACI, que es el organismo que regula las normas sobre aviación civil.

07/12/2009: Aerogal (Aerolíneas Galápagos de Ecuador), fundada en noviembre de 1985 con el objetivo inicial de ofrecer transporte aéreo de pasajeros y carga en Ecuador Continental y en el Archipiélago de Galápagos, inaugura con gran éxito la ruta a Nueva York, para lo cual la empresa incorpora un Boeing 767. En 2013, la empresa se convierte en la nueva línea aérea Avianca Ecuador, puesto que Aerogal fue adquirida por Avianca Holdings

08/12/1944: Creación del Club Aéreo de Talca. VII región (Chile), que por Decreto Supremo Nº 168 del 9 de abril de 1945 estableció su persona jurídica. Se dice que la idea de crear un Club Aéreo local habría surgido el 19 de octubre de 1939 en el Centro Español de Talca, día en que un grupo de jóvenes amantes del deporte aéreo se propone materializar la idea, alentados por el connotado piloto don Emilio Castro.

El aeródromo se construyó ese año en el mismo lugar en que actualmente aterrizan y despegan aviones y helicópteros de mediano tamaño. Ubicado en el sector de Panguilemo, a 5 kilómetros al norte de Talca, es el aeródromo más grande la región y lleva el nombre de uno de los socios históricos del Club, Emilio Castro.

El Club adquiere en septiembre de 1968 dos nuevos aviones adquiridos con ayuda de la Municipalidad de Talca a un costo de 170 mil escudos, y logra ampliar el casino gracias al esfuerzo de los socios, esperando albergar una mayor cantidad de visitantes externos, principalmente pilotos en situación de "escala". En 1968 y 1969, el Club Aéreo de Talca fue catalogado como uno de los mejores a nivel nacional.

En 1982, el aeródromo contaba dentro de sus instalaciones con una pista de aterrizaje de mil 200 metros de largo. Para este año, el Club tenía dos Cessna cuadriplazas utilizados como ambulancias aéreas en caso de alguna emergencia o accidente, un Cessna biplaza para dar instrucción a los alumnos y un Champion para la instrucción primaria.

Por suerte, al momento del terremoto de 2010, el aeródromo se encontraba en condiciones bastante favorables para los trabajos de monitoreo efectuados prioritariamente por la Fuerza Aérea de Chile, situación que la misma institución destacó en diario El Centro en abril de 2010, considerando, por ejemplo, la iluminación de la pista que ha servido para agilizar el traslado de órganos y pacientes de extrema gravedad que deben ser llevados a Santiago y como centro de operaciones de las Fuerzas Armadas en caso de catástrofes.

Carabineros de Chile también tiene su hangar dentro del perímetro. En agosto de 2016 se inauguró un Hangar de Carabineros dentro del Aeródromo "Emilio Castro", que fue entregado con helicópteros, camiones, transportadores de petróleo y camionetas, todo para cumplir con más eficiencia las tareas de esa institución."

08/12/1944: Se realiza la ceremonia de cambio de denominación de la Escuela de Aviación por *Escuela de Aviación "Capitán Avalos",* reconociendo con esto, el señero y fructífero trabajo realizado por quien fuera el primer director de este plantel formador de los aviadores militares de Chile.

09/12/1912: Hace 110 años atrás, el ciudadano norteamericano de ascendencia germana, Georges Schmitt pone a prueba su avión biplano Baldwin, logrando despegar desde Santa Marta, Colombia, a las 7 de la mañana para sobrevolar la ciudad a 1.000 metros de altura, aterrizando minutos después, en medio de los aplausos del público. Fue este el primer vuelo de una nave en cielos colombianos.

El aviador Schmitt

Santamarta, diciembre 9 de 1912

Época.—Cartagena.

Comunícole que esta mañana, en mi aeroplano, subí á una altura de mil [1.000] piés, paseando por encima de la ciudad; seguiré á 6s mañana en el vapor frutero para ha cer mi segunda excursión allá.

Servidor,

Geo Schmitt.

9/12/1905: El futuro Capitán Emilio Carranza Rodríguez nace en Ramos Arizpe, Coahuila.

Fue un notable aviador mexicano y héroe nacional, conocido como el "Lindbergh de México". Murió en 1928, cuando regresaba de un vuelo histórico para promover *la paz y la buena voluntad* entre las naciones.

09/12/1944: Con gran pompa, regocijo y participación, tiene lugar la inauguración de las nuevas instalaciones del entonces Club Aéreo de Chile, en Los Cerrillos. Durante el solemne acto, 55 nuevos pilotos recibieron su piocha de manos del comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, Manuel Tovarias.

09/12/1952: Creación del Club Aéreo de Calama (Chile). Una entidad sin fines de lucro, que fue creado con el objetivo de formar básicamente pilotos civiles y prestar servicios a la comunidad, ya sea de la ciudad o de zonas cercanas. Apoyando en rescates aeromédicos, fotografía aérea, rescates andinos, etc.

10/12/1920: A las 7.30 horas de este día, el Director de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, Coronel David López Henríquez en compañía de su Ayudante, Capitán Alejandro Fernández Ortiz, de los Instructores, Capitán Roberto Petit, Ludovic Pouget y Luis Rollin y en presencia de los alumnos pilotos y mecánicos, declaró solemnemente instalado este plantel, procediendo a firmar su Acta respectiva. Se establece así más tarde como fecha de fundación de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela, la que tiene por misión asegurar la soberanía del espacio aéreo del Territorio Nacional, así como contribuir con las demás Fuerzas Orgánicas de la Defensa Nacional.

10/12/1920: El Papa Benedicto XV promulgaba en marzo de 1920, el "Solemne Decreto Pontificio" nombrando a la advocación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de la Aviación Universal, y con ello también, el establecimiento de un ritual eclesiástico para la bendición de aeronaves. Este hecho fue recibido con especial júbilo por todo el mundo cristiano.

De entre las primeras naciones en acatar este particular nombramiento de Nuestra Señora de Loreto como patrona de la aviación, estuvieron España y Portugal. Después, se unieron los países latinoamericanos que ya temprano y largamente conocían de esta advocación, sumándose

luego varios otros países del mundo que han mantenido la celebración de esta fiesta, generalmente para el día 10 de diciembre de cada año.

10/12/1940: En la Fuerza Aérea de Chile, se dispone el establecer y homologar grados para el Servicio de Justicia recientemente instituido a fines de 1936. Es así que, para el Auditor General, don Edelberto Alcaino Quijada, corresponderá el grado de Comodoro del Aire; para el Auditor de 1ª. Clase, don Raúl Magallanes Barros, el grado de Comandante de Grupo; para el Auditor de 2ª. Clase, don Alfonso Santa Cruz Barceló, el grado de Comandante de Escuadrilla; para el Secretario de la Auditoría General, don Eduardo Hamilton Depassier, el grado de Capitán de Bandada. La fecha de entrada en vigor de la Ley N°6772, fue el 1° de enero de 1940.

11/12/1968: Último aterrizaje sobre el Portaaviones ARA "Independencia" de la Armada Argentina, realizado en un avión S2A Grumman Tracker. Su Piloto fue el Teniente de Navío, señor Juan Pedro Villemur.

12/12/1912: El Ministerio de Justicia del Brasil cede al Aeroclub de ese país, un terreno en "Campo dos Afonsos" para la construcción del primer aeródromo dentro del Distrito Federal, actual Municipio de Río de Janeiro.

12/12/1918: A las 3 de la madrugada de este día se daba inicio a los preparativos para lo que sería el Primer Cruce de Los Andes en avión por su parte más alta. Este magno hito aeronáutico mundial, fue realizado por el entonces Teniente de Ejército, señor **Dagoberto Godoy Fuentealba**.

Dada la importancia y trascendencia de este triunfo sobre los macizos americanos, es que posteriormente en noviembre de 1956, se establece en Chile, esta fecha como Día de la Aeronáutica Nacional.

12/12/1940: Cruce de la Cordillera de Los Andes para conmemorar la hazaña de Godoy en 1918, en un avión caza SPAD de la I Guerra Mundial por el entonces CDB(A), señor Enrique Flores Álvarez (Primer Presidente de nuestra corporación). El vuelo constituyó un alto riesgo por lo obsoleto del avión empleado a esa fecha.

12/12/1964: También en homenaje y conmemoración del cruce efectuado por el teniente Godoy en 1918, el piloto chileno y socio de nuestra corporación, señor **Alejo Williamson Dávila** (Q.E.P.D.), realiza el Primer Cruce de la Cordillera de Los Andes en Planeador, volando desde Santiago a Mendoza

tras 5 horas y 59 minutos, alcanzando alturas de más de 5.000 metros, en una nueva hazaña aeronáutica de resonancia mundial.

12/12/1983: Creación del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas". Esta entidad nace como resultado de la unificación del Grupo Simbólico de Aviación "Águilas Blancas" con el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Los Cóndores".

La unificación se produce a instancias del Comandante en Jefe de la época, General del Aire, don Fernando Matthei Aubel, quien teniendo en mente la idea de conformar una organización que cumpliese fines similares a los existentes en los Regimientos Simbólicos del Ejército, integra a ellos los Ex Cadetes de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” con los Oficiales en retiro y de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

www.aguilasblancas.cl

13/12/1927: Arriban a Santiago de Chile los aviadores franceses Dieudonné Costes y Joseph- Marie Le Brix, quienes venían dando la vuelta al mundo en un avión Bréguet 19 GR (Gran Raid), con motor Hispano Suizo de 600 HP., con el que habían cruzado el Océano Atlántico en 18 horas de vuelo sin escalas desde Saint Louis, Senegal hasta Natal en Brasil. Desde allí habían proseguido hacia Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo y Asunción, regresando a Río para intentar el vuelo directo a Chile. Aunque trataron de hacerlo un 12 de diciembre, aniversario del cruce de los Andes por Godoy, el viento en contra los obligó a aterrizar en el Palomar, en Buenos Aires, desde donde salieron a las 01.20 horas del día 13, con plena oscuridad, sorprendiéndolos el amanecer con la visión de la Cordillera de los Andes que debían cruzar. Para ambos pilotos, según confesaron más tarde, este fue el más grande espectáculo que habían presenciado en sus vidas.

13/12/1935: El distinguido médico y aviador peruano, señor Armando Revoredo Iglesias, efectúa un vuelo sin escalas de Lima, Perú a Bogotá, Colombia. Lo ejecutó en un *Travel Air* preparado por Elmer J. Faucett. El vuelo duró 14 horas 45 minutos, recorriendo 2.538 kms. en 14 horas 40 minutos y aterrizando en el *aeropuerto de Techo*, siendo condecorado por el gobierno colombiano con la Cruz de Boyacá por aquel raid de buena voluntad. Posteriormente planeó un segundo raid memorable, esta vez a Buenos Aires, cuyo proyecto fue presentado al presidente Oscar R. Benavides. Lo realizó el 27 de marzo de 1937, piloteando un *Stimson Faucett* de manufactura local, en un tiempo de 13 horas 38 minutos. A su retorno, el presidente peruano le distinguió con la Orden del Sol. Nombrado Comandante del 31° Escuadrón de Formación Estratégica, fue ascendido a comandante del otrora Cuerpo Aéreo del Perú (CAP). Tuvo por entonces, la idea de realizar un vuelo de confraternidad entre algunas de las capitales y ciudades sudamericanas. Fue así como, al mando de la escuadrilla "Los Zorros", conformada por cinco aviones Douglas Northrop 8A-3P, realizó un viaje por todo el subcontinente americano, en abril de 1940, partiendo de Lima y tocando Quito, Bogotá, Caracas, Paramaribo, Belém do Pará, Fortaleza, Río de Janeiro, Asunción, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, La Paz, regresando finalmente a Lima, con un recorrido total de 17.900 km. Este suceso tuvo mucha resonancia, y le valió su ascenso a la grado de Coronel, el 14 de mayo de 1940. Designado Embajador de Perú en Chile, desarrolló fructíferas y muy recordadas relaciones entre 1963 y 1967.

Revoredo con el Presidente de Chile
Eduardo Frei Montalva

13/12/1944: Se da término al primer curso de capacitación constructora de aeromodelos que dictara la sección aeromodelismo del Departamento IV de la entonces Dirección de Aeronáutica. Este curso inaugurado en el mes de agosto e impartido a 25 alumnos de forma totalmente gratuita, constituyó un excepcional esfuerzo por aumentar la conciencia aérea en la juventud. El proyecto liderado por el capitán Enrique Flores Álvarez, desarrolló en 41 clases, las siguientes asignaturas: *Aerodinámica, Legislación Aérea, Historia de la Aviación* y *Capacitación Constructora*. Finalizada la actividad, se exhibió una película que se realizó con el desarrollo y logros alcanzados durante el curso, material que fue luego distribuido para recorrer los cines de Santiago y provincias.

15/12/1913: Fallece Miguel Lebrija Urtegui, uno de los precursores de la aviación en México. Realizó sus estudios en el Colegio Williams. Posteriormente fue secretario particular del gerente de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz. En 1909 construyó y voló un planeador, siendo impulsado por un automóvil en la hacienda de San Juan de Dios en Tlalpan.

Fue el primer mexicano que voló sobre la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México y el primero en alcanzar alturas superiores a 1.000 metros. El 4 de abril de 1913, en un avión de la misma marca y en compañía del piloto Juan Guillermo Villasana, ejecuta un simulacro de bombardeo aéreo, en el Aeródromo de Balbuena, usando bombas Martín Hale.

El Gobierno Mexicano lo nombró Mayor jefe de la aviación y se le envió a Francia con objeto de adquirir varios aviones para el Ejército Mexicano; desempeñando este encargo tuvo que atenderse de urgencia una lesión en su pierna derecha. Muere a los 26 años de edad.

15/12/1987: Creación del Centro de Exposición de Aeronaves de la Aviación Naval, antecesor del actual Museo de la Aviación Naval Argentina.

15/12/2008: COPA AIRLINES inicia operaciones a Aruba y a Santa Cruz, Bolivia

16/12/1929: El Vickers Vedette N°3 procedente de La Chamiza en Puerto Montt amariza en Puerto Aysén, siendo el primer avión en llegar al entonces aislado Puerto Aysén. Los pilotos de esta valerosa travesía fueron el comandante Arturo Merino Benítez y el teniente Félix Schaerer Dabner.

Merino y Schaerer tras arribar a Puerto Aysén

16/12/1930: Creación Grupo de Aviación N°6. Creada inicialmente con el nombre de Escuadrilla de Anfibios N°2, asentada inicialmente los terrenos de Cabo Negro y posteriormente en 1935, con el nombre de Grupo de Reconocimiento Nº6 en la Base Aérea de Bahía Catalina de la ciudad de Punta Arenas. Esta es una de las unidades más antiguas de la Fuerza Aérea, siendo su primer comandante el entonces Teniente 1° de Aviación, señor Santiago Leitao Moya.

Jacobo Atala B.

16/12/1966: Activación del Grupo de Aviación N°12. Al crearse en 1959, la antigua Ala Base Nº3 en Punta Arenas, contemplaba en su orgánica el Grupo de Aviación Nº12 de Combate.

Pese a ello, solo se activa esta unidad por Resolución de la Comandancia en Jefe N°E-01875, de fecha 16/12/1966, comenzando a operar en febrero de 1967 con aviones F-80 y T-33 provenientes del Grupo Nº7, siendo su primer comandante el entonces CDG (A), señor Jacobo Atala Barcudi.

17/12/1916: Se cumplen ciento tres años desde que el sacerdote y capellán militar, Presbítero Norberto Schroer Bohle, se convierta en el primer religioso que vuela en Chile.

El hecho se produce cuando el avezado piloto civil don David Manuel Fuentes Soza, el mismo que realizara días antes (10 y 11 de diciembre) el primer correo aéreo en Chile, lo invita a subir a 700 metros de altura en su avión Blériot, tras lo cual el sacerdote puertomontino exclamará:

¡Qué hermosa vista desde la altura, uno no quisiera volver a descender!

17/12/1930: El hidroavión modelo Junkers W-34 “Bremen”, fue el primer avión venezolano que voló al extranjero.

Ese vuelo con ruta Maracay-Maracaibo-Santa Marta, trajo a la representación diplomática venezolana hasta Santa Marta, Colombia, para asistir a la conmemoración de los 100 años del fallecimiento del Libertador Simón Bolívar.

Hidroavión venezolano que estuvo en Santa Marta en diciembre del año de 1930.

17/12/1944: Se lleva a cabo en el Aeródromo de Los Cerrillos, el primer Concurso Nacional de Aeromodelos verificado en Chile, al cual concurrieron destacados aeromodelistas que enviaron los Clubes de provincias. En la competencia tomaron parte alrededor de cien concursantes de Santiago, Temuco, Valparaíso, Viña del Mar y se inscribieron 110 aeromodelos con los que se realizaron unos 300 vuelos entre planeadores, aviones a elástico y con motor a bencina. Se perdieron, en vuelo cuatro aeromodelos que en sus planeos se encontraron con térmicas que les impidieron volver a la cancha. Entre los aeromodelos perdidos se cuentan dos de Santiago, y dos de Valparaíso. Los constructores de dichos aviones, los señores Arellano y Rodríguez del Puerto y señores Alfaro y Santander de Santiago, fueron premiados con los más valiosos trofeos que se disputaron. El avión con motor "Capitán Flores" diseñado y construido por Guillermo Prado de Santiago, se incendió en un despegue, lo que le impidió completar sus vuelos.

17/12/1949: Se graduaron los primeros Instructores de Vuelo a Vela del Club de Planeadores de Santiago y del país. Se trató de los señores Hernán Maturana Solano y Dobri Dobrev. Ambos postulantes rindieron examen ante la Comisión designada para el efecto por la Dirección de Aeronáutica, la que estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla Ingeniero Sr. Marcos Loyola y el Teniente 2º don Humberto Tenorio Iturra, en los terrenos que el Club ocupaba para sus prácticas en la vecina localidad de Batuco, terrenos gentilmente cedidos por don Jorge Herrera, dueño del Fundo "Santa Carolina".

18/12/1910: El Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina, a la fecha alumno de la Escuela Superior de Guerra en París, eleva a petición del general Arístides Pinto Concha, un primer informe requerido por el Gobierno de Chile sobre el estado de avance aeronáutico europeo, estableciendo con ello, lo que sería a la postrer la base para la materialización e implementación de la Aeronáutica militar en Chile.

18/12/1980: Llega a Santiago de Chile, el primer avión DC-10-30 serie 47815, matrícula G-BGXI arrendado para ser utilizado por la flota de Lan Chile.

19/12/1919: El Teniente de Fragata, señor Marcos A. Zar (piloto) y el Capitán de Fragata Gregores (pasajero) efectúan con un hidroavión Macchi (M-9) el vuelo Puerto Belgrano – San Fernando (Argentina) y baten el récord sudamericano en velocidad y distancia sobre mar con y sin pasajeros.

19/12/1926: El teniente boliviano Faustino Rico Toro, junto a su instructor de vuelo, el francés Henrry Lemaitre, quien le designó su copiloto, realizan con éxito el primer vuelo nocturno en Bolivia. Este episodio, fue objeto de elogiosos comentarios de la opinión pública que vio con asombro el destello de las luces del avión Breguet XIX que evolucionaba en el oscuro cielo paceño, haciendo rugir su motor propulsor, lo que fue todo un acontecimiento noticiero en aquella época.

19/12/1937: Por escasez de material de vuelo, la entonces Línea Aérea Nacional arrienda un Junkers Ju 52, a la empresa alemana Condor Syndikat. Por corto tiempo, este trimotor servirá en la ruta al Norte de Chile.

19/12/1985: Primer aterrizaje de un Boeing 737 de LAN en la pista de Puerto Williams, Chile (1.440 metros de longitud). Transportó 85 pasajeros los que se embarcaron en el barco turístico World Discover con rumbo a la Antártica.

20/12/1982: Fallece el General de División, Piloto Aviador señor Gustavo G. León González, quien realizó el primer vuelo de circunvalación a la República Mexicana.

20/12/1924: Primer aterrizaje en Medellín, de un avión de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos). El avión Fokker "Medellín" con los pilotos señores Ferruccio Guicciardi Romani y José Ignacio Forero F., aterriza en la finca "El Guayabal", primer campo de aviación en Medellín, Colombia.

20/12/1936: Se entrega en custodia al Museo del Transporte Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" de la ciudad de Luján en Argentina, el famoso hidroavión español Dornier Wal bautizado como "PLUS ULTRA".

20/12/2005: Se realiza un doble cruce de la Cordillera de Los Andes en planeador a cargo del piloto chileno, señor Carlos Pérez Oehninger y sus hijos Javier y Mauricio.

21/12/1881: Nace en La Vega, República Dominicana, el Ingeniero Zoilo Hermógenes García Peña, quien se destacara por ser el primer ingeniero dominicano graduado en Francia, quien además diseñó y construyó un ingenioso avión, el cual fuera conocido como "Poliplano".

21/12/1927: Pilotos de la armada de EE.UU. en cinco aviones anfibios inician un vuelo panamericano, desde EE.UU. a Centroamérica, Sudamérica y de vuelta.

21/12/1952: La Fuerza Aérea Argentina, constituye la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA); realizándose durante este mes varios vuelos hasta la isla Decepción, con distintas tripulaciones al mando del Vicecomodoro, señor Gustavo Argentino Marambio.

22/12/1910: Se notifica como desaparecido en el Canal de la Mancha, el aviador chileno-británico, don Cecil Stanley Grace, quien por se convertiría en el primer mártir aeronáutico desaparecido en el mundo.

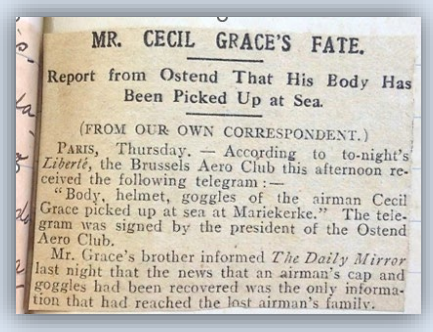
El aviador de padres británicos y nacido en el Cerro Alegre, Valparaíso, fue reportado perdido tras volver de su viaje de Inglaterra a Francia en un avión Short S.27. Cecil Grace fue declarado oficialmente muerto en marzo de 1911.

DESTINO DEL SEÑOR CECIL GRACE
Informe desde Ostendee señala que su cuerpo ha sido recogido en el mar.

(De nuestro propio corresponsal)

París, Jueves. - Según el diario Liberté de esta noche, el Aero Club de Bruselas recibió esta tarde el siguiente telegrama:-

"Cuerpo, casco, antiparras del piloto Cecil Grace recogidos en el mar en Mariekerke". El telegrama fue firmado por el presidente del Ostendee Aero Club.



