



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

03/01/1919. A la corta edad de 34 años, fallece lamentablemente víctima de una epidemia de tífus exantemático que por aquellos días causaba estragos en la ciudad de Santiago, el Capitán de Ejército don Manuel Ávalos Prado, quien fuera primer piloto militar chileno y primer Director de la Escuela de Aeronáutica Militar

- ▶ **Algo de la historia de la navegación aérea en Chile**
- ▶ **Primer raid de largo alcance al sur de Chile**
- ▶ **Zodiac CH-600, comienzo y final de un proyecto chileno**



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

“Las cosas tienen la importancia que uno les asigna”

Es el *tiempo*, que por estar ocupados viviendo nuestras vidas, no siempre lo sentimos. No importa cuántas veces se nos diga que el tiempo pasa de manera rápida. Eso es algo que, por diferentes motivos o razones, escuchamos cotidianamente muchos de los que tenemos el privilegio de alcanzar más años, especialmente cuando vemos a nuestros hijos crecer enfrente de nosotros. Creo que lo mismo podré decir del IAHACH, cuando a fines de enero de este 2023, cumplamos 40 años de vida.

Sin dejar pasar más días, ni tampoco esperar una fecha especial, quisiera agradecerles a través de este medio, en nombre del del Directorio, como también, en el de los muchos integrantes de esta corporación que nació como un sueño de ágiles alas, y que con la fe y apoyo inicial de la Fuerza Aérea tomara forma; continuando ahora con la constancia y cariño de todos ustedes, nuestros apreciados Socios, Amigos desinteresados y fieles Colaboradores, que nos han dado fuerza a través de estos muchos años, para regalarle a muchos el valor que otorga el conocimiento y por sobre todo, el reconocimiento.

En esta época tan especial, para muchos *algo incierta*, como me lo han dicho muchas apreciadas personas, pero también, ha sido tiempo de *reflexión* para tantas cosas vividas. Esta vida es corta, por ello debemos aprender rápidamente a aquilatar la importancia y las prioridades que le asignaremos a lo mucho que nos rodea. Por ello también, será fundamental aprender a valorar y disfrutar ese tiempo de calidad con la verdad y sentido común tan indispensable, junto a nuestras familias, a quienes nos rodean, ya que no sabemos hasta cuándo ni cómo estaremos.

Al participar de las actividades, las tareas de conmemoración y las investigaciones, traemos a la memoria los nombres y el relato objetivo de sus historias, agradeciendo el trascendental y titánico legado de aquellos hombres que surcan a diario nuestros cielos, sea sobre los Andes, desierto, el Cabo de Hornos, el Pacífico o la Antártica. Esta conectividad aérea ganada a fuerza de sacrificios, es la que este Instituto registra, perpetúa, reconoce, divulga por ya casi treinta y ocho años y que mensualmente, hace suyo el esfuerzo de muchos, compartiendo con ustedes en esta revista.

A los que recientemente nos descubrieron, les pedimos que sigan apoyando las actividades, y ahora en especial, leyendo y difundiendo nuestros contenidos —*para que no pierdan el hilo a la historia*. Estamos seguros que no los defraudaremos.

Todo este año y ahora en el mes de diciembre especialmente, cuando nos preparábamos para recordar y reconocer una vez más, algunos de los más destacados hitos cumplidos por avezados aviadores que en el cumplimiento del deber, entregaron lo mejor de ellos para beneficio de nuestros pueblos; un nuevo aniversario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de los Aeronavegantes; el centenario del natalicio de Margot Duhalde; las conmemoraciones y celebraciones del Día de la Aeronáutica Nacional en el que recordamos la magna hazaña que cumpliera Dagoberto Godoy el 12 de diciembre 1918, al unir Chile y Argentina por el aire y cruzando entre las más altas cumbres; el impensado cruce que hiciera nuestro recordado Alejo Williamson o tal vez el atrevido vuelo con un feble y veterano biplano que cumpliera Enrique Flores en una misma fecha de 1940.

Como entidad cofundadora e integrante de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE), hace ya más de un cuarto de siglo, quisiera enfatizar entre otros, un saludo especial para aquellas entidades miembros a través de España, Portugal y toda América, incluyendo a Francia y Reino Unido que, naciones que nos brindaron en muchos de los casos, ese importante empujón para nuestras aviaciones locales. En este año 2023, donde Dios mediante nos veremos las caras en un importante evento a realizarse en República Dominicana, quiera el Altísimo permitirnos darle larga y fructífera vida a esta entidad de amistad y conocimiento, pues ella es un puente virtual de historia aeronáutica y generosa camaradería, que no solo une lo mejor de los pueblos que la conforman, sino que en sus estudios, centra y reafirma algunas de las identidades tan propias de nuestros pueblos amalgamándolas con las de los corazones honestos, desinteresados y por qué no decirlo, patriotas.

Y finalmente reiterar nuestro inicial agradecimiento, por los innumerables correos electrónicos recibidos todo este año, las cartas y mensajes telefónicos y que al final de esta revista, siempre transcribimos algunos, como prueba fehaciente de que Aerohistoria, se convierte en parte tangible del aporte a convertir sueños por realidades para un mundo mejor. Sentimos con ello, que no es un medio más que esta corporación tiene para hacer sentir esa “Voz Viva” de la vida aérea, sino que es un complemento audible que cual rauda avión surca entre aquellos que nos siguen mensualmente, reviviendo los espíritus, voluntades y añoranzas de quienes escribieron notables páginas historia y otros que están prestos a hacerlo.

Muchas gracias a todos y que Dios los bendiga en este nuevo período que inicia,

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Aniversario del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas"</i>	6
<i>Ceremonia de premiación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"</i>	7
<i>Ceremonia de Premiación en la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas"</i>	8
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recuerda el natalicio de la valerosa aviadora chilena, Margot Duhalde Sotomayor</i>	9
<i>Ceremonia de conmemoración del Día de la Aeronáutica Nacional</i>	10
<i>Ceremonia de graduación de los nuevos oficiales de la Fuerza Aérea de Chile</i>	12
OBITUARIO	
<i>Arnoldo Díaz Ampuero</i>	16
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	17
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	19
EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO	21
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>Algo de la historia de la navegación aérea en Chile</i>	41
<i>Primer raid de largo alcance al sur de Chile</i>	50
<i>Recuerdos de un sueño</i>	61
DE AÑORANZAS Y RECUERDOS	
<i>De mis recuerdos</i>	71
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Zodiac CH-600, comienzo y final de un proyecto chileno</i>	74
SABÍA USTED?	
<i>Día de la Aviación</i>	81
RECORTES CON HISTORIA	
<i>Aviones chilenos en La Habana</i>	83
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	84

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Aniversario del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”*

De forma anticipada, nuestra corporación hizo llegar los saludos respectivos al Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, el cual este mes celebró un nuevo aniversario, la tarde del miércoles 7 de diciembre.



Con la presencia del señor General de Brigada Aérea (A) Fernando Silva de la Harpe, integrantes de la Institución Aérea; aviadores del Centro e invitados especiales, se festejó, el 39° Aniversario del Centro a cumplirse cada 12 de diciembre, fructífera fecha de unificación de las entonces entidades Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Los Cóndores” y la Grupo Simbólico de Aviación “Águilas Blancas”.



En esta importante y muy especial ocasión, nuestra corporación estuvo representada por nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg junto al vicepresidente don Oscar Avendaño Godoy y los Señores Socios, Aníbal Pinto Benussi, Cristián Carvallo Ureta y Juan Carlos Velasco García.

❖ *Ceremonia de Premiación en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”*

La Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” realizó en la mañana del viernes 9 de diciembre del 2022, la ceremonia de premiación de Subalféreces que están por egresar, en el presente año. El acto fue presidido por el Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) Fernando Ilharreguy Niklitschek y contó con la asistencia de Oficiales de las Fuerzas Armadas y de Orden y Seguridad Pública, representantes de las Agregadurías Aéreas acreditadas en Chile, autoridades de organismos públicos y privados, y familiares de los Subalféreces distinguidos.

En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, “Premio Coronel de Aviación, Enrique Flores Álvarez” el Subalférez (DA) Javier Villouta Otárola, la que fue impuesta por nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg. Esta hermosa distinción es otorgada por décimo segundo año consecutivo, rescatando con ella la memoria de un destacado oficial de la Fuerza Aérea de Chile, que fuera primer Presidente de nuestra corporación y uno de los más renombrados historiadores de la aeronáutica nacional.



Nuestro presidente, don Norberto Traub Gainsborg entrega la distinción

❖ ***Ceremonia de Premiación en la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”***

A mediodía del viernes 9 de diciembre, la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”, realizó la ceremonia de premiación de Alumnos, correspondiente al presente año. El acto fue nuevamente presidido por el Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) Fernando Ilharreguy Niklitschek y contó con la asistencia de Oficiales de las Fuerzas Armadas y de Orden y Seguridad Pública, representantes de las Agregadurías Aéreas acreditadas en Chile, autoridades de Organismos Públicos y Privados, Personal del Cuadro Permanente y familiares de los Alumnos Premiados.

En su discurso, el Capitán de Bandada (DA) Héctor Navarrete, expresó que *“en esta ceremonia se premia la constancia y perseverancia, basadas en el trabajo metódico de nuestros futuros Cabos, el cual esperamos sea tangible en el desarrollo de sus carreras como integrantes del Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea de Chile”*.

Este año 2022, se otorgó por parte del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la ya tradicional condecoración académica “Premio Mecánico Aviador Miguel Cabezas Soto”, la que recayó en la Alumna de 2° Año Catalina Fontt Álvarez, perteneciente al Escalafón, Mantenimiento y Armamento - Especialidad Mecánica de Estructuras de Aeronaves, quien obtuvo las mejores calificaciones de su promoción.



Nuestro presidente felicita a la Alumna distinguida antes de imponerle la condecoración académica “Premio Mecánico Aviador Miguel Cabezas Soto”

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recuerda el natalicio de la valerosa aviadora chilena, Margot Duhalde Sotomayor*

Por la tarde del viernes 9 de diciembre del 2022, nuestro Directorio se reunió con ocasión de celebrar el que sería el cumpleaños número 102 de nuestra emblemática socia y amiga, la aviadora Margot Duhalde Sotomayor, quien de manera inesperada y muy lamentablemente, falleciera el pasado 5 de febrero del 2018, a sus muy bien llevados, 97 años de edad.

Tras una reunión de trabajo y coordinación, nuestro presidente propuso que entre los muchos planes de conmemoración para el 2023, entre los que están los aniversarios de la Escuela de Aviación y el de Luis Alberto Acevedo, sería bueno el relevar el nombre de Margot como la gran mujer que fue, y como una alternativa ejemplar de mostrar la esencia de la aviación como disciplina donde hombres y mujeres han desempeñado grandes papeles, ausentes de significación personal partidista.

Mencionó que Casa de Moneda, fundada en 1743, cumplirá un significativo aniversario, y que una de las acciones de relevancia -de acuerdo a su experiencia como coleccionista- podría materializarse en la acuñación de una moneda o la fabricación de un billete conmemorativo, situación que bien permitiría encausar un justo proyecto. A continuación, y encabezado por el señor presidente, se ofreció un brindis en recuerdo de esta noble madre aviadora, piloto de transporte, controladora de tránsito aéreo, radarista, instructor de vuelo, fundadora de clubes aéreos y otras organizaciones asociadas.



Margot, acompañándonos durante uno de los actos de inauguración del XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio realizado en el Salón de Honor de la Universidad de Chile. 2016

❖ Ceremonia de conmemoración del Día de la Aeronáutica Nacional



En la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado” ubicada en la histórica Base Aérea El Bosque, la Fuerza Aérea de Chile junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil organizaron la conmemoración del Día de la Aeronáutica Nacional, en recuerdo de la hazaña que protagonizó hace 104 años, el 12 de diciembre de 1918, el entonces Teniente de Ejército, don Dagoberto Godoy Fuentealba, al cruzar en un feble avión por primera vez y por su parte más alta, la Cordillera de los Andes.

La ceremonia fue encabezada por la Ministra de Defensa Nacional, señora Maya Fernández Allende, acompañada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Hugo Rodríguez González, el Jefe de Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Jean Pierre Desgroux Ycaza, el Subsecretario



para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein Silber, el Subsecretario de Defensa, Gabriel Gaspar Tapia, el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, General de Aviación Raúl Jorquera Conrads, junto a parte del Alto Mando Institucional, representantes de las Fuerzas Armadas, autoridades civiles e invitados especiales.

Tras rendir honores de reglamento a la Ministro de Defensa Nacional, el acto se inició con el discurso del Director de la DGAC, General de Aviación Raúl Jorquera Conrads. En su certera alocución, destacó la hazaña del teniente Godoy como el hito que *“configura el quehacer aeronáutico nacional, adquiriendo luego un carácter sistémico, marcado por el accionar soñador y desafiante de muchos próceres. El cruce de la cordillera de los Andes, es una muestra más, de cómo nuestros aviadores abrieron las rutas aéreas para el progreso y conectividad de nuestro país”*.

Gracias a esos soñadores aeronáuticos, destacó, *“hoy estamos presentes en la aviación militar para la defensa y empleo de sus capacidades, para el control y explotación del espacio aéreo y su polivalencia en apoyo a la ciudadanía; la aviación comercial para el transporte de pasajeros y carga; la aviación civil para fomentar lo privado y deportivo. Ello, acompañado de la capacidad industrial y la infraestructura aeronáutica para el buen desarrollo de las operaciones aéreas en el territorio nacional, continental, insular y antártico. Hoy, este sistema aeronáutico nacional es un sistema sólido, mixto, donde interactuamos con la Fuerza Aérea de Chile en forma permanente”*.

Posteriormente, y como ya es tradición, se realizaron los reconocimientos a quienes, con su desempeño, continúan aportando y engrandeciendo la Aeronáutica Nacional. Así, el Premio “Paul Tissandier” otorgado por la Federación Aérea de Chile distinguió al piloto de avión, planeador y de helicóptero, Jurgen Kunze Schroeder, quien ha dedicado más de 65 años de su vida a la actividad aeronáutica. Destaca en su trayectoria como instructor de vuelo, actividades de fotogrametría y fotografía aérea e igualmente formó parte de los primeros pilotos que desarrollaron el volovelismo en Chile. Actualmente forma parte del Club de Planeadores de Vitacura.



Don Jurgen Kunze Schroeder, recibe el premio “Paul Tissandier” de manos del presidente de la Federación Aérea de Chile, Hernán Santibáñez Ruiz

En tanto, la Fuerza Aérea de Chile y la Dirección General de Aeronáutica Civil entregaron el premio “Seguridad de Vuelo” al Club Aéreo de Curacaví por lograr los más altos índices operativos y de seguridad durante el año 2021-2022.

Luego se procedió a la imposición de la condecoración “General Diego Aracena Aguilar” por sus actividades en beneficio de la Institución y la Aeronáutica Nacional al Comandante de Grupo Jaime Acosta Herrera y al empleado civil de planta, Víctor Mora Aqueveque. El Comandante Acosta ha representado a la Fuerza Aérea de Chile, en diversos lugares del mundo, ya sea participando en ferias internacionales, así como también siendo instructor de vuelo, en países como los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra, Alemania, Francia, Israel, República Dominicana, Ecuador, Colombia y Panamá.



En tanto, don Víctor Mora, desarrolló y logró implementar un sistema para el análisis de redes sociales y sitios web, empleando conocimiento y herramientas asociadas a la inteligencia artificial y Big Data.

Al finalizar la ceremonia, los presentes fueron invitados a participar de un cóctel y recorrer una pequeña muestra histórica de la hazaña del Teniente Dagoberto Godoy.



De izquierda a derecha: Enrique Helfmann, Oscar Avendaño, Loreto Moraga, Norberto Traub, Maya Fernández, Orietta Rodríguez y Henry Cleveland.

❖ *Ceremonia de graduación de los nuevos oficiales de la Fuerza Aérea de Chile*



El viernes 16 de diciembre del 2022, en la Base Aérea El Bosque se efectuó la Ceremonia de Egreso y Nombramiento de Oficiales de la Promoción de la Escuadrilla “Cerberos”, actividad que fue presidida por la Ministra de Defensa Nacional, señora Maya Fernández Allende, acompañada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Hugo Rodríguez González.

El acto contó con la presencia de altas autoridades del país como el Presidente del Senado, Álvaro Elizalde, el Jefe del Estado Mayor Conjunto, General de Aviación Jean Pierre Desgroux Ycaza, el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Galo Eidelstein Silber, el Subsecretario de Defensa, Gabriel Gaspar Tapia, además de integrantes del Alto Mando institucional, Oficiales, autoridades civiles y militares, Personal del Cuadro Permanente, familiares y amigos de los egresados.

La ceremonia se inició con los honores a la Ministra de Defensa Nacional, para luego dar paso al ceremonial de cambio de estandartes de la Escuela de Aviación.

Luego de ello, hizo uso de la palabra el Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, Coronel de Aviación (A) Milton Zablah Ruz, destacando la formación que enfrentaron los Cadetes en los distintos desafíos que tuvieron que superar para llegar a este momento. *“Este proceso no ha sido fácil, ha buscado formar a estos jóvenes tanto en el estudio como en la internalización de los valores institucionales, todo esto en torno a un desarrollo físico armónico y compatible con las funciones propias de una vida militar. Aprendieron a sacrificarse más allá de lo que la mayoría de las personas estaría dispuesta a sacrificar por sus ideales”.*

Así, la Escuadrilla “Cerberos” entregó a 43 hombres y 12 mujeres a la Fuerza Aérea de Chile, quienes seguirán la huella y el ejemplo de los precursores de la Aviación Militar. *“Hoy presentamos ante las*

familias y las autoridades de nuestro país a estos 55 Alféreces de Aviación, jóvenes de ayer, hoy hombres y mujeres que a través de esta solemne graduación buscan con responsabilidad asumir fielmente el compromiso irrestricto de estar disponibles para nuestra Patria”, concluyó el Coronel Zablah.

Posteriormente, el Subsecretario para las Fuerzas Armadas dio lectura al Decreto Supremo de Nombramiento de los nuevos Oficiales de la Institución. Lectura que fue seguida por la entrega de Premios y Condecoraciones a quien obtuvo el Primer Lugar de su Promoción Alférez (A) Ignacio Leyton Latorre, el Centro de Generales en Retiro de la Fuerza Aérea hizo entrega del premio “Compos Sui”, Fuerza Aérea “Medalla Fuerza Aérea de Chile” y entrega del “Premio Espada de Honor” por parte del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, “Medalla Ministerio de Defensa Nacional al Mérito Profesional” y la “Condecoración Presidente de la República” en el grado de Caballero, que fueron impuestas por la Ministro de Defensa Nacional.



A continuación, se realizó la Bendición de las Espadas de los Oficiales, por parte del Capellán Católico, Comandante de Escuadrilla (SR) Mauricio Torres, la que se realizó tras la invocación espiritual del Capellán Nacional Evangélico, Cristián Quilodrán.

Este significativo acto, fue seguido por el solemne Juramento a la Bandera de los jóvenes Oficiales, quienes se comprometieron servir a la Patria hasta dar la vida si fuera necesario.



Para finalizar la ceremonia militar, la Promoción de Oficiales 2022 junto a la Escuela de Aviación, desfilaron frente a las autoridades y asistentes.

A continuación, los presentes fueron invitados a compartir y participar de un cóctel de camaradería.



Algunos de los invitados a la ceremonia, departen con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile



II. OBITUARIO



Arnoldo Díaz Ampuero (Q.E.P.D.)

ARNOLDO DÍAZ AMPUERO

“Leal y buen amigo”

Encargado de los mausoleos que la Fuerza Aérea de Chile posee en el Cementerio General de Santiago, cada vez que en ellos realizábamos una ceremonia, o en la tumba de un precursor de la aeronáutica nacional, encontrábamos el lugar debidamente preparado y con el personal de la División de Bienestar Social ya coordinado en la colocación del equipamiento necesario. Tarea que ejecutara por más de veinticinco años, sin que nunca ella mereciera una mínima observación.

Para con nuestro Instituto siempre tuvo una deferencia especial y muchas veces colaboró en forma entusiasta en nuestras investigaciones históricas, sobre todo cuando se trataba de ubicar una perdida tumba de un precursor de la aeronáutica nacional.

Incansable, revisaba los archivos del camposanto y recorría los patios, conversando con sus encargados. En no pocas ocasiones la encontraba, llevándonos al lugar que buscábamos. Por su edad, durante la pandemia siguiendo las disposiciones de la autoridad sanitaria, debió permanecer en su hogar, manteniendo con él un esporádico contacto telefónico.

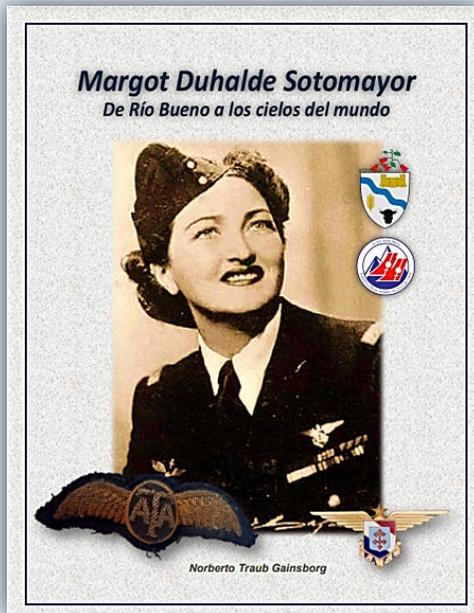
Levantadas aquellas restricciones, con el mismo entusiasmo de siempre volvió a tomar su puesto. Sin embargo, su estado de salud ya no era el mismo y al poco tiempo una extraña dolencia lo obligó a concurrir a la consulta médica, recibiendo un diagnóstico nada alentador. Dolencia que en tiempo corto lo llevó a la tumba y él, que tantas veces acompañara dolientes cortejos, otorgando tranquilidad y consuelo a los deudos de un fallecido, debió recorrer entonces la desconocida senda que otros con sus huellas trazaran.

De él se dijo *"Demostró ser una persona forjada por el esfuerzo personal, tenaz, de gran carácter y en especial un muy buen funcionario"*. Para nosotros, cuando volvamos a orientar nuestros pasos a aquellos lugares que tradicionalmente visitamos, desde el más allá, sentiremos su presencia viva, acompañándonos como tantas veces lo hiciera en esta vida.

Arnoldo, leal y buen amigo; descansa en la paz del Señor

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

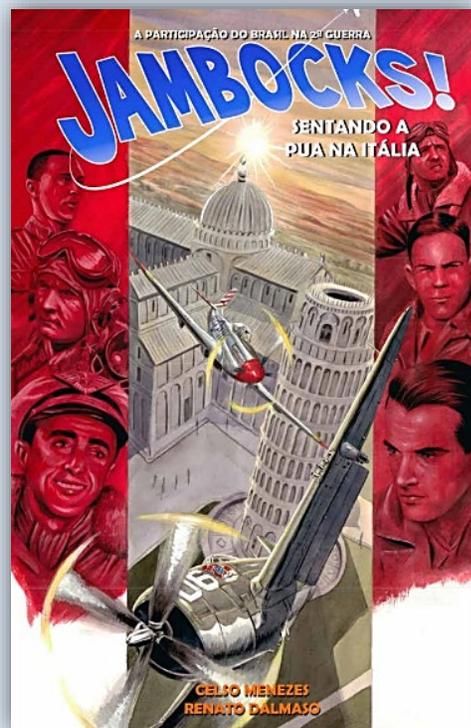


- ❖ *En este mes de diciembre del 2022, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

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.