MR. CECIL GRACE'S FATE.

Report from Ostend That His Body Has Been Picked Up at Sea.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, Thursday. — According to to-night's *Liberté*, the Brussels Aero Club this afternoon received the following telegram:—

"Body, helmet, goggles of the airman Cecil Grace picked up at sea at Mariekerke." The telegram was signed by the president of the Ostend Aero Club.

Mr. Grace's brother informed *The Daily Mirror* last night that the news that an airman's cap and goggles had been recovered was the only information that had reached the lost airman's family.

Recorte del periódico Daily Mirror de 1911

El hermano del Sr. Grace informó anoche a The Daily Mirror que la noticia de que se había recuperado la gorra y las gafas de un aviador era la única información que había llegado a la familia del aviador perdido.

22/12/1938: Se dicta la Ley N°55 de esta fecha, declarando Bahía Calderas, zona del sur de República Dominicana, como asiento de la primera Estación Naval y aérea de aquella bella Nación.

22/12/1956: Primer Sobrevuelo comercial de la Antártica, realizado por el DC-6B N°401 de Lan Chile. El avión a cargo del Vice Presidente de LAN, Adalberto Fernández Ferreira. La tripulación estaba compuesta por los Pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa, el Ingeniero de Vuelo Eric Campaña, el Radiooperador Januario Lazo, el Sobrecargo Héctor García y las Auxiliares de Vuelo Polígena Nerlich y Karen Hanke.
A bordo del avión viaja el presidente de la compañía, Adalberto Fernández Ferreira. El avión despega desde Chabunco en Punta Arenas a las 5.36 horas y regresa a las 13.20 horas. Este primer vuelo de una línea aerocomercial sobre el continente helado llevará 80 pasajeros, por lo que ese día recibirán el diploma "El gran pingüino", que llevará un especial sello *"Primera sobre la Antártica".*

22/12/1972: Se realiza en circunstancias muy difíciles, el heroico y riesgoso rescate de los jóvenes supervivientes uruguayos caídos en la Cordillera de los Andes, tras el accidente del 13 de octubre de 1972, cuando un avión Fairchild FH 227D de matrícula T-571 la Fuerza Aérea Uruguaya se estrelló a la altura de Curicó en Chile.

23/12/1907: El Ingeniero, señor Jorge A. Newbery, junto con su amigo Aarón de Anchorena, realizan su primera ascensión en un globo denominado "Pampero". Dos días más tarde, cruzarían el Río de La Plata desde Argentina hasta la vecina orilla del Uruguay, en la localidad de Conchillas. El hecho produjo tal entusiasmo, que con fecha 13 de enero de 1908, se creó el Aero Club Argentino, primera entidad aérea de este país.

23/12/1913: En sesión de la Cámara de Diputados del 23 de diciembre de 1913, la Comisión de Industria y Agricultura de esa corporación, presentó un proyecto correspondiente a la moción del

Diputado por Santiago, don Héctor Arancibia Lazo, por el cual se establecía un premio de 20.000 pesos para el primer aviador que trasmontara la Cordillera de los Andes.

Así tras discusión, quedó acordado finalmente en la sesión del día 26 de diciembre, un premio de 50.000 pesos, para quien realizara un vuelo sobrevolando las más altas cumbres y comprendido entre los 31 y 35 grados, o sea entre La Serena y Linares.

GLORIA A DAGOBERTO GODOY!

El primero en atravesar en avión la Cordillera de los Andes por sus altas cumbres

(12 de diciembre de 1918)

23/12/1980: Llega a Santiago de Chile desde Seattle USA, el Boeing 737 200 serie 22602, matrícula CC-CHJ N°731 para ampliar la flota de Lan Chile. Sus pilotos fueron los comandantes de aeronave Roberto Parragué Opazo y Roberto Anguita.

23/12/1986: El Licenciado señor Humberto Chavarría junto a otros accionistas, forman la Compañía Istmeña de Aviación S.A., siendo ella la segunda empresa con el mismo nombre que se organizaba en Panamá.

25/12/1907: Los aviadores trasandinos, señores Jorge A. Newbery y Aarón Anchorena cruzan desde Buenos Aires el Río de la Plata por primera vez, en un globo bautizado "El Pampero" para luego aterrizar en Conchillas, Uruguay.

27/12/1909: El distinguido aeronauta argentino, señor Jorge Alejandro Newbery Malagarie, establece un récord sudamericano de distancia y duración en globo, al unir la localidad de Belgrano en Buenos Aires, Argentina; pasando sobre Uruguay y aterrizando en la ciudad de Bagé ubicada en Rio Grande do Sul en Brasil, a bordo de un aerostato de 800 m3, bautizado como *"Huracán"*. La travesía de 541 kilómetros realizada por el globo, fue cubierta en 13 horas de navegación.

27/12/1924: El piloto italiano Attilio Canzini realizó el primer vuelo directo entre las dos principales ciudades del Ecuador, Guayaquil y Quito, en un avión Ansaldo S.V.A. Partió del campo de aviación *El Cóndor*, ubicado en Durán, entonces parroquia de Guayaquil hasta el campo de Iñaquito. En el arriesgado viaje superó altitudes más allá de los 4.800 metros sobre el nivel del mar.

27/12/1937: De acuerdo a lo publicado en el Boletín Oficial Nº51 de esta fecha, se establece la denominación *"BASE AÉREA"* para la Unidad o conjunto de Unidades de la Fuerza Aérea de Chile, ubicadas en una misma localidad.

27/12/1990: Se protocoliza la Escritura Pública N° 520 de la Notaría 9ª del Circuito de Panamá, con la cual se da vida a la Sociedad CARGO THREE INC. (También conocida como Cargo Tres Sociedad Anónima). Su Presidente fue don Germinal Sarasqueta O.

28/12/1955: Se realiza el primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile, uniendo Punta Arenas con la Base Aérea Antártica *"Presidente Aguirre Cerda".*

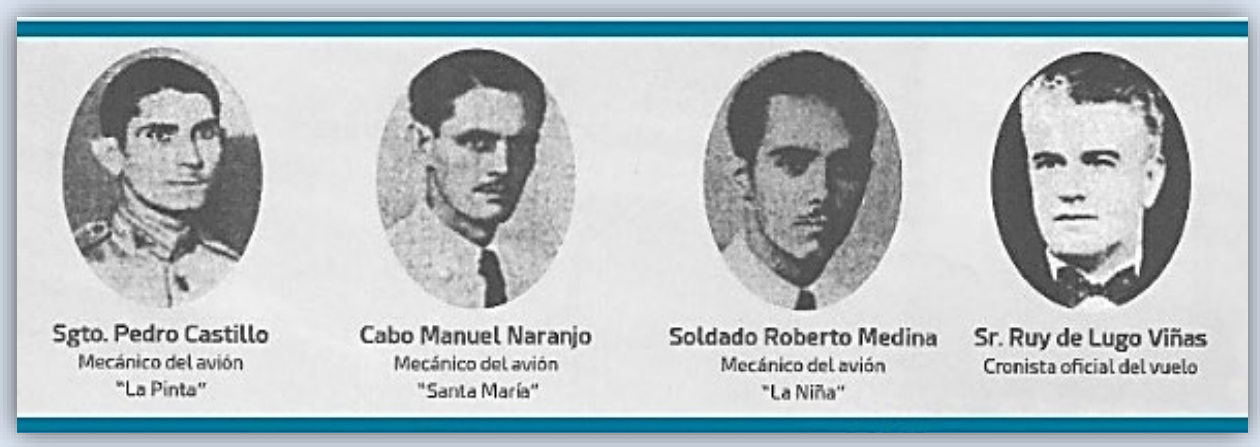
El avión utilizado fue el OA-10 A Catalina N° 406, que fuera bautizado como "*SKUA",* perteneciente al Grupo de Aviación N°2. Tripulado por el Comandante de Escuadrilla (A) Humberto Tenorio Iturra (Piloto) y los Capitanes Rafael Vásquez y Sabino Poblete como Copilotos.

Sello postal nacional con la imagen del "SKUA" arribando a Territorio Chileno Antártico. *(El original corresponde a una pintura al óleo del artista CDA. Enrique Flores Álvarez.)*

28/12/1979: Se firma un Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República de Corea.

28/12/1984: Se envía a España el primer avión T-35C "Pillán" fabricado en Chile y que forma parte de una partida de cuarenta y un aviones del mismo tipo vendidos a ese país por la Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER), que serán conocidos como E-26"Tamiz".

29/12/1937: En lo que fue un trágico accidente y que enlutó a toda América, fallecen en Cali, Colombia, siete de los integrantes de la Escuadrilla Panamericana “Pro Faro Colón”, que realizaban un vuelo de Buena Voluntad por los cielos de este continente.



Los siete tripulantes lamentablemente fallecidos

29/12/1945: Creación del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile. Unidad especializada en las tareas de transporte pesado, este Grupo de Aviación tiene sus antecedentes en la antigua “Escuadrilla de la Comandancia en Jefe”, creada el 31 de marzo de 1944 en “El Bosque” y el posterior Grupo de Transporte Nº1.

29/12/1917: El Aero Club de Brasil anuncia su intención de comprar material de aviación como también el de contratar instructores de vuelo en Italia. El diario de la comunidad italiana en Brasil, “La Fanfulla”, abrió con esta fecha, una suscripción popular destinada a recolectar fondos para comprar un aeroplano de guerra Caproni, con el fin de regalarlo al Aero Club brasileño.

29/12/2008: Como parte del proceso de renovación del material de helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, a partir de esta fecha comienzan a llegar al país las aeronaves Bell 412, destinadas a las distintas brigadas de la Institución.

LA ESCUELA DE AVIACIÓN, EL GRAN LEGADO DEL CAPITÁN MANUEL ÁVALOS PRADO

INTRODUCCIÓN

El prócer patronímico de la Escuela de Aviación, formadora de los Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, nació en la ciudad de Santiago, el día domingo 2 de agosto de 1885[1]. Curiosamente, él recibió el mismo nombre y apellidos que su progenitor, pues su padre también se llamaba Manuel Ávalos Prado y su madre era doña María Prado Puelma.[2]

Imagen N°1
Fotografía de Manuel Ávalos Prado en su niñez, vistiendo un uniforme militar regalado por su tío, el entonces comandante Arístides Pinto Concha.

En su niñez, el joven Manuel creció escuchando las historias de la guerra que le contaban sus familiares, entre ellos su tío el entonces Teniente Coronel Arístides Pinto Concha[3], quien fuera un héroe de la Guerra del Pacífico, siendo incluso herido en la batalla de Tacna y que luego, también combatió en la trágica Guerra Civil de 1891[4].

---

[1] Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado. Extraído del Archivo General del Ejército.

[2] Alarcón Carrasco, Héctor, "Manuel Ávalos Prado, Primer Aviador Militar", Ediciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2017, p. 23.

[3] *Ídem.*
El General Arístides Pinto Concha, era tío político del Capitán Manuel Ávalos Prado, pues él estaba casado con la señora Carmela Prado Puelma, hermana de doña María Prado Puelma, madre del Capitán Ávalos.

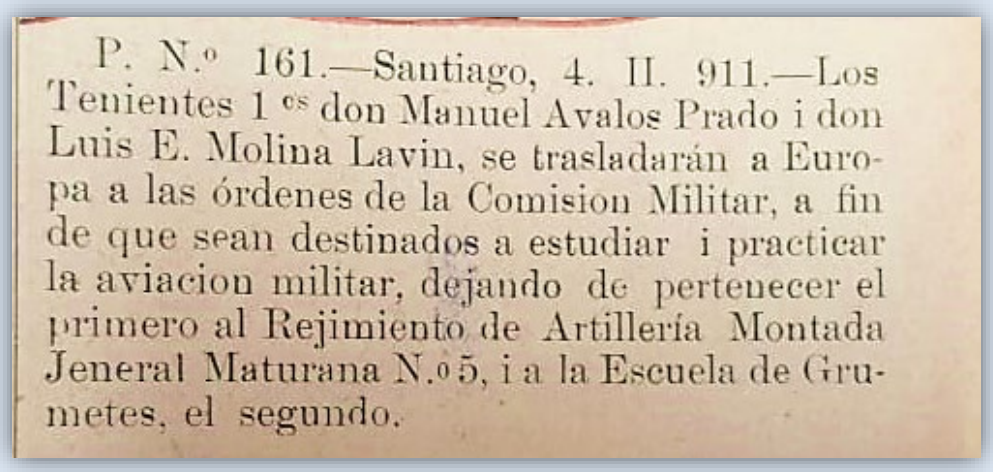
[4] Traub Gainsborg, Norberto, *"Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor".* Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.

Con el paso del tiempo sintió el llamado de la patria y a la edad de 15 años, el 11 de febrero de 1901 ingresó a la Escuela Militar, escogiendo para especializarse el arma más avanzada de aquel momento en el Ejército: "La Artillería".[5]

De ese Instituto matriz egresó el 22 de febrero de 1904, siendo destinado a las pocas semanas como Alférez, al entonces Regimiento de Artillería de Montaña N°4 "Miraflores". Posteriormente, junto a su respectivo ascenso a Teniente, fue trasladado sucesivamente al Regimiento de Artillería a Caballo y luego, como alumno a la Escuela de Caballería.[6]

De esta forma, el Teniente Manuel Ávalos Prado llegó al año del centenario en 1910, cuando se produjo el acontecimiento que le cambió la vida. En diciembre de aquel año, llegó al país el aviador italiano Bartolomé Cattaneo, quien efectuó los primeros vuelos públicos en Chile. En aquella ocasión, se encontraba presente en el Club Hípico de Santiago el teniente Ávalos, quien asombrado con esta nueva tecnología, decidió que dedicaría su vida a la aviación.[7]

Coincidentemente, estos vuelos de Cattaneo se produjeron casi simultáneamente con el informe que realizó el Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell desde Europa, el cual sugería la creación del servicio de aviación militar en Chile.[8] Dentro de este contexto, con fecha 04 de febrero de 1911, el gobierno envió a los jóvenes tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín a Francia, para iniciarse en esta nueva ciencia y dar vida a la Aviación Militar chilena.[9]



P. N.º 161.—Santiago, 4. II. 911.—Los Tenientes 1 os don Manuel Avalos Prado i don Luis E. Molina Lavin, se trasladarán a Europa a las órdenes de la Comision Militar, a fin de que sean destinados a estudiar i practicar la aviacion militar, dejando de pertenecer el primero al Rejimiento de Artillería Montada Jeneral Maturana N.º 5, i a la Escuela de Grumetes, el segundo.

Imagen N°2
Extraído del Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año I, N°6,
del 10 de febrero de 1911, página 43

Una vez en el viejo continente, los militares recibieron su instrucción aérea en la afamada Escuela Blériot y obtuvieron sus respectivos brevets de piloto aviador, correspondiéndole el N°558 al Teniente

[5] Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado. Extraído del Archivo General del Ejército.
[6] *Idem.*
[7] Flores Álvarez, Enrique, "Historia Aeronáutica de Chile", Impreso en los Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile, 1950, p. 38.
[8] Jahn Barrera, Mario, *"General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile"*, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.
[9] Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año I, N°6, del 10 de febrero de 1911, p.43.

Ávalos y el N°561 al Teniente Molina.[10] Luego, este último regresó al país y se retiró del Ejército, convirtiéndose en un distinguido aviador civil[11].

Por otro lado, el Teniente Manuel Ávalos Prado se mantuvo en Francia y Alemania entre 1911 y 1912, en compañía de los mecánicos Miguel Cabezas Soto y Pedro Donoso Amengual, quienes también se convirtieron en pilotos aviadores. Igualmente, se puede señalar que el Teniente Ávalos logró su anhelado ascenso a Capitán en tierras extranjeras y perfeccionó sus conocimientos aeronáuticos en la misma Escuela de Louis Blériot que ya conocía y también en la del pionero chileno José Luis Sánchez Besa. En esta misma línea, cabe destacar que el 27 de septiembre de 1912, rindió exitosamente las pruebas para obtener el brevet de piloto militar, las cuales eran más complejas que las de piloto aviador.[12]

Para concluir el punto, se puede agregar que el recién ascendido Capitán Ávalos regresó a Chile a fines de este último año, con un conjunto de aeronaves y esta fue la antesala de la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar.

LA ESCUELA DE AERONÁUTICA MILITAR

Por aquella época, los estudios para la creación de una Escuela de Aeronáutica Militar, dentro de los cuales destacaban los del General Arístides Pinto Concha[13], los del Comandante Mariano Navarrete Ciris[14] y los del mismo Comandante Pedro Pablo Dartnell Encina antes mencionado[15], entre varios otros, estaban bastantes avanzados en el país y finalmente se concretaron el martes 11 de febrero de 1913, mediante el Decreto de Guerra N° 187, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz, que creó oficialmente al nuevo plantel. [16]

En este contexto, días más tarde fue nombrado el Teniente Coronel Carlos Hinojosa Peña i Lillo como primer comandante del novel establecimiento[17]. Sin embargo, a este Oficial Jefe nunca se le ordenó asumir este puesto y se mantuvo por varios meses comisionado en Alemania, por ende, la responsabilidad desde el primer momento recayó en el segundo Oficial en antigüedad, en este caso el señalado Capitán Manuel Ávalos Prado. Esta anomalía fue enmendada recién el 25 de septiembre de 1913, cuando el Capitán Ávalos fue nombrado Comandante Interino de la Escuela de Aeronáutica Militar. [18]

Se debe entender que el Capitán Ávalos fue nombrado Comandante Interino de la Escuela y no Comandante en propiedad de esta, porque él sólo era un Oficial Subalterno y no un Oficial Jefe, como lo establecía el mismo decreto de creación. Sin embargo, a pesar de este detalle administrativo, hasta

---

[10] Marín Rodríguez, Guillermo, "El Capitán Ávalos y la Escuela de Aviación", Reproducción de un artículo publicado en el Diario El Mercurio en octubre de 1966 por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

[11] Sánchez Varas, Alberto, "Eduardo Molina Lavín, el Primer Piloto que voló en Ecuador", Revista Aerohistoria N°10, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.

[12] Alarcón Carrasco, *Opus Citatus*, p. 50.

[13] Traub Gainsborg, *Opus Citatus.*

[14] Navarrete Ciris, Mariano, *"La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar*", Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911, pp.59-80.

[15] Jahn Barrera, *Opus Citatus.*

[16] Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°112, del 15 de febrero de 1913, p.1423.

[17] Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°114, del 1 de marzo de 1913, p.1462.

[18] Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°155, del 27 de septiembre de 1913, p.1943.

el presente se reconoce al Capitán Manuel Ávalos Prado, como el primer Director de la Escuela de Aviación.
Digno es de mencionarse también, que por aquellos días todo estaba por hacerse, pues no había ninguna instalación preparada para formar un plantel educacional de estas características. Es por ello que en esta primera época, fue muy relevante el apoyo que le prestó el entonces Regimiento de Ferrocarrileros, a la naciente Escuela, ya que esta estuvo durante mucho tiempo, adjunta a dicha unidad de transporte del Ejército, ocupando sus dependencias.[19]

La primera tarea que debieron afrontar los pioneros de la aviación militar, fue proceder al armado de los aeroplanos llegados desde Francia. Arduo trabajo le dio esta labor, pero finalmente el día 7 de marzo de 1913, ya tenían listo el primer aparato, un Blériot de 35 HP llamado "Chile", con el cual el Capitán Ávalos realizó el primer vuelo de prueba[20]. El encargado de accionar la hélice del avión, fue el mecánico Miguel Cabezas, dándose inicio con esto, a la centenaria tradición que se extiende hasta el día de hoy, que simboliza la unión entre el piloto y el mecánico.

Este acontecimiento de rutina, propio de un avión que es armado, es recordado hoy en el ambiente aeronáutico, como el primer vuelo militar en el país. Debemos señalar que esto se realizó en la misma Base "El Bosque", que por aquellos años se conocía como "Chacra de Lo Espejo" y luego "Campo de Aviación de lo Espejo".

Cinco días después, ya había dos aviones más listos para ser probados. Aquel 12 de marzo de 1913, acudió al campo aéreo, el Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz y el General Arístides Pinto Concha, para pasar revista a la naciente Escuela de Aeronáutica Militar. En esta ocasión, frente a las mencionadas autoridades, el Capitán Avalos procedió a realizar el "primer vuelo oficial", esta vez piloteando un Blériot de 50 HP llamado "Manuel Rodríguez".[21]

Al finalizar la revista, tanto el Ministro Matte Gormaz como el General Pinto Concha, quedaron bastante conformes con lo observado, comprometiéndose a dar el apoyo necesario, para llevar a cabo en óptimas condiciones, el inicio de las actividades en la Escuela, con el ingreso del primer curso de alumnos pilotos.

Durante el mes de marzo de 1913, se produjo la primera postulación a este Instituto, siendo aceptados 10 oficiales y 7 suboficiales. Posteriormente de estos 17 hombres, fueron enviados a Francia los 6 mejores puntajes en la etapa de postulación, encontrándose entre ellos el Teniente 1º Alejandro Bello Silva y el Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas.[22]

Por su parte, el ingreso a la Escuela de los 11 Oficiales y Suboficiales restantes, se produjo el día 6 de abril de 1913, contándose entre sus filas a los tenientes Enrique Pérez Lavín, Francisco Mery Aguirre y al Sargento 1° Luis Omar Page. Estos últimos en los meses de agosto y septiembre de aquel año,

[19] Flores Álvarez, *Opus Citatus,* p. 80.
[20] Extraído del Diario "El Mercurio" del viernes 08 de marzo de 1913.
[21] Extraído del Diario "El Mercurio" del jueves 13 de marzo de 1913.
[22] Extraído del Diario "El Mercurio" del jueves 20 de marzo de 1913.

pudieron rendir exitosamente las pruebas de piloto aviador y posteriormente al finalizar 1913, del mismo modo rindieron sus pruebas de piloto militar.[23]

Imagen N°3
En la fotografía se puede apreciar al General Arístides Pinto Concha (izquierda), al Ministro Jorge Matte Gormaz (centro) y al Capitán Manuel Ávalos Prado (derecha) Extraída del Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Mientras esto acontecía en Chile, en Francia se formaban los tenientes Amadeo Casarino y Víctor Contreras, quienes además de obtener su brevets de pilotos, se especializaron en el estudio de la aeronáutica, llegando el Teniente Contreras, a convertirse en el primer Ingeniero Aeronáutico chileno en 1914.[24]

[23] Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°175, del 17 de diciembre de 1913, p.2099.
[24] Contreras Guzmán, Víctor. "Historia de la Aeronáutica Militar de Chile", Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1916, p. 104.

No obstante lo anterior, todo esto no estuvo exento de problemas y sacrificios, pues junto con la falta de nuevo material y repuestos, especialmente durante el periodo de la Primera Guerra Mundial, también sucedieron varias tragedias, que enlutaron a la Escuela de Aeronáutica Militar.

Los primeros accidentes fatales de la Escuela se produjeron en 1914, cuando aún este Instituto no cumplía un año de existencia. Quienes perdieron la vida en forma sucesiva aquel año, fueron los tenientes Francisco Mery Aguirre, Alejandro Bello Silva y el Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas. [25]

Tras conocerse la muerte del primer mártir, el teniente Mery, el domingo 11 de enero de 1914, en forma espontánea y simultánea, nació la idea de rendirle un homenaje en forma de monumento. En honor a la verdad, se debe señalar que esta concepción tuvo dos orígenes, por una parte está la idea del Teniente Coronel Eduardo Medina Meza, Comandante del Grupo de Artillería de Montaña N°3 "General Aldunate" y la otra, por parte del Capitán Manuel Ávalos Prado, jefe directo del fallecido Teniente Mery. [26]

En este caso nos centraremos en esta última. Al respecto se puede señalar, que existe una comunicación los días 14 y 15 de enero de 1914, entre el Capitán Ávalos y el General Arístides Pinto Concha, a la sazón Inspector de Aeronáutica Militar.[27]

A continuación, se transcribe el mensaje del Capitán Ávalos Prado al General Pinto Concha, de fecha 14 de enero de 1914:

> *"Solicitando de esa Inspección, la autorización necesaria para erijir en el punto preciso donde cayó el Sr. Teniente Mery, una pequeña pirámide de ladrillo revestida con cemento ó de piedra y para colocar en una de sus caras una plancha de mármol con el nombre del extinto y con la fecha del accidente.[28]"*

Respuesta del General Pinto al Capitán Ávalos, de fecha 15 de enero de 1914:

> *"Estimo laudable la idea de rememorar la muerte del Teniente Mery colocando un signo en el punto donde cayó cumpliendo con su deber y creo que á fin de no estorbar los ejercicios del Aeródromo podría ahí colocarse una plancha de mármol con la inscripción correspondiente".-[29]*

---

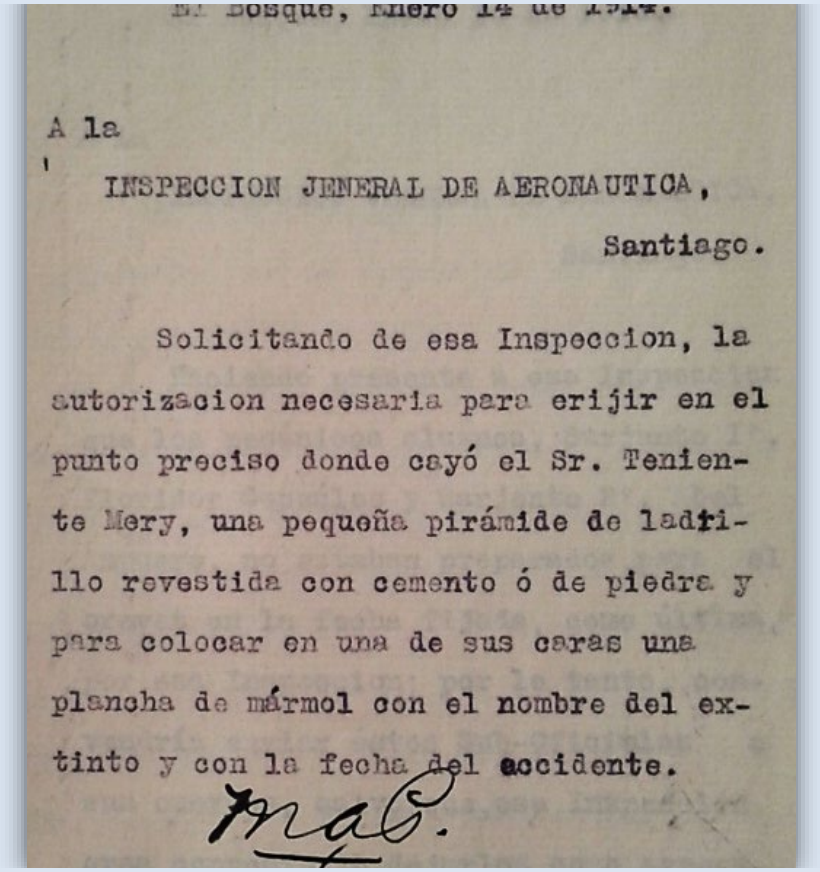
[25] Vergara Paredes, Sandrino, "El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena", Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018, p. 63-65.

[26] *Ibidem,* p. 10.

[27] Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, Año III, N°112, del 15 de febrero de 1913, p.1430.

[28] Extraído del Libro de Notas Enviadas a la Inspección, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 614, de fecha 14 de enero de 1914. Archivo Histórico de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

[29] Extraído del Libro de Notas Llegadas, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 108, de fecha 15 de enero de 1914. Archivo Histórico de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.



El Bosque, Enero 14 de 1914.

A la

INSPECCION JENERAL DE AERONAUTICA,

Santiago.

Solicitando de esa Inspeccion, la autorizacion necesaria para erijir en el punto preciso donde cayó el Sr. Teniente Mery, una pequeña pirámide de ladrillo revestida con cemento ó de piedra y para colocar en una de sus caras una plancha de mármol con el nombre del extinto y con la fecha del accidente.

Imagen N°4
Extraído del Libro de Notas Enviadas a la Inspección, año 1914, de la Escuela de Aeronáutica Militar, Hoja N° 614, de fecha 14 de enero de 1914.
Archivo Histórico de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

Como es posible apreciar, en la primera misiva, el Capitán Ávalos hace alusión a un monolito en homenaje al teniente Mery. Sin embargo, en la respuesta del General Pinto, se puede constatar que la intención inicial del Capitán no prosperó de la forma que él la solicitaba, debido a las aprensiones del General, pues en caso de instalarse un monolito en medio del aeródromo, este podría haber afectado las actividades aéreas que allí se realizaban.

No obstante lo anterior, igualmente se instaló una piedra en el lugar donde perdió la vida el malogrado Teniente Mery.[30] Asimismo, se debe considerar que desde la muerte del teniente Mery en enero de 1914, debieron transcurrir poco más de tres años, pero finalmente se materializó el objetivo, pues el día 15 de abril de 1917, fue inaugurado el Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena, en homenaje a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber.
Este gran logro, se obtuvo en gran medida gracias a la iniciativa y a la gestión del Capitán Manuel Ávalos Prado. [31]

[30] Flores Álvarez, *Opus Citatus*, p. 148.
Hasta el momento no se han encontrado rastros de aquella piedra.
[31] Vergara Paredes, *Opus Citatus.*

Imagen N°5
En esta fotografía se puede apreciar al Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Extraída del Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

En el intertanto se debe señalar, que el 13 de marzo de 1915, el Capitán Ávalos después de dos años al mando de la Escuela, dejó el cargo en manos de un Oficial Jefe, el Mayor Carlos Lira Quintanilla. Sin embargo, durante el resto del año, se mantuvo como Jefe del área de vuelo del Instituto. [32]

El paso del Capitán Ávalos Prado por la Escuela de Aeronáutica Militar se extendió hasta el 19 de febrero de 1916, momento en que cumplió otro de sus sueños: Ingresar a la Academia de Guerra para realizar el curso de Oficial de Estado Mayor. Con este gran paso, él ampliaba su futuro profesional y podía con justa razón, proyectarse a llegar algún día al Alto mando Institucional. [33]

EL LEGADO DEL CAPITAN MANUEL ÁVALOS PRADO

Para resumir la importante labor del Capitán Ávalos en la Escuela de Aeronáutica Militar y en la Aviación Militar en general, se puede señalar que él se hizo cargo del proyecto en su etapa

[32] Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado. Extraído del Archivo General del Ejército.
[33] Marín Rodríguez, *Opus Citatus.* p.8

embrionaria, cuando estaba todo por hacerse, ya que antes no habían pilotos militares en el país y más aún, no habían instalaciones preparadas para iniciar una Escuela, ni siquiera una cancha adecuada para que volaran los aviones, pues en esa época en la Chacra de lo Espejo, futura Base Aérea El Bosque, había plantaciones de álamos y eucaliptus, los cuales ponían en riesgo las actividades aéreas. Por esta razón, poco a poco hubo que ir talando los árboles y al mismo tiempo, con la ayuda de bueyes, ampliando y emparejando la cancha. [34]

Asimismo, el Capitán Ávalos tuvo que gestionar la construcción de las primeras edificaciones, los hangares de madera, las oficinas administrativas, las salas de clases de aquella época, que se encontraban ubicadas en el actual parque frente al casino de Cadetes e incluso, como ya se ha señalado, dar el puntapié inicial al Monumento a los Mártires de la Aviación Militar chilena.[35]

Imagen N°6
En la fotografía se pueden apreciar las primeras edificaciones de la Escuela de Aeronáutica Militar (sector centro izquierda)
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Igualmente, se debe reconocer que junto con desempeñar eficientemente sus labores como Director, con todo lo que esto implica, paralelamente debió hacerle instrucción aérea a los primeros 11 alumnos pilotos, pues él era el único instructor de la Escuela.[36]
Felizmente, los frutos de su arduo trabajo comenzaron a verse aquel mismo año, pues en la Gran Parada Militar del 19 de septiembre de 1913, él acompañado de cuatro de sus alumnos más

[34] Alarcón Carrasco, *Opus Citatus*, p. 82
[35] Vergara Paredes, *Opus Citatus,* p. 10
[36] Extraído del Diario "El Mercurio" del lunes 24 de febrero de 1913.

aventajados, los tenientes Urrutia, Mery, Urzúa y el Sargento 1° Page, pudo pasar volando en aquella importante ceremonia.[37]

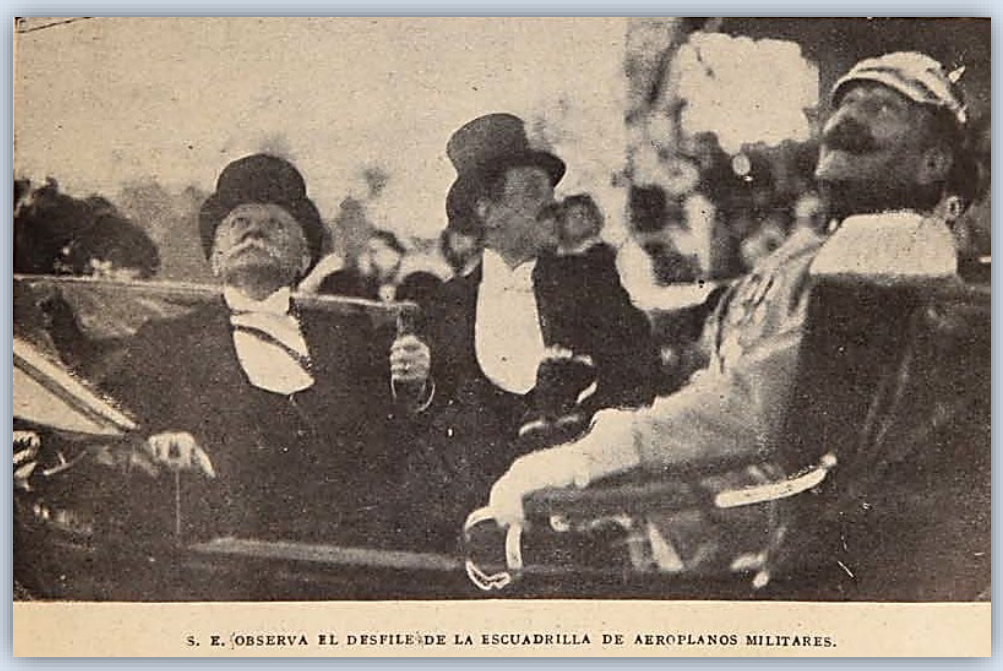


Imagen N°7
En la fotografía se puede apreciar al Presidente de la República don Ramón Barros Luco (izquierda), observando la Escuadrilla de aviones de la Escuela de Aeronáutica Militar
Extraída de la Revista Sucesos de septiembre de 1913.

Con el correr del tiempo, la Escuela de Aeronáutica Militar liderada por el Capitán Ávalos, se fue consolidando como un referente no sólo a nivel nacional, sino también más allá de las fronteras, pues en 1915 recibió a dos prestigiosos Oficiales extranjeros, los tenientes Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, padres de la aviación militar uruguaya[38]. Después de ellos, serían decenas de Oficiales de países vecinos, los que pasarían por las aulas de esta Escuela y se formarían en el arte de volar.

Asimismo, se puede agregar que desde este Instituto, egresaron distinguidos próceres de la aviación militar chilena, como los Tenientes Dagoberto Godoy Fuentealba y Armando Cortínez Mujica, además del Capitán Diego Aracena Aguilar, quienes con sus hazañas cubrieron de gloria a su patria, al realizar proezas nunca antes ejecutadas por hombre alguno, como efectuar los primeros cruces de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, o el gran raid a Brasil. Cabe destacar, que todos ellos tuvieron un denominador común, los tres fueron alumnos del Capitán Manuel Ávalos Prado.[39]

[37] Extraído del Diario "El Mercurio" del viernes 19 de septiembre de 1913.
Extraído de la Revista Sucesos del septiembre de 1913.
[38] Extraído del Libro "Notas Llegadas de la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica, p. 0312.
[39] L.F.J. Revista Chile Aéreo. "*La Escuela de Aviación Capitán Ávalos*", s/f.

Luego en marzo de 1916, en el contexto de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana realizada en Chile[40], el Capitán Ávalos en reconocimiento a su experiencia, fue uno de los representantes del país anfitrión, a pesar de que él ya no tenía directa relación con la Aviación Militar, pues como ya se ha visto, se encontraba realizando el curso de Oficial de Estado Mayor en la Academia de Guerra.[41]

Por otro lado, se debe señalar que el día 10 de febrero de 1917 a las 18:30 hrs., el Capitán Manuel Ávalos Prado, contrajo matrimonio con la señorita Inés Silva Mandiola.[42] Al respecto se puede agregar, que dentro de las tradiciones de la Escuela de Aviación, se indica que los árboles que hace años atrás circundaban el parque en torno al Monumento a los Mártires, fueron plantados o donados por la señora Silva de Ávalos. Hoy en día de todos ellos, al parecer sólo se conservarían tres araucarias australianas. [43]

Imagen N°8
En la fotografía se puede apreciar a la señora Inés Silva Mandiola, viuda de Ávalos, frente al busto del Capitán Ávalos en la Escuela de Aviación el año 1973. Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Lamentablemente, el prócer fundador de la Escuela de Aeronáutica Militar, no pudo disfrutar por mucho tiempo de sus logros familiares y profesionales, ya que durante la apoteósica recepción que se le realizó a su ex-alumno, el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba en diciembre de 1918, con motivo del cruce de los Andes, él cayó fulminado por el tifus exantemático, una enfermedad que asoló al país

[40] Boletín Informativo Nº 3, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, 2016.
[41] Flores Álvarez, *Opus Citatus*, p. 230.
[42] Información extraída del Registro de Matrimonio en la Circunscripción de Santiago, N°106 del 10 de febrero de 1917.
[43] Villalobos Chaparro, Edgardo, "Historia de la Fuerza Aérea de Chile", Editorial de la Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 2001, Tomo I, p. 129.

en aquella época, falleciendo el día viernes 03 de enero de 1919, cuando sólo tenía 34 años de edad.[44]

Inicialmente, el Capitán Ávalos fue sepultado en el cementerio católico de Santiago, sin embargo, el año 1974 fue trasladado al Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile, ubicado en el Cementerio General de Santiago, lugar donde descansan sus restos actualmente.[45]

Imagen N°9
En la fotografía se puede apreciar a los Cadetes Rodrigo Toledo (izquierda) y Agustín García (derecha), junto a la tumba del Capitán Ávalos en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea.
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Dentro de los primeros homenajes realizados en su honor, se puede señalar que estuvieron las palabras del teniente Dagoberto Godoy en el cementerio:

> *"¿Quién no pensó que el Capitán Ávalos sería el aviador héroe de Chile en caso de una guerra?.....*
> *Luego agregaba:*
> *Deseo señores que la lápida inscrita no separe para siempre del mundo de los vivos, al que fuera mi capitán Ávalos y pueda ofrendarle mis laureles que han sido conquistados gracias a sus inolvidables enseñanzas y consejos, los que en gran parte a él le corresponden.*
> *Mi capitán: oíd mi ofrenda, aceptadla, es lo único que tengo que brindaros. Subís no ya en alas del ave mecánica, llegarás donde no hay envidias ni traiciones y donde recibiréis vuestro merecido galardón".*
> *"Adiós maestro. "¡Descansad en paz!"*[46]

[44] Diario La Nación 04 de enero de 1919, Pág. 11
[45] Alarcón Carrasco, *Opus Citatus*, p. 126.
[46] Diario La Nación 05 de enero de 1919, Pág. 11

Poco tiempo después en la década de 1920, la Escuela de Aeronáutica Militar cambió de nombre y pasó a ser denominada hasta el presente como Escuela de Aviación. En este mismo contexto, junto con la llegada de nuevo material de vuelo británico, se bautizó al avión de instrucción modelo Avro 504 N°78 como "Capitán Ávalos".

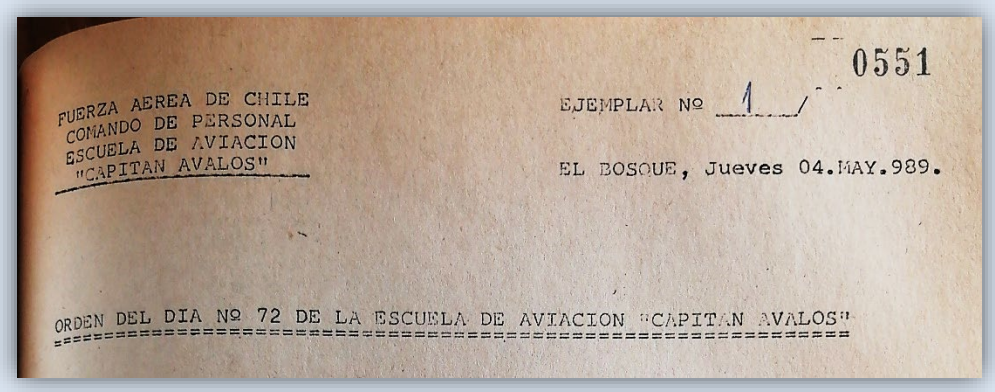
Imagen N°10
En la fotografía se puede apreciar al avión Avro 504 N°78 bautizado "Capitán Ávalos"
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Sin embargo, el homenaje más grande se produjo el 08 de diciembre de 1944, cuando la propia Escuela de Aviación que él formó, en una solemne ceremonia presidida por el General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, siendo Director del Instituto el Comandante de Escuadrilla Jorge Gana Eastman[47], recibió su nombre como patronímico, pasando a ser desde ese momento la Escuela de Aviación "Capitán Ávalos".[48]

[47] En 1944 el grado de Comandante de Escuadrilla era equivalente a un actual Comandante de Grupo.
[48] Extraído de la Orden del Día de la Escuela de Aviación N°276, del sábado 2 de diciembre de 1944, f. 0263.

Imagen N°11
En la fotografía se pueden apreciar los momentos previos al descubrimiento de la placa, que denominó a la Escuela de Aviación como "Capitán Ávalos", el 08 de diciembre de 1944.
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

Cabe agregar que, en mayo de 1989, se efectuó la última modificación al respecto, pues bajo el mando del Coronel de Aviación (A) Jaime Parra Santos y como queda consignado en las siguientes Ordenes del Día, la Escuela de Aviación pasó de ser "Capitán Ávalos" el 04 de mayo, a "Capitán Manuel Ávalos Prado" desde el 05 de mayo hasta el presente.[49]



0551

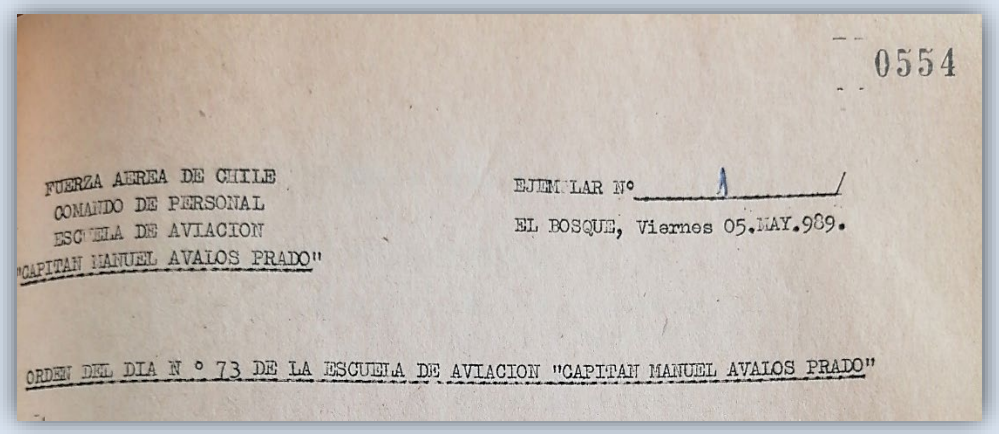
FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDO DE PERSONAL
ESCUELA DE AVIACION
"CAPITAN AVALOS"

EJEMPLAR Nº 1 /

EL BOSQUE, Jueves 04.MAY.989.

ORDEN DEL DIA Nº 72 DE LA ESCUELA DE AVIACION "CAPITAN AVALOS"

[49] Extraído del Libro de Orden del Día de la Escuela de Aviación de 1989.



0554

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDO DE PERSONAL
ESCUELA DE AVIACION
"CAPITAN MANUEL AVALOS PRADO"

EJEMPLAR Nº 1

EL BOSQUE, Viernes 05.MAY.989.

ORDEN DEL DIA N.º 73 DE LA ESCUELA DE AVIACION "CAPITAN MANUEL AVALOS PRADO"

Imágenes N°12 y N°13
Órdenes del Día N°72 y N°73, de los días 04 y 05 de mayo de 1989 respectivamente.
Extraída el Archivo Histórico de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado".