GACETA DE LA AVIACION

ISSN 1510-6012



Nº 48 - Diciembre de 2022



DH.82A "Tiger Moth" Aeronáutica Militar, Museo Aeronáutico

ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

❖ *Investidos como Miembros Correspondientes en el Extranjero*

Anualmente, nuestra corporación distingue y enrola a una serie de connotados historiadores de alta preparación como también a destacados profesionales de reconocidas habilidades, que por la calidad de sus servicios prestados en la causa de la investigación histórico aeronáutica apoyan el trabajo del IHACH, enriqueciendo no sólo el mejor funcionamiento y desarrollo de nuestras actividades, sino que nos aportan con su amistad, humanidad y camaradería de las alas del ser y saber.

Este año 2022, se nos unieron:

Reino de España

Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez

República de Argentina

Coronel de Ejército Sr. Alfredo Massarelli Vacca

Aviador Sr. Enrique de Martino

Sr. Roberto Jorge Martínez

Capitán de Navío Sr. Juan José Membrana



❖ *Boletín recibido este mes, de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, destaca entre otras actividades, la labor realizada por el presidente del IAHACH*

El Boletín N°37 de la Facultad Tecnológica, resaltó entre las actividades realizadas entre octubre y noviembre del 2022, el reconocimiento efectuado por esa Casa de Estudios, al trabajo realizado por nuestro presidente desde el 2017 a la fecha, en el sentido de rescatar del olvido, parte esencial de la vinculación e identidad aeronáutica, que la USACH tiene y ha tenido con la aviación nacional. En la actualidad, don Norberto Traub se encuentra trabajando para presentar un nuevo libro que contenga esa vasta investigación realizada desde hace unos años.

Una.Boletín.La.usach.cl/boletín



N°37 - octubre/noviembre 2022

DESTACAMOS

Facultad Tecnológica de la USACH inaugura 8vo Encuentro Internacional 2022



El evento se constituye como un espacio de encuentro entre representantes de la Empresa, el Estado, la Sociedad Civil y la comunidad de la Facultad Tecnológica, que favorece el diálogo, la discusión, la cooperación y la interacción entre las y los participantes a partir de los ejes de "Innovación y Sostenibilidad".



Facultad Tecnológica reconoce investigación del presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Se trata del Sr. Norberto Traub Gainsborg, quien en 2017 expuso en el Salón de Honor de nuestra Casa de Estudios los resultados de su investigación "La Escuela de Artes y Oficios (EAO), un actor de relevancia en la historia de la industria aeronáutica nacional", donde da cuenta del rol que tuvo la Universidad en el desarrollo aeronáutico y tecnológico del país.

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO

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

01/01/1912: El piloto norteamericano, señor Jesse Seligman, sería la primera persona en volar en Costa Rica. Recorrió volando en su aeroplano Blériot unos 7 kilómetros en Llano Grande Mata de Plátano. Seligman brindó también los primeros espectáculos aéreos en Costa Rica y cobrando ₡ 1.500 a cada pasajero.

Diecisiete años después, en 1929, el valiente costarricense Tobías Bolaños Palma sería el primer piloto "Tico" en volar sobre su patria.

01/01/1915. Se realiza el Primer Concurso de Aviación en Chile, en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar en la chacra "Lo Espejo".

Su organización estuvo a cargo del Aero Club de Chile, a fin de ayudar a los familiares en apuros económicos de los extranjeros y de chilenos que partieron a Europa a combatir en la 1ª Guerra Mundial.

Este evento tuvo gran resonancia en Sudamérica por las proporciones que tuvo el concurso, quedando de manifiesto la gran pericia y preparación de los aviadores chilenos que existía para la época.

El total de inscritos en esta gran fiesta de la aviación fue de 14 aviadores, pero finalmente participaron sólo 11 pilotos, los que concursaron en una prueba de vuelo contra el tiempo que consistió en un raid de 45 kilómetros y posteriormente en la tarde de la misma jornada, a una prueba de destreza consistente en precisión al aterrizaje con motor apagado.



Pilotos Sargento 1º Eleodoro Rojas y Vicesargento 1º Juan Verscheure, de destacada participación en el Concurso.

A esta segunda competencia asistió al campo aéreo, el Presidente de la República junto a una innumerable cantidad de público, los que vitorearon a los aviadores participantes y posteriormente a los ganadores de ambas pruebas: Teniente Tucapel Ponce, el sargento Eleodoro Rojas y el aviador civil don Luis Omar Page.

01/01/1917. Se efectúa un concurso aeronáutico en el Club Hípico, con participación de la Fuerzas Armadas, a beneficio del Hospital Militar y a fin de reunir fondos para la instalación de un Parque Aerostático del Aeroclub de Chile.



Primer Concurso de Aviación realizado en Chile. 1915. Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar "Lo Espejo" en la comuna de El Bosque.

01/01/1919. Se otorga la primera distinción oficial por parte del gobierno a un aviador. El entonces teniente de Ejército, don Dagoberto Godoy Fuentealba, recibe de manos del Ministro de Guerra, señor Enrique Bermúdez de La Paz, una medalla de oro que recuerda la hazaña del cruce de la Cordillera de los Andes, por su parte más alta. Esta ceremonia se realizó en presencia de autoridades militares y los miembros del Aero Club de Chile.



01/01/1919. El aviador civil chileno Clodomiro Figueroa, realiza el primer Correo Aéreo entre Santiago y Valparaíso, transportando una valija con correspondencia tanto de ida como de regreso.

Para este servicio, utilizó unas estampillas particulares hechas de papel fotográfico, las debían ser cortadas tras la huella dejada por la aguja de una máquina de coser y posteriormente encoladas a la correspondencia. El histórico vuelo de correos fue realizado en un avión monoplano Blériot XI de 80 HP de su propiedad y bautizado como "Valparaíso".

01/01/1924. La Compañía Rioplatense de Aviación S.A., inaugura la Línea Aérea entre Buenos Aires, Argentina y Montevideo, Uruguay.

01/01/1927. El Hidroavión Dornier Wal "Atlántico" perteneciente a la empresa alemana CONDOR SINDIKAT, realiza el primer vuelo de la aviación comercial brasilera, uniendo a las ciudades de Río de Janeiro y Florianópolis.

01/01/1928. La visita del insigne aviador norteamericano a El Salvador, Charles A. Lindbergh, en especial tras su vuelo sin escalas desde Nueva York hasta París entre los días 20 y 21 de mayo de 1927, toma las características de fiesta nacional e incentiva el desarrollo de la aviación en ese país.

01/01/1929. Aeroposta Argentina S.A., inicia sus servicios regulares desde el aeródromo de General Pacheco, Buenos Aires a Asunción en el Paraguay vía Monte Caseros, Corrientes, con dos aviones Laté 25, piloteadas por el francés señor Paul Vachet y los argentinos Pedro Ficarelli y Leonardo Selvetti.

01/01/1936. El presidente dominicano, señor Rafael Trujillo crea mediante decreto No. 297, el Departamento de Aviación del Ejército Nacional con sede en el entonces Campo de Aviación de Miraflores.

01/01/1947. La sociedad mixta Z.O.N.D.A., inicia los servicios en forma regular entre las ciudades argentinas de Buenos Aires y Mendoza. Posteriormente tomó a su cargo los servicios de cabotaje que atendía Panagra en esa ruta, con sus respectivas escalas.

01/01/1948. Creación Club Aéreo de Panguipulli.

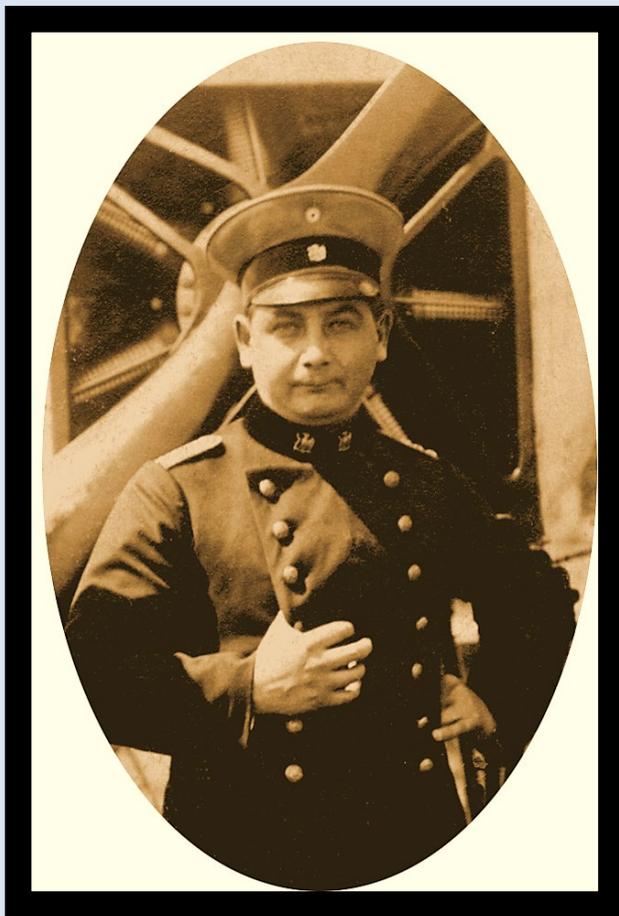


Septiembre de 1947. Foto de curso para pilotos del Club Aéreo de Valdivia. En ella figuran su instructor, el teniente de la Fach, don Emilio Salas (primero a la izquierda) y don Alberto Etchegaray Torrés (Cuarto de derecha a izquierda), fundador del Club Aéreo de Panguipulli en enero de 1948. (Fuente: www.lbnpanguipulli.cl)

02/01/1912. En La Habana, acompañado por el piloto Charles F. Walsh, se eleva por primera vez en un aeroplano un cubano, el señor Agustín Parlá Orduña.

02/01/1926. El Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino entra en posesión de un campo en Morón, destinado al aeródromo "Presidente Rivadavia".

03/01/1919. A la corta edad de 34 años, fallece lamentablemente víctima de una epidemia de tífus exantemático que por aquellos días causaba estragos en la ciudad de Santiago, el Capitán de Ejército don Manuel Ávalos Prado, quien fuera primer piloto militar chileno y primer Director de la Escuela de Aeronáutica Militar (cargo desempeñado desde febrero de 1913 hasta marzo de 1915).



Manuel Ávalos Prado (1885 – 1919)

El distinguido aviador, quien había sido internado hace una semana en el Pensionado del entonces recién inaugurado Hospital Alemán de Santiago, presentaba un cuadro de fiebre alta que no pudo ser manejado pese a los esfuerzos de los reconocidos doctores Ostornol, González, Valenzuela y Johow, dejando de existir en la mañana de ese día.

Ávalos había gozado de una exitosa carrera tras egresar de la Escuela Militar en 1904 con el grado de Alférez en el arma de artillería, siendo comisionado al Regimiento Miraflores, donde dejó huellas de su entusiasmo y preparación militar. En 1907, recibió sus despachos de Teniente 1° y al año siguiente fue nombrado alumno de la Escuela de Caballería.

En 1911 fue seleccionado para estudiar aviación en Europa, donde permaneció hasta 1912, mientras hacía sus respectivos estudios en París en las entonces Escuelas de Aviación del afamado Louis Blériot y del distinguido piloto y constructor de aeronaves chileno residente en Francia, José Luis Sánchez Besa.

Ya de regreso en Chile, le correspondió asumir como Director Técnico de la Escuela de Aeronáutica Militar, plantel pionero de aviación en América, cuya creación se cimentaba en la preocupación expresada en 1910 por el Alto Mando militar hacia el gobierno de la época y que diera como resultado concreto el Decreto Supremo N° 187 de fecha 11 de febrero de 1913, con el cual se hizo realidad su fundación.

El 7 de marzo de 1913, Manuel Ávalos, primer piloto militar chileno, realizó el primer vuelo con un avión militar sobre la actual Base Aérea “El Bosque” y días más tarde, otros vuelos más sobre la ciudad de Santiago, asombrando gratamente con ello, los sueños y esperanzas de sus ciudadanos.

03/01/1946. El avión Lockheed Electra N°505 de la Línea Aérea Nacional (LAN), vuela por primera vez a la localidad argentina de Río Gallegos desde Punta Arenas en Chile.

04/01/1945. Se crea la Secretaría de Aeronáutica Argentina por Decreto N° 288/45-BAP N°1, con la categoría de Ministerio de Estado. Integrada por la Aeronáutica Militar y los organismos, direcciones generales y demás dependencias militares y civiles del disuelto Comando en Jefe de Aeronáutica. Se le asigna como misión el gobierno, la dirección y la administración de todos los asuntos aeronáuticos que se relacionan con la defensa y el aprovechamiento integral del espacio aéreo de la Nación, con excepción de los concernientes a la aviación de la Marina de Guerra. Nace, la Fuerza Aérea Argentina

04/01/1945. Se designa por Decreto N° 289/45-BAP N°1, como primer Secretario de Aeronáutica Argentino al comodoro Bartolomé de la Colina. Ejerce el cargo hasta el 10 de octubre de 1945 según Decreto N° 25040/45-BAP N° 83. Declarado por Ley N° 18559/70 Precursor de la Aeronáutica Argentina.

04/01/1954. El Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo dicta un Decreto de Fuerza Ley con el cual se fija el texto refundido de los D.F.L. Nos. 101 del 27 de junio y 239 de 30 de julio de 1953, que crean la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE). En él se mencionan en sus artículos 1º lo siguiente:

Créase la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE), organismo con personalidad jurídica y administración autónoma, que tendrá patrimonio propio y que se regirá por las disposiciones del presente Decreto de Fuerza Ley y del Reglamento que se dictará posteriormente. Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y, en general con el fomento de las actividades aeronáuticas del país. Podrá además, fabricar y comerciar con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.

Artículo 2.- La Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) tendrá su domicilio en Santiago y estará a cargo del Oficial Superior o Jefe que la Fuerza Aérea designe como Gerente de ella.

Artículo 18.- Para todos los efectos administrativos, la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) dependerá del Ministerio de Defensa Nacional por intermedio del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

04/01/1999. Cierra operaciones para siempre el Aeropuerto de Paitilla, Panamá. A las 6.59 p.m. de este día despegó el HP-1359, un avión Cessna *Caravan* de AEROPERLAS, último avión en operar en estas instalaciones luego de 70 años de uso. Bautizado Marcos A. Gelabert en 1952 y considerado: "Cuna de la Aviación Panameña".

05/01/1930. Se inaugura el servicio aéreo entre Santiago y Puerto Montt con aviones Junkers R-42

05/01/1942. Se crea la Escuela Militar Mexicana de Mecánicos Especialistas de Aviación.

05/01/1946. Raid en formación, Puerto Montt – Arica. Pilotos del Club Aéreo de Puerto Montt, en 3 aviones Fairchild PT-19 y PT-26, realizaron entre el 5 y el 15 de enero de 1946, el primer raid de esta envergadura emprendido por un club aéreo civil.

06/01/1910. El ingeniero y pionero aeronauta argentino, señor Jorge Newbery acompañado por Josué Quesada y Alejandro Amoretti realizan una ascensión en el aerostato "Patriota". La partida tuvo lugar en Belgrano, arribando a Cañuelas luego de cuatro horas de vuelo.

06/01/1913. El aviador chileno Eduardo Molina Lavín, lanza desde un avión biplano Farman en vuelo, por primera vez en la historia de la aviación chilena, dos bombas de su invención sobre un fuerte simulado en el Hipódromo de Santa Beatriz, en Lima, Perú.



Teniente Eduardo Molina Lavín

06/01/1940. Creación del Club Aéreo de Concepción, Chile. El acto se realizó a las 17 horas de este día, en una de las salas de conferencias que poseía en sus tiempos el diario "El Sur", la que hoy ocupa la dirección de dicho diario. Patrocinó esta idea con todo entusiasmo el señor Eric Jacobsen Wessel, quien había llegado a esta ciudad en 1939, como arquitecto de los FF.CC. del estado. Era socio fundador del Club Aéreo de Valparaíso, donde recibió su título de aviador civil poco tiempo después se incorporó como oficial de reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

07/01/1937. A las 18:25 horas de un día jueves aterrizó en el Aeródromo de Bahía Catalina en Punta Arenas, el avión anfibia Sikorsky S-43 "Magallanes" piloteado por el Capitán de Bandada (A) Carlos Abel Krefft y el Teniente 1° (A) Tomás Gatica Ibacache, inaugurándose así, el Servicio Aéreo de Pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas. Viajaron en este vuelo, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Diego Aracena Aguilar, entre otras autoridades.

08/01/1910. Primer vuelo realizado en México y Latinoamérica por el señor Alberto Braniff Ricard. Realizado en un avión Voisin de fabricación francesa, el vuelo se efectuó en los llanos de Balbuena. Sin embargo no fue este el primer avión en México, ya que se habían hecho intentos en un Farman

traído al país por Ernesto Pugibet, pero debido a la altura de la Ciudad de México, los combustibles usados no proporcionaban la potencia necesaria para impulsar a los motores utilizados. Tras adecuar Braniff correctamente su combustible y motor para la altura de la ciudad, es que este día obtuvo la potencia necesaria para levantar el histórico vuelo.

08/01/1918. Parten desde Rio de Janeiro a Inglaterra, el primer grupo de oficiales de la Marina Brasileira, que durante la Primera Guerra Mundial, van a recibir entrenamiento de vuelo en el “Royal Naval Air Service”. Días más tarde, el 26 de enero parte con el mismo destino un segundo grupo de oficiales, en el vapor “Amazon”.

08/01/1943. Creación del Club Aéreo de Los Ángeles, Chile.

08/01/1944. La Línea Aérea Nacional (LAN), recibe el Premio Continental de 1942, que otorga el Consejo Interamericano de Seguridad de Nueva York, por haber mantenido sus servicios sin fatalidad alguna para los pasajeros o para las tripulaciones, sobre una distancia total de 1.396.890 kilómetros en su red sudamericana de 2.118 kilómetros con un recorrido total de 10.326,546 kilómetros. Se realiza una ceremonia en el aeropuerto de Los Cerrillos, la que fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, don Óscar Escudero Otárola.

08/01/1947. La sociedad mixta A.L.F.A., inaugura los servicios regulares aerocomerciales entre la ciudad argentina de Buenos Aires - Asunción en el Paraguay y Buenos Aires – Montevideo en el Uruguay.

08/01/1979. Se da inicio al Plan de Transición mediante el cual la República de Panamá asume el control total del Tránsito Aéreo y Servicios afines. El acuerdo se firmó en la Cancillería por el señor Hermes Carrizo como Director de la Dirección de Aeronáutica Civil y Longhorne Bond, Administrador de la FAA, por los Estados Unidos de Norteamérica. El plan de transición estuvo a cargo de los señores Diego Hurtado por la DAC y Ben Frazier de la FAA.

09/01/1928. Aterrizó cerca del actual Hipódromo panameño “Presidente José Antonio Remón”, el intrépido aviador norteamericano, señor Charles Lindbergh al mando del monoplano Ryan NYP “Espíritu de San Luis”. Fue recibido por el Presidente de la República Rodolfo Chiari y una gran comitiva.

09/01/1929. Llega a la ciudad de La Habana, el avión de Pan American Airways bautizado con el nombre de “Cuba”, inaugurando la ruta aérea entre Estados Unidos, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

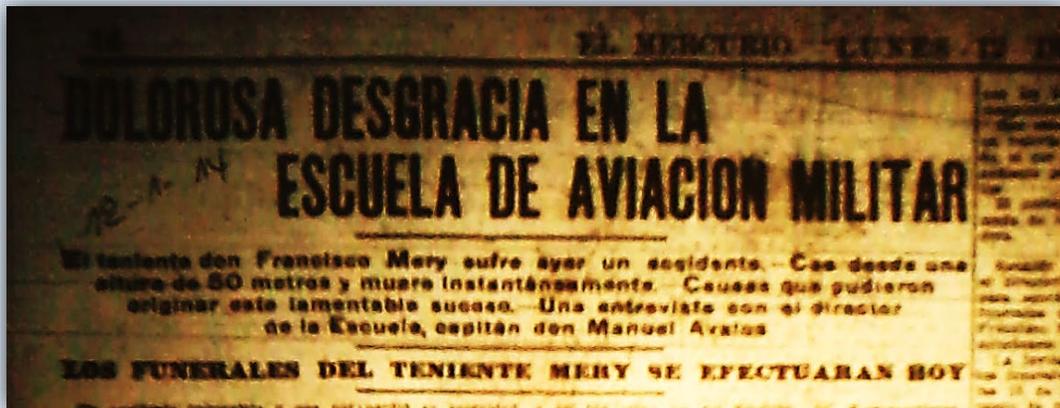
09/01/1964. Creación del Club Aéreo de Puerto Varas, Chile.

*Foto del Club Aéreo de la Ciudad de Puerto Varas.
(2005)*



10/01/1922. Cumpliendo un vuelo de altura, el piloto argentino Eduardo Olivero se eleva a 7.000 metros en Villa Lugano, utilizando para dicha prueba un biplano italiano Ansaldo A.300/4.

11/01/1914. Primer Mártir de la Aviación Militar chilena. Fallece trágicamente el Teniente 2º don Francisco Mery Aguirre, mientras aterrizaba en el monoplano Blériot de 50 HP “*Manuel Rodríguez*” (Primer avión militar chileno que había volado el Capitán Manuel Ávalos en Francia) sobre el campo de aviación de Lo Espejo, en Santiago.



Recorte de la trágica noticia ocurrida hace 109 años atrás

11/01/1985. Los pilotos chilenos de planeador, señores Srdjan Radic Piraíno, Alejandro Chanes, Reinaldo Urbina, Carlos Pérez junto al francés Bernard Schneider, efectúan el primer doble Cruce de la Cordillera de Los Andes por 5 planeadores en formación en la ruta Mendoza - Santiago - Mendoza.

12/01/1914. Se realiza el primer vuelo operativo prestado al país por la aviación militar nacional. Los tenientes de ejército, señores Arturo Urrutia y Augusto León, (observador) fueron los primeros aviadores, que cuando al disponer la superioridad militar que un avión efectuara un reconocimiento aéreo entre Santiago y San Fernando, con el fin de verificar la exactitud de rumores sobre la destrucción de la vía férrea por elementos comprometidos en una huelga ferroviaria declarada esos días.

12/01/1930. La Trimotor Safety Airways Inc., inaugura su Línea aérea entre la ciudad de Buenos Aires en Argentina y Río de Janeiro en Brasil.