En relación al devenir histórico de la centenaria Escuela de Aviación, que en sí misma es el principal legado del Capitán Manuel Ávalos Prado, se puede agregar que el año 1926, asumió la dirección del plantel el entonces Mayor, Arturo Merino Benítez, cuya figura cambió para siempre a la aviación chilena. Este último, luego de obtener su certificado de Piloto de Guerra a los 40 años y al igual que el Capitán Ávalos, predicando en todo momento con el ejemplo, logró independizar a la Aviación Militar, fusionándola con la Aviación Naval, dando vida a la Fuerza Aérea de Chile el 21 de marzo de 1930.[50]

Volviendo a la Escuela, se puede señalar que otro de los importantes hitos en su Historia, se produjo el año 1942, cuando ingresó la primera promoción de cadetes, con esto se logró la total independencia de la Fuerza Aérea, de las otras Instituciones la Defensa Nacional, pues hasta la fecha, para conformar la planta de Oficiales, se seguía dependiendo de egresados de las Escuelas Militar y Naval.[51]
De igual forma, otro de los hitos relevantes dentro de la Historia del plantel, se dio el año 2000, cuando ingresó la primera promoción de mujeres, pudiendo desde ese momento en adelante, hacer carrera militar en la Institución, al igual que lo habían hecho los hombres desde varias décadas atrás.[52]

El material aéreo empleado en la Escuela a lo largo de estos cien años, dista mucho del empleado por el mismo Capitán Ávalos en sus inicios, el cual se fue modernizando de acuerdo a los avances tecnológicos. Haciendo un breve repaso, se puede destacar que la instrucción se inició en 1913 con los Blériot XI de origen francés; posteriormente en la década de 1920 llegaron los Avro 504, primeros aeroplanos doble comando de origen inglés; más adelante en la década de 1930 entraron en escena los Focke Wulf FW-44 alemanes; en las décadas siguientes llegaron los aviones norteamericanos Fairchild PT-19 "Cornell", Vultee BT-13 "Valiant", North American AT-6 "Texan", Beechcraft B-45

[50] Pizarro Soto, Alejandro, "El Comodoro Merino Benítez, El Hombre del Destino", Ediciones de la Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, 1994.

[51] Barriga Kreft, Sergio, Reseña Histórica del Curso de Cadetes 1942-1943, de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", Imprenta Carabineros de Chile, Santiago de Chile.

[52] Villalobos Chaparro, Edgardo, *"20 años desde las Primera mujeres Cadetes de Aviación",* Revista Aerohistoria N°8, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, agosto del 2020.

"Mentor" y Cessna T-37 "Tweety Bird", este último, el primer avión a reacción de la Escuela, hasta llegar al presente con el avión de instrucción Piper PA- 28 "Dakota" y el ENAER T-35 "Pillán", de fabricación chilena.

Finalmente, se puede señalar que hoy en día la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", más que una Escuela de vuelo como lo fue en sus inicios, es un Instituto militar de Educación Superior reconocido como tal y acreditado por la CNA, que tiene por misión: Seleccionar y formar integralmente a los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Este es el principal legado del Capitán Ávalos, del cual, a más de 100 años de su partida, se sentiría muy orgulloso.

Sandrino Vergara Paredes*
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Archivo General del Ejército, Datos Biográficos del Capitán Manuel Ávalos Prado.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, año 1911.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Boletín Oficial del Ministerio de Guerra, año 1913.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro de Notas Enviadas a la Inspección, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 614, de fecha 14 de enero de 1914.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro de Notas Llegadas, año 1914, de la Escuela Aeronáutica Militar, Hoja N° 108, de fecha 15 de enero de 1914.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro "Notas Llegadas de la Inspección", 1915, Escuela Militar de Aeronáutica.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro Orden del Día de la Escuela de Aviación de 1944.
- Archivo Histórico Escuela de Aviación, Libro Orden del Día de la Escuela de Aviación de 1989.
- Alarcón Carrasco, Héctor, "Manuel Ávalos Prado, Primer Aviador Militar", Ediciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2017.
- Barriga Kreft, Sergio, Reseña Histórica del Curso de Cadetes 1942-1943, de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", Imprenta Carabineros de Chile, Santiago de Chile.

* Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
Profesor de Historia y Geografía por la Universidad de Concepción, Magister en Historia Militar y Pensamiento Estratégico por la Academia de Guerra del Ejército, Magister en Docencia para la Educación Superior por la Universidad Central de Chile, Profesor de Historia Militar e Historia Aeronáutica de la Escuela de Aviación, "Capitán Manuel Ávalos Prado" de la Fuerza Aérea de Chile.

- Boletín Informativo Nº 3, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, 2016.
- Contreras Guzmán, Víctor, "Historia de la Aeronáutica Militar de Chile", Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, 1916.
- Diario "El Mercurio" 1913.
- Diario "La Nación" 1919.
- Flores Álvarez, Enrique, "Historia Aeronáutica de Chile", Impreso en los Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile, 1950.
- Jahn Barrera, Mario, *"General Pedro Pablo Dartnell Encina (1870-1944), El Visionario Olvidado del Poder Aéreo de Chile"*, Boletín N°3 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Santiago de Chile, 2004.
- L.F.J. *"La Escuela de Aviación Capitán Ávalos"*, s/f.
- Marín Rodríguez, Guillermo, "El Capitán Ávalos y la Escuela de Aviación". Reproducción de un artículo publicado en el Diario El Mercurio en octubre de 1966 por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Navarrete Ciris, Mariano, *"La Aerostación I la Aviación bajo el punto de vista Militar*", Memorial del Ejército, Santiago de Chile, 1911.
- Pizarro Soto, Alejandro, "El Comodoro Merino Benítez, El Hombre del Destino", Ediciones de la Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, 1994.
- Registro Civil, Registro de Matrimonio en la Circunscripción de Santiago, N°106 del 10 de febrero de 1917.
- Revista Sucesos 1913.
- Sánchez Varas, Alberto, Eduardo Molina Lavín, el Primer Piloto que voló en Ecuador, Revista Aerohistoria N°10, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
- Traub Gainsborg, Norberto, *"Arístides Pinto Concha, La fértil obra de un insigne precursor".* Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, octubre del 2019.
- Vergara Paredes, Sandrino, "El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena", Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, 2018.
- Villalobos Chaparro, Edgardo, "Historia de la Fuerza Aérea de Chile", Editorial de la Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 2001, Tomo I.
- Villalobos Chaparro, Edgardo, *"20 años desde las Primera mujeres Cadetes de Aviación",* Revista Aerohistoria N°8, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Santiago de Chile, agosto del 2020.

DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

Los prados con el pasto recién cortado lucen relucientes y el Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena con su tradicional blancura, resalta engalanado con hermosas flores. Las tropas correctamente formadas, solo esperan la llegada del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea para dar comienzo a la ceremonia en homenaje a los caídos, mientras los rezagados presurosos buscan los lugares que según protocolo deben ocupar.

Sin quererlo, una sensación de añoranza inunda el corazón y la mente nos retrae a la década de los cincuenta, cuando como cadetes reclutas, nos correspondió aquí mismo formar por vez primera rindiendo los honores de reglamento.

Aún no cumplíamos los veinte años y para nosotros todo ello era novedad. Desde las filas, con curiosidad a lo lejos veíamos sentados en los lugares de honor al Comodoro Arturo Merino Benítez, a los General del Aire Diego Aracena Aguilar y Armando Castro López, a Dagoberto Godoy Fuentealba y a Armando Cortínez Mujica, vencedores ambos del macizo andino, junto a ellos otros precursores de la época de la aviación heroica. Verdaderos dioses bajados del Olimpo.

Sensación que se ahonda, cuando recordamos que hace poco en la prensa leímos que por nuestra edad, ya entramos en la categoría de ancianos. Como transcurrieron los años, de aquellos dioses no queda ninguno en esta vida. Todos volaron ya a ocupar su sitio en los espacios infinitos.

Es cierto que esta ceremonia del 1° de noviembre fue instituida para rendir homenaje a aquellos que vieron tronchadas sus alas en la aviación militar chilena. No obstante, todos, cual más cual menos, en este día y en esta base aérea cuna de la aviación chilena, también traemos a la memoria los nombres de quienes fueran nuestros oficiales y brigadieres, que bajo el peso de los años o por razones de salud, también de nosotros se alejaron. Bien lo señala nuestro himno; "*Uno a uno dejaremos la legión*".

Las oraciones de los sacerdotes, los cantos del coro, el toque de corneta y la colocación de las ofrendas florales, sin querer hacen humedecer la vista. El silencio y los recuerdos inundan el ambiente. El paso de los aviones, nos lleva a recordar cuando antaño aquel aéreo homenaje lo realizaban los nobles Mentor, por entonces recién llegados a la escuela y en los que muchos ganamos nuestras alas.

De ellos, solo tres permanecen volando ahora en la aviación civil, otros con sus alas fatigadas, encontraron perpetuo reposo en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. El resto, terminaron sus días en el patio de la corrosión, o partieron a lejano destino donde reacondicionados y con matrícula extranjera vuelan bajo otros cielos. Cumplieron su tarea.

Por nuestra parte, decimos adiós y retornamos a nuestros hogares.

Sergio Barriga Kreft
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

HONOR Y GLORIA AL PRIMER AVIADOR
QUE ATRAVIESE EN AEROPLANO, LA CORDILLERA DE LOS ANDES

"Lanzó la primera mirada que las cumbres vieron venir de más alto que ellas mismas"

Belisario Roldán

Significativo detalle de la pintura al óleo del gran artista nacional, don Enrique Flores Álvarez, donde se ilustra el primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, realizado por el teniente, don Dagoberto Godoy Fuentealba, en un avión Bristol M1C, el 12 de diciembre de 1918.

La Cordillera de los Andes es sin lugar a dudas, la cadena montañosa más larga del mundo, y calculada en 7.240 km de longitud. Ésta atraviesa la América del Sur, extendiéndose desde el mar Caribe hasta el Cabo de Hornos, bordeando así toda la costa oeste del continente con unos 3.370.794 km² de superficie.

Quizás sea en Argentina y Chile que ésta, frontera natural que une históricamente a las naciones que vieron conquistada su independencia con esfuerzos conjuntos, donde la cordillera se expresa más imponente en el extenso cordón que une a nuestra América.

Curiosamente es por tierra, que uno logra el sacrificio tangible que significa trasmontar la imponente Cordillera de los Andes, pues por aire, uno sólo logra admirar para luego comprender el hechizo que produce contemplarla desde lo alto, aquellos blancos y caprichosos relieves que dibujan los fuertes vientos que van constantemente esculpiendo esas majestuosas cumbres.

Muchos argumentan que es el desarrollo del transporte de carga y pasajeros, el que influyó en el natural crecimiento de la aviación. Pero yo creo que es el "poder volar para conectarnos más rápido de mejor manera" o quizás sea sólo el hecho de "volar para admirar esa maravillosa creación de Dios", sea el argumento básico o conexión menos nombradas, pero uno de los argumentos o determinante estímulo, al verdadero crecimiento experimentado.

El admirar el mundo desde lo alto, el volar más rápido y más seguro, se amalgaman en la lista de los argumentos más señalados, aquellos que esgrimen justamente el acortar los tiempos o el de llegar a esos lugares que por otro medio permanecerían prácticamente inexplorados. La aviación es magia, voluntad y desafío, al igual que lo son el desarrollo, y la conquista de la conectividad y un mejor futuro.

He aquí la historia de uno de esos interesantes hechos de nuestra historia aeronáutica y que recordaremos una vez más, este mes de diciembre; uno que habla del desafío, de la tenacidad y patriotismo de aquellos aviadores que se atrevieron. Y también, de esa historia ya olvidada sobre un premio que incentivaría la conquista aérea del macizo andino americano.

Esta tiene una data cercana al inicio de la aviación sudamericana, hito que la pone de relevancia ante el incipiente uso de los globos aerostatos y medios inflables dirigidos, que en corto tiempo se verían abandonados, como juguete viejo, ante las fabulosas máquinas llamadas *aeroplanos*, que estaban destinadas a conquistar las distancias, espacio y toda altura entonces pensada.

Tras los Andes, se presentará gestor de una gran idea, la osada y señera figura del aviador Jorge Alejandro Newbery, quien quiere hacer suyo el sueño de unir a Chile con Argentina por el aire y para ello, ofrecerá temprano, su vida en holocausto[53]. Luego aparecerán los nombres de otros tantos valientes, los que perseverarán en muchos intentos. Chilenos y argentinos por igual, verán convertidos sus esfuerzos en una verdadera carrera acompañada por el honor de "*ser el primero"* en lograrlo.

En Chile de 1913, se registraron dos claros estímulos, el primero de ellos publicado en el mes de noviembre en el Boletín Nº1 del Aero-Club de Chile, donde su presidente, el Coronel don Enrique Phillips además de poner en evidencia la grandeza de una hazaña de tales características, critica al gobierno, la falta de incentivo imperante a la fecha. Sin duda sea menester explorar parte inicial del artículo escrito, que les entregará una clara visión de su opinión:

"Sin duda una de las empresas más audaces que se pueden concebir y llevar a cabo es la travesía de los Andes en aeroplano. Nuestra institución, el Aero-Club de Chile, acaba de acordar un premio internacional de una medalla de acero con brillantes al aviador nacional o extranjero que realice primero tan atrevida empresa.

Sin duda esta actividad del Aero-Club es digna del mayor encomio, pues es deber de todos contribuir a premiar el valor temerario que se necesita para realizarla.

[53] 1 de marzo de 1914.

Lo que admira en este sentido es la indiferencia musulmana de nuestras autoridades y de nuestras instituciones, que hasta la fecha no han acordado un premio que sirva de estímulo y de aliciente a los aviadores que intenten realizarla; pero al lado de esa indiferencia admira también el patriotismo de nuestros compatriotas, entre los cuales figura en primer lugar nuestro bravo piloto, Clodomiro Figueroa, que a pesar de palpar esta indiferencia, está resuelto a llevarla a cabo, ya que como patriota desea ardientemente conquistar para Chile este señalado honor."

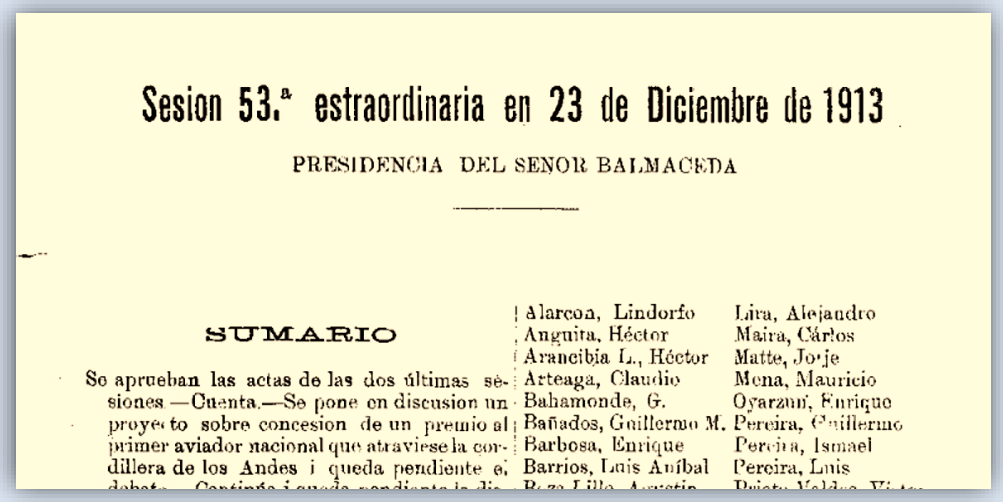
Quizás hayan sido estas críticas las que motivaran a que la Comisión de Industria y Agricultura de la Cámara de Diputados, en su sesión del 23 de diciembre de ese mismo año, presentara en la moción del Diputado por Santiago, don Héctor Arancibia Lazo, un proyecto por el cual se establecía un premio de 20.000 pesos, para el primer aviador que trasmontara la Cordillera de los Andes.

El proyecto firmado por los Diputados señores Héctor Zañartu Prieto, José Alejandro Rosselot Frías, Carlos Chadwick Castro y Nolasco Cárdenas Avendaño, abundan en toda clase de razones para aconsejar el establecimiento de este estímulo al esfuerzo de los aviadores chilenos, que tenían como abanderado la noble figura del atrevido Clodomiro Figueroa, quien por esos días empezaba a intentar la singular proeza. Con ella, no sólo se conquistaría un récord mundial, sino que se *honraría al heroísmo, se adelantaría la ciencia del vuelo y se lograría para la Patria una honrosa gloria*.

Arriba: Los señores Héctor Zañartu Prieto y José Rosselot Frías
Abajo: Carlos Chadwick Castro y Nolasco Cárdenas Avendaño

La Comisión finalmente, extendía el derecho a optar a este premio, a todos los aviadores, nacionales y extranjeros, lo que, a su juicio, daría mayor mérito al chileno que en esta competencia, lograra adjudicárselo, y en consecuencia, proponía la acuñación de una medalla nacional junto al premio nominal antes referido.

Es interesante escarbar en los antecedentes que describen el debate que dio origen a la presentación del citado proyecto, tanto para rememorar el estado precario por el que atravesaba la aeronáutica en aquella época heroica, cuanto también para evocar algunas destacadas figuras parlamentarias, que supieron comprender la importancia del incentivo oportuno, para la aviación nacional.



Sesion 53.ª estraordinaria en 23 de Diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SENOR BALMACEDA

SUMARIO

Se aprueban las actas de las dos últimas sesiones —Cuenta.—Se pone en discusion un proyecto sobre concesion de un premio al primer aviador nacional que atraviese la cordillera de los Andes i queda pendiente el

Alarcon, Lindorfo
Anguita, Héctor
Arancibia L., Héctor
Arteaga, Claudio
Bahamonde, G.
Bañados, Guillermo M.
Barbosa, Enrique
Barrios, Luis Aníbal

Lira, Alejandro
Maira, Cárlos
Matte, Jorje
Mena, Mauricio
Oyarzun, Enrique
Pereira, Guillermo
Pereira, Ismael
Pereira, Luis

Pasaban los días, y el pionero de nuestra aviación civil, Clodomiro Figueroa había fracasado en lo que era su primer intento de cruce. Las propias declaraciones del aviador declaraban la incapacidad de su aeroplano:
"*emprendí rumbo a la cordillera buscando paso por entre sus macizos, cuando me hallaba a unos 3.100 metros de altura, el aparato comenzó a experimentar una serie de peligrosos saltos de caída de más de cincuenta metros los que trataba de evitar. Comprendiendo lo arriesgado de continuar en esas condiciones inicié el triste regreso a los Andes*".

Hayan sido ellas el motor que movió al Diputado Manuel Espinosa Jara a propiciar la idea de que, con los 20.000 pesos comentados, se ayudara a la Suscripción Nacional que se había abierto en esos mismos días, para adquirir un mejor avión, el que sería posteriormente regalado al valiente Figueroa.

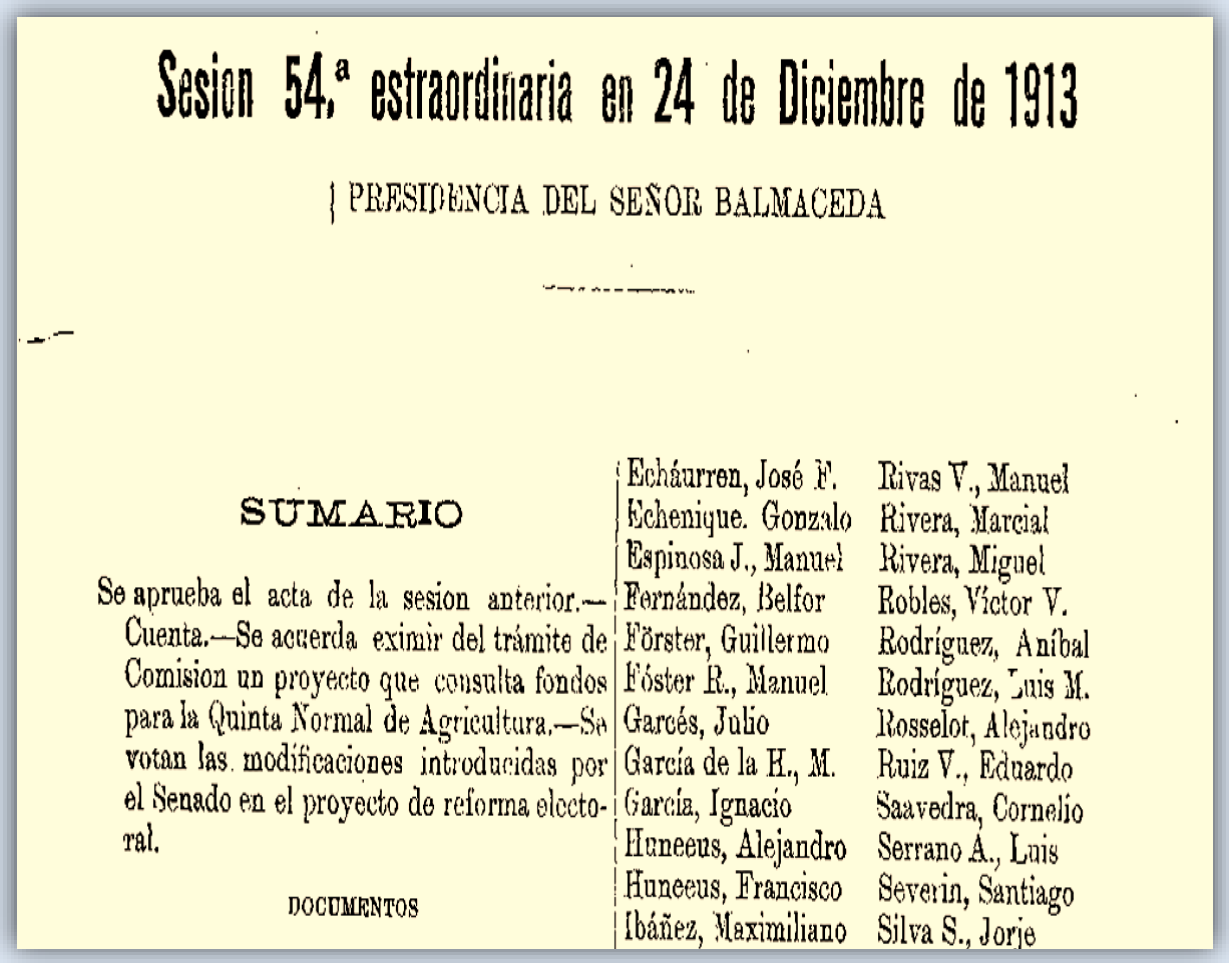
Por otra parte, el Diputado Cornelio Saavedra Montt, no participó enteramente de esta idea por estimar que había otros aviadores nacionales que podían intentar la misma empresa, y que si no lo habían hecho antes era por no contar con un avión adecuado. Es más, se pronunció por elevar el premio a 25.000 pesos oro.

Por otra parte, don Ismael Pereira Lyon, Diputado por San Fernando y Santa Cruz, coincide en que, habiendo una Escuela de Aviación Militar, seguramente habría allí más de algún valiente piloto, capaz de realizar el vuelo, por lo que propone que el premio se otorgue como se ha ideado, al "primer chileno" que haga la travesía en aeroplano y que el estímulo a entregar, sea digno de una hazaña

como la que se reclamaba, para lo cual solicita se aumente el incentivo a “dos mil libras” (unos 50.000 pesos). Agregaría la salvedad, que el premio se concediera al primer aviador nacional siempre que no haya cruzado la cordillera con anterioridad y por las altas cumbres, un aviador extranjero.

El Diputado por Valparaíso, Guillermo Bañados aplaude las ideas del señor Pereira y sugiere que la Cámara destine anualmente algunas cantidades para estimular otra clase de esfuerzos, como lo eran los “*perfeccionamientos mecánicos, artísticos o industriales, tal como la adopción del carbón chileno a los usos de la Escuadra*”.

El señor Luis Evaristo Arancibia, añadió explicando los móviles patrióticos que lo habían impulsado al hacer la moción conocida y porque ha pretendido el desarrollo de la aviación nacional, establece que el premio debe acordarse al primer aviador nacional que realice el vuelo. Se refirió además, a la Escuela de Aviación Militar, en la que había aviadores de reconocida competencia y figuración que, cualquiera de ellos, podría intentar la hazaña.



Sesion 54.ª estraordinaria en 24 de Diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR BALMACEDA

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se acuerda eximir del trámite de Comision un proyecto que consulta fondos para la Quinta Normal de Agricultura.—Se votan las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de reforma electoral.

DOCUMENTOS

Echáurren, José F.
Echenique. Gonzalo
Espinosa J., Manuel
Fernández, Belfor
Förster, Guillermo
Föster R., Manuel
Garcés, Julio
García de la H., M.
García, Ignacio
Huneeus, Alejandro
Huneeus, Francisco
Ibáñez, Maximiliano
Rivas V., Manuel
Rivera, Marcial
Rivera, Miguel
Robles, Víctor V.
Rodríguez, Aníbal
Rodríguez, Luis M.
Rosselot, Alejandro
Ruiz V., Eduardo
Saavedra, Cornelio
Serrano A., Luis
Severin, Santiago
Silva S., Jorje

El señor **Balmaceda** (Presidente).—Estaba anunciado para el primer cuarto de hora de la presente sesion, el proyecto que concede un premio al primer aviador que haga la travesía de Los Andes. Si le parece a la Honorable Cámara, podria quedar acordado este proyecto para la sesion en que los señores Diputados que anunciaron indicaciones, i que no se encuentran presentes, como el señor Espinosa Jara, las envien redactadas a la Mesa.

El señor **Subercaseaux**.—Aquí tengo, señor Presidente, redactada la indicacion que hice de acuerdo con alguoos colegas.

La indicacion relativa a la zona dentro de la cual debe hacerse la travesía la envío a la Mesa: en ella se dice que la zona será la comprendida entre los grados 31 i 35.

El señor **Ibáñez**.—Yo pediria, señor Presidente, que toda la sesion de hoi la dedicáramos a la discusion de la reforma electoral.

Por su parte, el Diputado Ramón Subercaseaux Pérez agrega otra importante indicación para que quede expresada en la ley, y esta habla sobre los límites dentro de los cuales debería hacerse el vuelo para optar al premio, ya que había zonas de la cordillera que no ofrecían grandes dificultades para su cruce.

Así quedó acordado en la Sesión Extraordinaria del día 24 de diciembre de 1913, la zona comprendida entre los 31 y los 35 grados, o sea, entre La Serena y Linares en la región del Maule.

Al respecto, quisiera dejar señalado, que fue un aviador argentino, el Teniente Luis Cenobio Candelaria, quien realizó el 13 de abril de 1918 el primer cruce de la cordillera sobre un modesto avión Morane Saulnier Parasol de 80 HP., pero su logro sólo se limitó al reconocimiento de su osadía, ya que realizarlo entre las ciudades de Zapala en Argentina y Cunco en Chile, donde la Cordillera no alcanza las dimensiones y dificultad que planteaba el desafío, por lo que de acuerdo a los parámetros establecidos con anterioridad, no podría aspirar al sublime premio del Honor y la Gloria.

En la sesión del 26 de diciembre de 1913, cuando se trató de la redacción definitiva del proyecto, se dice que no faltaron ocurrencias divertidas que hicieron un oasis de la seriedad común de sus deliberaciones.

Es así que, como en el proyecto se hablaba de premiar al primer aviador que atravesara la cordillera, el Diputado don Jorge Silva Somarriva, preguntó:

"*¿Si un aviador la atraviesa en tren, se le da el premio"*? A lo que el Diputado Saavedra le contestó: "*Se entiende que no ha de ser en ferrocarril ni en mula…"* pero la verdad de la historia, es que algo había pasado en la redacción del mismo, que el proyecto final no lo especificaba.

Finalmente, y tras largas reflexiones y cavilaciones, quedaba aprobada la moción del señor Héctor Arancibia Lazo, la que ahora incluía un estímulo de 50.000 pesos oro, recompensa que algunos años después, un 12 de diciembre de 1918, obtuviera

en forma magnífica, el valiente aviador chileno, Teniente de Ejército, don Dagoberto Godoy Fuentealba.

"*Premios, fiestas, ascensos, medallas, canciones alusivas, homenajes del Gobierno, de la Ilustre Municipalidad, Congreso, Sociedades y pueblo se decretaron a porfía en aquellos afiebrados días de honra del héroe*" [54]

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Toro Herrera, Arturo. **"*Cunco y su comuna – Crónicas históricas 1883-2001".*** Temuco, Chile, 2001.

Revista Chile Aéreo, Nº162. Santiago de Chile, enero de 1945

Flores Álvarez, Enrique. **Historia Aeronáutica de Chile**. Santiago de Chile, 1950.

Alarcón Carrasco, Héctor. http://identidadyfuturo.cl/2012/04/94-aniversario-del-primer-cruce-de-los-andes-hazana-de-luis-cenobiocandelaria/

Historia legislativa de Chile en http://historiapolitica.bcn.cl/historia_legislativa

Reseñas Parlamentarias en http://historiapolitica.bcn.cl/resenas_parlamentarias/index_html#p=3,f=1,r=1

[54] Detalle de los reconocimientos recibidos, publicado en "Premio al aviador nacional que atravesara los Andes. Autor, las iniciales P.B.G. Publicado en la Revista Chile Aéreo de enero de 1945.

MENSAJERO DE PAZ.
CAPITÁN PILOTO AVIADOR EMILIO CARRANZA RODRÍGUEZ

Capitán P.A. Emilio Carranza Rodríguez.

Probablemente el Piloto Mexicano con mayor reconocimiento nacional e internacional ha sido el Capitán Emilio Carranza Rodríguez, su historia inicia hace 118 años atrás, el 9 de diciembre de 1905 en el poblado de Ramos Arizpe en el estado de Coahuila, México.

Su tío Abuelo era Venustiano Carranza, primer Jefe del Ejército Constitucionalista, quien posteriormente sería elegido Presidente de México y que promovió la adquisición y el uso de aviones en el Ejército Constitucionalista.

El General Alberto Salinas Carranza, quien fuera pionero de la aviación mexicana y que contribuyó a la fundación de la Fuerza Aérea Nacional, era uno de sus tíos, por lo que durante su niñez tuvo acceso al Campo Aéreo de Balbuena, donde desarrollo su afición y conocimiento de las “Máquinas Voladoras”, aunque por motivos políticos derivados de la Revolución Mexicana su familia tuvo que exiliarse temporalmente en los Estados Unidos. En cuanto fue posible, su familia regreso a México y Emilio Carranza presento la solicitud para ingresar en la Escuela Militar de Aviación, a la que ingreso a partir del 2 de Julio de 1923 y el 14 de enero de 1926, recibió el nombramiento de “Teniente Piloto Aviador”.

En su afán de contribuir al desarrollo, fomento y promoción de la aviación, adicionalmente a su carrera militar, consideró varios proyectos, pero el primero que logró desarrollar fue adquirir en Chicago, Illinois, un avión Lincoln Standard “Tourabout” con el que intentaría vuelos de larga distancia, durante el traslado del avión a México sufrió varios inconvenientes y no logro realizarlo como lo había planeado, dejando los vuelos de larga distancia pospuestos para “una nueva fecha”.

Estando ya en la Cd. de México fue asignado para combatir en el estado de Sonora en la llamada “Campaña del Yaqui”, donde destaco con su pericia y valentía en vuelo. Continuando con su intención de realizar vuelos de larga distancia decidió reparar un avión Lascurain “Quetzalcoatl” (también llamado “Tololoche”, un instrumento similar al Contrabajo) fabricado en 1924, que se encontraba abandonado en las afueras de la ciudad por algunos años.

Con la ayuda de su hermano Sebastián, que era Mecánico de Aviación, lo llevaron al Campo Aéreo de Balbuena, para repararlo, acondicionarlo y bautizarlo como “Coahuila”, con la intención de realizar un vuelo sin escalas de la Cd. de México a Ciudad Juárez, Chihuahua, el cual realizó con éxito el 2 de septiembre de 1927, recorriendo aproximadamente 2000 kilómetros en 10.45 horas de vuelo donde fue recibido efusivamente por su gran logro.

Los pilotos Emilio Carranza y Charles A. Lindbergh.

Permaneció en Ciudad Juárez hasta el 29 de septiembre debido a que fue invitado por los habitantes de la Cd. de El Paso, Texas (ciudad vecina a Cd. Juárez) a la recepción del aviador Charles A. Lindbergh el 24 de septiembre, el cual llegaría a esa población durante su vuelo de promoción aeronáutica patrocinado por el gobierno de los Estados Unidos y la Fundación Guggenheim. Durante la recepción a Lindbergh en El Paso, fueron presentados ambos pilotos estableciéndose una sincera camaradería entre ambos.

Al mismo tiempo ya se estaban realizando planes por el Embajador de los Estados Unidos en México Dwight W. Morrow para que se efectuara el “Vuelo de Buena Voluntad” de Charles A. Lindbergh a México y Latinoamérica, el cual iniciaría el 13 de diciembre de 1927 desde Washington DC. para inicialmente mejorar las relaciones diplomáticas entre México y los Estados Unidos.

El vuelo de Lindbergh a la Cd. de México terminaría el 14 de diciembre de 1927 y le tomaría 27.15 horas en completarlo (El vuelo de New York a Paris le había tomado un poco más de 33 horas) debido al mal tiempo que se le presentó y un error en la navegación lo llevó a la vecina ciudad de Toluca y al identificarla, continuar a la Cd. de México.

Durante su estancia en la capital del país, le fue asignada al Cap. Emilio Carranza la encomienda de acompañar y apoyar al aviador norteamericano. Adicionalmente de la importancia política de este vuelo, representaba un nuevo logro técnico y humano al haber completado un vuelo sin escalas entre ambas ciudades, por ello varios entusiastas de la aviación mexicana, consideraron corresponder a ese vuelo con uno realizado por un piloto mexicano.

Estos entusiastas previamente habían decidido formar la “Asociación Mexicana de Aeronáutica” para promover y difundir la aviación en México, por lo que iniciaron la difusión de la idea para encontrar apoyos para el “Vuelo de Buena Voluntad México - Washington”, El Diario “Excélsior” decidió apoyar y promocionar el proyecto, el cual recibió una gran cantidad de dinero proveniente de una colecta popular recibiendo todo tipo de donaciones de los más variados sectores de la población Mexicana e Internacional, incluyendo una donación de 2.500 Dólares de Charles A. Lindbergh.

Asimismo, contó con un gran apoyo de la población que consideró que el vuelo enaltecía a la Aviación Mexicana y el Orgullo Nacional por lo que era importante apoyar este evento. Este vuelo requería de una gran coordinación para lograr que la pista para el despegue, la fabricación del avión y la logística del vuelo, estuvieran perfectamente coordinados, por lo que se formó la "Comisión Técnica" que sería responsable de todos los eventos necesarios para el adecuado desarrollo del Proyecto, la cual fue encabezada por el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, el General Juan Francisco Azcárate y el Vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación, don Gustavo Espinosa Mireles, todos ellos miembros de la recién fundada "Asociación Mexicana de Aeronáutica".

El piloto más indicado para este vuelo, sería el Cap. Emilio Carranza por lo que el 14 de febrero de 1928, se formaliza y envía la invitación para llevar a cabo el "Vuelo México – Washington" por parte de los directivos del periódico "Excélsior" y la "Asociación Mexicana de Aeronáutica, a la cual respondió de la siguiente manera…

"Recibí el amable mensaje de Excélsior y agradezco la deferencia que este periódico tan importante me ha otorgado. Primeramente, quiero manifestar mi aprecio por este gran honor y dejarles saber que estoy muy conmovido y tengo la mejor disposición para cooperar con todo entusiasmo para que tenga éxito esta notable empresa."

El Avión "México - Excélsior"
Se determinó que para poder realizar el vuelo se requería de un avión de probada eficiencia por lo que se seleccionó al Mahoney-Ryan B-1, fabricado por la B.F. Mahoney Aircraft Corporation en San Diego California, el cual era una versión muy semejante al "Spirit of St. Louis" utilizado por Lindbergh, las diferencias más notorias entre ambos modelos es que el B-1, no contaba con el tanque de combustible adicional que estaba colocado al frente del piloto y que obstruía la visión directa del piloto hacia el frente por lo que Lindbergh tuvo que instalar un visor para poder tener una visión frontal, el avión de Emilio Carranza contaba con el parabrisas frontal y las ventanillas laterales que le permitían tener una visión frontal excelente. Debido a la popularidad del avión, derivado de la fama que alcanzo el vuelo de Lindbergh, la fábrica del avión tenía una gran cantidad de pedidos de la versión "comercial" del avión el cual normalmente tenía capacidad para cinco pasajeros y una capacidad de combustible y aceite menor que los aviones adaptados para vuelos de largo alcance.

Afortunadamente para cumplir con las fechas estimadas para el vuelo, se logró colocar el pedido para la fabricación del Ryan B-1 que sería utilizado por el Cap. Emilio Carranza con una entrega en breve tiempo.

Durante su fabricación el mismo Carranza realizó varios viajes a San Diego California, para observar los avances en la fabricación del avión.

Finalmente, el 14 de mayo es terminado y queda listo para sus vuelos de prueba portando ya su decoración de "México – Excélsior" en el fuselaje y la matrícula mexicana M-SCOM, durante varios días realizó vuelos para probar y familiarizarse con la operación del avión y preparar todo para realizar un vuelo sin escalas de San Diego, California a la Ciudad de México, aunque le fue recomendado realizar el vuelo con algunas escalas y durante el día por seguridad.

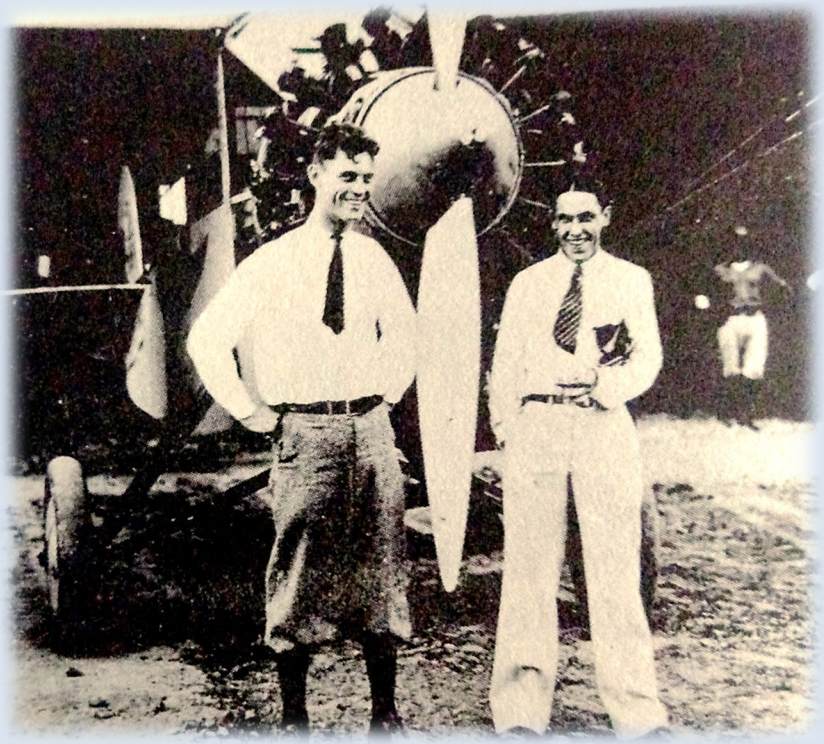
El 24 mayo, Emilio Carranza inicia el vuelo como lo había planeado, -sin escalas-, el cual realizó en 21.4 horas de duración hasta el Campo Aéreo de Balbuena en la Ciudad de México, durante el cual la presencia del mal tiempo estuvo presente, especialmente en el tramo entre Mazatlán y Guadalajara, lo que le obligó a incrementar su tiempo de vuelo para evitar zonas de niebla intensa, terminando su vuelo a las 12.05 horas del 25 de mayo, donde una gran multitud ya lo esperaba, incluyendo al Presidente de México, Plutarco Elías Calles con toda la comitiva presidencial que acudió a recibirlo, pero fue tanta la emoción de la gente reunida, que al aterrizar el avión la multitud invadió el campo aéreo rodeando peligrosamente al avión que se aproximaba a la tribuna presidencial colocada a un costado del hangar principal del Campo Aéreo, finalizaba así, el nuevo vuelo más largo sin escalas realizado por un piloto mexicano y probablemente el tercero más largo del mundo, después del New York - París y Washington - México de Lindbergh. Todo un logro de la Aviación Mexicana y que llenaba de orgullo y emoción a todos los presentes.

Avión Ryan B-1

La Pista para Despegue.
Derivado de la necesidad de contar con una pista para el despegue con la suficiente longitud y que fuera segura para el avión “México – Excélsior”, se requirió de preparar una pista especial fuera de los terrenos del Campo Aéreo de Balbuena. Los factores que se consideraron para ello fueron, el peso del avión cargado totalmente de combustible, la densidad promedio del aire, la capacidad del motor y la altura sobre el nivel de mar de la Cd. de México. (2,250 metros/ 7380 pies, sobre el nivel del mar) lo que afectaba el rendimiento del motor Wright J-5.

La pista fue construida en unos terrenos baldíos (Hoy conocidos como la Colonia Moctezuma) que se encuentra localizado entre el antiguo Campo Aéreo de Balbuena y el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, teniendo una longitud total de 5.000 metros y que actualmente es una calle que conserva la traza original de la pista y que lleva el nombre de “Cap. Emilio Carranza”.

En una fecha aún no determinada, los pilotos mexicanos Emilio Carranza y Roberto Fierro Villalobos (quien también realizó importantes y exitosos vuelos de largo alcance en mayo y agosto de 1928.) recibieron entrenamiento para mejorar su vuelo por instrumentos (vuelo a ciegas) en un avión Fairchild FC-2 modificado especialmente para adiestramiento con el Piloto en Jefe de la Compañía Mexicana de Aviación, Edward J. Snyder, pionero del entrenamiento para Navegación Aérea para Pilotos y diseñador de los primeros simuladores de vuelo en México, terrestres y aéreos, los cuales fueron utilizados para la instrucción de los pilotos de la Compañía Mexicana de Aviación y Pan American Airways en Brownsville, Texas, EE.UU.



Los Pilotos Edward J. Snyder y Emilio Carranza frente al Fairchild de Adiestramiento para vuelo por Instrumentos.

El Inicio del Vuelo

Realizados todos los preparativos en el avión, técnicos y administrativos, así como constantes revisiones del estado meteorológico de toda la ruta, en la mañana del 11 de julio el Cap. Emilio Carranza emprende el vuelo hacia Washington, DC. El cual sería seguido por las estaciones telegráficas, las cuales enviaban información sobre el paso del avión en cada una de sus estaciones, del territorio nacional, finalmente abandona México en el área de Brownsville, Texas.

Un poco más adelante, el mal tiempo se hizo presente teniendo que disminuir su velocidad y altura para verificar los puntos de referencia, también quienes seguían su ruta, reportaron que podían oír un avión pero no tenían la seguridad de que fuera el "México – Excélsior" por las nubes que lo cubrían, después de un muy largo rato, a las 4.00 am. se recibió en México el reporte de que el avión había tenido que aterrizar minutos antes en Mooresville, Carolina del Norte, debido a que el mal tiempo se

había intensificado en gran medida. Cuando el tiempo mejoro un poco, reinicio su vuelo, para cubrir los aproximadamente 480 kilómetros que le habían faltado para llegar a su destino.

Cap. Emilio Carranza y el México – Excélsior

Finalmente, a las 17.15 hora local, llego al "Campo Aéreo Bolling" de Washington DC, convirtiéndose su avión en el primer avión con matrícula mexicana en aterrizar en la capital norteamericana. Ahí ya lo esperaba una gran cantidad de Diplomáticos norteamericanos y extranjeros para felicitar al Piloto Mexicano que llevaba un mensaje de "*Paz y Buena Voluntad*" a través del *"Transporte más moderno y rápido del Mundo*", siendo el primero en felicitarlo el embajador de México en los Estados Unidos de Norteamérica, Sr. Manuel C. Téllez Acosta.

Las Fuerzas Armadas norteamericanas también recibieron efusivamente al aviador mexicano, realizando guardias en su honor y acompañándolo en todos sus trayectos, iniciando con el traslado del campo aéreo a la embajada de México, donde recibió los mensajes de felicitación del periódico Excélsior y del pueblo de México. Las celebraciones en Washington D.C., continuaron durante la tarde y noche, incluyendo una recepción y cena ofrecida en su honor por el Presidente John Calvin Coolidge Jr. en la Casa Blanca, las ceremonias de bienvenida y protocolarias en su honor continuaron por varios días y en una de ellas anuncio que planeaba regresar a México desde New York sin escalas.

El 17 de junio realizó un vuelo a la Cd. de New York, a su despegue de Washington DC. una escuadrilla aérea lo escoltó durante unos momentos como despedida y otra escuadrilla aérea lo recibió antes de llegar a New York, donde continuaron las celebraciones por su famoso vuelo, recibiendo incluso las

"Llaves de la Ciudad" de manos del Alcalde de la ciudad y ceremonias de honor en la Academia Militar de West Point entre muchas otras.