12/01/1998. Operación Manu Tama 'I. Aviones F-5E pertenecientes al Grupo de Aviación N°7, unen en vuelo Antofagasta con Isla de Pascua. Esta operación, encabezada por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Rojas Vender, y conformada por el GDB (A) señor Nelson Sanhueza L., Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea; el CDG (A) José Mardones M., comandante del Grupo de Aviación N°7; y los CDE(A) Álvaro Aguirre W., Jorge Gebauer B., Manuel Soto C. e Iván Travisany D., es realizada con reabastecimiento en vuelo y con el apoyo de medios del Grupo de Aviación N° 10 y personal del Regimiento de Artillería Antiaérea. El éxito de la operación demostró la capacidad que la Fuerza Aérea de Chile tiene para desplegar sus medios operativos en todo el territorio nacional e insular.

13/01/1908. Un grupo de deportistas argentinos, entre los cuales se contaba con Jorge Newbery y Aaron Anchorena, fundan la primera institución aeronáutica de este país, el Aero Club Argentino; contando como único material el globo denominado "Pampero", cuya donación fue hecha por Anchorena.

La comisión directiva quedó constituida en la siguiente forma: Presidente, Aaron Anchorena; Vicepresidente 1° Coronel Arturo M. Lugones; Vicepresidente 2°, Jorge Newbery; Secretario Tesorero, Alberto de Bary; Vocales, mayor Waldino Correa, Barón Antonio De Marchi y Sebastián Lezica.

13/01/1930. Arriba a Puerto Montt el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, conduciendo un avión "Curtiss Falcon". Su objetivo era inaugurar el servicio aerpostal entre Santiago y Puerto Aysén, y estudiar en lo posible, la *ruta aérea a Magallanes*.



13/01/1940. Creación del Club Aéreo de Osorno, Chile.

Su primer avión fue adquirido recién en 1941.

Tres años después el Club contó con su primera bandada de aviones Gipsy Moth.



13/01/2009. Se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Panamá.

14/01/1943. Se inaugura en Cuba la primera torre de control, construida en el Aeropuerto Rancho Boyeros, hoy Aeropuerto Internacional "José Martí", de la ciudad capital de La Habana.



14/01/1981. Seis aviones Pitts, conforman la nueva Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" de la Fuerza Aérea de Chile.

Los primeros integrantes de este grupo fueron los distinguidos oficiales pilotos: el CDE (A) Hernán Gabrielli; CDB(A) Rafael Marambio; CDB(A) Álvaro Cameratti; CDB(A) Roberto Valdebenito; CDB(A) José Ili S.; y el CDB (A) Tomislav Spajocevic.

La idea de reponer el antiguo cuadro acrobático "Cóndores de Plata" que durante años conocieron del cariño de Chile, nació del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, quien con gran visión, creó un nuevo equipo que con sus pequeños y maniobrables aviones biplanos pintados de azul, supo cautivar aún más el corazón que la ciudadanía mantiene hacia la institución aérea y posicionando el nombre de la Fuerza Aérea de Chile en el mundo.



14/01/1995. Operación Polo Sur. Los aviones Twin Otter N° 932 y 933 aterrizan en la Base Antártica Amundsen Scott, ubicada en el Polo Sur geográfico, siendo apoyados por un Hércules C-130 que opera en la Base Patriot Hill, en latitud 75 Sur. En este vuelo participa el Comandante en Jefe de la época, General del Aire Ramón Vega Hidalgo, como jefe de la operación, recalcando así la importancia que las exploraciones antárticas de la Fuerza Aérea de Chile tienen para el país.

15/01/1911. Tras su arribo de Francia, realiza el primer vuelo oficial en el Perú, el señor Juan (Ivan) Bjelovučić Cavalié. El magno evento es desarrollado en el hipódromo de Santa Beatriz de la ciudad de Lima ante un grupo de invitados entre los que se encontraba el Presidente Augusto B. Leguía y Ministros de Estado.

Es interesante resaltar que el piloto peruano de origen croata, Bjelovučić, obtuvo el Brevet N°87 de junio de 1910 del Aero Club de Francia y fue formado en la Escuela de Vuelo del piloto y constructor chileno, José Luis Sánchez Besa.



Estampilla del Correo de Croacia (2014)

15/01/1932. El Poder Ejecutivo argentino autoriza a la empresa comercial Panagra, a transportar encomiendas y pasajeros entre las ciudades de Buenos Aires, Argentina y Santiago de Chile.

15/01/1983. El bimotor Piper Comanche, matrícula CC-KXD, del Club Aéreo de Santiago, tripulado por los pilotos civiles, señores Patricio Herrera y Carlos Roca, desde Punta Arenas a la Base Aérea Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva" y por Sergio Elgueta y Gerardo Díaz en el vuelo de retomo, realizan el Primer raid de un avión civil entre Punta Arenas y el Territorio Antártico Chileno.

15/01/1987. La escritura pública N° 379 protocoliza, la cesión de todos los derechos y obligaciones de AEROPERLAS S.A., y Contadora Panamá S.A. a la sociedad denominada Transporte Aéreo Ejecutivo, S.A. (TAESA) de Panamá.

16/01/1910. Por iniciativa del barón De Marchi, arriba a la Argentina, el aviador italiano señor Ricardo Ponzelli para realizar demostraciones aéreas, siendo el primer aviador que volará en ese país a fin de este mes.

16/01/1923. El aviador naval, Piloto 2° don Agustín Alcayaga, tripulando el hidroavión Short N° 4, y llevando como pasajero al cirujano de la Escuadra, señor Alberto Benítez, practicaron, sobre la playa Las Torpederas y a 5.000 metros de altura, por primera vez en Sudamérica, observaciones científicas sobre temperatura, presión atmosférica y densidad del aire.

16/01/1925. Procedentes de Río de Janeiro, Brasil llegan a El Palomar en la Argentina, dos aviones Breguet XIV los que efectuaron el viaje experimental de la línea Aeropostal Latecoere.

17/01/1917. Es aprobado a través del Decreto N° 12.364, el primer Reglamento de la Escuela de Aviación Naval del Brasil.

17/01/1921. Primer vuelo de una aeronave de alas giratorias, el autogiro C.4 de Juan de la Cierva, en Getafe, España.



17/01/1969. Se funda la entonces denominada Fuerza Aérea Panameña (FAP) con la llegada desde Guayaquil, Ecuador a Panamá, del primer avión C-47 matriculado FAP-201. Los primeros pilotos fueron los señores Alberto y Lorenzo Purcell, Theodoro Alexander, Augusto Villalaz y Cristóbal Fundora y los Técnicos en Mantenimiento: Ramón Gavilán T., Abdiel Lamboglia, Rosendo Chavarría, Luis Castillo, Manuel Labastid, Carlos Beitía, Gustavo Cuervo, Fabio Martínez y Telio Pacheco.



17/01/1972. Como parte del programa de la visita a Chile de Fidel Castro, el entonces Capitán de la Fuerza Aérea cubana y “Héroe de Playa Girón”, señor Rafael del Pino vuela en los cielos cubanos un MiG-21U junto a el Comandante de Escuadrilla (A), señor Jaime Estay, piloto de Hawker Hunter, a fin de promocionar los aviones soviéticos. Años más tarde, en mayo de 1987, el General de Brigada de las F.A.R., Rafael del Pino, saltó a la fama cuando en un bimotor Cessna 402 logró volar fuera de Cuba junto a su familia aterrizando en Key West, Florida. El General del Pino devino en un activo detractor del gobierno Castrista.

18/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Santiago (Los Cerrillos) y Punta Arenas (Bahía Catalina), efectuado en un avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN).

19/01/2009. Panamá a continuación de Chile, se convierte en uno de los primeros países de América Latina en utilizar el sistema ADS-B (Automatic Dependence Surveillance). Monitoreo de Vigilancia Satelital en un radio de 250 Millas Náuticas.



Subteniente Manuel Felix Origone

19/01/1913. Fallece el subteniente Manuel Félix Origone, precursor de la aviación militar de ese país, convirtiéndose en la primera víctima fatal de la aviación argentina. Por ello es que el 19 de enero ha sido oficialmente instituido –desde el 12 de enero de 1942, como el Día de los Muertos de la Aviación Militar Argentina.

19/01/1930. Antoine de Saint-Exupéry, piloto de la Aeropostal Argentina, establece un récord partiendo de Río Gallegos y llegando en el día a Buenos Aires, en tan solo 17,30 horas de vuelo, conduciendo un monoplano Late 25.

19/01/1982. Por primera vez en la historia es enarbolada la bandera uruguaya en el Polo Sur, son protagonistas de este hecho, el Coronel (Aviador) Roque Aita y el Capitán (Navegante) Bernabé Gadea de la Fuerza Aérea Uruguaya.



20/01/1921. Organizada por el Aero Club Argentino, se realiza la carrera aérea internacional San Isidro-Montevideo, triunfando en dicha prueba el piloto inglés, Mayor Shirley H. Kingsley, que empleó una hora 6 minutos y 46 segundos utilizando un biplano Airco.

20/01/1941. Se crea el Ministerio de Aeronáutica del Brasil por Decreto Ley Nº 2.961. Merece destacarse especialmente esta fecha, pues es cuando se reúnen todos los servicios de la aviación civil y militar, paso que conduciría a la aviación brasilera a la realización de un ideal acariciado durante muchos años. No se comprendía por esos días que Brasil, patria de Alberto Santos Dumont, país de la aviación y de otros gloriosos pioneros de la navegación aérea -Bartolomé de Guzmán y Augusto Severo- no colocara a la aeronáutica a la altura de las exigencias de la defensa nacional y de las necesidades de su vasto sistema de comunicaciones. Dieciséis años después, el 31 de agosto de 2001, el Ministerio de Aeronáutica (MAER) fue transformado a Comando de Aeronáutica (COMAER), subordinado ahora al Ministerio de Defensa.

20/01/1944. El avión Lockheed Lodestar Nº503 de la Línea Aérea Nacional (LAN), tripulado por los comandantes Eduardo Lazo y Eduardo von Bischoffshausen, junto al mecánico Fernando Mella; se precipitan a tierra al despegar del aeródromo mendocino de El Plumerillo.

Su trágica historia extractada de un artículo aparecido en el Diario de Cuyo, relata lo sucedido: *“Una vez más un fuerte terremoto ha golpeado a los hermanos chilenos, las regiones del centro y sur del país son, sobre todo, las más afectadas. Nuestra ayuda a todo tipo de damnificados debe ser inmediata y lo más completa posible, esta reacción es la más lógica frente a seres humanos que enfrentan una desgracia, pero lo debe ser mucho más cuando el afectado es el pueblo chileno. Precisamente si alguien fue rápido en reaccionar cuando sufrimos la catástrofe sísmica de 1944, fue el conjunto de la sociedad chilena.*

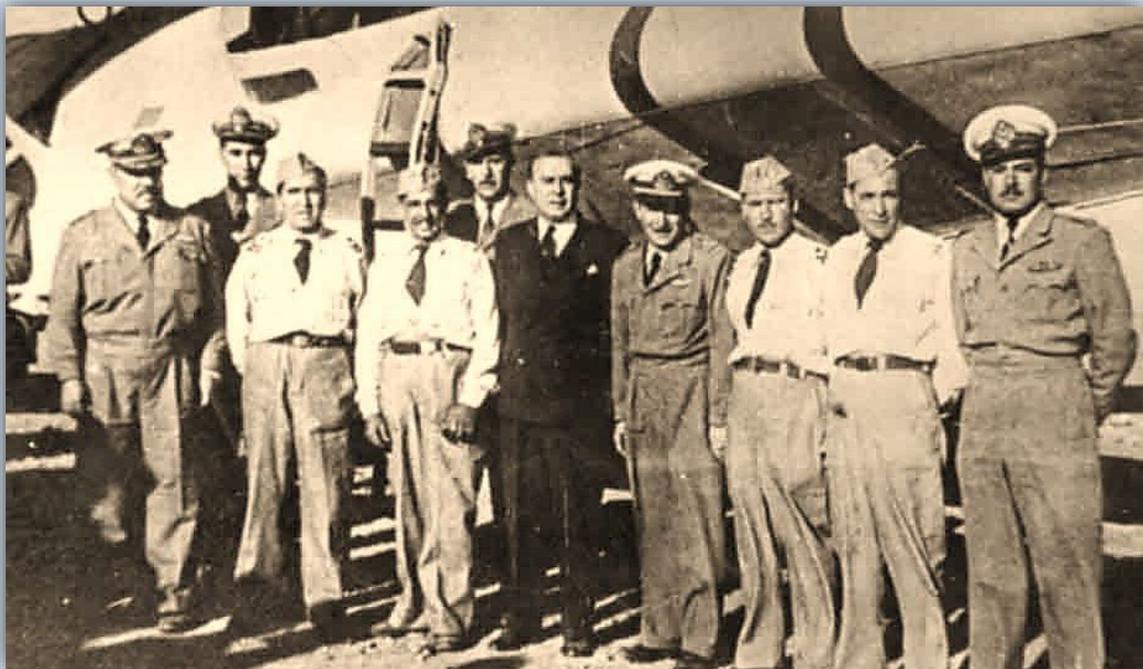
Inmediatamente se organizaron colectas populares para ayudar a los afectados, y el domingo 16 de enero, al día siguiente de nuestro drama, ya estaba aterrizando un avión militar chileno trayendo ayuda. Y desde entonces todas las jornadas siguientes llegaba un avión trayendo esperanza desde el otro lado de la cordillera.

El quinto vuelo, el del día jueves 20 de enero, partió de Santiago con una carga de medicamentos y leche fresca en damajuanas, la leche en polvo todavía era un producto casi desconocido. Como entonces era habitual, el aparato realizó una escala técnica en el aeropuerto de El Plumerillo en Mendoza, allí el Capitán Lazo fue informado de que había más de 2.000 heridos sanjuaninos que ya eran atendidos en hospitales mendocinos, por lo que se le solicitó que descargase allí los medicamentos que se transportaban. Esto se realizó inmediatamente y como entonces quedaba espacio libre se autorizó a subir al avión y seguir vuelo hasta San Juan a un conjunto de enfermeras y

médicos sanjuaninos. No bien Lazo hizo despegar el aparato, la carga de damajuanas de leche se desestibó, es decir se desprendió de los cordones que las sujetaban, lo que provocó un desequilibrio que hizo entrar al avión en tirabuzón y estrellarse contra el suelo. Todos murieron.”

20/01/1951. El avión anfíbio Consolidated-Vickers OA-10 A Catalina N° 405, de la Fuerza Aérea de Chile, bautizado como “Manu Tara”, despegó desde La Serena, el 19 de enero, arribando a la isla tras 19,22 horas de vuelo. Componen la tripulación el CDG (A) don Horacio Barrientos Cofré, Comandante de la aeronave y jefe de la operación; Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer, piloto; Teniente 2° Alfredo Aguilar Cerón, piloto; Teniente 2° José Núñez Rousseau, piloto y navegante; Sub Teniente Sabino Poblete A., piloto y navegante; Sargento 1° Gilberto Carroza, mecánico; Sargento 2° Héctor López Celedón, mecánico y los Cabos radiotelegrafistas José Campos y Mario Riquelme.

La noticia de este exitoso primer vuelo fue comunicada ese 20 de enero a través de las radios, interrumpiendo sus transmisiones para anunciar el arribo del *Manutara* en el improvisado aeródromo de Mataverí, para luego tocar el Himno a la Victoria de Yungay. Este hito contribuyó a afianzar la soberanía en el territorio insular y llevó a considerar las futuras rutas comerciales del Pacífico Sur.



20.01.1951. *El Presidente de la República, S.E. don Gabriel González Videla junto a la Tripulación que emprendería el histórico vuelo a Isla de Pascua. Tres de sus integrantes, fueron destacados socios de nuestra corporación.*

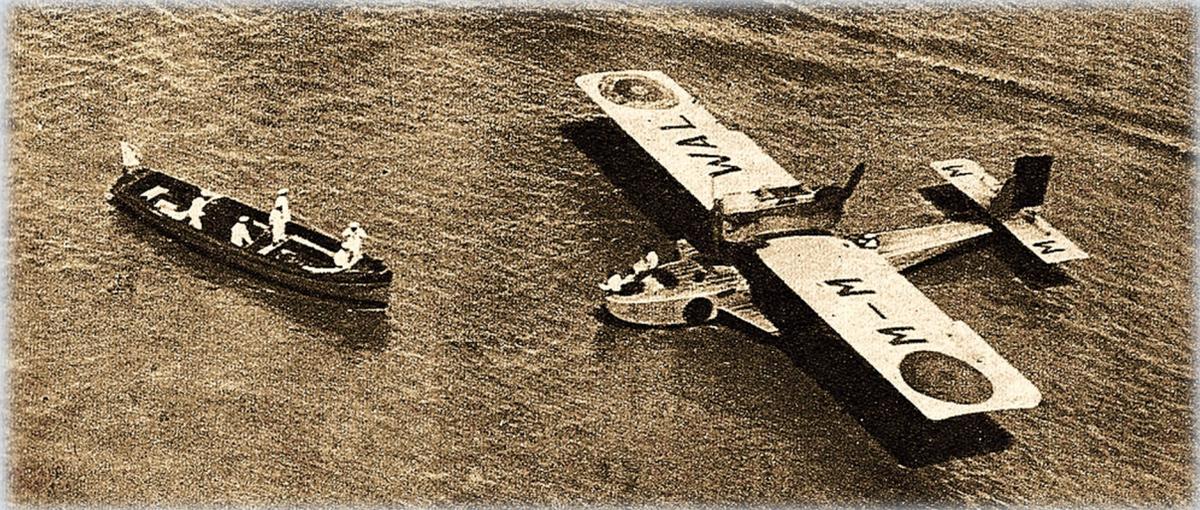
20/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas (Bahía Catalina) y Arica (El Buitre), efectuado en el avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN). Tripulan el bimotor, el comandante Alfonso Cuadrado Merino; el Gerente Técnico Adalberto Fernández Ferreira; el Ingeniero de Vuelo Jaime Ortiz Carvajal y el Director de la Revista Veá, el periodista Genaro Medina. Debido a

las malas condiciones meteorológicas se alteró la ruta, recorriendo el vuelo finalmente 4.185 kilómetros. Este vuelo fue dispuesto por el Vicepresidente de Lan, don Arturo Merino Benítez, como una manera de homenaje en el Día del Roto Chileno, demostrando con ello al país la calidad de trabajo técnico de los mecánicos y la eficiencia de sus tripulantes.

21/01/1929. Salen desde Santiago 10 aviones Gipsy Moth de la Línea Aeropostal Santiago – Arica para tomar colocación en sus respectivas postas. Se dejan dos aviones en Santiago, Ovalle, Copiapó, Antofagasta, uno en Arica y el otro en Iquique. Forman el grupo el Capitán Osvaldo Acuña Cuadra, los tenientes Carlos Baldeig Alarcón, Emilio Larraín Ortúzar, Jorge Batte Potts, Roberto Costabal García Huidobro, Armando Rivera Fuentes, Rolando Sepúlveda Riveros, Ramón Lisboa Mendiluce, Arturo Meneses Kinsley y Julio Fuente Alba Bonniard.

21/01/1956. Creación del Club Aéreo de Coyhaique, Chile.

22/01/1926. Primer gran raid de la aviación española. El Dornier Wal “Plus Ultra” vuela del Puerto de Palos hasta Buenos Aires en Argentina.



El “Plus Ultra” amarizado en Buenos Aires

22/01/1932. La Aviación Militar Salvadoreña tiene su bautizo de fuego, al participar como arma aérea en el levantamiento comunista del 22 de enero de 1932, efectuando misiones de reconocimiento, ametrallamiento y bombardeo con bombas de fabricación casera, las posiciones del ejército rojo en Juayúa, Izalco, Tacuba, Salcoatitán, Nahuizalco, Sonzacate, Sonsonate, Ahuachapán, Santa Ana y La Libertad. La experiencia ocurrida en este conflicto, dio la pauta para que el Gobierno del general Maximiliano Hernández Martínez, buscara el perfeccionamiento del Cuerpo de Aviación, entrenando a los pilotos en técnicas de ametrallamiento, bombardeo y fotografía aérea, así como también, se adquirió nuevo material aéreo.

22/01/1937. Los aviones anfibios Sikorsky S-43 “Chiloé” y “Magallanes” de la Fuerza Aérea Nacional inician sus viajes de itinerario con pasajeros y correspondencia entre Puerto Montt y Punta Arenas.

22/01/1942. Creación del Club Aéreo de San Felipe, Chile. Su primer directorio estuvo conformado por: Víctor Lafón H., Presidente; Dr. Luis Fajardo G., Vicepresidente; Armando Fernández S., Secretario; Víctor Arriagada C., Prosecretario; José Jorquera S., Tesorero; Abraham Sabaj N., Protesorero y Gregorio Yarza L., Director.



22/01/1944. Se funda la empresa panameña, Compañía Chiricana de Aviación, S.A. a la que se le autorizó los vuelos entre David y Puerto Armuelles; en un avión Fairchild 24. Luego volaron de David a La Chorrera en una aeronave inglesa Avro, modelo Anson.



22/01/1944. El gobierno dominicano inauguró el primer aeropuerto de ese país, bautizándolo como “Aeropuerto General Andrews”, en honor y memoria de uno de los fundadores de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (United States Army Air Forces), el General Frank Maxwell Andrews, comandante del Comando de Defensa del Caribe y el Canal de Panamá hasta 1942 y luego comandante de las Fuerzas norteamericanas en el Teatro de Operaciones Europeo hasta su trágico deceso en 1943.

22/01/1969. Mediante Decreto de Gabinete N° 13, se crea con patrimonio propio la Dirección de Aeronáutica Civil como Entidad Autónoma del Estado Panameño.

23/01/1917. El capitán boliviano, señor José de Alarcón, sufre una caída de consecuencias mortales en El Palomar, Argentina mientras piloteaba un biplano Henri Farman de 50 HP.

23/01/1917. México regala dos aviones a El Salvador. Con la llegada de una comisión integrada por el Coronel Adalberto Salinas Carranza, jefe de la Academia de Aviación de México, Capitán Felipe Carranza y los tenientes Guillermo Villasaña y Benjamín Vanegas, para hacer efectiva la entrega de dos aeroplanos: uno armado y el otro desarmado, que más tarde serviría para repuestos del primero. Junto a los aeroplanos hicieron también entrega de una estación inalámbrica, la que fue bautizada con el nombre de su donador, el entonces Presidente de México, General Venustiano Carranza.

23/01/1926. La ciudadanía de Puerto Montt, recibe a los primeros pilotos militares en llegar a esas latitudes. Una escuadrilla de 4 aviones Vickers Vixen de 450 HP. pertenecientes al Grupo Mixto N°3, con asiento en El Bosque. Sus pilotos fueron el Capitán Andrés Sosa Fuentes (al mando de la Escuadrilla), Teniente 1º Julio Maldonado, Tenientes Humberto Zanelli y Roberto Ewing, que luego de

evolucionar sobre la ciudad aterrizaron en Alerce, en un potrero del campo de Alfredo Binder y Enrique Schnettler.