Llegada al Campo Bolling en Washington D.C.

Había realizado planes para regresar a México en los primeros días de julio, sin embargo, las predicciones meteorológicas advertían del mal tiempo reinante, mucho peor que el que lo había obligado a aterrizar en Carolina del Norte, especialmente peligroso para la navegación aérea por lo que tuvo que posponer su regreso en varias ocasiones, aunque el avión hubiera sido preparado con todo lo necesario para el regreso.

El Cap. Emilio Carranza lamentaba no poder regresar pronto a México, pero incluso Charles A. Lindbergh quien también estaba en New York, le aconsejaba esperar a que las condiciones meteorológicas fueran mejores. La última fecha tentativa para el vuelo, fue el 12 de julio, por lo que la noche del 11 de julio se preparó nuevamente el avión para su vuelo al día siguiente, sin embargo, los reportes meteorológicos continuaron siendo adversos y el vuelo fue cancelado. Al estar terminando de comer en su Hotel, "aparentemente" recibió un telegrama en que se le instaba a regresar de inmediato a México (Sin embargo, no hay pruebas que demuestren la existencia, procedencia, ni del texto del supuesto telegrama) pero intempestivamente el Cap. Emilio Carranza ordenó preparar nuevamente su avión para disponerse a volver a la Ciudad de México de inmediato.

Regresó al Campo Aéreo Roosevelt, y a las 19.18 horas inició su vuelo a pesar de las tormentas que se avecinaban y que también estaban presentes en su ruta. No se tuvieron noticias de su paso por alguna estación telegráfica o de observación, lo que se consideró "normal" por la presencia de las nubes.

Fue hasta el 13 de julio que se dio a conocer el hallazgo del avión y del Capitán Carranza por parte de unos campesinos, quienes informaron a las autoridades lo que habían encontrado, primero un ala de un avión y mucho más adelante, el fuselaje destrozado junto al cuerpo del infortunado piloto. Las teorías del accidente, sin que hayan sido confirmadas o negadas, apuntaban a que debido al mal tiempo, el piloto había descendido para aterrizar y en la obscuridad de la noche, una de las alas impacto con un gran árbol, provocando que se separara del resto del avión o que durante el vuelo había encontrado turbulencias muy severas y continuas, las que dañaron la estructura del avión, lo que explicaría la enorme distancia entre los restos encontrados.

La tercera teoría, señalaba que un rayo había impactado al avión y lo dañó, conjetura que por el heroísmo y el romanticismo que implicaba, fue la más difundida y aceptada por el público en general. Los restos de ambos fueron llevados a New York el día 14 y se brindaron los funerales de honor iniciales al Cap. Carranza, los cuales duraron tres días por la enorme cantidad de homenajes y personas que asistieron a presentar sus respetos al héroe caído, posteriormente el 18 de julio iniciaría el largo camino por Ferrocarril con destino a la Cd. de México, el cual llegaría el 28 de julio.

El traslado duró mucho más de lo normal, debido a que se efectuaron ceremonias luctuosas en las principales ciudades por las que pasaba el tren, una de las más grandes y concurridas fue la realizada en San Antonio Texas, lugar en que vivió mientras su familia estuvo exiliada, también en las ciudades hermanas de Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas las ceremonias tuvieron una gran concurrencia.

Al ingresar a territorio nacional las ceremonias también fueron impresionantes, al finalizar su funeral en la Cd. de México fue sepultado en la "Rotonda de los Hombres Ilustres" (Hoy, Rotonda de los Personajes Ilustres) en el Panteón de Dolores, cercano al Bosque de Chapultepec, terminando así, la historia del "Mensajero de Paz" mexicano, Capitán Emilio Carranza Rodríguez.

Monedas Cap. Emilio Carranza

Para conmemorar el vuelo México Washington de 1928, del Cap. Emilio Carranza, la Casa de Moneda de México acuñó tres tipos de monedas, con el mismo diseño pero con diferentes metales oro, plata y cobre, las cuales tienen de un lado la imagen de la sección delantera del avión Ryan México-Excélsior, en la parte superior la leyenda "Al Aviador Emilio Carranza"; en la sección media, "La Casa de Moneda de México" y en la parte inferior "Vuelo México Washington", del otro lado de la Moneda, la imagen del perfil de Emilio Carranza del lado izquierdo, del lado derecho una hoja de Laurel, en la parte superior la fecha "1928" y en la parte lateral inferior izquierda, tres fechas, la de nacimiento del Cap. Emilio Carranza "XII-9-1905" (Diciembre 09 de 1905), la del vuelo de San Diego a México "V-24-1928" (Mayo 24 de 1928) y la del Vuelo México – Washington "VI-12-1928" (Junio 12 de 1928).

Para conmemorar el primer aniversario del Fallecimiento del Cap. Emilio Carranza, la Casa de Moneda de México acuñó monedas de plata con el mismo diseño que las anteriores, pero retirando la fecha de 1928 de la parte superior de la imagen de Carranza.

Condecoración Emilio Carranza.

La condecoración Emilio Carranza (mejor conocida como "Medalla Emilio Carranza") fue creada por decreto presidencial el 27 de diciembre de 1949 para el personal aeronáutico, *"Para reconocer y*

distinguir al personal de Aeronáutica Civil o Militar de Nacionalidad Mexicana… por dedicar gran parte de su vida a la aviación… y por último, a todas aquellas personas que sin pertenecer a la aviación civil o militar realicen acciones similares, relacionadas con la aviación…"

La imagen de la "distinción" es la misma que las monedas de 1928, solo que se cambió el año de 1928 por 1929 en la parte superior de la moneda. El primero de julio de 1951 es otorgada por primera vez la "Condecoración Emilio Carranza", la cual fue otorgada de manera póstuma al mismo Cap. Emilio Carranza. El 13 de noviembre del mismo año, se entrega a Alberto Salinas, Gustavo Salinas Camiña, Eduardo Aldasoro Suarez, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Antonio Sánchez Saldaña, Pedro Souza García y a Rafael Sánchez Medrano.

Medalla Emilio Carranza

Sellos Postales

Como un homenaje al Cap. Emilio Carranza, se han emitido varios sellos postales en su honor, los primeros fueron una serie de seis sellos postales emitidos en 1929, con valores de 5 Centavos, 10 Centavos, 15 Centavos, 20 Centavos, 50 Centavos y Un Peso.

Los cuales tienen la imagen del Cap. Emilio Carranza en un ovalo del lado izquierdo y el avión México-Excelsior sobrevolando el Valle de México con los Volcanes Ixtaccihuatl y Popocatépetl como fondo en lado derecho, solo cambiando los colores de las ilustraciones dependiendo de la denominación de cada estampilla.

Sellos de 1929.

En 1947, se emitió otra estampilla con la imagen del Cap. Emilio Carranza con valor de 10 pesos, formando parte de una serie de dos sellos complementarios de la serie aérea emitida de 1934 a 1950. El otro sello postal de esta serie tiene la imagen de un Douglas DC-4 de American Airlines el cual tiene un valor facial de 20 pesos.

Sellos de 1947

El 11 de junio de 1978, conmemorando el cincuentenario de su vuelo, se emitió otro sello postal con una imagen reducida al centro, del sello postal de 10 centavos emitido en 1929, y del lado izquierdo, la columna del Ángel de la Independencia de la Ciudad de México y del lado derecho, el Obelisco a George Washington, en Washington DC. El cual tiene un valor facial de 1.60 Pesos.

Sello de 1978

El 11 de junio de 2009 se emitió una serie de 50 sellos postales conmemorando los 100 años de la aviación en México por parte del Comité Nacional de Lucha contra la Tuberculosis y Enfermedades del Aparato Respiratorio, la cual contó con el apoyo de la Academia de Historia Aeronáutica de México, uno de los sellos postales con valor de 50 centavos tiene la imagen del Cap. Emilio Carranza en un ovalo del lado derecho y del lado izquierdo el avión México-Excelsior.

Sello 2010

Finalmente, en 2015, nuevamente el Comité Nacional de Lucha contra la Tuberculosis y Enfermedades del Aparato Respiratorio en coordinación con la Fuerza Aérea Mexicana emitieron una nueva serie de 50 sellos postales para conmemorar los 100 años de la Fuerza Aérea Mexicana y en uno de los sellos se incluyó la imagen del Cap. Emilio Carranza y el avión México–Excélsior.

Sello 2015

Monumentos

Saltillo

En la Ciudad de Saltillo, Coahuila se construyó un monumento de grandes dimensiones, la cual incluía, en la parte más alta unas alas de piloto rotas simbólicamente, en la parte media, la estatua del Cap. Emilio Carranza y en la parte inferior una hélice de avión circundada por unas hojas de Laurel. El monumento fue destruido posteriormente para ampliar una avenida. Después se colocó en un muy pequeño pedestal cerca de la estación de ferrocarril la estatua y posteriormente trasladada al Aeropuerto de Saltillo.

Monumento al heroico Cap. Emilio Carranza en Saltillo

Mount Holly, New Jersey, EE.UU.

En el lugar donde fue encontrado el avión México-Excelsior, en 1928, se colocó un monumento en 1931, que fue elaborado para recordar al Cap. Emilio Carranza, el cual fue donado por los niños de México, por una iniciativa que surgió de la Escuela Primaria "El Pensador Mexicano" ubicada en la calle de Ciprés 132, Colonia Santa María la Ribera (que aún existe) la cual recaudó fondos de todas las escuelas de la Ciudad de México para su elaboración y traslado a los Estados Unidos de Norteamérica.

El 9 de junio de 1930, se efectuó la presentación del Monumento, ensamblado provisionalmente en el patio de la Escuela "Pensador Mexicano", donde varios alumnos declamaron inspiradas loas a la memoria del "Mensajero de Paz" en presencia de la madre del Cap. Carranza, Doña María Dolores Rodríguez.

El monumento está formado por bloques que representan a cada uno de los Estados existentes que formaban parte de México en ese tiempo. La asociación "American Legion Post 11 de Mount Holly"

quien participó en el rescate del cuerpo y el avión de Emilio Carranza en 1928, realizó una ceremonia en su recuerdo desde 1929, en ese lugar.

EXCELSIOR

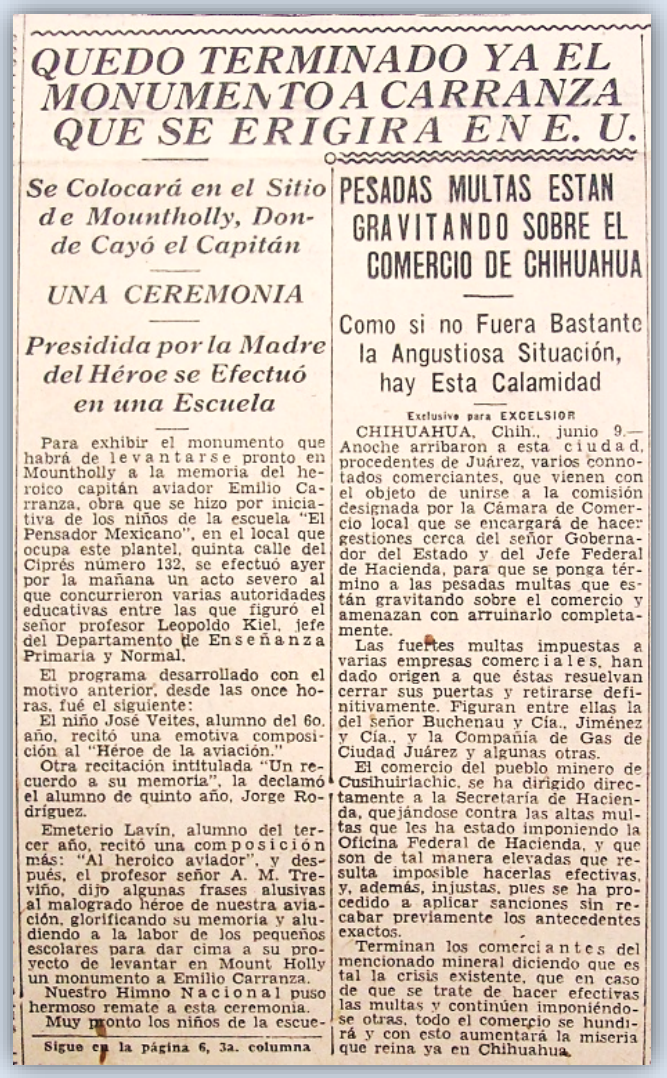
EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL.

MEXICO, D. F., 15 DE JUNIO DE 1930 - NUMERO 497

Sencillo monumento que será levantado en Mount Holly, Estados Unidos, en el mismo lugar donde murió el aviador mexicano capitán Emilio Carranza, y que ha sido construído por colecta iniciada por los alumnos de la escuela "El Pensador Mexicano".

La madre del infortunado aviador mexicano, capitán Emilio Carranza, retratada junto al monumento que, en memoria de su glorioso hijo, será levantado en Mount Holly, gracias a la iniciativa y al patriotismo de los alumnos de la escuela "El Pensador Mexicano"

Ceremonia de presentación del Monumento dedicado al infortunado aviador mexicano, Cap. Emilio Carranza.



QUEDO TERMINADO YA EL MONUMENTO A CARRANZA QUE SE ERIGIRA EN E. U.

Se Colocará en el Sitio de Mountholly, Donde Cayó el Capitán

UNA CEREMONIA

Presidida por la Madre del Héroe se Efectuó en una Escuela

Para exhibir el monumento que habrá de levantarse pronto en Mountholly a la memoria del heroico capitán aviador Emilio Carranza, obra que se hizo por iniciativa de los niños de la escuela "El Pensador Mexicano", en el local que ocupa este plantel, quinta calle del Ciprés número 132, se efectuó ayer por la mañana un acto severo al que concurrieron varias autoridades educativas entre las que figuró el señor profesor Leopoldo Kiel, jefe del Departamento de Enseñanza Primaria y Normal.

El programa desarrollado con el motivo anterior, desde las once horas, fué el siguiente:

El niño José Veites, alumno del 6o. año, recitó una emotiva composición al "Héroe de la aviación."

Otra recitación intitulada "Un recuerdo a su memoria", la declamó el alumno de quinto año, Jorge Rodríguez.

Emeterio Lavín, alumno del tercer año, recitó una composición más: "Al heroico aviador", y después, el profesor señor A. M. Treviño, dijo algunas frases alusivas al malogrado héroe de nuestra aviación, glorificando su memoria y aludiendo a la labor de los pequeños escolares para dar cima a su proyecto de levantar en Mount Holly un monumento a Emilio Carranza.

Nuestro Himno Nacional puso hermoso remate a esta ceremonia.

Muy pronto los niños de la escue-

Sigue en la página 6, 3a. columna

PESADAS MULTAS ESTAN GRAVITANDO SOBRE EL COMERCIO DE CHIHUAHUA

Como si no Fuera Bastante la Angustiosa Situación, hay Esta Calamidad

Exclusivo para EXCELSIOR

CHIHUAHUA, Chih., junio 9.—Anoche arribaron a esta ciudad, procedentes de Juárez, varios connotados comerciantes, que vienen con el objeto de unirse a la comisión designada por la Cámara de Comercio local que se encargará de hacer gestiones cerca del señor Gobernador del Estado y del Jefe Federal de Hacienda, para que se ponga término a las pesadas multas que están gravitando sobre el comercio y amenazan con arruinarlo completamente.

Las fuertes multas impuestas a varias empresas comerciales, han dado origen a que éstas resuelvan cerrar sus puertas y retirarse definitivamente. Figuran entre ellas la del señor Buchenau y Cía., Jiménez y Cía., y la Compañía de Gas de Ciudad Juárez y algunas otras.

El comercio del pueblo minero de Cusihuiriachic, se ha dirigido directamente a la Secretaría de Hacienda, quejándose contra las altas multas que les ha estado imponiendo la Oficina Federal de Hacienda, y que son de tal manera elevadas que resulta imposible hacerlas efectivas, y, además, injustas, pues se ha procedido a aplicar sanciones sin recabar previamente los antecedentes exactos.

Terminan los comerciantes del mencionado mineral diciendo que es tal la crisis existente, que en caso de que se trate de hacer efectivas las multas y continúen imponiéndose otras, todo el comercio se hundirá y con esto aumentará la miseria que reina ya en Chihuahua.

QUEDO TERMINADO YA EL MONUMENTO A CARRANZA

Sigue de la primera plana.

la "El Pensador Mexicano" enviarán el flamante monumento que se construyó por su iniciativa y previo costo cubierto por ellos, con la cooperación de todos los niños de las escuelas del Distrito Federal.

El monumento que ahora se envía para perpetrar en Mount Holly la memoria de Emilio Carranza, dice en las inscripciones que ostenta en sus caras:

"Homenaje de la niñez mexicana al capitán aviador Emilio Carranza, muerto trágicamente el 13 de julio de 1928, al realizar su vuelo de buena voluntad."

"¡Mensajero de Paz!! el pueblo mexicano anhela fructifiquen tus altos ideales."

Ante el monumento expuesto del extinto héroe aviador, los niños de la escuela "El Pensador Mexicano" hicieron una ofrenda floral ante el monumento, estando presente en éste como en los demás actos, la señora madre del desaparecido aviador.

La escuela remitirá cuanto antes el monumento al héroe para que sea instalado en Mount Holly.

Fernando Morlet Becerril
Miembro Correspondiente del
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile en México

Fuentes Documentales

- Ing. José Villela Gómez. **Breve Historia de la Aviación en México.** México 1975.
- Ing. Juan Guillermo Villasana. **Emilio Carranza a 50 Años de su Muerte**. Aeropuertos y servicios Auxiliares. México 1978.
- Fierro Villalobos, Roberto. **Esta es mi vida.** México 1964.

A 50 AÑOS DEL "RESCATE DEL AVIÓN URUGUAYO"

Fotografía de la aeronave T571 de la Fuerza Aérea del Uruguay, Fairchild FH 227D, protagonista del lamentable accidente ocurrido en la Cordillera de Los Andes, en el mes de octubre de 1972.

El T571 de la FAU (Fuerza Aérea Uruguaya), había despegado a las 17.18 GMT desde Mendoza el 13 de octubre de 1972 con rumbo a Santiago de Chile. Su vuelo lo había iniciado el día anterior desde Montevideo.

Este bimotor turbohélice, con sólo 792 horas de vuelo, era modelo FH 227D fabricado por Fairchild Hiller y derivaba del F-27, Fokker. Esta nueva versión de fuselaje ligeramente más alargado, disponía de modernos sistemas de navegación y vuelo instrumental, además de radar meteorológico y cabina presurizada.

El TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo), eventualmente y con propósitos de acción cívica, arrendaba algunos aviones de la FAU para vuelos particulares, como en este caso, en que se debía trasladar al equipo de rugby "Old Christians" del Colegio Stella Maris, para competir en Santiago de Chile con el equipo local "Old Boys", lo que les significaría seis días de permanencia en nuestro país.

La tripulación la componían: Piloto Coronel Julio César Ferradas; Copiloto Teniente Coronel Dante Lagurara G.; Navegante Capitán Ramón Martínez R.; y como mecánico y asistente de vuelo se desempeñaban los Soldados Carlos Roque G. y Ovidio Ramírez B, respectivamente.

Las condiciones meteorológicas no eran buenas y el cruce andino se realizaría por el Paso Planchón próximo a Curicó. El último reporte hecho al Control de Tránsito Aéreo de Santiago, anunció aterrizaje en Los Cerrillos en los próximos cinco minutos. A las 18:30 GMT, se perdió contacto y el arribo no se materializó. El Centro de Control de Área declaró fase de peligro y el SAR, a las 14:50 HL (Hora local), tomó el control de la situación ante el desaparecimiento del avión con 45 personas a bordo.

A partir de entonces, la búsqueda aérea se hizo permanente, prolongándose hasta el 21 de octubre con resultados desfavorables. No obstante, las actividades en tierra con el mismo propósito continuaron. Posteriormente y producto de coordinaciones directas entre los gobiernos de Chile y Uruguay, se efectuaron dos reanudaciones de búsqueda las que también resultaron infructuosas en catorce días adicionales de trabajo.

El accidente que hasta ese momento se presumía, efectivamente se había producido a causa de un probable error de navegación. Al parecer se efectuó un descenso instrumental frente a la ciudad de Curicó y antes de haberse completado el cruce cordillerano.

El T-571 impactó la cumbre de la montaña, luego se deslizó por una ladera hasta detenerse, dejando atrás empenaje, alas y motores.

Producto de la colisión, algunos de los pasajeros quedaron heridos, 16 fallecieron y una minoría resultó ilesa. En las 48 horas siguientes lamentablemente, perderían la vida otras cuatro personas.

El quinto tripulante, mecánico Carlos Roque, falleció posteriormente debido a una avalancha, quedando entonces los sobrevivientes en el más absoluto desamparo, en un lugar desconocido y con temperaturas de hasta 15 grados bajo cero.

El Rescate, 22 de diciembre

Comandantes Carlos García Monasterio y Jorge Massa Armijo, junto a uno de los helicópteros que participaron en este rescate.

El Comandante de Escuadrilla (A) Carlos García Monasterio, 2º Comandante del Grupo de Aviación Nº10, piloto del helicóptero UH-1H Nº89, presionó el switch de partida de su aeronave. De inmediato se escucharon los sonidos característicos de las bujías y finalmente el silbido ensordecedor de la turbina. Se iniciaba así una operación con dos helicópteros similares, la que estaba liderada por el oficial antes aludido, quien despegó a las 06:45 HL siendo acompañado en el lugar del copiloto por el mecánico Cabo 1º Ramón Canales Cornejo y desempeñándose como tripulante el Cabo 2º Juan Polverelli Hinojosa. Como pasajeros viajaban la enfermera institucional, Teniente Wilma Koch Alvarado y el señor Osvaldo Villegas del CSA (Cuerpo de Socorro Andino de Chile).

Posteriormente, a las 06:50 HL despegaba el Comandante de Escuadrilla (A) Jorge Massa Armijo con el H-91, le acompañaban el Cabo 2º Abel Gálvez Hinojosa como tripulante, como pasajeros viajaban los señores Claudio Lucero y Sergio Díaz, ambos del CSA. Conforme a lo dispuesto por superioridad y a lo coordinado por el SAR, ese día 22 de diciembre de 1972, se reiniciaba la búsqueda de probables sobrevivientes del avión uruguayo.

El H-89 posado en Los Maitenes, las tripulaciones de pilotos y mecánicos de los tres helicópteros Bell UH-1H.