23/01/1926. El Teniente Coronel de Artillería, don Elías Veloso Rivera, se hace cargo de la Dirección General de Aeronáutica, mientras dure la comisión de Adicto Militar de Chile en Suecia y Jefe de la Misión Militar de Aviación en Europa, del Coronel Marmaduke Grove Vallejo, iniciada tres días antes. Como dato general, como dato anecdótico podemos agregar que las oficinas de la entonces Dirección General de Aeronáutica se ubicaban por esos días, en la Avenida Alameda 2015, Santiago.

23/01/1931. Son recibidos en Panamá con gran manifestación en el Parque de Lesseps de Colón, los aviadores Julio Estrada y Marcos A. Gelabert, quienes venían de Cuba graduados como pilotos profesionales panameños.

23/01/1944. Creación del Club Aéreo de Castro, Chile.

23/01/1948. Se realiza el primer salto paracaidista en España en la Escuela Militar de Alcantarilla.

23/01/1948. El Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez es designado Director Honorario del Círculo de Pilotos de Lan-Chile, por medio de un documento firmado por el Presidente y el Secretario, comunicación que el Ilustre fundador de LAN, agradece días más tarde.

23/01/1948. Creación del Club de Planeadores de Santiago, Chile. Sus raíces se remontan al año 1936, cuando un grupo de jóvenes chilenos de ascendencia germana escribieron al entonces Canciller alemán, Adolf Hitler, solicitándole les ayudara a iniciarse en el Volovelismo. Fue así, que el gobierno alemán les regaló un planeador primario Grunau 9. De este modo se iniciaron en estas artes del vuelo hasta que el Gobierno del Presidente Juan Antonio Ríos dispusiera en 1943, el cese de relaciones con Alemania, prohibiendo de paso estas prácticas aéreas hasta el fin de la segunda guerra mundial. Ya en 1946, algunos entusiastas fundaron el actual Club de Planeadores, cuya personalidad jurídica no fue obtenida hasta enero de 1948. El primer presidente de este organismo aéreo fue el señor Eduardo Pinochet Carte y entre sus socios contó con nuestro recordado amigo, señor Alejo Williamson Dávila (Q.E.P.D.)

25/01/1940. Por Decreto Supremo N°43, se acepta la renuncia al Presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional (LAN), Comodoro Arturo Merino Benítez, siendo reemplazado por el abogado señor Pedro Opitz Velásquez.

26/01/1913. Primer vuelo deportivo en Medellín y segundo realizado en Colombia, fue realizado por el piloto, señor John Smith en un avión Farman. El sitio escogido para el vuelo, que duró 15 minutos, fue la Hacienda La Pradera localizada en la zona de La Aguacatala.

26/01/1930. Por la mañana se eleva desde el Estuario de Aysén, el avión "Junkers R-42" N°6 hacia Punta Arenas. Tras pernoctar en Puerto Natales debido al mal tiempo continúan la ruta hacia Magallanes el día siguiente y luego de volar con una hélice astillada y un flotador roto acuatiza en las frías aguas del Estrecho a la vista de los habitantes de Punta Arenas quienes se abalanzaron a la costa para brindar a los valientes pioneros del aire su cariño y admiración por la magna hazaña cumplida. El

histórico vuelo se realizaba en recuerdo y homenaje al Teniente Aníbal Vidal Silva y el Sargento 2º Ernesto Román, primeros mártires de la conquista del austro.

26/01/1974. Tres aviones Hawker Hunter, sin sistema de reabastecimiento en el aire, cruzan con éxito el Atlántico Sur desde Londres a Santiago en uno de los vuelos más notables que haya emprendido una Fuerza Aérea Latinoamericana y quizás del mundo, cubriendo más de 16.000 km y sobrevolando países de Europa, África y América. La 1ª agrupación de aviones, estuvo al mando del CDG (A) Sr. Mario López Tobar. Más tarde, el 1º de marzo de 1974, llegaron otros 3 aviones restantes, al mando del CDE (A) Sr. Fernando Rojas Vender. Los pilotos participantes en ambas bandadas fueron: los Capitanes de Bandada Jaime Estay V., Raúl Tapia E., Enrique Montealegre J., César Guevara F. y Nelson Sanhueza López. Esta Operación Aérea fue bautizada como "Atlantes".



27/01/1927. La Armada de Chile inaugura la Base Aeronaval de Quintero, cuya proyección y construcción data de 1922, cuando el entonces comandante Edgardo von Schroeders efectuara la primera campaña de verano en la que se comprobaran las bondades de la bahía.

Durante los tres años siguientes, se adquirieron los terrenos y se gestionaron los fondos para construir. Con fecha 29 de enero, se concretaba el traslado definitivo del personal y material de vuelo, los que serían alojados en un edificio y un primer hangar. Al año siguiente, se inauguraba el segundo hangar, que por su estructura y dimensiones, fue considerado el mayor edificio de su tipo en Sudamérica.

Este traslado desde la Base de Las Torpederas en Valparaíso a Quintero, cerró un capítulo importante para la joven especialidad aérea en la Armada. Poco tiempo después, en marzo de 1930, se producía la unificación de los Servicios Aéreos, con lo que el material e instalaciones del Servicio de la Aviación Naval, pasaron a la Fuerza Aérea Nacional. Junto a ello, el Decreto Ley Nº1167, agregó entre varios puntos: *...que todos aquellos militares o marinos que voluntariamente pasaran a incrementar esta nueva arma de la Defensa Nacional, serían automáticamente ascendidos.*

Al respecto, un antiguo Marinero 1º, don Félix Mateo, consignaría tiempo más tarde lo siguiente: *“Corría el año 1930; para ser más preciso era el día 29 de junio. La Comandancia de la Base Aeronaval había comunicado a todo el personal que para el día siguiente, miércoles 30, había una formación de parada con los nuevos uniformes que nos investiría como aviadores, como funcionarios fundadores y precursores de la Fuerza Aérea. ¡Qué alegría fue la de aquella tarde!”*

27/01/1930. A las 10.20 horas, el bombardero Junkers R-42 W 6, equipado con flotadores, amarró junto al muelle fiscal de Punta Arenas, piloteado por el Capitán Alfredo Fuentes Martínez, llevando al comandante Arturo Merino Benítez como comandante de la aeronave y la siguiente tripulación: el Técnico Mecánico civil Fritz Reiche; Sargento 1º Radioperador Luis Soto Vásquez; Sargento 2º Fotógrafo Alfredo Moreno Mendoza; y Cabo 1º Mecánico Uldaricio Espinoza P. Se ponía fin al raid iniciado en Santiago el 25 de enero, realizándose escalas en Puerto Montt, Aysén y Puerto Natales, y estableciendo así, la posibilidad real de comunicación por aire desde el centro del país a Magallanes.

27/01/1953. Se inauguran los servicios regulares de la línea aérea brasilera VARIG entre Buenos Aires (Argentina) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), con escalas en las ciudades argentinas de Córdoba y Salta.

28/01/1984. Se cumple la primera misión aérea uruguaya a la Antártida en un avión de transporte Fairchild FH-227 FAU 572, perteneciente al Grupo de Aviación N°4 (Transporte).

PAGINA OCHO EL PAIS — Martes 31 de Enero de 1984

Regresa hoy el Avión de la F.A.U. que Voló en Misión a la Antártida

Hoy estará de regreso en nuestro país la misión aeronáutica uruguaya que realizó el primer vuelo de las alas uruguayas a la Antártida. El "Fairchild 227 CX-BIM" 572 aterrizó en la Base Aérea N° 1 en hora aún no confirmada, luego del viaje que inició el viernes 27 de madrugada.

El avión de la F.A.U. aterizó en suelo antártico el sábado 28 a las 19 y 35, en la isla 25 de Mayo donde se enclava la base chilena "Teniente Rodolfo Marsh", transportando la primera misión del Instituto Antártico Uruguayo con la cooperación de la Fuerza Aérea Uruguaya.

La delegación compatriota estuvo integrada por el jefe de la misión y representante del I.A.U., Cnel. (Av.) Roque Aita, a quien acompañaron el Cnel. (Nav.) Deico Almada, delegado de la FAU, C/P (CG) Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y experto en navegación en mares antárticos, Tte. Cnel. Omar Porcióncuca, delegado del Ejército y experto en Logística, el Dr. Pedro Dragonezzi, experto en Biología, Mayor (Nav.) Bernabé Gadea, experto en Meteorología, Licenciado Alberto Márquez, periodista y representante de DINARP y el Dr. Elias Pucciro, integrante del Grupo Jurídico del I.A.U. La tripulación de la nave está integrada por Tte. Cnel. (Av.) Eduardo Aguirre, Piloto Principal Tte. Cnel. Jorge Méndez, Mayor (Av.) Roberto A. Pallas, Pilotos y Sargentos (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari, ingenieros de vuelo. La misión permaneció cuatro días en la región.

Entre los objetivos de la misión se destaca el toma de conocimiento de la zona por parte de personal experto uruguayo, la adquisición de experiencia de transporte en la Antártida, el intercambio de información con expertos de otros países que operan allí y, en general, la participación de nuestro país en todas las expresiones del avance tecnológico que traducen el estudio global de las posibilidades antárticas.

CARACTERÍSTICAS DE LA AERONAVE
Las siguientes son las características técnicas de

2. PLANTAS DE POTENCIA: Estos aviones están equipados por dos motores Rolls Royce Dart 7 MK 5327L que mueven cada uno de ellos una hélice Rotol (C) 2257/4-30/60 de 12,5 Ft. de diámetro nominal. Cada motor incorpora la posibilidad de inyección de agua metanol para incrementar la potencia útil siendo esta de 2.000 caballos de fuerza al eje, además de obtenerse una remanencia de empuje Jet de 500 libras. Cada motor consiste de una turbina de tres etapas que mueve un compresor de dos etapas en el mismo eje, proporcionando el torque al eje de la hélice mediante una caja compuesta de engranajes reductores.

3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE OPERACIÓN: a) Máximo peso de descolaje: 45.500 Lbs. b) Máximo peso de aterrizaje: 45.500 Lbs. c) Margen de operación: todos los aeropuertos hasta 5.000 Ft. sobre el nivel del mar, entre 40º y 50º de temperatura ambiente que posean pistas de 4.800 Ft. de largo para operaciones de máximo peso de descolaje. d) Máximo techo de operación: 25.000 Ft. e) Autonomía normal: cinco horas y media de vuelo. f) Velocidad de crucero promedio: 240 Kts. (nudos). g) Máxima carga útil: 11.000 Lbs. h) Máxima cantidad de pasajeros a transportar: cuarenta y ocho. i) Combustible utilizado: Jet A-1.

4. EQUIPAMIENTO ELECTRONICO: Estas aeronaves están equipadas con dos transmisores, receptores de VHF y un transmisor receptor de HF para comunicaciones. En cuanto a equipos de ayuda para la navegación se encuentran instalados dos radiogoniómetros automáticos (ADF), dos receptores para emisores, omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR) y dos receptores de equipos medidores de distancia (DME). Un receptor computador de muy baja frecuencia Omega a modo de navegador. Estos mismos equipos pueden combinarse con dos receptores de muy alta frecuencia de los Sistemas de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) para realizar aproximaciones de precisión a aeropuertos que operan en malas condiciones meteorológicas. Para la realización de



El "Fairchild" de la Fuerza Aérea Uruguaya que llevó la primera misión uruguaya a las heladas tierras antárticas

5. FACILIDADES DE CONVERSION A DIFE: una escalera integrada a la puerta principal de RENTES CONFIGURACIONES: Las aeronaves pasajeros y una Planta de Potencia Auxiliar la

28/01/1999. Operación Aurora Austral. Con esta fecha un Helicóptero Sikorsky UH-60 "Black Hawk" del Grupo de Aviación N°9 de la Fuerza Aérea de Chile, alcanza por primera vez el Polo Sur. En un vuelo iniciado en Santiago, la aeronave tripulada por el entonces Comandante en Jefe, General del Aire don Fernando Rojas Vender; el Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez; los tenientes Claudio Avendaño y Jaime Reyes; y el Sargento Erik Hernández, aterriza en la Base Antártica norteamericana Amundsen-Scott ubicada en el Polo Sur. La Operación involucró medios de los Grupos de Aviación N°5, 6, 9 y 10; y demoró 30 horas de vuelo desde Santiago al Polo Sur.

29/01/1927. Se da término al traslado de personal y medios de la Aviación Naval desde la antigua Base de “Las Torpederas” hasta la nueva Base Aeronaval en Quintero. Su primer comandante, fue el Capitán de Fragata, señor Luis Dávila Espinoza. La Armada consideró esta fecha como la inauguración de la Base, lo que tras la fusión de los Servicios Aéreos el 21 de marzo de 1930, fue mantenida esta por la Fuerza Aérea como fecha de fundación del ahora Grupo de Aviación N°2.

29/01/1959. Segundo vuelo del OA-10A Catalina N°560 “Manutara” a la isla de Pascua, al mando del entonces CDA (RA) Roberto Parragué Singer. Días después el avión retorna en vuelo a la Base Aérea de Quintero, siendo la primera vez que aquella posesión insular queda unida de ida y regreso por vía aérea con Chile continental.

29/01/2005. Es inaugurado el Aeródromo “Desierto de Atacama”, cerca del puerto de Caldera, destinado a sustituir al antiguo aeródromo de Chamonate en Copiapó, Chile.

30/01/1924. Es comisionado para que se traslade a Europa a las órdenes del Jefe de la Misión Militar de Chile, el Capitán don Diego Aracena Aguilar a fin de que perfeccione sus conocimientos en el arma de Aviación, dejando de ser Director de la entonces Escuela de Aviación.

30/01/1998. Se firma un Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y Aruba.

31/01/1923. El piloto civil chileno, señor Clodomiro Figueroa inaugura en la Base Aérea de “El Bosque”, la Primera Escuela Civil de Aviación de nuestro país.

31/01/1924. Por Decreto del Ministerio de Guerra, el entonces Capitán de Ejército don Diego Aracena Aguilar, Director de la Escuela de Aviación es trasladado a Europa, a fin de desempeñarse como nuestro primer Agregado Aéreo en la ciudad de Londres, Inglaterra.



Capitán Diego Aracena Aguilar
Primer Agregado Aeronáutico en Gran Bretaña

31/01/1925. Es nombrado Director General Interino de Aeronáutica, el Teniente Coronel Marmaduke Grove Vallejo, dejando de ser Jefe de Sección del Estado Mayor General del Ejército.

31/01/1933. Se crea la Dirección de Sanidad de la entonces Fuerza Aérea Nacional (FAN). Destinada a prestar atención de medicina preventiva y curativa, en tiempos de paz y de guerra, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y a sus cargas familiares, así como a desarrollar los conocimientos de medicina de aviación requeridos por la institución.

Su primer Director fue el Capitán de Bandada (S) don Agustín Inostroza P.

31/01/1977. Se crea la Policía Aeronáutica Nacional, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

Esta Unidad especializada se creó como una fuerza de seguridad militarizada para ejercer funciones de poder de policía en el aeroespacio y en las instalaciones en la jurisdicción territorial. Con fecha 22 de febrero del 2005, pasó a denominarse Policía de Seguridad Aeroportuaria actuando ahora como una fuerza desmilitarizada y dependiente del Ministerio del Interior argentino.

31/01/2006. Arriban los dos primeros aviones F-16 C/D Block 50, para la Fuerza Aérea de Chile, de un total de 10 unidades destinadas a equipar el reactivado Grupo de Aviación N° 3, en Iquique.

31/01/2009. Luego de suspender sus vuelos en abril de 2007, el Lloyd Aéreo Boliviano volvió a iniciar sus vuelos por algún tiempo.

Creada en la ciudad de La Paz, el 15 de septiembre de 1925, es la segunda más antigua de las aerolíneas de Latinoamérica y su primer avión fue un Junkers F-13, con capacidad para dos tripulantes y cuatro pasajeros, regalo de la comunidad alemana en Bolivia.



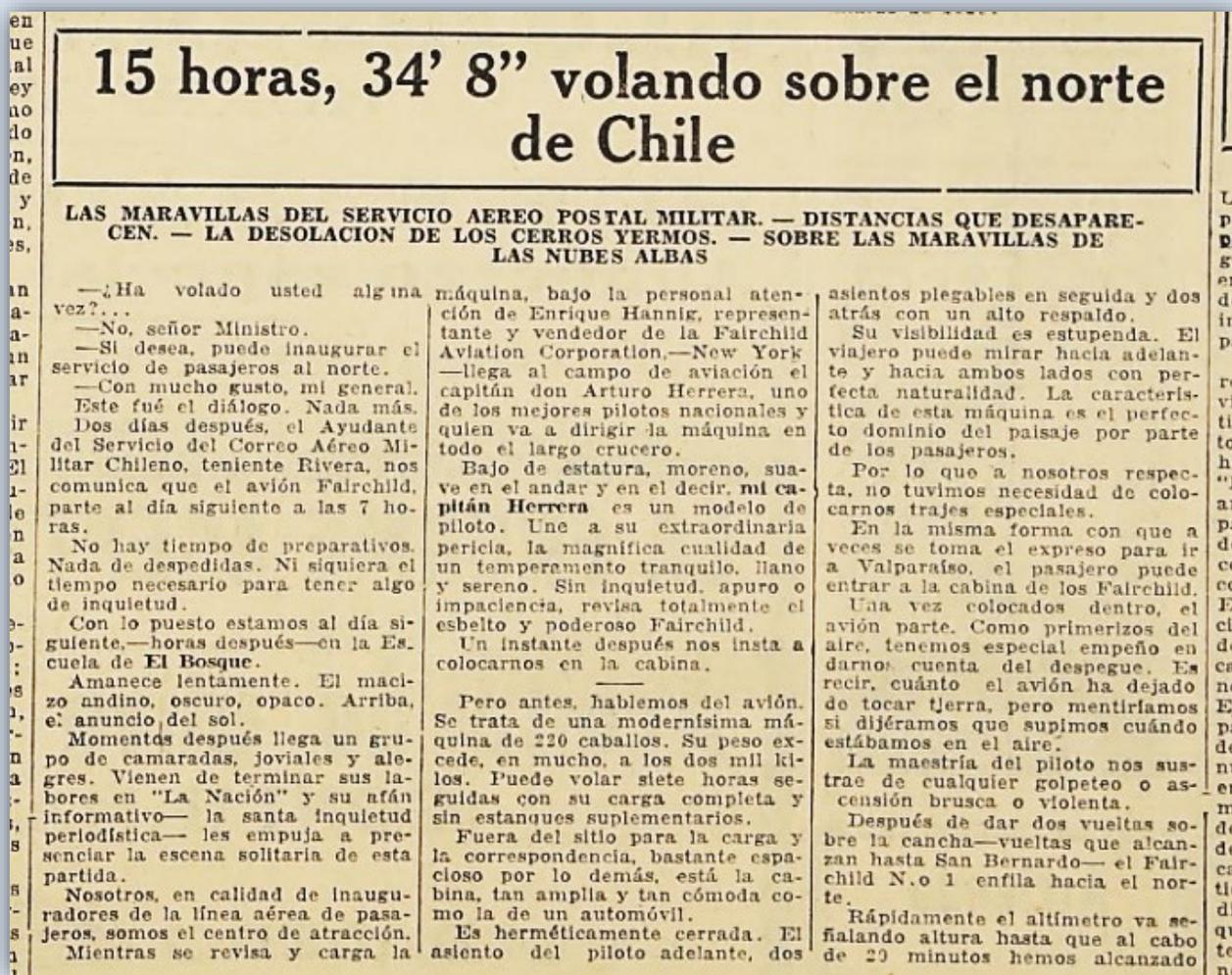
Detalle de un Boeing 727-200 de LAB frente a El Alto



31/01/2010. Comienzan a llegar a Chile, los aviones EMB-314 “Súper Tucano”, adquiridos en Brasil para cumplir roles de entrenamiento táctico en el Grupo de Aviación N° 1, basado en Iquique.

Fotografía: Rodrigo Loyola (FIDAEGROUP)

ALGO DE LA HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN CHILE



La Nación, sábado 27 de abril de 1929

Parte importante se inicia cuando uno de nuestros pilotos militares, el Capitán Arturo Herrera Acevedo despegó desde El Bosque, en abril de 1929 a bordo de un Fairchild de 225 H.P., con capacidad para cuatro pasajeros y un piloto con destino a Antofagasta. Sus pasajeros eran los señores Carlos Pulgar, redactor del diario El Mercurio; Enrique Hanning Ulriksen representante en Chile de la fábrica de aviones Fairchild y Ernesto Silva Román del diario La Nación¹. El vuelo tendría una duración de unas quince horas ida y vuelta, lo que fue todo un éxito y comentado en la prensa local. El Presidente don Carlos Ibáñez del Campo y el Comandante Arturo Merino Benítez, habían creado un mes antes, la entonces denominada, Línea Aérea Aeropostal Santiago Arica, con los aviones De Havilland "Moth".

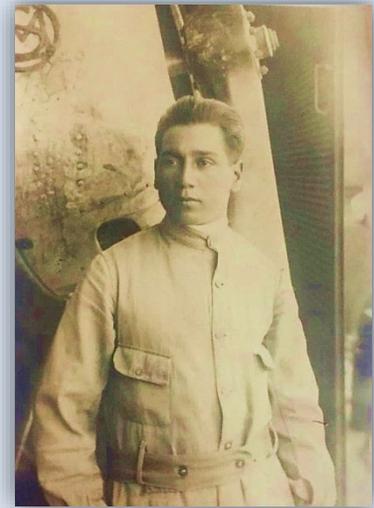
¹ Se agregaría como pasajero en el viaje de regreso, don Enrique Alcalde, arquitecto del Ministerio de Guerra.

Por otra parte, El Mercurio de ese mismo sábado 27 agregaba, a la noticia: *“DE SANTIAGO A ANTOFAGASTA EN SIETE HORAS.*

Ayer a las 12.10 horas, aterrizó en El Bosque el avión “Fairchild” del Servicio Aero-Postal, que inauguró el transporte de pasajeros a las provincias del norte.

Como lo hemos informado, esta máquina partió con dirección a Antofagasta el martes último, llegando en el mismo día a Copiapó para continuar el miércoles hasta el lugar de su destino.

Bajo la hábil dirección del capitán don Arturo Herrera, uno de nuestros más expertos pilotos militares, el “Fairchild” recorrió 2 mil quinientos kilómetros en cerca de 15 horas sin el menor contratiempo. El motor respondió ampliamente a todas las exigencias.”