Coincidentemente, ambos pilotos de los helicópteros, habían sido designados para cumplir ese mismo día una comisión de vuelo a Mendoza en un cuadrimotor DC-6B, sin embargo, curiosamente se encontraban ahora volando en otras aeronaves con una misión distinta, es decir, rumbo a la ciudad de San Fernando y en medio de una niebla muy densa, la que ya les había provocado algún retraso en sus despegues.

Ambas tripulaciones poseían bastante experiencia en faenas de rescate con helicópteros y su vuelo hacia el sur se realizaba a bajo nivel, guiándose por la carretera y cuidando de esquivar los cables y torres de alta tensión existentes en la ruta.

Sus arribos simultáneos a San Fernando fueron en el Regimiento de Infantería Nº19 "Colchagua", en donde los pilotos recibieron la información directamente del comandante de la unidad, Coronel Enrique Morel Donoso, quien ratificó que se había improvisado un campamento base denominado ALFA, próximo a la localidad de Puente Negro, en donde se encontraban dos sobrevivientes del avión extraviado.

El despegue hacia dicho lugar, se hizo aproximadamente a las 08:30 horas, trasladándose además al médico del Ejército Capitán Eduardo Arriagada Rehren, al enfermero Cabo José Bravo y al comandante del Regimiento, pero nuevamente la densa neblina entorpecía en desplazamiento, obligando a las tripulaciones a volar con las puertas de carga abiertas para obtener mejor visibilidad. Las condiciones extremas de esta navegación impedían a veces visualizar incluso al helicóptero acompañante, pese a que ambas máquinas llevaban encendidas y destellantes sus luces de posición, además de las giratorias anticolisión.

El doctor Eduardo Arriagada atiende a Roberto Canessa junto a la Enfermera Aérea, Teniente de la Fuerza Aérea, señora Wilma Koch Alvarado

La falta de visibilidad era tal, que incidió para que ambas tripulaciones equivocaran la ruta, desviándose hacia el río Claro y entrando en un cajón cordillerano que no ofrecía salida. Afortunadamente, tal situación fue advertida a tiempo, de manera que viraron de regreso buscando un lugar para aterrizar y poder esperar mejores condiciones.

Ambas naves tocaron tierra a un costado del río Tinguiririca, la principal referencia, pero curiosamente y por causa del azar, lo hicieron justo en la ribera opuesta y frente al campamento ALFA, despegando nuevamente y cruzando a su destino.

Allí las tripulaciones tomaron contacto con la patrulla del Ejército que había preparado el campamento, Carabineros, periodistas y sobre todo con los jóvenes Fernando Parrado y Roberto Canessa, quienes durante 10 días habían descendido penosamente la montaña desde el avión siniestrado.

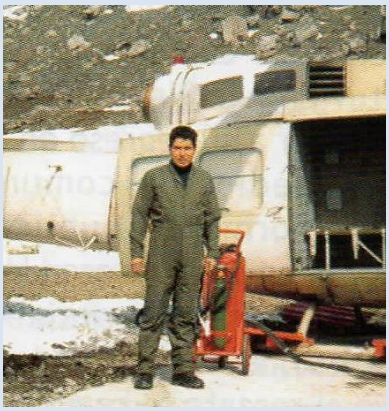
El comandante García dispuso realizar el rescate lo antes posible, ya que después de 72 días, aún quedaban en el avión 14 desesperados sobrevivientes. Para ello sostuvo conversaciones técnicas con los dos uruguayos, el médico, los miembros del CSA y sus tripulantes y usando una carta de navegación se determinó la mejor ruta para el vuelo.

Como parte de los preparativos, el líder, comandante García, planteó a los integrantes de ambas tripulaciones, que autorizaría a quedarse en tierra a quien no sintiera en condiciones de participar en el rescate que se avecinaba, considerando que la operación se realizaría en condiciones de riesgo.

La unanimidad, tomando una decisión enaltecedora, resolvió enfrentar el peligro que la situación probablemente les impondría.

En lo técnico operacional, los cálculos de potencia de cada helicóptero se hicieron conforme a las cartas de performances tabuladas en los manuales de vuelo, considerando realizar la operación a 7000’ de altitud (conforme a lo que señalara el joven Parrado de la lectura del altímetro del Fairchild).

Adicionalmente se consideraron los pesos totales de las aeronaves y la temperatura, lo cual permitió a cada piloto conocer con antelación el torque máximo o nivel de exigencia que se podría aplicar al motor LYCOMING T-53 L13B de 1.400 SHP (caballos de fuerza al eje) de su respectiva aeronave.



Tres de los tripulantes de los helicópteros UH-1H que participaron en el temeroso rescate.
De izquierda a derecha: Cabo1º Ramón Canales y Cabos 2º, Juan Ruz y Abel Gálvez H.

A fin de rescatar el máximo de personas, los helicópteros solo llevarían como pasajeros al señor Parrado quien asesoraría al líder, al enfermero del Ejército, (llevaba equipo médico y algunas provisiones), como también a los hombres del CSA expertos en montaña. El plan del comandante García consideraba la posibilidad de que los andinistas y el enfermero pernoctaran acompañando a quienes pudieran quedar rezagados.

Por otra parte, la insistencia de los periodistas de distintos medios de comunicación por participar en el rescate, determinó que el líder permitiera como alternativa que las tripulaciones llevaran algunas de sus cámaras fotográficas, las que se sumaron a la filmadora que el canal de televisión estatal había embarcado en Santiago.

El despegue definitivo se realizó a medio día, horario que en la cordillera y debido al aumento de la temperatura genera gran turbulencia. Ambos aerodinos ascendieron por el cajón del río Tinguiririca en medio de una niebla sumamente densa y luego se encontraron con formación de cúmulos potentes.

Comprobaron luego que la altitud a la que se precisaba operar era cada vez mayor que la estimada, de tal manera que los esfuerzos aplicados a las máquinas aumentaban, situación que empeoró con la complicidad del viento que soplaba con 40 o 50 nudos de intensidad. Las comunicaciones de las tripulaciones se acentuaron, tanto entre ellas como con el Grupo Nº10 y el SAR.

Quienes volaban como copilotos mantenían permanente observación sobre los instrumentos especialmente los de motor: torquímetro, tacómetro, de porcentaje de rendimiento de la turbina generadora de gases N1 e indicador de temperatura de los gases de escape.

Mientras continuaban montando la cadena de cerros se hacía cada vez más alta, la que finalmente cruzaron dificultosamente, casi tocando los skids (patines) de los trenes de aterrizaje. Al otro lado, se sumó a la niebla la corriente de aire descendente que remeció ambas máquinas con gran violencia, lo que se debió soportar permanentemente durante todo el proceso de rescate.

La situación, ante las dificultosas condiciones del vuelo, demandaba a las tripulaciones el máximo de sus capacidades, agudizando su trabajo para poder cumplir a cabalidad con la tarea asignada.

Después de otros diez minutos de vuelo, el líder solicitó a Parrado, quien aún no estaba completamente ubicado con la topografía que mencionara algún indicio próximo al lugar del accidente. La indicación dada por éste se refirió a una mancha café de una ladera, vestigio de la avalancha que había quitado la vida a 8 sobrevivientes.

Después de otros cinco minutos de vuelo, el Cabo Canales, tripulante del H-89, identificó la seña y debajo de ésta lograron ver sobre la nieve el corto trozo de fuselaje que quedaba del FAU, además divisaron algunos sobrevivientes, los que corrían, saltaban y se abrazaban de alegría.

Mientras, las aeronaves se mantenían sometidos a la turbulencia feroz, que dificultaba el control de los pilotos y sometía a ambas máquinas a grandes esfuerzos, de tal forma que algunos tripulantes recuerdan crujidos de la estructura de su helicóptero nunca antes escuchados. Por otra parte, además de la turbulencia, la densidad del aire disminuida por la altura, afectaba drásticamente la sustentación de los rotores ya que la diferencia de la altitud estimada inicialmente, difería en 10.000 pies de la real, por cuanto la lectura correcta del altímetro del FAU, debió ser 17.000'.

Para entonces, la operación de rescate se estaba realizando aproximadamente a 12.000 y con ambos HUEY se agitaban severamente, mientras tanto los helicópteros descendían con serias dificultades e ingresaban al lugar de la tragedia, en donde la disposición del conjunto de cerros nevados tomaba la apariencia de un embudo gigante, el que parecía querer tragarse a ambas máquinas.

Las bombas de humo lanzadas por los tripulantes para determinar la dirección del viento, de poco sirvieron porque este soplaba en todas direcciones y en la tripulación del H-91, alguien recuerda el ulular de la alarma de RPM LIMIT inducido en los fonos de los cascos de vuelo, indicando que las revoluciones del rotor estaban al límite, también algunos recuerdan haber visto encenderse en el panel, repetidamente la luz roja del segmento MASTER CAUTION (precaución principal), que indicaba fallas esporádicas y transitorias de algunos sistemas.

Los pilotos trataron de realizar sus aterrizajes respectivos en el terreno inclinado, mientras la fuerte ventolera los exponía a colisionar entre ellos o a estrellarse contra los costados de los cerros, todo esto mientras mantenían un intenso diálogo con sus tripulantes, quienes les relataban las fluctuantes distancias entre el tren de aterrizaje y el suelo, de las puntas de pala del rotor principal y la ladera del cerro más cercano como también de los bruscos movimientos laterales del rotor de cola.

Estos técnicos, habitualmente observan e informan a sus pilotos lo que ellos no pueden ver, por lo tanto, su tarea es imprescindible en casos críticos como este, en donde se asoman por las puertas de carga, sujetos por un arnés que afianzan a la cintura y cuyo extremo opuesto enganchan a alguna argolla metálica del piso del helicóptero. La situación extrema obligó a los pilotos a ordenar que el enfermero y los andinistas saltaran a la nieve desde casi cinco metros, mientras realizaban un dificultoso vuelo estacionario.

Posteriormente, ambas máquinas fueron dirigidas hacia los sobrevivientes, etapa complicada durante la cual las tripulaciones no descartan que inadvertidamente, pudo haberse producido algún Stall de compresor (pérdida de eficiencia del aludido componente, que genera caída de la potencia del motor), o tal vez, sin que lo advirtieran claramente, algún Stall de palas del rotor principal (pérdida de

sustentación de las palas del rotor, producida por la disminución de la densidad del aire debido a la altura), situaciones que tal vez podrían explicar el brusco aterrizaje del H-89 en el suelo, lo que ocasionó que el SKID izquierdo cruzara la nieve, dejando ésta a nivel del piso de la aeronave.

Entonces con el helicóptero aterrizado con evidente inclinación, Polverelli presuroso, alzó en vilo a los jóvenes Daniel Fernández y Álvaro Magino y los subió a su aeronave, mientras tanto en el H-91, se efectuaba una maniobra similar en terreno un poco más favorable, manteniendo un vuelo estacionario con un Skid apoyado en el suelo y el otro en el aire, de esta forma Gálvez ayudó a abordar a los jóvenes Carlos Páez, Pedro Algorta, Eduardo Strauch y José Luis Inciarte cuidando angustiosamente al igual que en el otro helicóptero, que los rescatados no ingresaran a las áreas peligrosas de ambos rotores.

Lo señalado acontecía, mientras quienes volaban de copilotos fotografiaban o filmaban breve y esporádicamente la situación, alternando esto con las observaciones de los paneles de instrumentos que les era prioritaria.

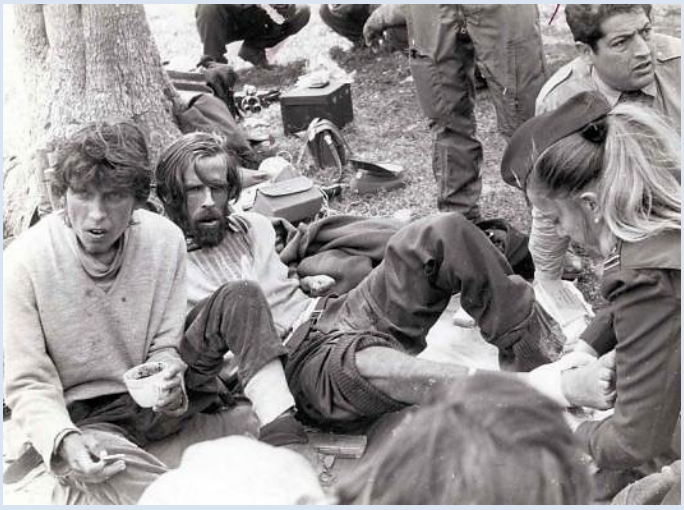
Ahora los helicópteros estaban con los pesos máximos de despegue, por lo tanto, se descartó rápidamente el transporte de otros uruguayos. Durante esta maniobra, al menos un tripulante del H-89 recuerda haber visualizado el indicador de torque marcando 51 PSI (libras por pulgada cuadrada), cuyo límite máximo en el manual de vuelo es de 50.

El regreso que debían enfrentar, era lo más dificultoso, situación que se demostraba ante los intentos de ambos pilotos por hacer despegar sus máquinas ya que al levantar sus bastones colectivos apenas se elevaban, mientras simultáneamente en forma frenética con las manos derechas movían los bastones cíclicos para los desplazamientos hacia adelante, atrás y costados, además de accionar repetidamente los pedales para controlar los rotores de cola y así establecer la dirección de vuelo de los helicópteros.

El comandante Massa halló la solución, desplazándose hacia otra ladera, logrando encontrar la corriente de aire ascendente. Este recurso le permitió subir lentamente, lo que hizo también su líder y amigo en el H-89.

Luego ambos iniciaron un angustioso ascenso en espiral, tratando de esquivar el volcán Tinguiririca. Durante ese proceso, la nubosidad empeoró hasta nivel 8/8 antes de superar la cima, de tal manera que por algunos minutos volaron guiados solo por los instrumentos. Tan severas eran las condiciones de vuelo, que paradojalmente los rescatados preguntaban a las tripulaciones si existían posibilidades reales de salvarse.

Afortunadamente lograron cruzar, encontrando al otro lado mejores condiciones de visibilidad, permitiéndoles descender por un claro de la nubosidad y aterrizar en el campamento ALFA, lugar donde los rescatados pasaron a manos del médico del Ejército y la enfermera de la Fuerza Aérea. Las tripulaciones entregaron las cámaras fotográficas y retuvieron la filmadora que debían entregar de regreso en Santiago.



Los medios de comunicación, posteriormente publicarían las imágenes que captaron las tripulaciones y que recorrieron el mundo entero, además el líder anunció que el rescate se reanudaría al día siguiente.

Los sobrevivientes, con posterioridad fueron trasladados por los mismos medios hasta el Regimiento Colchagua, lugar en donde los helicópteros fueron reabastecidos de combustible, el que había sido trasladado en tambores por el Subteniente Mario Ávila Lobos, en el H-90, acompañado por el Cabo 2º Alex Herman Zcerny en el puesto de copiloto y del mecánico Cabo 2º Julio Sarmiento Castillo. Posteriormente los tres helicópteros regresaron a Santiago.

Al día siguiente a las 10:00 horas, la bandada regresó directamente al lugar del accidente, desempeñándose nuevamente el Subteniente Ávila como piloto del H- 90, acompañado ahora por el mecánico Cabo 2º José Albornoz Aravena. Por otra parte, en el H-91 el Cabo 2º Alex Herman Zcerny, se encontraba reemplazando al Cabo 2º Abel Gálvez H.

La misión del H-90 consistió en sobrevolar el lugar, mientras el H-89 (que ahora transportaba como pasajero al médico FACH, Capitán de Bandada (S) Eduardo Sánchez Acevedo y el H-91 descendían y se posaban en la nieve, rescatando a los últimos ocho sobrevivientes.

Posteriormente en una segunda entrada fueron evacuados el enfermero y los tres andinistas que habían pernoctado con los sobrevivientes.

En esta ocasión las condiciones de visibilidad eran óptimas y la turbulencia moderada, con posterioridad los rescatados fueron trasladados directamente en los mismos helicópteros a la Posta Central de Santiago.

Conclusiones

Toda la operación del primer día del rescate, fue extremadamente riesgosa, bajo condiciones de niebla y turbulencia severas, en que los cálculos iniciales de potencia se realizaron con una información de altitud disponible menor a la real, lo que aumentó las exigencias sobre las máquinas y sus operadores. Adicionalmente se puede agregar que las tripulaciones volaron sin oxígeno, considerando que se recomienda por seguridad utilizarlo sobre los 10.000 pies. No obstante, ambas tripulaciones, de manera profesional e inteligente, vencieron la adversidad y cumplieron la misión asignada por el mando.

Fue por lo anterior que el día 21 de marzo de 1973, durante la ceremonia del aniversario institucional, tanto los dos pilotos como los cuatro mecánicos tripulantes, recibieron sus respectivas *Medallas al Valor*.

Tal condecoración que reglamentariamente reconoce *"altos sentimientos de honor, carácter y arrojo"*, se otorgó simultáneamente a seis aviadores, representando además, un notable galardón para el Grupo de Aviación Nº 10, prestigiosa unidad desde donde procedían ambos helicópteros y tripulaciones.

Fue así como la Fuerza Aérea de Chile junto a otras instituciones, participó en la búsqueda y efectuó el rescate de los 16 deportistas uruguayos, quienes debido a tan especiales circunstancias permanecieron extraviados en la Cordillera de los Andes sufriendo grandes padecimientos durante 72 días.

Las opiniones vertidas por los integrantes de ambas tripulaciones, aseguran que para todos ellos, la operación de rescate fue la más peligrosa a la que se hubieran enfrentado, concordando además en atribuir el éxito, al eficiente trabajo en equipo que realizaron a bordo de ambos helicópteros y a la experiencia adquirida en la Fuerza Aérea. ¡HONOR A LOS VALIENTES!

Entrevista al Sargento 1° (R) Abel Gálvez Hinojosa

"El primer día del rescate, la visibilidad era muy limitada y en ocasiones de ocho octavos. La decisión de subir a la montaña, fue personal, porque los comandantes de ambas aeronaves, ofrecieron la posibilidad de que, si algún tripulante, no se sintiera capacitado, no lo hiciera. De los pilotos se puede decir, que el comandante García, era el segundo comandante del Grupo N°10 y el comandante Massa, era el jefe del Servicio Aéreo de Rescate (SAR). Ambos comandantes, de trato caballeroso y humano.

Los cuatro tripulantes involucrados, disponíamos de suficiente experiencia en rescates.

Un canal de televisión me entregó una cámara filmadora. En mi caso, lo principal de lo captado con esta máquina, sólo fue, cuando se analizó una cruz sobre la nieve, habiendo utilizado las maletas del equipaje. La turbulencia me impidió captar otro sector del paisaje.

La primera misión, fue ayudar a bajar a los pasajeros del Ejército con los de Socorro Andino, y también ayudar a algunos sobrevivientes que se esforzaban por subir, pero de los cuales se pudieron sacar sólo a dos.

Finalmente, puedo asegurar que las tripulaciones del Grupo N°10, tenían la experiencia necesaria para cumplir la misión de rescate."

Nota: El Sargento 1° Abel Gálvez Hinojosa, voló en la Fuerza Aérea como Ingeniero de Vuelo, en material Boeing 707, y en la vida civil, realizando la misma actividad, en aviones B-707, B-727 y el Lockheed Martin L-1011 de la línea aérea CHILE INTER.

Además, es piloto civil.

Entrevista al suboficial tripulante del H-89, Suboficial Mayor(R) Ramón Canales Cornejo

"Debido a las pésimas condiciones meteorológicas, no era recomendable ese día efectuar el rescate de los sobrevivientes del avión uruguayo, no obstante y dada la situación de vida que acontecía en cada minuto que pasaba, se realizó arriesgando la seguridad de las tripulaciones y de los helicópteros.

Respecto de los pilotos, comandantes García y Massa, tenían capacidades técnicas y humanas sobresalientes. El factor que limitó notablemente la operación de ambos helicópteros, fue la escasa visibilidad.

Los helicópteros utilizados, estaban relativamente nuevos, pero por diseño, no disponían de grandes capacidades para operar en altura. El rendimiento de ambas aeronaves, esforzadamente, lograron proporcionar las performances requeridas, conforme al manual de vuelo TM 55-1520-210-10.

El canal de Televisión Nacional por gestión gubernamental, entregó una filmadora al suscrito para que grabara las condiciones, en que se efectuaría el rescate. Dichas filmaciones recorrieron el mundo entero.

El 20 de octubre del año 2012, los sobrevivientes del equipo de rugby uruguayo, pasados unos cuarenta años, efectuaron el partido que había quedado pendiente con sus contendores chilenos, en la localidad de Chicureo. En donde disputaron la "Copa de la Amistad", me parece que los medios de comunicación, como es lógico, informaron sobre el encuentro, sobre los rescatados, pero olvidaron divulgar los riesgos que debieron enfrentar ambas tripulaciones."

Chicureo, partido de rugby pendiente desde el accidente en 1972.

Chicureo, día del partido de rugby pendiente, algunos de los tripulantes junto al arriero Sergio Catalán.

Nota: El Suboficial Mayor (R) Ramón Canales, en la Fuerza Aérea voló como Ingeniero de vuelo en el material Boeing 707.

En la vida civil, hizo lo propio en los aviones reactores Lockheed Martin L1011 de la efímera línea aérea CHILE INTER.

Epílogo

1.- Con posterioridad, el tiempo reunió nuevamente al Comandante de Escuadrilla Carlos García y al Cabo 1º Ramón Canales como integrantes de la tripulación del avión DC-6B N°989, que se accidentó en la ciudad de Puerto Montt el 24 de julio de 1977, en donde el piloto mencionado lamentablemente perdió la vida. En dicha ocasión, el Cabo Canales realizó una nueva demostración de coraje, al participar activamente en el rescate de al menos quince pasajeros, mientras la aeronave se incendiaba en tierra.

2.- El autor, agradece profundamente la generosa colaboración entregada por los aviadores del Grupo de Aviación N°9 de helicópteros y el invaluable aporte histórico de los protagonistas del rescate, que a continuación se registran y señalan en Los Maitenes, donde se erigió una placa conmemorativa del rescate.

Julio Sarmiento Castillo
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Placa conmemorativa del rescate

Bibliografía

- CDA (A), Señor Rodolfo Martínez Ugarte "**Para que otros puedan vivir**" Editorial Nacimiento, Santiago 1973.
- Pjers Paul Read "**Viven**" El triunfo del espíritu humano. Ediciones B.S.A. 1993
- Largometraje "**Alive**". Paramount Pictures Corporation. 1993.
- General de Brigada Aérea (A), señor Jorge Massa Armijo. "**Rescate de un imposible**" Horas de losa, volumen 1 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile".
- Entrevistas a los Tripulantes Protagonistas

Aterrizando en algún lugar de presentación de los paracaidistas.
Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

CESSNA 206 DEL CLUB AERONAVAL, SHARK MOUTH

A partir del modelo 210, la Cessna Aircraft Company, comenzó a producir una serie de modelos derivados de este, entre ellos se encuentran los Cessna 205, Cessna 206 y Cessna 207, que recibieron nombres como Super Skywagon, Super Skylane y Stationair.