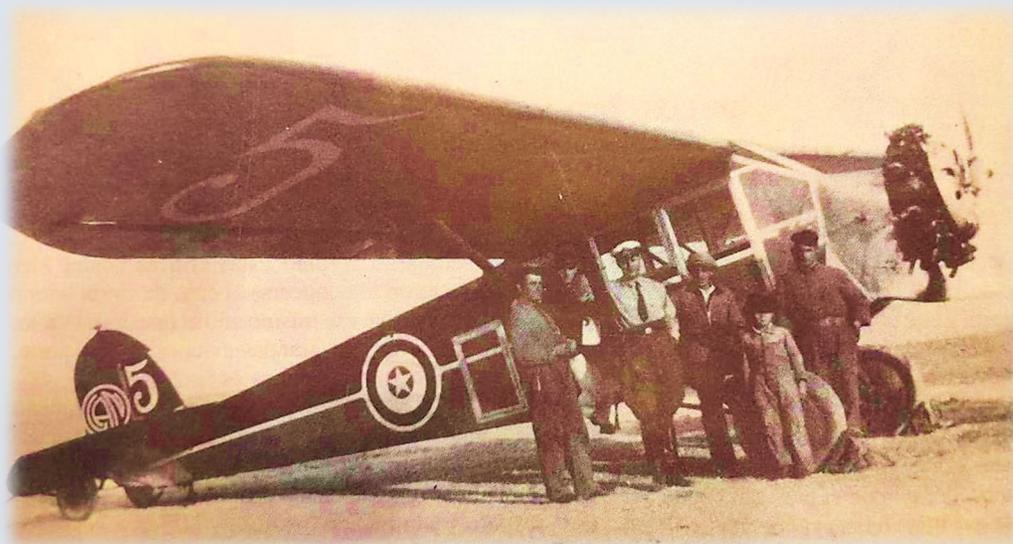


Arturo Herrera Acevedo

Mas adelante, luego de una poética y detallada descripción del paisaje y geografía recorrida, el artículo señalaba que *“para evitar las incomodidades del viento, el capitán Herrera, que tiene un excelente “lauchímetro”, aparato patentado por nuestros aviadores; hizo el raid a una altura de 6 a 8 mil pies.*

Lo importante del vuelo efectuado por el Capitán Arturo Herrera hacia el norte, más allá de la inauguración del servicio de aviación para pasajeros al norte, fue la instauración en Chile, del primer sistema de navegación, llamado por él, como “El Lauchímetro”. Él explica que para poder aproximar en todos los aeropuertos nortinos siempre cubiertos de Stratus (nubes bajas), tuvo que al igual que las lauchas, deslizarse entre las quebradas para poder llegar a cada lugar de destino.

El mismo año 1929, estos aviones Fairchild comenzaron a volar a Puerto Montt vía Chillán y Temuco usando sus pilotos el mismo sistema de navegación creado por el Capitán Herrera.



La incorporación de los poderosos monomotores Fairchild, permitió iniciar el transporte regular de pasajeros

Entre el año 1930 y el año 1938 operaron los trimotores Ford, (Tin Goose) el ganso de hojalata como se le llamaba cariñosamente. Transportaban doce pasajeros, un piloto, un copiloto y un radio operador, entregando mucho más confort a los pasajeros, pero los pasajeros tenían que soportar el gran ruido a bordo, el ganso era de hojalata. Paralelamente Línea Aérea Nacional trae por barco cuatro aviones franceses de madera Potez biplanos armados en la maestranza LAN en 1936. Eran operados por un piloto y transportaba seis pasajeros. El adelanto más grande era que poseía un tren de aterrizaje retráctil manual, para bajarlo y subirlo se necesitaban treinta y seis vueltas con una manivela.

Estos tres materiales de vuelo, los Fairchild el trimotor Ford y el Potez operaron en todo Chile con el sistema de navegación de el “Lauchímetro” creado por Herrera hasta el año 1938, año en que la Línea Aérea Nacional decide traer por barco cuatro aviones alemanes Junkers JU-86, con flaps e instrumental completo, incluyendo un radiogonómetro² a bordo lo que cambió el sistema de navegación. Se instala en octubre de 1937, una estación Lorenz tanto en Cerrillos como en Iquique.

Se inicia así la segunda etapa de nuestra navegación Aérea, “El Tufómetro”. La Línea Aérea norteamericana Panagra comienza sus operaciones en Sud América, primero con los DC-2, posteriormente los DC-3, DC-4 y los DC-6B al mando siempre de su gran Comandante Warren Smith quien vivió en nuestro país por muchos años. Para poder operar en los Cerrillos Panagra es autorizada por los Estados Unidos para instalar el Radio Faro de Marruecos³ MR, 330, y un R, localizador en el cabezal 03 de Los Cerrillos. Antes de la instalación del Radiofaro de Marruecos se usaban en muchos aeródromos las Broadcastings las demarcaciones de las Radio Emisoras las que ayudaban a quebrar nubes. En Cerrillos se usaba una radio emisora llamada Puqui.



DC-3 de Pan American Grace Airways, PANAGRA, en Aeropuerto Los Cerrillos, Santiago de Chile.

https://web.facebook.com/FotosHistoricasDeChile/photos/avi%C3%B3n-de-pan-american-grace-airways-panagra-en-aeropuerto-los-cerrillosantiago-/1361789553974774/?locale=es_LA&_rdc=1&_rdr

² Adquiridos en mayo de 1937

³ Actual localidad de Padre Hurtado, en la zona central.

Los Radiofaros y las Broadcastings sus demarcaciones están expuestas a la estática y a los cambios atmosféricos por lo que se debía usar el “TUFO” del piloto, quien las interpretaba para aproximar en medio de un frente de mal tiempo, por eso los Pilotos de Línea Aérea Nacional los antiguos, bautizaron este nuevo sistema como el “TUFÓMETRO” largamente usado.



*Ju-86Z Nº 222 cuando era propiedad de LAN (luego FACH Nº 901)
Ilustración de nuestro socio don Samuel Matamala*

El sistema de navegación llamado “TUFÓMETRO” se extendió por varios años en nuestro país, después de la llegada de los aviones alemanes Junkers JU-86 a Chile. Comenzaron a llegar a Chile aviones más modernos y mejor equipados a bordo. También LAN tuvo que arrendar un trimotor Junkers JU-52 al Sindicato Cóndor lo que le permitió mantener sus itinerarios al norte del país.

El año 1943 llegan a Chile los aviones Lockheed Lodestar C-60 los que fueron traídos a Chile en vuelo por pilotos norteamericanos en su versión militar y fueron transformados en versión de pasajeros en la maestranza de LAN con catorce asientos.

Este mismo año en el mes de octubre, se inicia la carrera de Azafata en Chile, Dora Koeppen Maisan, “Mucki”, como cariñosamente se le llamaba a ella, efectuaba su primer vuelo como Auxiliar de Vuelo en un Lodestar.

El año 1945 llegan los bimotores Electra A-10 los que se basaron en Bahía Catalina en Punta Arenas para efectuar vuelos regionales a Porvenir y a toda la isla, implementándose también con este material de vuelo todo el norte del país.

Un 16 marzo de 1946 llegan a los Cerrillos los primeros C-47, DC-3 para LAN, con la alegría de todo el mundo por el arribo del moderno material de vuelo, comenzando de inmediato a cubrir todo Chile de Arica a Punta Arenas.

Al año siguiente, la empresa se sigue modernizando y un 20 de marzo de 1947 el Vicepresidente Ejecutivo firmó la orden de compra por cuatro bimotores Glenn Martin modelo 202. El primero llega Chile el mismo año en el mes de noviembre. Se incorporan de inmediato a las rutas Nacionales e Internacionales, Mendoza, Buenos Aires y Montevideo.



En noviembre de 1947, llega desde los Estados Unidos de Norteamérica, el primero de los Glenn Martin

En enero de 1955, LAN recibe el primero de los Douglas DC-6B, y el año 1956 se adquieren cuatro nuevos Douglas DC-6B inaugurando así la ruta a Miami. Los aviones eran más modernos, presurizados con Radar y Piloto Automático, pero los adelantos tecnológicos para la navegación aérea en nuestro país el año 1959 eran muy escasos.

Todas las Aerovías existentes a lo largo de Chile estaban basadas en Radios Faros. Los únicos VOR existentes en el país estaban localizados, uno en Victoria, el otro en Curicó y pare de contar. Cerrillos se operaba con un descenso por instrumentos basado en el Radiofaro de Marruecos y con un localizador en la pista 03 de los Cerrillos.

El Tepual no existía, se operaba en Chamiza, tampoco existía Chabunco en Punta Arenas, se operaba en Bahía Catalina. En Osorno se operaba en la pista del Club Aéreo, Pampa Alegre, con los DC-3, no existía Cañal Bajo, se usaba la Broadcasting de la ciudad de la Unión que era una emisora muy potente para aproximar y quebrar la nubosidad. En Valdivia se operaba en el aeródromo Las Marías y como ayuda siempre se usaba una Broadcasting que tenía su antena en el eje la pista.

En Concepción se aterrizaba en Hualpencillo, pues no existía Carriel Sur; el aeropuerto de Los Cerrillos sería pronto cambiado por el de Santiago en Pudahuel, pues ya pronto a mediados de la década de los sesenta, comenzaría su construcción. En el norte se volaba de la misma forma entre Radio Faros localizadores y Broadcastings.

Ya en el gobierno del Presidente Jorge Alessandri Rodríguez en el mes de noviembre de 1960, LAN incorpora a su flota cuatro aeronaves Convair 340-440 con la idea de vender algunos DC-3 que ya se consideraban anticuados, lentos y antieconómicos. La capacidad era de 44 pasajeros, tenía la misma velocidad del DC-6B, los mismos motores, era presurizado y con un instrumental muy completo.

SE INICIA LA ERA DEL JET EN CHILE

Se inicia la era del Jet en Chile con la llegada de los Caravelle 6-R. Los aviones eran construidos en la fábrica Sud- Aviación ubicada en Toulouse, Francia. El 30 de marzo de 1964 llega el primero de los tres Caravelle adquiridos por LAN. El avión francés revolucionó el mercado al cubrir la ruta a Punta Arenas en aproximadamente tres horas lo que contrastaba significativamente con las cinco horas del DC-6B y aún más espectacularmente con las once horas y media de un DC-3. Venía equipado a bordo con instrumentos de navegación de última generación y lo más importante era el sistema de Auto-Land, ideado por la fábrica Sud Aviation, el sistema venía instalado en todos los aviones.

Se sorprendió al mundo entero cuando en el mes de octubre de 1966 en el Aeropuerto de Jorge Chávez en Lima Perú, se efectuó una aproximación full Auto-Land con la presencia del Instructor de la fábrica, el francés Max Fischl.

El año 1967 Línea Aérea Nacional decide la compra de nueve aeronaves Turbo Hélice Avro HS-748 a la fábrica inglesa Hawker Siddeley en Manchester, Inglaterra. Se incorporan a la flota y cubrieron las operaciones aéreas a lo largo de todo Chile de Arica a Punta Arenas.

El año 1967 LAN compra cinco Boeing 727-100, cuatro de pasajeros y un carguero, incorporándose de inmediato a la ruta de los Estados Unidos hasta Nueva York. Los 727 venían equipados a bordo con sistemas de aproximación de última generación que incluía un Flight Director que permitía efectuar las aproximaciones ILS con gran precisión.

TERCERA ETAPA, LA DE LA NAVEGACIÓN ASTRONÓMICA.

El año 1967 LAN compra a la compañía alemana Lufthansa su primer Boeing 707. Los Pilotos y tripulantes de cabina son instruidos en Alemania inicialmente para incorporarse en forma posterior a las rutas norteamericanas, las europeas y posteriormente la ruta Pacífico Sur, Pascua Tahití, Australia. Se instalan a bordo sextantes para poder efectuar las observaciones astronómicas que permitían a los navegantes contratados de la armada inicialmente para efectuar la navegación Trans Oceánica.

NAVEGACIÓN CON EL SISTEMA OMEGA.

Aproximadamente el año 1978 comienzan a aparecer a bordo de los 707 diferentes compañías constructoras de equipos OMEGA⁴ para la navegación aérea. Se instalaban detrás del Capitán con su equipo de prueba. Finalmente se instalaron a bordo uno para el Capitán y otro para el Copiloto y desaparecieron de a bordo los Navegantes, se operó solo con los equipos OMEGA.

El sistema recibía señales de ocho antenas monstruosas instaladas alrededor del mundo. El equipo de a bordo para navegar debía recibir señales de tres estaciones en forma perfecta. Estos equipos también tuvieron sus de fallas las que se descubrieron con el tiempo.

En los vuelos de regreso de Madrid a Santiago al amanecer y cerca del continente Sud Americano, una de las estaciones no era recibida en forma correcta por lo tanto el equipo OMEGA comenzaba a derivar, había que desconectar el Sistema hasta comprobar la correcta recepción de las tres estaciones.

⁴ Ya desde 1967, cuatro estaciones emisoras Omega, habían comenzado a proporcionar una ayuda continua a la navegación marítima militar, sobre una gran zona de la superficie terrestre, principalmente en la mitad Oeste del hemisferio Norte. Al año siguiente, ya eran 8 transmisores.

El año 1980 en el mes de diciembre, llega a Chile el primer Boeing 737-200 equipado con equipos OMEGA A BORDO.



Boeing 737-200. Fotografía de nuestro socio Claudio Cáceres Godoy

NAVEGACIÓN INERCIAL, LA NUEVA ETAPA

El año 1980 LAN arrienda dos Douglas DC-10 a la Compañía Air New Zealand. Estas aeronaves llegan equipadas con tres plataformas Inerciales las que permitían una navegación con menos errores que los OMEGA.

El año 1986 LAN compra tres 767-200- ER equipados con plataformas inerciales con FMC LEGACY, no tenían GPS (Global Positioning System) solo se alimentaban de las radio ayudas que mediante el Autotuning del FMC y en orden de prioridad, ILS-DME, VOR-DME, ILS, VOR, ETC, se mantenían updated.

El FMC Legacy producía un error llamado MAP SHIFT, que se logró corregir con la incorporación de los GPS y el FMC PEGASUS. El año 2001 los Boeing 767-300-ER comenzaron a llegar con apoyo de GPS lo que evitó el error MAP SHIFT.

El año 2000 comienzan a llegar y operar en Chile. Los materiales Air Bus A-340 y el A320. Ambos materiales llegaron apoyados por el GPS PRIMARY.

El año 2001 comienzan a llegar a Chile los 787-8 Dreamliner y posteriormente los 787-9. En ambos materiales su navegación está basada por diseño en sus GPS los que alimentan a sus Inerciales. Si los IRS fallan los GPS toman el control, así de fácil, eso era impensable en los 767.



Archivo: LATAM Chile (CC-BBF) Boeing 787-8 Dreamliner en Aeropuerto de Sydney

Para terminar, quiero hacer un comentario muy importante a la incorporación de los GPS en la navegación mundial. El año 1983 en plena guerra fría los rusos derriban con un misil al Boeing 747 de la compañía Korean Air, vuelo 007.

Después de esa catástrofe aérea, Estados Unidos anuncia que pondría el Sistema GPS a disposición de los civiles para mejorar la navegación y aumentar la seguridad aérea. El año 1995, el Ejército de los Estados Unidos declara la capacidad operativa total de los 24 satélites de la constelación de GPS. En el año 1998, el Vicepresidente de los Estados Unidos Al Gore anunciaba un plan para que los satélites GPS III, envíen 2 señales adicionales, para uso aéreo civil y comercial.

Jorge Verdugo Palacios

Asociación de pilotos en retiro
de la Línea Aérea Nacional



PRIMER RAID DE LARGO ALCANCE AL SUR DE CHILE

A 100 años de la fundación de la Aviación Naval el 16 de marzo de 1923, mediante un Decreto Supremo firmado por el entonces presidente de la República Arturo Alessandri Palma, inicia formalmente su actividad esta especialidad en la Armada de Chile.

La Aviación Naval había iniciado antes con varios vuelos y proezas que siguió realizando después de su fundación en 1923. Una de las actividades más notables en los comienzos, fue el primer raid al sur de largo alcance, que no se había hecho nunca antes por aviones.

Se quería reconocer zonas de amaraje para estos hidroaviones en los canales, hacer cartografía aérea, instrucción de vuelo para nuevos pilotos y la inquietud de probar si estas aeronaves eran capaces de soportar las inclemencias del mal tiempo sureño con vientos huracanados, lluvia, nubosidad y fuerte oleaje.

El raid se realizó el viernes 18 de enero de 1929, despegando de la base Aeronaval de Quintero con rumbo a Talcahuano. Tres Hidroaviones Dornier Wal, números 12, 16 y 17.



Perfiles de dos de las aeronaves empleadas. (Gentileza del Sr. Erwin Cubillos Salazar)

Al mando de la bandada estaba el Capitán de Corbeta don Luis Humberto Marín Manubens. Piloteados por dicho comandante, y las otras dos aeronaves comandadas por los tenientes 1° Carlos Puga Monsalves y Santiago Leitaó Moya. Los copilotos eran, los guardiamarinas Marcos Vega Penjean, Horacio Barrientos Cofré y Carlos Zorzi Morelli. Además, formaban parte de la dotación, el asesor británico Capitán de Fragata John H. Jones⁵, el Teniente 1° de Sanidad Juan Marín Rojas⁶ y el fotógrafo Carlos Briseño Julio. Tres mecánicos y tres radioperadores.



Dornier Wal N°16 en Quintero. Posan al centro, los señores John H. Jones, Humberto Marín Manubens y Juan Marín Rojas junto a dos tripulantes lamentablemente no identificados. (Biblioteca Nacional Código: ES0002591)

El vuelo fue meticulosamente preparado y planificado. Despegaron desde Quintero en medio de una gran expectación del público y las autoridades, llegando a Talcahuano antes del medio día sin novedad. La primera etapa se cumplió después de 3 horas de vuelo en difíciles condiciones a causa de la neblina que cubría gran extensión del litoral.

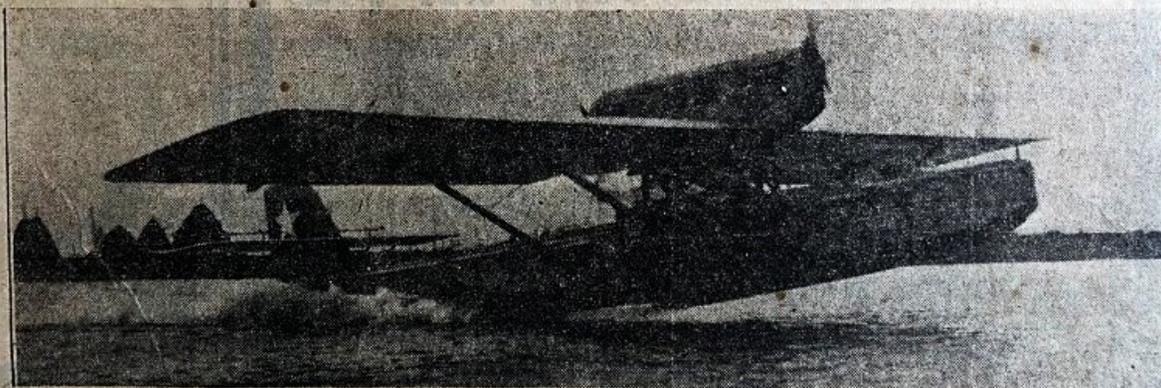
A penas pasaron la punta de Curaumilla se encontraron en medio de una densa neblina que cubría todo el sector de la costa comprendido entre el sur de Curaumilla y la punta de Topocalma, al norte de Talcahuano. En muchas partes a causa que la nube era muy espesa, las máquinas debieron remontar a gran altura, logrando así salvar mayores dificultades.

⁵ Squadron-Leader J. H. O. Jones is seconded for duty with the British Naval Advisory Staff in Chile (Dec. 19,1927) London Gazette, January 3, 1928.

⁶ El doctor Marín, después de su retiro de la Armada, se dedicó a la literatura, siendo un destacado autor de novelas de aventuras y de temáticas marítimas.

UNA ESCUADRILLA DE BOTES VOLADORES HA EMPRENDIDO UN RAID AL SUR

En la mañana de ayer salieron de Quintero tres máquinas Dornier-Wal, y antes del medía amarizaron en Talcahuano.—Durante dos horas volaron entre neblinas.—La excursión se prolongará hacia la región de los lagos y el archipiélago de Chiloé



UNA DE LAS MAQUINAS DORNIER-WAL QUE PARTICIPA EN EL RAID

Diario de la época 1929

En Talcahuano guardando el orden estricto de la formación; los tres aviones amarizaron en la bahía, siendo inmediatamente revisados y reaprovisionados por el personal de mecánicos que viajaba en ellos a fin de dejarlos en condiciones de seguir al sur.

Los oficiales aviadores fueron invitados a almorzar a bordo del acorazado Latorre, donde fueron felicitados por sus compañeros de armas por la buena forma como cumplieron la primera etapa del viaje y por el interesante itinerario de este raid.

El objetivo del viaje era la instrucción del curso de pilotos y el estudio de las condiciones que ofrece el mar del centro sur para la Aviación Naval y también para hacer algunos levantamientos aerofotogramétricos en partes donde las cartas marítimas señalaban peligros imprecisos. Así mismo hacer observaciones meteorológicas para lo cual va en la escuadrilla un oficial especialista en el ramo. El itinerario del raid ofrecía extraordinario interés, porque era la primera vez que se afrontaba una empresa aérea de esta naturaleza por la costa de la región central y sur, cuyas condiciones meteorológicas en ese tiempo no ofrecía seguridad plena para los vuelos.

Despegaron de Talcahuano y durante dos horas la escuadrilla voló a ciegas entre las nubes, guiándose exclusivamente por medio de los instrumentos y logrando mantener la formación y el contacto entre las 3 máquinas gracias a los equipos radiotelefónicos de que estaban dotadas. No solo se comunicaban entre sí sino también con las bases costeras y de Quintero.

Llegaron a Valdivia donde amarizaron en el río Calle Calle, frente a los malecones. El 20 de enero los botes voladores arribaron a Puerto Montt.



*Arribo y recepción a los aviadores en Puerto Montt, enero 1929.
En primer plano, el Capitán de Corbeta Luis Humberto Marín Manubens, el comandante John H. Jones
y el Teniente 1° de Sanidad Juan Marín Rojas.*

En Puerto Montt se realizó una prolija y exhaustiva revisión de las aeronaves para posteriormente emprender una gran aventura por los canales. Fueron invitados a un paseo a la isla de Tenglo donde les sirvieron unas onces, acompañados por familias distinguidas de la zona. Recibieron un telegrama de felicitaciones por parte del presidente de la república por el feliz viaje y los resultados del raid.

La escuadrilla partió a las 8h desde Puerto Montt a Quellón y después de hora y media de viaje en medio de una neblina cerrada amarizaron en la bahía. La nave del comandante Marín con el asesor británico, Jones amarizaron previamente en Quemchi a fin de reconocer aquel sitio, prosiguiendo más tarde a Quellón con el resto.

Mientras tanto otra nave en Queilen hacía ejercicios rápidos de desembarco por medio de botes de salvavidas de caucho para después hacer un rendez de vous y seguir a Quellón las 3 máquinas voladoras.



Sector de Angelmó, Puerto Montt. Foto tomada desde la isla Tenglo. Enero 1929

En los lugares que no había niebla los aviadores tuvieron la oportunidad de contemplar panoramas hermosísimos, conglomerados de islas, lagos, ríos y canales, que vistos desde arriba era de una belleza tal que era imposible describir en palabras en toda su magnificencia, según relatos de los aviadores.

En Quellón el pueblo y las autoridades esperaban en el muelle para dar la bienvenida con grandes ovaciones y aplausos. Se les dio un almuerzo con las autoridades. La descripción de los habitantes de la época que nunca habían visto un avión era singular. Una señora chilota de 60 años relató: *“La presencia de los botes voladores había culminado la más grande aspiración de su vida y por lo tanto ya podía morir tranquila, pues antes si por algo quería vivir era para convencerse de la efectividad de la existencia de tales aparatos voladores que los consideraba cosas del diablo”*.

Recorrieron la Isla de Chiloé frente al golfo de Corcovado. Se hizo un levantamiento de una carta fotogramétrica en Quellón para rectificar la carta de la costa del continente. Los trabajos se hicieron en forma combinada con la comisión Hidrográfica que actuaba abordo en el Yelcho, llegando hasta el canal Chacao.



Algunos de los participantes del raid coloquialmente bautizado “De Quintero a Chiloé”. El primero al fondo es el Guardiamarina Carlos Zorzi; en la fila del centro, de izquierda a derecha: el asesor británico Capitán de Fragata asimilado John H. Jones; el Sr. Ramm Seibt, representante de los aviones Dornier; Capitán de Corbeta Luis H. Marín; Teniente 1° de Sanidad Juan Marín Rojas; Guardiamarinas Marcos Vega y Horacio Barrientos; abajo, los Tenientes 1° Santiago Leitao y Carlos Puga.

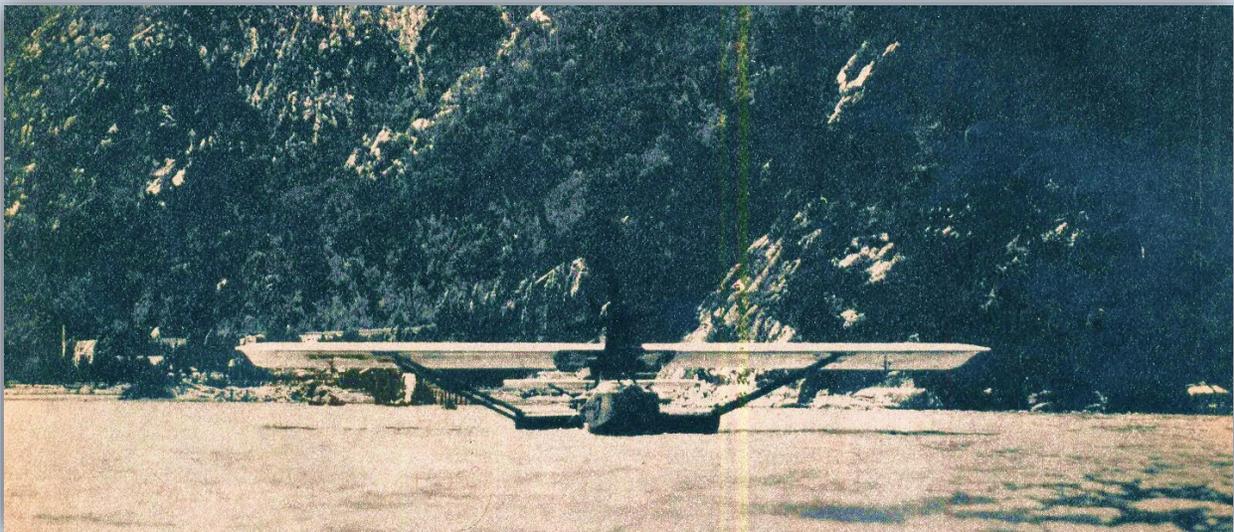
En vista del tiempo borrascoso y por no existir recursos en la zona, ni combustible para abastecer las aeronaves, los pilotos decidieron volver a Puerto Montt, después de cumplir un total de 4 horas agotadoras de vuelo, en los seguros pero lentos y pesados Dornier Wal, en un clima adverso, practicando el difícil arte de la navegación en una zona que habitualmente presenta dificultades.

A las 15h los aviones abandonaron la rada de Quellón y emprendieron rumbo al seno de Reloncaví pasando a la cuadra del volcán yates y viraron a Puerto Montt. La máquina N°12 siguiendo instrucciones especiales se segregó de la escuadrilla en viaje hacia la cordillera volando a 10.000 pies de altura sobre el volcán Calbuco que recientemente estaba en erupción. Relatan los tripulantes del avión, que tuvieron la oportunidad nunca antes vista desde lo alto de ver la erupción de un volcán. Largo rato voló el avión entre medio de la columna de humo semiasfixiante para que el fotógrafo tomara vistas con fines científicos. Desde Puerto Montt se podía ver con binoculares al bote volador sobre el volcán.

Posteriormente, la escuadrilla se dirigió hacia los lagos del interior en dirección hacia la cordillera, volando a gran altura durante 50 minutos, la mayor parte sobre selvas impenetrables, en ese momento inexploradas. Llegaron al lago todos los Santos, amarizando en puerto Peulla, sin novedad.

El avión N°12 que tiene un equipo fotográfico especial voló a 12.000 pies de altura sobre la cadena de volcanes a fin de obtener fotografías del volcán Osorno, Calbuco, Cerro Tronador, Cerro Puntiagudo y Cerro Techado, montañas que miradas desde la altura mostraban un especial encanto. Se realizaron vuelos a los lagos cercanos a Puerto Montt y Peulla; Lago Llanquihue, Todos los Santos, observando un paraje exuberante de vegetación con una belleza jamás vista antes desde el aire por los aviadores chilenos. En Peulla los aviadores fueron sumamente agasajados por el dueño del Hotel de la localidad, don Ricardo Roth. Puerto Peulla era una pequeña población que se encontraba llena de argentinos, de unos pocos ingleses y norteamericanos.

Para este conjunto de personas la llegada de la escuadrilla fue un acontecimiento simpático e inesperado. No podían conformarse los veraneantes y pobladores de Peulla con que la escuadrilla se quedara solo breves horas. Hicieron valer ante el comandante Marín, todos los empeños posibles para que se quedaran. Un turista británico llegó en su entusiasmo a ofrecer pagar todos los gastos que hicieran los aviadores, hasta por una semana si accedían a quedarse.



Dornier Wal amarizado en Peulla

Pero como la disciplina debía primar, después de un magnífico almuerzo y de un rato de baile los pilotos se embarcaron e instantes más tarde los tres botes voladores abrieron sendos surcos en la esmeralda de las aguas para emprender el vuelo.

Posteriormente siguieron al lago Llanquihue, amarizando momentos más tarde en Puerto Varas y continuando vuelo a Puerto Montt donde los jefes y Oficiales de la escuadrilla fueron festejados en la noche con un gran banquete al que asistieron el intendente, coronel Montecinos, funcionarios públicos y vecinos de la localidad.

El 25 de enero a las 11h se emprende el regreso desde Puerto Montt a Talcahuano en presencia de numerosísimas personas despidiendo a la escuadrilla. Momentos antes de partir se obsequió al avión N°12 un hermoso perro Collie para ser tomado como mascota de la escuadrilla y como un recuerdo de la visita a Puerto Montt. Sobre la proa de la aeronave se procedió en el mismo instante del obsequio al bautizo de la mascota colocándole el nombre de Looping, siendo embarcado en el departamento de popa y así llegó a Talcahuano.



*Dornier Wal N°16 frente a la isla Tenglo.
(Gentileza de Erwin Cubillos)*

Un avión tras otro, se lanzaron al espacio, juntándose más tarde en formación de escuadrilla para emprender el viaje.

En la isla Tranqui, uno de los aviones amarizó a fin de reconocerla causando gran admiración en los isleños los cuales se acercaron y un grupo de niños encabezados por una muchacha llamada Lola Coñacal, quien le obsequió al piloto Marcos Vega, un pavo de mascota para que fuera cocinado en la base de Quintero.



Teniente 1° Carlos Alfredo Puga Monsalves remando rumbo a su nave

La bandada volvió a Talcahuano por la costa, en muchos tramos cubierta y con chubascos, después de 4h y 20 minutos.

En Talcahuano cerca de las 4 PM de la tarde la escuadrilla posaba en las tranquilas aguas de la bahía amarradas a las boyas donde fueron sometidas a un prolijo examen por parte de los mecánicos. En todo el trayecto no hubo entorpecimiento alguno, a pesar de las condiciones meteorológicas desfavorables lo que prueba tanto la bondad de las máquinas como la magnífica preparación del personal, pilotos, mecánicos y oficiales de navegación que tripularon las 3 aeronaves.

El itinerario de navegación se cumplió con la estrictez extraordinaria, efectuándose las salidas y llegadas a las horas fijadas de antemano, muchas veces en condiciones de tiempo desfavorables lo que demuestra la seguridad alcanzada por este modernísimo medio de locomoción gracias al perfeccionamiento de los instrumentos de orientación y comunicación que estaban dotadas las aeronaves.

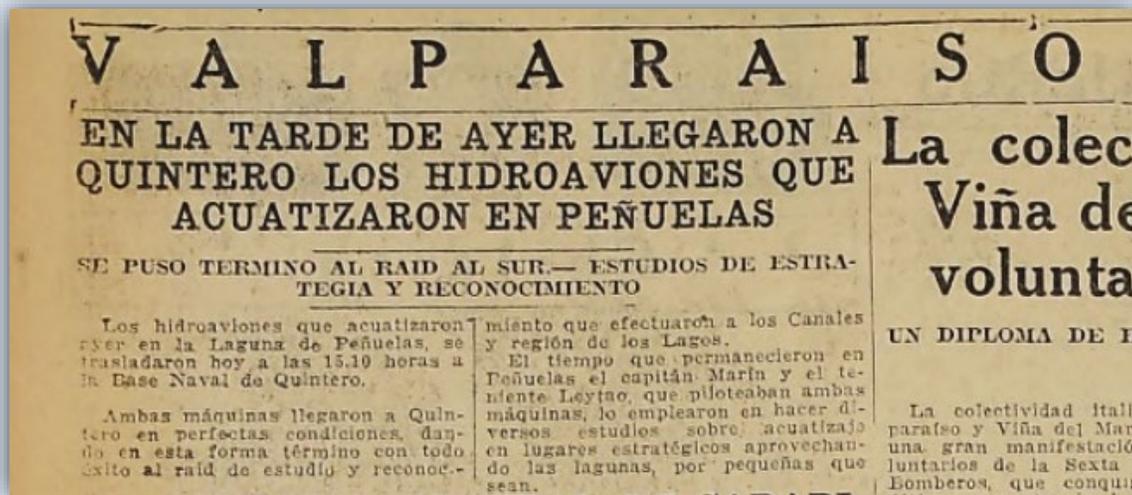
Se estudió la navegación, las condiciones climáticas, vientos predominantes y lugares para amarizaje.

El 26 enero la bandada voló a Quintero, pero una intensa niebla obligó al comandante Marín y a Leitao a amarizar en el lago peñuelas, hecho que ocurrió por primera vez y que originó una difícil situación ante el administrador de la zona, quién los conminó a abandonar el lago a pesar de la falta absoluta de visibilidad, para evitar la contaminación del agua que surtía a Valparaíso y sus alrededores. El argumento de la peligrosidad de volar en tales condiciones primó sobre la posición del administrador, terminando el impasse con una calurosa recepción a los aviadores.

Al amarizar en el lago peñuelas les dio la oportunidad de constatar las buenas condiciones de dicho lago que ofrece como sitio de refugio a los aviones marítimos.



Diario El Mercurio de Valparaíso, 26 de enero de 1929



Diario La Nación, lunes 28 de enero de 1929

Este raid enriqueció de conocimientos y experiencia a los pilotos, incentivando al jefe de la Aviación Naval para iniciar estudios definitivos sobre un raid hasta Magallanes contra la opinión de los viejos marinos que estimaban imposible para los aviones poder dominar esa ruta.

El raid duró 8 días y cubrió aproximadamente 3 mil millas, y que a opinión de los expertos, fue el más completo e importante realizado a la fecha, ya que le permitió realizar un reconocimiento de todos los lugares aptos para amarizar en la ruta de sur del mundo. Con ello, los aviadores navales completaban aún más, los estudios costeros e hidrográficos efectuado en los buques de la Armada, en sus largas y delicadas travesías por la intrincada geografía del Sur de Chile.

Cabe destacar dentro de estos valerosos pilotos navales, a su comandante; don Luis Humberto Marín Manubens por cumplir este primer largo raid al Sur de botes voladores, en los plazos planificados con la tripulación de vuelta sana y salva en un medio meteorológico hostil, logrando cabalmente las metas y objetivos propuestos.

El comandante Marín participó en numerosas actividades aéreas, de las que destacan los dos primeros raids de largo alcance. El primero, al norte, desde Valparaíso a Coquimbo en la escuadrilla de aviones Short 184 el 30 de agosto de 1921 y este recién relatado de Valparaíso a Puerto Montt y Quellón.

En su larga trayectoria en la Aviación Naval no presentó ningún accidente aéreo, destacándolo como un eximio piloto Aviador Naval de la época. Actividad llena de riesgos, con accidentes, muertes y mártires que entregaron su vida por la Marina.

Rodrigo Vargas Marín



Bibliografía:

- Diario El Mercurio de Valparaíso, diciembre de 1928 y enero de 1929.
- Diario, La Unión, diciembre de 1928 y enero de 1929.
- Diario La Nación, diciembre de 1928 y enero de 1929.
- London Gazette, January 3, 1928. Archivo gentileza de Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Biblioteca Nacional Digital. <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/623/w3-article-600590.html>
- Cubillos Salazar, Erwin. Hidroaviones y botes voladores en la Armada de Chile. Período 1916-1930. 2018.
- Tromben Corbalán, Carlos. La Aviación Naval de Chile. Ediciones de 1987 y 1998.

RECUERDOS DE UN SUEÑO

Los primeros recuerdos de mis pasos por la aviación son a muy corta edad, acompañando a mi papá en vuelo y tardes de camaradería en el Club Aéreo de Temuco, donde hizo el curso de piloto y más tarde, a fines de la década de los 70 y comienzos de los 80, vívidas son las sensaciones adrenalínicas de los vuelos rasantes sobre el estrecho de Magallanes a bordo del

Cessna 180 CC-PCA, mismo avión en el que mis padres viajaron en 1979 desde Punta Arenas hasta Calama, y en su viaje de retorno, mi madre, desembarcó en el aeropuerto Carlos Ibáñez, para dar paso a que mi padre continuara su viaje hasta Cabo de Hornos, aventura que expongo como reflejo del entusiasmo familiar por la aviación.



Mi padre y yo. Punta Arenas 1976



Mis padres tras su arribo a Calama 1979

El mismo entusiasmo que lleva a la familia a adquirir un Cessna 206 CC-PJE, y el que mi padre junto a los pilotos Juan Schlayer y Emilio Sandoval fueran a buscar a la fábrica en Wichita y traerlo en vuelo hasta Punta Arenas. Escuchando incontables veces las anécdotas de ese viaje, narrado con simpatía por sus protagonistas, hasta no hace muchos años atrás, y sentada sobre un sillín diseñado para que pudiese ocupar el asiento del copiloto y alcanzar los pedales, marcan sin lugar a dudas mis inicios en una actividad que desde entonces me encantaba y me hacía soñar.

Mientras vivíamos en Punta Arenas, coincidimos con Margot Duhalde, quien en aquella época realizaba vuelos de instrucción para el Club Aéreo de Cerro Sombrero, junto a la inseparable compañía de su perro Nicki. Varias fueron las oportunidades en que tuve el privilegio de volar con ella y ser testigo de la sensibilidad de su mascota ante maniobras mal hechas por los alumnos en práctica. (entre ellos el hermano de mi madre).

El carácter de Margot, su trayectoria y la posibilidad, con el pasar del tiempo, de poder contar con sus consejos y llamadas de atención, fueron junto a mí papá, las figuras principales de inspiración que guiaron este camino, y que me llevaron en el año 1992 a convertirme según los registros de la época, en la primera mujer Helicoptrista con licencia comercial en Sudamérica.

Queda así establecido, que mi sueño desde pequeña no fue otro que convertirme en piloto y poder surcar los aires con independencia y en solitario, ya que la instrucción había sido dada, de manera informal a lo largo de los años. Ello porque las restricciones de la edad y la reglamentación vigente impedían hacerlo posible.

Entre los 12 y 15 años, viviendo en Valdivia, me enteré que en Canadá, Estados Unidos y algunos países de Europa autorizaban licencias de excepción a algunos adolescentes en situaciones similares a la mía, mientras que, en la realidad local, y pese a las múltiples solicitudes realizadas, se me era negada y debía conformarme con volar siempre acompañada de algún piloto al mando. Especial generosidad en su enseñanza, compañía y confianza, era la dispensaba por el instructor del Club Aéreo de Valdivia, Adolfo "Pepe" König. Quien insistía a mi papá que estaba lista para volar sola y que, si no lo hacía, sólo me desmotivaría.

En busca de una solución, reglamentaria y luego de presentar una última solicitud en persona al entonces Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, me informó que, dada mi insistencia y trayectoria de informalidad conocida, a consecuencia de mis participaciones en los distintos encuentros aeronáuticos, sugería que contando con una aeronave privada podría transformarme en una "Pirata del Aire ". Misma época en que también consulté la posibilidad, de un ingreso especial a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", solicitud que me fue denegada, porque para esos días, la escuela no estaba preparada para recibir a una mujer, lo que significaría la modificación de su infraestructura. Algo que quizás la institución no estaba aún dispuesta o preparada a hacer en aquellos minutos sólo "para satisfacer los caprichos de una adolescente". Palabras que en el fondo pudieron ser válidas, pero cuya forma, dejaron huella en mi trayectoria posterior, a pesar de ser dichas en una conversación informal.

Fue así, que siguiendo el consejo de contar con una aeronave privada y tras las conversaciones de rigor, el 12 de diciembre de 1987, el directorio del Club Aéreo de Villarrica, aceptó la oferta que mi

papá les hizo, de comprarles el Piper J-4, del año 1941, que yacía en el hangar, fuera de vuelo desde el año 1982.



Piper J-4 E "Coupé", del año 1941 en el Club Aéreo de Villarrica

Al día siguiente, para mi cumpleaños número 15, viajamos a Villarrica a recibir mi regalo, el que representaba todo un desafío para demostrar que no era un capricho de adolescente, sino mi seria intención de dedicarme a la actividad aérea, ya que, para lograrlo, debería recorrer un largo camino que significaba poder poner en vuelo y certificar un avión tan viejo como aquel. Camino recorrido para su restauración y posterior certificación, que quedó plasmado en un relato publicado en la revista Chile Aéreo, con el título de *"Los viejos nunca mueren"*, donde agradecí a cada una de las personas que me ayudaron a realizar esta tarea y con la ingenuidad de los años, narré como estaba a la espera de una "Dispensa" para obtener la licencia de alumno piloto. Dispensa que nunca llegó.



El avión ya restaurado, luce orgulloso frente al trirreactor Falcon, en el Aeródromo "Las Marías"

La acumulación de horas de vuelo, en mi querido CC-POP como fuera rematriculado el J-4, son recuerdos emotivos hasta hoy. La placidez de volar en un avión de tela, que tenía sus mañas de viejo y la sensibilidad que otorgaba poder despegar y aterrizar con patín de cola, no son iguales a ninguna otra aeronave, que haya tenido la oportunidad de volar.

Fiel máquina, que me llevó al Simposio Nacional de Aeronáutica en Rancagua, el año 1989, donde obtuvimos el premio de los clásicos y antiguos. Y con el que surcamos los cielos desde San Felipe hasta Puerto Montt. Finalmente, con 17 años y 9 meses, luego de haber cumplido con la formalidad del curso en el Club Aéreo de Valdivia, junto a otros entusiastas aspirantes a piloto, como parte de la "Bandada Las lechuzas" logré acceder a los exámenes para piloto privado, aprobándolos, pero con la condición que la licencia no me sería otorgada hasta unos meses más tarde.

Cansada de golpear puertas que permanecían cerradas y ya egresada del colegio, una tarde de diciembre del 89, le comenté a un piloto amigo de la familia, que faltaban unos días para recibir mi licencia y que me quedaban 3 años para poder optar a la licencia comercial, lo que resultaba muy desmotivador, ya que excedía las horas de vuelo exigidas, faltándome solo cumplir la mayoría de edad, que en ese entonces era los 21 años. Enterado de esto, me comentó la posibilidad cierta de gestionar un cupo en una escuela de vuelo en Estados Unidos, dado el historial de dispensas que ya existían en ese país.

Conversada esta situación con mi papá, me apoyó para viajar a los Estados Unidos, rendir los exámenes para obtener la licencia de piloto comercial y realizar el curso de vuelo por instrumentos. Viaje que duraría tres meses y que a la postre se extendería por casi tres años, adquiriendo la totalidad de las licencias en avión y que producto de un accidente, no del destino, sino de uno real en un avión bimotor me llevarían a realizar el curso para convertirme en piloto de helicóptero.

Fue así como el 2 de enero de 1990 viajé sola rumbo a Springfield, Missouri para presentarme en Dick Hill's International Flight School, ubicada en la localidad de Ozark, Missouri. Establecimiento donde no sólo era la única mujer entre los más de 90 estudiantes que iban y venían a los distintos cursos, sino la más joven dentro de ese diverso grupo que provenía de distintas partes del mundo.

En este punto debo aclarar que a pesar de las muchas batallas en busca de un espacio de desarrollo en mí país, siempre me sentí acogida y querida por la familia de la aviación, como una más del grupo. Pero fue en Estados Unidos, donde supe lo que era desplegar las alas y lo que tomaría ser un piloto profesional, en mi caso condicionada a pasar todos los exámenes con un 90% y no con el 75% exigido a mis compañeros, para así acallar las voces de aquellos que pudieran tener prejuicios por el hecho de ser mujer.

Fue allí donde el problema de la edad, pasó a segundo plano porque me di cuenta de que era de las pocas excepciones, para la época incluso en E.E.U.U y que finalmente me transformaría en una pionera, que era una situación extraordinaria y no la norma, lo que me tocaba vivir.

Recién ahí vine a entender la respuesta que se me dio cuando quise postular a la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, dándome cuenta que debía ajustar el rumbo y hacer las correcciones en mi carácter y madurar para sortear este Cross Country con éxito. En esto, juega un papel importante

Dick Hill, director de la escuela de vuelo que llevaba su nombre, mi examinador de vuelo, mentor en la vida y más tarde distribuidor de las piezas y repuestos que requeriría para mantener mi helicóptero en Chile.

Mi tiempo en U.S.A. comenzó marcado por una cantidad de horas dedicadas a estudiar los aspectos teóricos, ya que sin superar aquello no podía pasar a la práctica. Empezando por realizar la convalidación de mi licencia de piloto privado para lograr me reconocieran las horas realizadas en Chile, formales e informales, certificadas por los instructores y respaldadas por las bitácoras del Piper J-4, y las voladas en Cessna 150 ,152 y 172 en el Club Aéreo de Valdivia.