Cessna propuso esta familia de aviones monomotores, para uso de la aviación privada como pequeñas compañías comerciales.

Equipados con un motor bastante potente, una cabina amplia, más una construcción robusta, determinaron, que también pudieran ser utilizados con flotadores o skies, algo bastante versátil para un avión utilitario, que ya se fabrica desde el año de 1962.

Cessna TU-206G con flotadores y matrícula de Canadá. Hoy vuela en Chile con matrícula CC-PMD. Fotografía, Sr. Claudio Cáceres Godoy.

El modelo 205 de seis plazas, difería del 210 por el tren fijo y la disposición de las puertas de acceso, y montaba un motor Continental IO-470-S con una potencia de 260 Hp.

El Cessna 206 fue empezado a fabricar en el año 1964 y su producción, con algunos lapsus, aún se mantiene vigente.

De este modelo existen distintas variantes, como U-206: P-206, TU-206, 206H, 206G, TH-206, que diferían entre sí, por el tipo del motor que portaban y mejoras en las prestaciones.

Finalmente, ésta la versión Cessna 207, que fue una evolución natural del modelo 206, agrandando la capacidad hasta 8 personas, para lo cual se alargó el fuselaje. Este modelo partió en el año 1969, y estaba equipado con un motor Continental IO-520-F de 300 Hp.

Miles de aviones de esta familia de modelos, siguen volando en todo el mundo al día de hoy.

Otro Cessna 206 que operó por un tiempo, en nuestro país. Fotografía: Sr. Patrick Laureau.

Por la historia de la aviación nacional han pasado muchos Cessna 206, entre ellos, el serial U-206-001, o sea el primero fabricado por la Cessna, en Wichita, Kansas, Estados Unidos de América, que aún está operativo en Chile.

Particulares y empresas lo han utilizado, incluyendo también los institutos armados, como lo es, la Fuerza Aérea de Chile, con dos ejemplares, uno recibido del Servicio Nacional de Salud en 1974, que operó hasta 1981 y otro, modelo Super Skywagon, equipado con flotadores que pudo observarse en FIDAE 1998.

Cessna TU-206 de la FACH, durante una FIDAE en Los Cerrillos. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

La Brigada Aeropolicial de Investigaciones de Chile, compró un Cessna 206 TU-206G, modelo Stationair, en el año 1992, siendo destinado en forma inicial al norte de Chile, para el combate al tráfico de drogas. hoy está basado en Santiago.

El Cessna TU-206G de la PDI. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Carabineros de Chile, es el mayor usuario del Cessna 206. Los primeros fueron adquiridos en 1969 a la Cessna Aircraft, y a lo largo de 54 años, han volado una variedad de distintos modelos en el Club Aéreo Institucional.

Justamente el modelo correspondiente a este número de nuestra revista "Aerohistoria" comienza con la adquisición por parte del Club Aéreo de Carabineros de Chile, de seis aeronaves Cessna modelo TU-206, a la empresa aeronáutica norteamericana Cessna Aircraft Company, en el año 1969.

Una vez adquiridas las aeronaves, los pilotos y mecánicos fueron enviados a los cursos de instrucción y mantención correspondientes, impartidos por la fábrica.

En el mes de enero del año 1970, los aviones fueron llevados en vuelo hasta las dependencias de la empresa Robertson Aircraft Company, en Seattle, Estado de Washington, a fin de instalar a cada avión un sistema que opera en conjunto con alerones y flaps, permitiendo que el avión aterrice y despegue en tramos muy cortos (STOL).

Imágenes de los Cessna 206 de Carabineros. Arriba en la fábrica Robertson, abajo, durante el viaje de EE.UU. a Chile. Fotografías: Sres. Humberto Limongi Sánchez y Jaime Domenech Zapata.

Una vez instalados los kits, regresan a Estados Unidos, los pilotos y oficiales encargados del trayecto que uniría Seattle con Santiago de Chile.

Luego de largos vuelos y sorteando los correspondientes desafíos que experimentaron en la ruta, finalmente llegaron a su base en el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.

Los aviones fueron inscritos en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica, DGAC, en los primeros meses del año 1970.

Durante diez años operaron con el Club Aéreo en distintos roles, incluyendo los vuelos de asistencia a los habitantes de zonas de difícil acceso al sur del nuestro territorio.

Uno de estos Cessna 206 adquiridos (CC-KKM), realizó la proeza de unir Punta Arenas con Arica en marzo del mismo año 1970 (ver revista Aerohistoria N°2-2020, páginas 38 a 66 https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2020_n2.pdf).

Nuestro protagonista, el Cessna TU-206 matriculado CC-KKP (S/N° TU-206-1411), fue vendido el 24 de junio del año 1980, a la señora Inés Ofelia Lidia Labra Carvalho según contrato celebrado ante notario señor Alfredo Astaburuaga, y siendo inscrito en el RNA con fecha 22 de julio de 1980, recibiendo la matrícula CC-PLO para uso particular.

Concepción artística del Cessna 206 matrícula CC-PLO, realizada por nuestro socio, Sr. Juan Carlos Velasco García.

Tras unos pocos meses con su nueva propietaria, el avión fue nuevamente vendido, siendo adquirido esta vez por el Club Aeronaval, según contrato de compraventa ante notario de Valparaíso, señor Alfonso Díaz, con fecha 23 de abril de 1981 y registrado en el RNA el 24 de julio del mismo año, para uso deportivo, recibiendo la matrícula CC-LHK.

Regresando de un lanzamiento de paracaidistas en El Belloto. Fotografía: Sr. Erwin Cubillos Salazar.

Mediante el Acta N°5/1981 de fecha 14 de mayo de ese año, el Directorio del Club Aeronaval, había decidido adquirir la aeronave Cessna 206.

El avión paso a sumarse a la flota del Club, para apoyar la actividad de lanzamiento de paracaidistas.

Presentación en una FIDA en El Bosque. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

Equipo de paracaidistas antes de ingresar al avión, en El Belloto. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

El Club Aeronaval, estaba ubicado en las dependencias de la Base Aeronaval de El Belloto, lugar donde arribo el Cessna 206.

En el Club, fue pintado de un color azul claro, en el fuselaje, antes de la cola, portaba una banda con cuadrados rojos y blancos, en tanto que el timón de profundidad, fue pintado con líneas de varios colores y sobre ellos el escudo del Club Aeronaval. Sin embargo, el rasgo más característico de este avión era su nariz, en la que fue pintado un *hocico de tiburón*.

Durante un festival aéreo en el aeródromo de Olmué, puede verse el esquema de nariz de tiburón pintada en el avión. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

Todos esos colores y otras señas, eran identificatorios de una aeronave destinada al lanzamiento de paracaidistas.

Listo para partir el Cessna 206 con paracaidistas. Nótese la barra de sujeción sobre la puerta. Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios.

Al interior del Club Aeronaval, se encuentra la Rama de Paracaidismo, llamados “Pelícanos”. El día 15 de noviembre del año 1983, el Cessna 206 piloteado por el socio, señor Luis Mellado Scherz, asciende a 33.000 pies de altura, y desde su interior el socio, señor Cristián Schuwirth Archele, equipado con traje térmico y equipo de oxígeno se lanza al vacío, realizando una caída libre hasta los 2.700 pies.

Con este notable y espectacular salto en paracaídas, se logró batir el récord nacional, que a la fecha, aún se encuentra vigente.

El transporte y lanzamiento de paracaidistas, fue desempeñado, hasta el día 23 de octubre del año 1991, cuando la aeronave a los mandos del Cabo de la Armada de Chile, piloto civil del Club Aeronaval, señor Carlos Toledo Aravena, sufre un accidente en la inmediaciones del Aeródromo de Viña del Mar, resultando con lesiones graves el piloto, el que fue internado en el hospital naval. En tanto el avión, sufrió daños de consideración, que significaron su baja definitiva.

AVION CESSNA SEMIDESTRUIDO. — Semidestruido, tal como se aprecia en la fotografía, quedó el avión Cessna perteneciente al Club Aeronaval que se precipitó a tierra ayer cerca de la Base "Viña del Mar". En el accidente resultó con heridas de gravedad el piloto, cabo primero de la Armada, Carlos Toledo Aravena, quien fue internado en el Hospital Naval.

Publicación del diario El Mercurio de Valparaíso, detallando el accidente. Fotografía vía Sr. Rodrigo Larraín Bergen.

La investigación del accidente, estuvo a cargo del Fiscal de Aviación, señor Hernán Barahona Flores. La DGAC, canceló la inscripción en el RNA, el día 4 de enero del año 1994.

Restos del Cessna 206 fotografiados en dependencias del Club Aeronaval el 14 de diciembre del año 2014. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Diario El Mercurio de Valparaíso.
Diaria La Estrella de Valparaíso.
Registro Nacional de Aeronaves DGAC, Libros 7 y 8.
Resumen Cessna 206, Gerencia Operaciones Club Aeronaval.
https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3166159/brigada-aeropolicial-pdi-supremacia-aerea-contra-delito
https://es.wikipedia.org/wiki/Cessna_205/206/207.

Colaboración:

Sres. Jorge Palacios Morales, Rodrigo Larraín Bergen, Rino Poletti Barrios, Juan Carlos Velasco García, Erwin Cubillos Salazar, Jaime Domenech Zapata, Humberto Limongi Sánchez y Jaime Lamas Soto.

VIII. SABÍA USTED?

…que fue el 10 de diciembre de 1940, y teniendo en cuenta que diversas Instituciones Armadas celebraban el Aniversario de sus glorias o conmemoraban alguna fecha trascendental que prestigiaba sus organizaciones, se estableció que el ***12 de diciembre de 1918****, fecha especial para nuestra aviación nacional, en que se había llevado a cabo una de las gestas más importante de la aviación mundial, como lo era el cruce aéreo de la Cordillera de los Andes, por su parte más alta, sería una fecha para conmemorar.*

NERVO

y se queda
Perú paga
ile se que-
...."
Frescanillas.
le menores.
con el prin
ades. . . .
pendiente a

CABEL.

Alemania.

letreros

de los le-
de la luz
unos letre-
; los tim-
ente otros
"Timbre".
e apoderen
niéndole le-
as, y, sólo
tado conve
y las per-
egurada su

lor, las per
lemanes no
lo el mun-
ue no será
ro los fun-
empleados
odos llevan

Homenaje al vencedor de los Andes

Continúan las manifestaciones en su honor

El Teniente Godoy visita ayer al Presidente de la República y enseguida se traslada a la Cámara de Diputados.

El banquete de anoche en el Club Militar

El teniente señor Dagoberto Godoy ha continuado siendo objeto de cariñosas manifestaciones.

El público de la capital no ha perdido oportunidad además de renovarle sus aplausos.

Con el Presidente de la Republica

En la tarde de ayer el teniente Godoy, acompañado del Jefe del Departamento de Ingenieros y Comunicaciones coronel Dartnell pasó a saludar al Presidente de la República, señor Sanfuentes.

El distinguido aviador relató al primer mandatario algunos detalles de su viaje, recibiendo de aquél encomiásticas frases de felicitación por el triunfo que ha dado a la aviación nacional.

En la Camara de Dipatados

Concurrió también a la Cámara de Diputados donde se le hizo objeto de cariñosas atenciones de

1918.-Ministro de Guerra.-Santiago, Chile.-Por la travesía de los Andes rogamos expresar nuestras cordiales congratulaciones por la hazaña récord del teniente Godoy, realizada en aeroplano Bristol.-Sociedad Colonial Inglesa de Aeroplanos Bristol, Inglaterra''.

El Ministro de Guerra contestó en los siguientes términos:

''Agradezco sinceramente sus atentas felicitaciones por el triunfo del aviador teniente Godoy en aeroplano Bristol. Por mi parte, envío a esa sociedad las felicitaciones del Gobierno chileno por haber contribuído en forma tan eficáz a la realización de la brillante hazaña.-Enrique Bermudez, Ministro de Guerra''.

Función de Gala

La compañía chilena de comedias Baguena-Buhrle dará mañana

El banquete en el Club Militar

El banquete realizado anoche en el Club Militar, en honor del teniente Godoy, asumió grandiosas proporciones, y fué el más simpático homenaje que pudieran rendir sus compañeros de armas al vencedor de los Andes.

En contadas ocasiones se ha realizado en este hogar militar una manifestación como la de anoche, en la cual predominó una nota de intensa alegría y de justificado entusiasmo para festejar dignamente al oficial que, tras de numerosos esfuerzos, ha dado una nueva gloria al Ejército de Chile.

El local del Club se encontraba adornado desde su entrada con profusión de luces y banderas, presentando un aspecto por demás lucido e imponente. A la subida de la escala que da acceso al local del Club, se había co-

se dejab
truendos
En un i
joven te
torizació
encontra
para llev
niente C
se, encor
compañe
invitació
rigió a l
tantes, e
ñor Sócr
breve y
gio de a
ven oficia
estrellas
y se la
para sign
sus comp
concedie
capitán.
Este n
tado en l
habla mu
dad y de
te entre
Un grup
antiguos
so en ma
Guerra,
tud en q
con el m
ascenso
ües, com
su esforz
Rasgos
ron much
como una
patía con
Godoy en
mas.
Al fin
pronunci

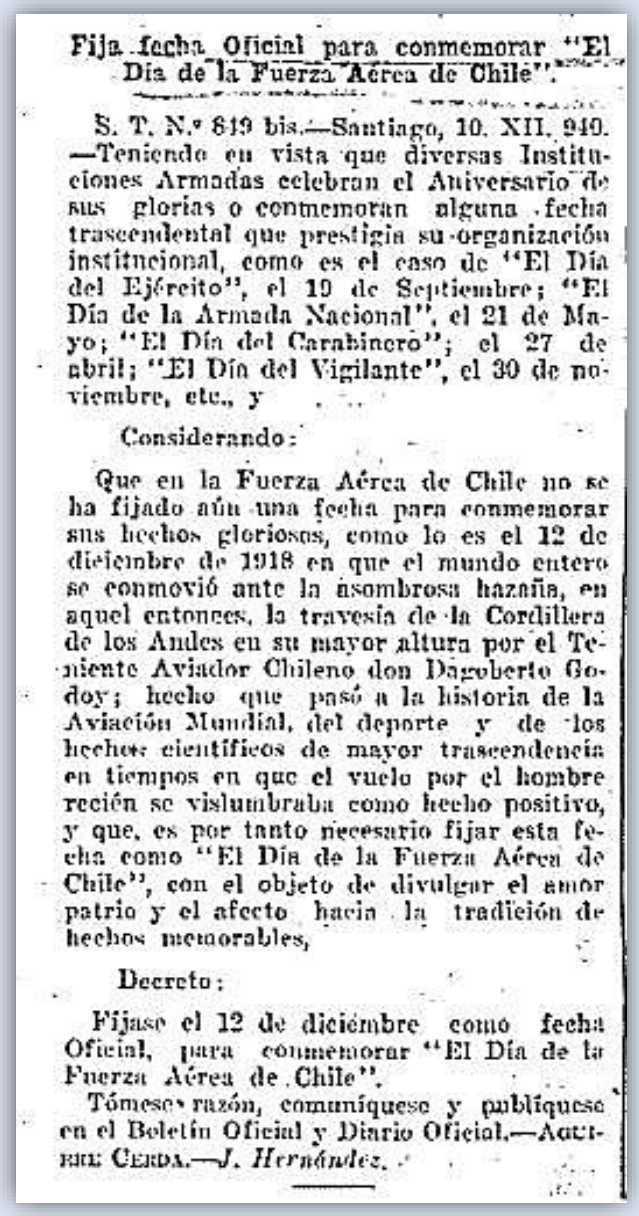
La Nación, 20 de diciembre de 1918

El primer intento de fijar una efeméride de carácter institucional, se encontró tardíamente, en el Anexo 1 al Proyecto de Reglamento de los Agregados del Aire de la Fuerza Aérea Nacional, modificatorio al R.A.A. Serie A N°14, SECRETO, del año de 1936. Más tarde, un Proyecto elaborado el 9 de mayo de 1938, que lleva la firma de don Armando Castro López, Comodoro del Aire, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

En dicho documento, se establecía como efeméride Institucional, el 21 de marzo de 1930 como fecha de la fundación de la ahora denominada Fuerza Aérea de Chile.

No sería hasta, hasta dos años más tarde que la Fuerza Aérea podría tener oficialmente, una fecha para conmemorar su Día Oficial. Es así que, el Decreto (Sin Tramite) N°849 bis, de fecha 10 de

diciembre de 1940, establecerá que el 12 de diciembre de cada año, se conmemoraría **EL DÍA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE.**



Fija fecha Oficial para conmemorar "El Día de la Fuerza Aérea de Chile".

S. T. N.º 619 bis.—Santiago, 10. XII. 940. —Teniendo en vista que diversas Instituciones Armadas celebran el Aniversario de sus glorias o conmemoran alguna fecha trascendental que prestigia su organización institucional, como es el caso de "El Día del Ejército", el 19 de Septiembre; "El Día de la Armada Nacional", el 21 de Mayo; "El Día del Carabinero"; el 27 de abril; "El Día del Vigilante", el 30 de noviembre, etc., y

Considerando:

Que en la Fuerza Aérea de Chile no se ha fijado aún una fecha para conmemorar sus hechos gloriosos, como lo es el 12 de diciembre de 1918 en que el mundo entero se conmovió ante la asombrosa hazaña, en aquel entonces, la travesía de la Cordillera de los Andes en su mayor altura por el Teniente Aviador Chileno don Dagoberto Godoy; hecho que pasó a la historia de la Aviación Mundial, del deporte y de los hechos científicos de mayor trascendencia en tiempos en que el vuelo por el hombre recién se vislumbraba como hecho positivo, y que, es por tanto necesario fijar esta fecha como "El Día de la Fuerza Aérea de Chile", con el objeto de divulgar el amor patrio y el afecto hacia la tradición de hechos memorables,

Decreto:

Fíjase el 12 de diciembre como fecha Oficial, para conmemorar "El Día de la Fuerza Aérea de Chile".

Tómese razón, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial y Diario Oficial.—Agustín Cerda.—*J. Hernández.*

Años más tarde, el 3 de febrero de 1956, esta celebración fue reemplazada por orden del entonces Comandante en Jefe de la FACH, don Digo Barros Ortiz, quien consideró correcto, que las efemérides debieran ser conmemoradas y celebradas en el día de su creación, seleccionando inicialmente tres fechas conmemorativas para las siguientes Reparticiones y Unidades:

FUERZA AÉREA DE CHILE:
21 de marzo de 1930

DIRECCIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO:
3 de junio de 1952

DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA:
21 de marzo de 1930

Desde aquel día, la fecha de conmemoración para la Fuerza Aérea de Chile, ha sido celebrada en justicia, cada 21 de marzo, como también cada 12 de diciembre, se reservó para conmemorar el *Día de la Aeronáutica Nacional.*

Entre las curiosidades que emanan de estas importantes efemérides, quisiéramos señalar uno en especial, se trata del Día de Carabineros de Chile, noble institución nacional, que tuviera como principal autor, a un preclaro primer mandatario, don Carlos Ibáñez del Campo, quien fuera además el principal impulsor de la unificación de los Servicios Aéreos Naval y Militar, con los que se formó el 21 de marzo de 1930, la entonces *Fuerza Aérea Nacional* como arma independiente de la defensa.

A propósito, resultará hoy un aspecto quizás algo desconocido para nuestros lectores, que durante los primeros años de existencia, de ambas instituciones, además de ser organizaciones dependientes del Ministerio del Interior por carecer la primera de presupuesto para funcionar, el que Carabineros celebrara inicialmente el Día del Carabinero, cada 4 de noviembre[55], en recuerdo y homenaje al creador de la institución, el General "Carlos" Ibáñez del Campo.

[55] Fecha en que la Iglesia católica celebra la festividad de San Carlos.

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

Sr. Director,
Muchas gracias por su revista, muy buena y cultural, gracias nuevamente.

Reinaldo Riveros Pizarro
Editor y escritor de www.lavozdelapampa.cl

Señores.
Buenas tardes.
Muchas gracias por su información y atención en enviarme su valiosa revista.

Un grana abrazo a usted y equipo de trabajo.

AQUACHILE

Saludos.
Atentamente
Jorge Avendaño J.
Operaciones – Pto. Aysén
Empresas AquaChile S.A.

Estimado Presidente y amigo Norberto:

Gracias una vez más por participarme de la revista de ese Instituto que nos permite mantener el contacto con Uds. y el quehacer aeronáutico y por su intermedio sentirnos unidos a nuestra querida aviación y a la Fuerza Aérea de Chile.

Gracias nuevamente y un abrazo

Miguel Pérez de Castro V.

Señores Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile,
acuso recibo sin novedad de este muy interesante y completo trabajo que publican en la revista.
Muchas gracias. Paz y Bien

Oscar Silva Abarca
Suboficial Mayor Ejto.(1960)
"Veterano de Valdivia 1960 - Beagle 1978"

Muchas gracias y les felicito. Cuesta explicar cómo les alcanza el tiempo para hacer tantas cosas importantes y hermosas.

Muy buenas noches.

Saludos cordiales.
María Isabel Vermehren Rodríguez

Estimados amigos,
Acuso recibo de la Notable última Revista Aerohistoria y reciban mis felicitaciones.
Gracias y..suerte y éxito en todo !

Saluda atentamente,
OSCAR MEDINA ROJAS
Administrador de Aeropuertos
Encargado Aeródromo Rodelillo

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

Agradezco el gentil envío de la "Revista Aerohistoria N° 10", documento de gran importancia y trascendencia para nuestra Corporación, y, en especial, para los Miembros de Número del Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo".

Atentos saludos,

Julio Nanjari Valenzuela
Secretario.

Sr. Director:

Me es muy grato agradecer el envío de vuestra Revista para la cual faltan adjetivos para calificarla como una obra de excelencia; muy bien documentada, de gran interés y estupenda presentación.

Muy cordialmente

LUIS HUMBERTO VILLAGRA REVECO

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).

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Fernando Morlett Becerril
Julio Sarmiento Castillo
Sandrino Vergara Paredes

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

50 AÑOS

G&C Grisolia
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchalí
Fonos: 736 36 54 / 734 1797

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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