Vino después la obtención de la licencia de piloto comercial en un Cessna 172 y la habilitación de vuelo por instrumento a bordo de un PA- 28 Cherokee, para pasar posteriormente a la instrucción en multimotores en un PA-23 Apache. Aeronave en la que tuve mi primer accidente aéreo, al presentar una falla en el tren de aterrizaje lo que me obligó a realizar un aterrizaje de emergencia con tren arriba, al costado de la pista, con el consiguiente daño en ambas hélices y de estructura en una de las alas. Lo que significó una investigación de parte de la FAA, para determinar la responsabilidad del piloto al mando, investigación que me mantuvo en tierra por aproximadamente dos meses. Tiempo en el cual, uno de mis compañeros, me invitó a acompañarlo en un vuelo en de larga distancia en helicóptero, para acumular horas, que en ocasiones resultaban bastante tediosos para algunos.



Título de piloto comercial en avión multimotor



Título de piloto comercial de helicóptero

Oportunidad en que la burbuja del Bell 47, me pareció mágica, como ir sentada en el aire y el uso de los comandos me fueron familiares o asimilables a los del POP.

Al regreso, me dirigí a la oficina de Dick Hill y le manifesté mi intención de volar helicópteros, a espaldas de mi familia, lo que aceptó, con extrañeza, luego de un largo dialogo y que estuvo sujeto a una negociación que me obligaba a ir a otra escuela de vuelo, ubicada en el aeropuerto de Springfield y dar allí por completado mi curso de multimotores en avión, cosa que hice en un Beechcraft-76 Duchess.

De aquella forma comencé desde cero en un Bell 47G, la instrucción para obtener la licencia piloto privado y comercial en el mismo tipo de helicóptero y la habilitación de vuelo por instrumentos en un Hiller SL4, esta última licencia nunca la convalidé en Chile, por no encontrarlo de utilidad para mis propósitos de vuelo.



En diciembre de 1992, concluidos todos mis cursos y habiendo evaluado mis posibilidades laborales en USA y Chile, Margot Duhalde me puso en contacto con una amiga de ella que tenía una empresa de fumigadores en Oklahoma, con la idea de trabajar y al mismo tiempo capacitarme como piloto fumigador. Lo que no se concretó ya que, enterándose de ello mi padre, se dio cuenta de mis intenciones de no regresar a Chile. Por lo que tomó la decisión viajar rápidamente a Springfield, a buscarme y traerme de regreso a Valdivia, justo antes de cumplir 21 años y ser mayor de edad.

El destino quiso que, en nuestro paso por Santiago, fuéramos a Tobalaba a las oficinas de la Federación Aérea de Chile, viendo que en el hangar de al lado, estaban en proceso de certificación unos Bell 47, que habían sido de la Fuerza Aérea de Chile, posteriormente regalados o vendidos al Paraguay, donde nunca volaron y finalmente, rematados hacía poco tiempo por los hermanos Marentis.

En el viaje a Valdivia, comencé a masticar la idea y ver de dónde sacar los recursos para adquirir uno. Contactándome a los pocos días con don Juan Marentis quien accedió a la venta, transacción que contemplaba una parte del pago al contado y el resto con cheques a 30, 60 y 90 días. Los que, según yo, cubriría con el aprovechamiento de la temporada con un contrato con alguna de la forestales locales. Situación que no sin dificultad resultó con éxito y que me significó muy a mi pesar, desprenderme de mi viejo y querido Piper J-4 N “Coupé”⁷.

Don Juan junto con aceptar la oferta, me trajo de regreso a la realidad, recordándome lo que ya había dejado atrás, el problema de mi edad. Y eso sin mala intención, sólo con la idea de poder resguardarse en un negocio de cifras importantes con una niña de 20 años. Por lo que me pidió que mi padre dejara un documento en garantía en una notaría.

El año 1993 trabajé toda la temporada, realizando inventarios forestales, prospección de predios, fotografía oblicua y vuelos en apoyo a mi papá en su avión, cuando necesitaba volar bajo condiciones IFR, en casos de vuelos ambulancias o traslados a Argentina. Demás está comentar los problemas que tuve para convalidar mis licencias ante la D.G.A.C. por las cuestiones reglamentarias, y que estas me fueran otorgadas, condicionadas a la mantención de la licencia F.A.A.

Ese mismo tiempo tuve el agrado de acompañar a mi tío Sergio Barriga al aniversario de la Fuerza Aérea de Chile, ocasión en la que fui invitada en mi calidad de mujer helicoptrista, a compartir en el Grupo de Aviación N°10 con los pilotos de UH-1H. En junio de ese mismo año, las mujeres pilotos de la Agrupación “Alas Andinas”, me reconocieron como socia y galardonada por el “Espíritu de Superación Aeronáutica”.



Premio Alas Andinas por el espíritu de superación aeronáutica

⁷ Historia que es rescatada por Claudio Cáceres Godoy en la Revista Aerohistoria del mes de mayo del 2021.
https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2021_n5.pdf

El trabajo tomaba forma y en ocasiones, se veía suspendido o dificultado, por ser una “mujer al volante” o “una jovencita”, situaciones que venían a completar el anecdotario, como en una ocasión que fui en condiciones climatológicas adversas a realizar un rescate y el accidentado no quería subirse al helicóptero, porque prefería morir antes de que lo condujera una niña. O el empresario que luego de muchas horas de vuelo, me solicitó contactar a mis padres para realizar el pago porque era menor de edad.

Así, aventuras miles de corte casi caricaturescas. Y otras reconfortantes como cuando aterricé en un Cessna 206 en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, debido a fallas en el sistema de oxígeno del enfermo que trasladaba y gracias a los colegas del Grupo N°10, pudimos coordinar el traslado del enfermo en helicóptero, desde la clínica al hospital de destino.

En 1994, en el Bell 47, en el aeródromo Las Marías, con pasajero a bordo, luego de las pruebas de motor, en el despegue se partió un magneto y sin altura, ni potencia, realicé una auto rotación y para evitar impactar un avión estacionado, ejecuté en recto provocando el corte de cola de mi helicóptero. Situación que me valió estar en tierra bastantes meses, mientras compraba el canastillo de cola, que a la larga encontré en Santiago, recibir las palas que me envió Dick Hill desde Springfield y con la ayuda desinteresada del aeromodelista y amigo Jaime Cofré, quien dedicó horas en lijar y modelar los pequeños componentes, para que se ajustaran al peso y no provocaran vibración.



Operando en el Bell 47

A consecuencia de que estaba parada con el Bell, me presenté a una prueba de vuelo, junto a otros postulantes, para ser piloto guía de una tripulación rusa que venía al país a cargo de un helicóptero Mi-17. Experiencia muy enriquecedora, al tener la oportunidad de volar un helicóptero tan tosco en su equipamiento, pero tan suave en su comando, con sistemas en unidades de medidas métricas y con un intérprete que no sabía de aviación, fue algo extraordinario.



Compartiendo un asado con la Tripulación del Mi-17

Además, mi única experiencia de trabajo en equipo, donde siempre me consideraron una parte más de ellos sin distinción. Grupo de pilotos con mucha experiencia, con quienes mantuvimos contacto hasta que fallecieron, en años posteriores, en distintos accidentes aeronáuticos en Perú y Brasil.

Luego de esta experiencia laboral, retomé los vuelos de manera autónoma en el Bell 47, hasta 1995 y 1996, en qué por razones de maternidad, me dediqué a traslados locales y cosas menores. Reiniciándolos el año 1997 con dos hijos pequeños, no logré sentirme tranquila dejándolos en casa, en ocasiones por varios días, pese al apoyo incondicional de mi esposo. Asimismo, estando en casa, no sentía ya el deseo de seguir batallando con la normativa, los clientes y justificar y/o validar mi experiencia a tan corta edad. No porque el carácter no me acompañara, sino porque me faltaban las canas y el físico que otorga la experiencia.

Finalmente, el año 2001 realicé la venta del helicóptero Bell 47 a un empresario en Miami, Florida, dando con ello por cerrado de manera drástica y definitiva el capítulo de la aviación en mi vida. Desde entonces nunca más he vuelto a subirme a un avión que no sea de aerolínea y tampoco a un helicóptero.



Embarcando el helicóptero Bell 47 tras su venta



Desarme del Bell 47



El comprador, mi marido y yo, al cierre del capítulo

Finalmente, y con gran gratitud atesoro cada situación, recuerdo a personas que formaron parte de esa etapa de mi vida y a los camaradas del aire, que quizás hoy no me detuve a nombrar y que muchos sabrán reconocerse en el lapsus de esta historia. En especial, una inmensa gratitud hacia mi padre, Carlos Gómez Mora, quien me inculcó el don de volar, me acompañó y dio su apoyo, el que hoy vuela en los espacios infinitos, junto a otros que ya partieron, algunos nombrados en estas líneas.

Reconozco en aquello la excepcionalidad de lo que me tocó vivir y lo que pude lograr. Se que en el camino muchos de mis afectos se cuestionaron y no compartieron la decisión, ofreciéndome alternativas como incursionar como piloto de línea aérea u otras. Pero, primó la apuesta por formar familia y reinventarme en el área de la educación. Donde el depositar la esperanza de poder impactar generaciones futuras, con el mensaje que uno, con trabajo, disciplina y determinación puede lograr aquellos sueños que se propone como metas, es algo que me mantiene ocupada hasta hoy.

A mis 50 años, son pocos con los que comparto mi historia, o los recuerdos de este que fue mi sueño, y muchos menos en mi diario vivir, los que saben que fui piloto de helicópteros. Es el recuerdo de un sueño que atesoro para mí y los míos y que hoy abro a solicitud de mi tío Sergio Barriga Kreft, entrañable amigo de mi padre y la familia, testigo de mis años de desarrollo personal.

Claudia A. Gómez Schanani

VII. DE AÑORANZAS Y RECUERDOS

DE MIS RECUERDOS



Aquella mañana del 11 de febrero en la Escuela de Aviación todo era actividad; las unidades comenzaban a hacer su ingreso a la losa de operaciones para la ceremonia con que se celebraría el aniversario de la creación del establecimiento y en las tribunas se ultimaban los detalles para recibir a las autoridades y visitas ilustres.

Por mi parte, junto a otros oficiales me encontraba en la puerta de ingreso por la Guardia N°3, atentos a recibir a aquellos exdirectores del establecimiento que, habiendo sido invitados a la ceremonia y posterior almuerzo de camaradería, que en honor a ellos se serviría en uno de los reservados del casino de oficiales, habían confirmado su asistencia.

Hermosa tradición establecida por el General Ernesto Bentjerodt Becker cuando él fuera director de la escuela y que con el tiempo ha perdurado, incluso sirviéndose el mismo menú de la primera oportunidad.

En lo personal sentía especial interés en conocer a quien ese día había sido designado como su “ayudante”. Interés derivado a que en la historia institucional se mencionaba que siendo él director de la escuela, había perdido la vida en un accidente de aviación uno de los oficiales bajo su mando y que, traicionado por la emoción, en el camposanto había tenido duras expresiones contra el estado del material de vuelo. Expresiones que al comprobarse no guardaban relación con las reales causas del accidente, fueron interpretadas como una crítica al gobierno, motivando su inmediata remoción del cargo y destinación a una unidad de caballería.

¿Recuerda alguna de ellas?, Sí, la de los maderos que ni siquiera servían para ornamentar las cruces de las tumbas recién abiertas.

En fin, la hora de inicio de la ceremonia se fue acercando, los otros invitados puntualmente fueron llegando y por el contrario, el a mí designado no aparecía por parte alguna. Muchos de ellos, ya ancianos, usaban bastón y cubrían sus cabezas con aquellos sombreros tan de moda en años lejanos, las denominadas "hallullas", "colizas" o "pajizos". Livianos y sobre todo, protegían efectivamente contra la radiación solar.

Terminada la ceremonia, acompañados de sus respectivos ayudantes los vi dirigirse al casino de oficiales, quienes a medida que cumplían su cometido protocolar se iban retirando.

En mi caso, como las órdenes son para cumplirlas, permanecía parado en la puerta de entrada por si mi ocasional jefe aparecía, pero nada...

Deben haber sido cerca de las catorce horas que vino a mi encuentro me parece que el "Flaco Montealegre", diciéndome; *"Manda a decir mi coronel Ruiz que te vayas no más, porque ya es un hecho que tu invitado no va a venir..."*

Entré a la oficina del Oficial de Guardia y le señalé que de orden del director de la escuela procedería a retirarme, pero no sé el porqué, para mis adentros pensé que, si ya estaba horas ahí parado, no perdía nada con quedarme un rato más, no fuera cosa que...

Momento en que un taxi se detuvo bruscamente frente a la guardia y de aquel, presuroso se bajó el ilustre ausente. Mientras salía a su encuentro, le ordené al Cabo de Relevos fuera al casino y dijera al Mayordomo le avisara al director de la escuela que había llegado la persona que esperábamos.

Me cuadré militarmente y me presenté, indicándole se me había concedido el honor de ser designado su ayudante durante su estadía en la Unidad.

Agradeciendo los cumplidos, me respondió que razones de fuerza mayor le habían impedido llegar antes. El trayecto hacia la puerta del casino donde ya lo esperaban el Coronel Ruiz y el comandante del Grupo Escuela, se nos hizo muy corto y cumplida mi protocolar misión, subí a mi pieza del casino, me vestí de civil, almorcé y me fui a casa de mis padres.

En la noche regresé a la escuela en una de las micros San Bernardo y al ingresar al casino "penaban las ánimas". No se oía ruido alguno, solo el mozo de servicio estaba atento en su puesto.

Me acosté, puse el despertador a la hora acostumbrada, apagué la luz del velador y sin darme cuenta caí en un profundo sueño. Sin duda el cuerpo me había pasado la cuenta de la jornada vivida.

Fue entonces que risas, voces y expresiones de camaradería venidas del exterior me despertaron, por lo que sin hacer ruido alguno y amparado en la oscuridad atisbé hacia abajo desde el balcón de una terraza que tenía mi dormitorio. Eran las dos de la madrugada.

Terraza y balcón que tiempo después, al crearse nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, me enteré tenían un valor testimonial inmenso dentro de la historia del país y de la Fuerza Aérea.

Sí, en la que años más tarde fuera mi pieza, a raíz de los sucesos de los años treinta estuvo detenido y con centinela a la vista un ilustre jefe. Quien según después lo consignara por escrito, en la oscuridad de la noche y desde el mismo balcón, sin que nadie se diera cuenta, fue testigo de la visita que hizo a la base un renombrado político que por dos veces asumiera el mando de la Nación y como se fraguaron los acuerdos que en ese momento permitieron poner término a la grave situación que se vivía.

Desgraciadamente, en una remodelación posterior del inmueble, terraza y balcón fueron eliminados.

Pero como habría dicho mi coronel Guillermo Gómez Aguilar, *"Ese es trago de otra botella"*. En fin, poniendo atención pude darme cuenta que el alboroto lo ocasionaba "mi ocasional jefe", quien a pesar de todas las buenas maneras se negaba a irse. *"Si aún es tan temprano para que nos vamos a ir"*, decía, haciendo caso omiso a aquello de que, *"Desde su casa ya han preguntado varias veces el por qué Ud. aún no ha regresado..."*

"Fije Ud. la fecha y nos volvemos a reunir aquí mismo", le decían.

Finalmente, ante tantos ruegos, la visita ilustre se subió en el asiento trasero del vehículo puesto a su disposición, mientras en la parte delantera lo hacían el chofer y un acompañante.

No bien el auto iniciaba su marcha, el anciano con un estado físico digno de una juventud ya ida, abrió la puerta detrás del chofer y con una energía envidiable se arrancó e ingresó nuevamente al casino.

Por supuesto que atento a lo que bajo mi ventana sucedía, el sueño ya se me había espantado y no tenía el menor interés en volver a mi dormitorio. Finalmente, "la comisión de pórtico", el chofer y el acompañante hicieron su aparición con tan pertinaz visita, logrando convencerlo que subiera al auto.

Con el acompañante a su lado, despidiéndose con la ventanilla abierta y el sombrero en alto, aquel vehículo inició su marcha hacia la guardia, viéndolo salir hacia la Gran Avenida con rumbo a Santiago.

De regreso en mi dormitorio vinieron a mi mente aquellas estrofas tan conocidas de; *"Si esta noche que es alegre y reidora como toda trasnochada nos abraza con calor de juventud..."*

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. AVIONES CON HISTORIA



Zenair Zodiac CH 600 equipado con flotadores. Créditos en la imagen.

ZODIAC CH-600, COMIENZO Y FINAL DE UN PROYECTO CHILENO

El ingeniero aeronáutico francés graduado en Suiza, Chris Heintz, trabajó en el diseño y construcción del avión Concorde, a través de Aerospatiale. Posteriormente siempre en Francia, trabajó para la empresa aérea Avions Robins, realizando varios diseños de aeronaves.

Su siguiente trabajo, lo ubica en Toronto, Canadá, laborando para la De Havilland Canadá, donde participa en el diseño del DHC-7, cuádrimotor turbohélice de ala alta, conocido como Dash-7.

En el año 1974, se propone y forma su propia compañía en Canadá, Heintz Zenith, la que en el año 1992, se transforma en Zenith Aircraft Company, con base en New México, Missouri.

En dicha empresa, se comienzan a diseñar, desarrollar y construir pequeños aviones ligeros en forma de kits para el constructor aficionado. Estableció una planta de producción en el Aeropuerto México Memorial, donde se realizaban talleres prácticos para los compradores de sus aeronaves.

La construcción del Zodiac CH-60, del que se derivó la serie CH-600, comenzó en diciembre de 1983, y la construcción del prototipo comenzó en enero de 1984, realizándose el primer vuelo en junio de ese año.

El Zodiac demostró ser razonablemente popular, y se construyeron varios en todo el mundo. Diseñado con un factor de fuerza de + 6G y -6G, el avión tenía espacio para dos personas sentadas side by side (una al lado de la otra) en una espaciosa cabina.

La planta motriz fue proporcionada por la conversión del motor Volkswagen de cuatro cilindros. Se instaló un dosel completamente acristalado y espacio para el equipaje detrás de los asientos.

Se dotó de un motor de arranque eléctrico en el motor y se ofrecía en dos opciones, con tren triciclo o tren de aterrizaje con rueda trasera. Los planos y los componentes de los kits estaban disponibles, con un 45 % prefabricados y suministrados en forma de kit. La capacidad de combustible era de 60 litros (13,3 Imp gals).



Un vistoso Zenith CH-600. Créditos en la imagen.

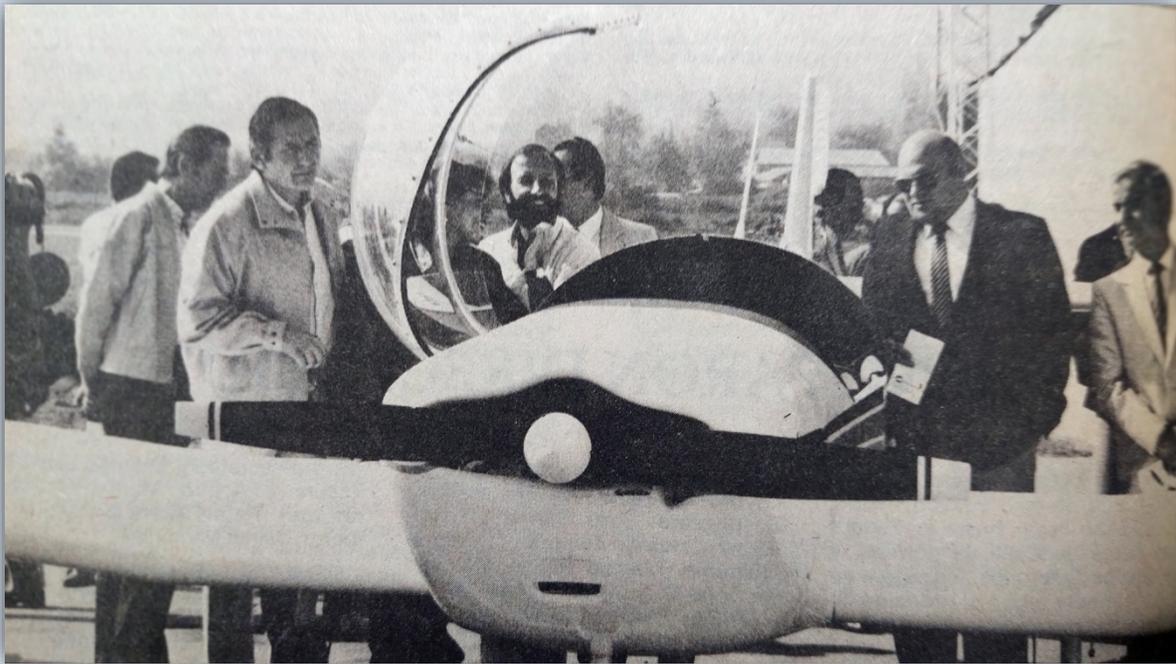
El desarrollo continuo de la serie derivó en los modelos Zodiac CH-601 XL, HD, UL y HDS de apariencia similar a la serie 600, que ofrecen un mejor rendimiento y capacidades.

Los tipos de motores que estuvieron disponibles, incluyeron el Jabiru 3300, el Continental O-200, la conversión de Chevrolet Corvair y las unidades de Lycoming y Rotax.

Otros modelos disponibles incluían el modelo XL o el XL-S-SLA, siendo este último un modelo ensamblado en la fábrica con un motor Continental O-200 y un panel de vidrio Dynon. El XL tenía un perfil aerodinámico nuevo, un área de ala más grande y una capacidad de combustible de 91 litros (20 galones Imp).

Se vendieron aeronaves a cuarenta y ocho países del mundo.

Único ejemplar en Chile:



Autoridades aeronáuticas e interesados revisan el avión el día de su presentación a público.

Imagen: Revista Chile Aéreo.

El día 11 de abril del año 1987, en el aeródromo Eulogio Sánchez de Santiago, fue presentado el nuevo avión que, según sus dueños, venía a suplir la falta de aviones monomotores para la aviación civil.

La aeronave de diseño franco-canadiense modelo Zodiac CH-600, fue armada con partes importadas en un 55% por la empresa Aeroservicio Limitada, con integración del 45% en piezas de manufactura nacional.

Según el gerente del departamento de aviación de la empresa Aeroservicio, Arturo Schwencke, la llegada del avión, de bajo costo y mantenimiento mínimo, vino a llenar el vacío de la escasa importación de monomotores al país. Las características de esta aeronave construida totalmente en aluminio, y dotada con un motor Volkswagen refrigerado por aire, proporcionaba una potencia de 65 hp, desarrollando una velocidad de crucero de 120 millas por hora, con un consumo de 13 litros p/h. Utilizaba bencina de 93 octanos, que le daba una autonomía de 420 millas, pudiendo alcanzar los 10.000 pies de altura de techo operacional.

Según la empresa, podía despegar y aterrizar en pistas de 150 metros. Una característica especial de este avión, es que sus alas podían desmontarse, para su transporte o almacenamiento en un garaje.

Aeroservicio, tenía la intención de armar y comercializar, cien aviones Zodiac CH-600 en un plazo de cinco años.

ZODIAC

CH 600

"El primer avión civil liviano, seguro y de bajo precio integrado en Chile por una empresa privada"



*** Bajo Costo de Adquisición**

(menor al de un automóvil mediano)

*** Bajo Costo Operacional**

(alrededor de US \$4,00 por hora)

*** Mínimo Mantenimiento**

Folleto de promoción de la aeronave Zodiac CH-600. Imagen: Colección Sr. Rino Poletti



Vista lateral del avión con piloto y pasajero a bordo. Imagen: Revista Chile Aéreo.

El avión recibió la matrícula CC-PZR (c/n° 6-1186). Su costo rondaba los U\$ 17.500 dólares, valor similar a un automóvil europeo del año en Chile.

Posterior a su presentación al público del día 11 de abril, el avión fue preparado para realizar vuelos demostrativos a potenciales interesados en el país. Es así que, el día 16 de abril, despegó desde Tobalaba, con rumbo al sur, haciendo escalas en las ciudades de Chillán y también en Osorno, para llegar finalmente a Castro. Dos días después, realizaría el último vuelo de demostración a los mandos del piloto y representante de ventas de Aeroservicio, señor James Conrads Meylands, llevando de pasajero al señor Héctor Andrade Lagos, mecánico de aviación del Club Aéreo de Castro.



La fotografía muestra de izquierda a derecha a James Conrads, Arturo Schwencke y Julio Saldivia, ejecutivos de la empresa Aeroservicio. Imagen: Sr. Rino Poletti Barrios.

De acuerdo con el sumario del accidente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, el avión realizó ese día 18 de abril, un vuelo por la ciudad de Castro, para posteriormente dirigirse a Dalcahue, lugar donde hizo un viraje de baja altura, efectuando un ascenso. Será en esta maniobra, donde impacta la punta de una de sus alas y la cola, con unos cables de alta tensión, debidamente señalizados, precipitándose a las aguas del canal de Dalcahue, pereciendo lamentablemente, ambos tripulantes de la aeronave.





Imágenes del estado de la aeronave post accidente. Archivos Sr. Erwin Cubillos Salazar y Revista Chile Aéreo.

El Zodiac CH-600, al momento del accidente, contaba con 40 horas de vuelo.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<https://aeropedia.com.au/content/zenair-ch-600-zodiac/>

Revista Chile Aéreo N° 283. Junio, 1987.

Revista Aérea. Junio-Julio, 1987.

Colaboración:

Sr. Rino Poletti Barrios

Sr. Erwin Cubillos Salazar

IX. SABÍA USTED?

... que el 12 de diciembre de 1940, se celebró por primera vez en el país el “Día de la Aviación”, fecha fijada en homenaje al aniversario de la primera travesía aérea de los Andes por su parte más alta efectuada por el teniente don Dagoberto Godoy Fuentealba, en 1918 ?



Fotografía que ilustra el reportaje, “Día de la Aviación” en la Revista Chile Aéreo, noviembre diciembre de 1940

DÍA DE LA AVIACIÓN

Hace 80 años atrás, una nota del diario El Mercurio del jueves 12 de diciembre de 1940, daba cuenta sobre la fijación del día *12 de diciembre* como la fecha oficial de la Aviación, con el objeto de sintetizar en ella sus glorias pasadas y el impulso de progreso que la distingue y que la habrá de distinguir, evocando en esta fecha los días heroicos de esta arma, en que unos cuantos *pioneers* emulaban en la obtención de difíciles metas en su carrera.

Desde luego fue el 12 de diciembre la fecha escogida, día en que Dagoberto Godoy Fuentealba cruzara los Andes para demostrar que era posible vuelo de la magnitud sin contar demasiado con la fuerza ascensional de las máquinas de que entonces se disponía, y para probar que más que la potencia del aparato importaba el coraje del piloto.

De entonces, cambiaron muchos de los conceptos de navegación aérea, equipo de vuelo y otros muchos aspectos mecánicos y científicos que existían sobre la aviación, quedando en pie que de una buena promoción de aviadores, había derecho a esperar para el país muchas páginas brillantes, así en la paz como en la guerra.

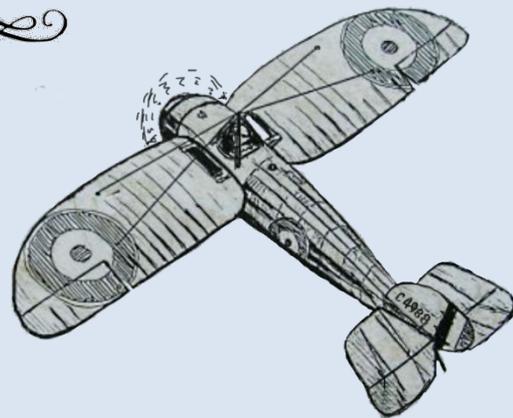
El estado de nuestra aviación se encontraba por desdicha lejos de realizar los ideales mínimos que hoy rigen en la materia, y la experiencia de la guerra que recién se había librado en Europa, establecería prueba con máxima evidencia.

No sólo se trataba de que en el dominio del aire, no sean sólo los pilotos militares los que puedan disponer de las comodidades necesarias para adquirir el aprendizaje indispensable a los vuelos, sino que a ellos se agregaran también todos aquellos civiles que muestren condiciones físicas compatibles con el vuelo, y que, en fin, revelaran ser dignos de incorporarse al futuro de la conectividad aérea.

La historia nos demostró que teníamos excelentes pilotos, sin duda, pero falta en general de una mentalidad aérea en que ellos debían y aún hoy deben en descansar y de la cual son, en cierto modo, emisarios encargados de llevar a la práctica, en los aires, las instrucciones emanadas de los centros de comando.

La celebración periódica del *Día de la Aviación* que con posterioridad fue denominada “Día de la Aeronáutica Nacional”, que este año de 1940 comenzó bajo felices auspicios, condujo no sólo a Chile y a la Argentina, naciones que estaban ahora hermanadas por las altas cumbres pues, a la preparación y a la difusión de principios de hermandad confiada a las alas de los aeroplanos, sino que al establecer nuevas rutas de desarrollo para el cono sudamericano.

Las lecciones objetivas de este memorable vuelo de Godoy llamado a consagrar la unión de los pueblos por la vía aérea, preveía tempranamente la importancia irremplazable, que con el tiempo se habría de asignar al definitivo papel de la aviación, en la conectividad y desarrollo de los pueblos en cada una de sus derivadas.



X. RECORTES CON HISTORIA



Revista ZIG-ZAG, 5 de diciembre de 1936

El corresponsal gráfico del semanario nacional Zig-Zag de diciembre de 1936, anunciaba el paso de dos aviones chilenos por territorio cubano, los que habían sido adquiridos en los Estados Unidos de Norteamérica para incorporarse a la flota de la Línea Aérea Nacional dependiente de la Fuerza Aérea de Chile.

Se trataba de los modernos aviones anfibios Sikorsky S-43, bautizados como “Chiloé” y “Magallanes” los que, en su trayecto aéreo a Chile, habían aterrizado en el aeródromo de “Campo Boyeros”⁸ o también llamado por aquellos días “Rancho Boyeros”. Fueron recibidos por el jefe de la Fuerza Aérea Cubana, comandante Rogelio López y declarados Huéspedes de Honor por el Jefe del Ejército Constitucional, Coronel Fulgencio Batista. Se encontraban en la recepción, el Señor Embajador de Chile en Cuba, don Emilio Edwards Bello; los Cónsules Generales de Chile en Cuba y Nueva York, los señores Camilo Riccio y Alfonso Grez respectivamente; numerosos periodistas y medios de la Isla; reporteros de Zig-Zag encabezados por su director Darío Sainte Marie, los señores, Mario Vargas Rosas y Enrique Gajardo Cruzat; el Encargado de Negocios de Chile, Salvador Díaz Ossa.

⁸ La historia de esta localidad, ha estado vinculada desde su origen a las vías de comunicación y avanzó con ella en la medida en que crecieron esas rutas: primeramente nació y se desarrolló con el Camino Real del Sur, primero que atravesó la Isla de sur a norte; tuvo un nuevo impulso al construirse el Ferrocarril del Oeste que atravesó su territorio en 1861, finalmente, la construcción del primer aeropuerto del país símbolo por antonomasia de esta población y municipio, hecho que amplió sus posibilidades de comunicación a nivel nacional e internacional. Sin duda, las comunicaciones desempeñaron un rol esencial en el surgimiento y evolución de la pequeña comunidad habanera hasta nuestros días. Todos conocen que el aeropuerto de Rancho Boyeros está situado 18 kilómetros (11 millas) de La Habana, es nombrado *José Martí*, en honor al patriota cubano, es el aeropuerto principal de vuelos internacionales y domésticos de Cuba. Sin embargo, hay cuestiones desconocidas o simplemente poco conocidas de su historia. Leer más: <https://pueblos-de-mi-municipio3.webnode.es/el-aeropuerto-de-rancho-boyeros/>

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Norberto buen día, espero esté muy bien.

Estoy leyendo el artículo del rescate de los sobrevivientes del avión Fairchild, Uruguayo, muy revelador e interesante, leí tiempo atrás el libro VIVEN, de Paul Reed, que describe muy bien los acontecimientos desgarradores y con crudeza lo vivido por los rugbiers, las familias y parte de tripulación de la FAU.

También agradezco que hayas recepcionado la publicación sobre LA BIOGRAFÍA de mi padre.

Un cordial saludo,

MIGUEL ALEJANDRO SÁNCHEZ PEÑA

MIEMBRO CORRESP. INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

PERSONAL CIVIL REVISTA AERESPACIO FUERZA AEREA ARGENTINA

Apreciado Norberto, directores e integrantes del Instituto,

Les agradezco el saludo navideño. Nuestra patria más que nunca necesita de la paz y fraternidad que nos trae el Niño de Belén, que sigue naciendo no ya en un pesebre sino en el corazón de los hombres de buena voluntad.

Que Dios bendiga a cada integrante del Instituto, su familia y su generoso quehacer en bien de la historia de la aeronáutica civil y militar hermanados en las alas sobre nuestra patria.

Atte.

Celestino Higor Ortiz

señor presidente:

Acuso recibo de conforme de la excelente revista Aerohistoria correspondiente a noviembre de 2022.

lo saluda muy atentamente:

OSCAR SILVA ABARCA

"VETERANO DE VALDIVIA 1960 - BEAGLE 1978"

Muchas gracias por la Revista Aerohistoria.

Atte.

Abraham Acevedo Campos

Gracias por este hermoso mensaje y roguemos porque nuestro buen Dios, como dicen en su mensaje, cuide de nuestra Patria.

Saludos, bendiciones, mucho amor, paz y felicidad para ustedes sus familias en estas fiestas de Navidad y Año Nuevo.

Abrazo y cariños para cada uno de ustedes, felicitaciones y reconocimiento por su trabajo de excelencia, que a opinión personal realmente han llevado la Historia Aeronáutica muy alto.

Atentamente a usted,

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

*Estimado Norberto, gracias por la revista y el constante trabajo en pro de nuestra historia aeronáutica
Por favor hace extensivo por tu intermedio, mis agradecimientos y felicitaciones por el excelente trabajo, a todo tu grupo de colaboradores.*

Saludos fraternos

Oswaldo Bahamondes Masafierro

Profesor

Departamento de Aeronáutica

Universidad Técnica Federico Santa María

Acusamos recibo y ya se ha difundido a nuestros socios pilotos.

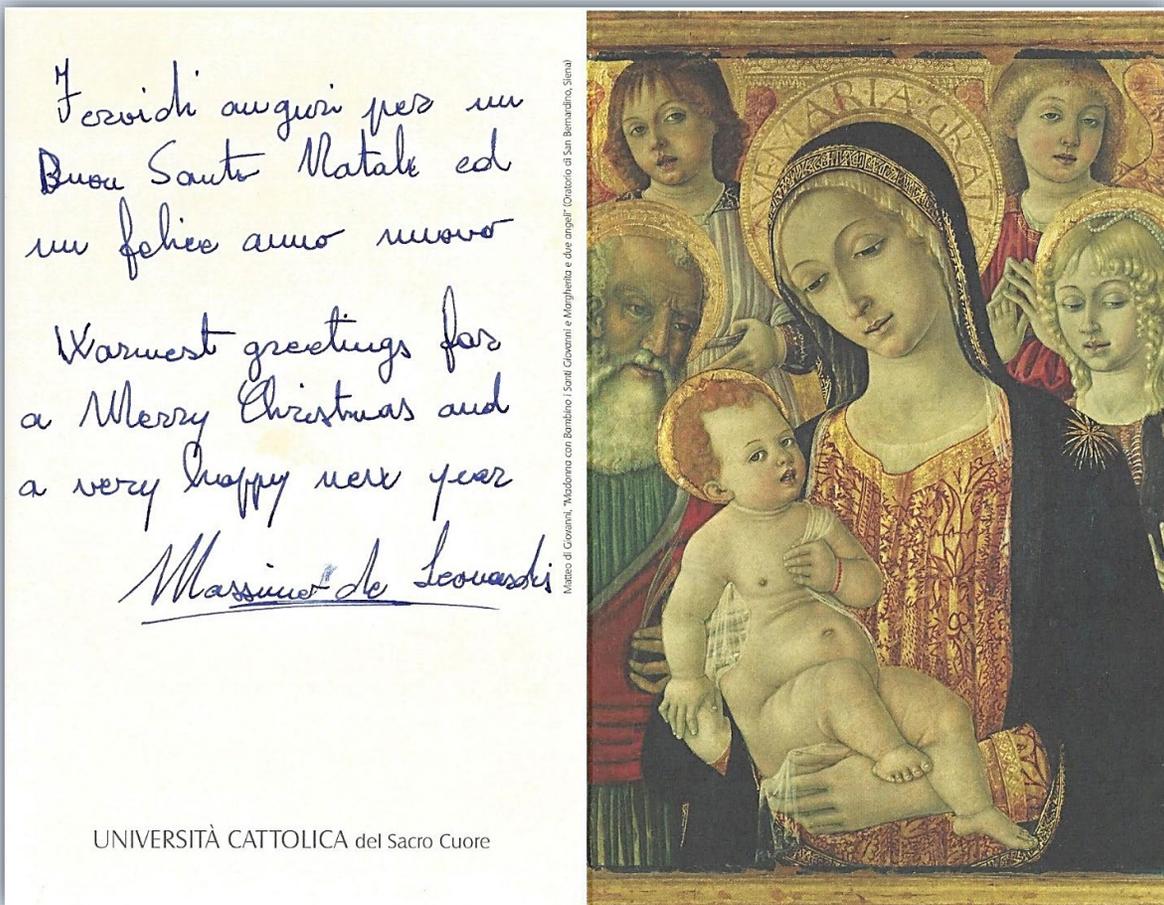
Atentamente,

PABLO BELMAR LABBE

Brigadier

Sub Gerente del CAPE

Jefe de Operaciones



Estimado Norberto,

Asiduo lector de Aero Historia y de todos sus interesantes artículos y apasionados relatos, quiero felicitar a usted, directores, equipo y con especial mención a mis amigos don Sergio Barriga y Alberto Fernández.

Aprovecho esta ocasión para hacer presente respecto al artículo del último número "Aviones con Historia" de Claudio Cáceres, dedicado al extraordinario Cessna 206 en nuestro país, que en enero de 1999, un joven y exitoso empresario amante del fly fishing y también de la aviación, adquirió un anfíbio C206 a un dealer en los Estados Unidos, pero este no era cualquier 206, su anterior dueño

había sido Jacques-Ives Cousteau, el gran investigador y biólogo marino que tanto aportó y enseñó en muchas décadas.

A un importante costo fue recuperado y después de ocho meses en que fue restaurado maravillosamente (incluso con el logo de sirena del Calypso, barco de Cousteau) en el plano vertical de cola, lo traje a Chile desde Riverside - California con matrícula N6508Z.

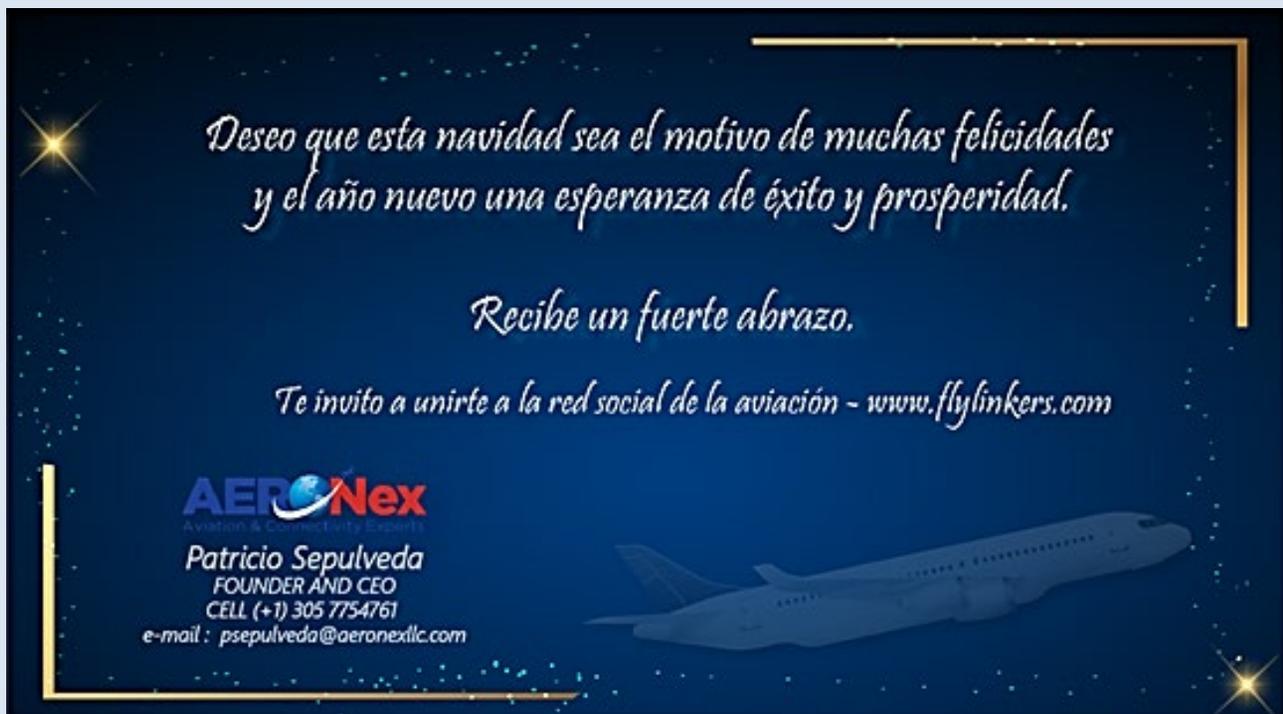
El ferry en el cual me acompañó mi amigo y gran piloto Horacio Parragué Bonet no fue exento de riesgos y aventuras, en una inesperada tormenta en Arizona por hielo moderado debí descender hasta muy cerca de la superficie. En La Aurora - Guatemala no quiso bajar el tren hasta después de varios intentos, por lo que debimos permanecer un par de días en espera de un repuesto, un admirador de Cousteau avisó a un periódico y el avión apareció en primera plana, lamentablemente no conservo copia. En Liberia, Costa Rica debimos permanecer varios días pues se desencadenó una impresionante tormenta que inundó ciudades y vías de comunicación a tal punto, que un coronel a cargo de la emergencia me informó que debía requisar el avión para apoyo humanitario, afortunadamente llegó un helicóptero y nos salvó de la requisición. Después de despegar de Ciudad de Panamá muy de madrugada y largas horas de vuelo sobre el mar llegué a Esmeraldas en Ecuador, con la sorpresa de que no había combustible Avgas, el jefe del aeropuerto gentilmente me facilitó una camioneta con chofer para ir a una estación de bencina en la ciudad y cargar en bidones combustible de automóvil para llegar a Guayaquil.

Finalmente llegamos a destino permaneciendo el avión por un año aterrizando y acuatizando principalmente en pistas y lagos de la Patagonia hasta que su propietario decidió cambiarlo por un helicóptero que le permitía llegar a lugares más confinados. El C206 matrícula N6508Z regresó a USA donde fue adquirido por otro amante de la pesca.

Gerardo Díaz Sará

PTLA 491 - Instructor de Vuelo





Muchas gracias por su atento y gentil saludo navideño y buenos deseos para el año 2022.

Igualmente les deseo un año pleno de paz, éxitos y bienestar.

Aprovecho esta oportunidad para felicitarlos por su abnegada labor de Investigar y comunicar las noticias y eventos de nuestra Aviación Nacional.

Un saludo cordial y un abrazo fraterno

Josef TRAUB Bauer

Pintor del Alma

www.snba.cl

Acuso recibo y mucho agradezco su envío estimado Norberto, aprovechando de desearle, para ti, familia y a los amigos del Instituto, una muy feliz navidad plena de paz y un buen año 2022, al menos mejor que el presente.

Con un fraternal abrazo.

José G. Gaete P.





“Mas el ángel les dijo: No temáis, porque he aquí, os traigo buenas nuevas de gran gozo que serán para todo el pueblo; porque os ha nacido hoy, en la ciudad de David, un Salvador, que es Cristo el Señor”.

Lucas 2:11

En estas fechas, en que el mundo cristiano celebra el nacimiento de nuestro Señor Jesucristo, el Directorio de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile le desea a Ud. y seres queridos una feliz navidad y próspero año nuevo.

Valparaíso, diciembre de 2022

Felices Fiestas



Les desea

FIDAE 2024

"44 años creando Oportunidades sin Límites"

Apreciados amigos:

La familia Ortega, les desea a todos los integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, una Feliz Navidad y un venturoso año 2022.

Gracias por su amistad valorada por nosotros, esperando verles y poder compartir.

Un abrazo sincero.

CARLOS ORTEGA

Mayor, Fuerza Aérea de República Dominicana
Santo Domingo, República Dominicana.







L'Ambassade de France au Chili
vous présente ses vœux les
meilleurs pour la Nouvelle Année

La Embajada de Francia en Chile
le presenta sus mejores deseos
para el Año Nuevo



Ambassade de France au Chili | Embajada de Francia en Chile

"La Résidence de France à Santiago : statue de Palolo Valdés"





PRO PHALARIS LUSITANIUM

Paulo Jorge Estrela

Secretário

Academia Falerística Portugal



¡Feliz Navidad!

Gloria al Rey que ha nacido

CITIZEN GO



Happy New Year

Bonne Année

Frohes Neues Jahr

С новым годом

Feliz Año Nuevo

كل عام وأنتم بخير

David Monks
FAI President

Markus Haggenev
FAI Secretary General

FAI Young Artists Contest 2020 - "Flying yesterday and tomorrow"
Intermediate category (ages 10-13) - First Prize: Wenqing Feng (CHN)



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile agradece y retribuye sus cariñosos saludos y buenos deseos para este 2023, esperando que para el año que viene podamos continuar con mucho entusiasmo, investigando, conociendo difundiendo y conmemorando tantos hechos, personajes y aeronaves de nuestra rica historia aeronáutica en común.

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Sandrino Vergara Paredes

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Aníbal Jiménez Lazón

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores este mes

Claudia A. Gómez Schananier
Claudio Cáceres Godoy
Rodrigo Vargas Marín
Jorge Verdugo Palacios
Sergio Barriga Kreft

ISSN 0719-9635

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

50 AÑOS



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