



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

**INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN**

- ▶ **“EL AMOR ES MAS FUERTE”
A 35 años de la visita de SS Juan Pablo II
a Chile**
- ▶ **LOLEK, EL SANTO INOLVIDABLE**
- ▶ **A 48 AÑOS DEL PRIMER VUELO
TRANSPOLAR
REALIZADO POR LAN-CHILE**
- ▶ **JOSÉ LUIS SANCHEZ BESA Y SUS ALAS
PRECURSORAS EN EL CONCURSO DE
HIDROAEROPLANOS EN MÓNACO**
- ▶ **MAUREEN DUNLOP**



RECORDAMOS CON GRAN CARIÑO
A TODOS AQUELLOS QUE
DIERON LO MEJOR DE ELLOS,
PARA FORMAR LA ACTUAL INSTITUCIÓN,
COMO TAMBIÉN FELICITAMOS A TODOS LOS
QUE HOY INTEGRAN
ESTA GRAN FAMILIA AÉREA



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"La Patria está por sobre nuestras vidas".

Durante este mes de marzo e inicios de abril, nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 39 años atrás, se inserta en actividades de homenaje, aportando no sólo a través de la investigación que realizan constantemente sus miembros, o adhiriendo a la celebración de hitos pioneros tan importantes como lo han sido el inicio de la Línea Aeropostal Santiago-Arica en 1929; el vuelo del primer avión militar sobre los cielos de Santiago en 1913 o en los Estados Unidos del prototipo de nuestro querido T-35 Pillán en 1981; la Primera Conferencia Panamericana de Aviación en 1916; la creación de ENAER en 1984, y tantas otras fechas, hitos y personajes como fue la atrevida aventura de una aviadora francesa llamada Adrienne Bolland, que con voluntad y perseverancia conquistara para las mujeres del mundo, la majestuosa Cordillera de los Andes en un pequeño y feble biplano de madera y tela, similar a los que usaron tantos otros hombres y mujeres que forjaron esa ruta que valor y entrega que hoy se integra a nuestro ADN aeronáutico, y que lo relevamos recordando, transmitiendo y compartiendo, más allá de las fronteras, transformándolo así en conocimiento público y general, cual estandarte orgulloso de nuestra identidad y compromiso de fe en un mundo mejor.

Usualmente reitero, que cuando conmemoramos, participamos o nos vinculamos con hechos y acciones del pasado y presente, no sólo tenemos la oportunidad de ahondar en su mejor y mayor conocimiento, sino que ello nos brinda la ocasión de rendir el reconocimiento y cariño en justicia a la aviación y a quienes han participado con su esfuerzo, a la unión, fraternidad, conectividad, desarrollo y bienestar que su accionar nos trae, como también, la de prepararnos de mejor forma para visualizar y enfrentar un mejor futuro.

En el reciente mes de marzo pasado, hoy en justicia denominado en Chile como el "Mes del Aire", en *homenaje y recuerdo de aquellos valientes pioneros y soñadores* que fundaran hace 92 años atrás, el 21 de marzo de 1930, una realidad llamada Fuerza Aérea, y a la cual con orgullo admiramos y festejamos en sus continuadores. Sin duda este año presentó la certera ocasión de conmemorarla y mirarnos a los ojos para decirles "muchas Felicidades", haciendo extensivo ese sentir en un fraterno abrazo a todos los Camaradas, y que a través de este "Aerohistoria", reiteramos como promesa de que siempre estarán presentes en nuestros corazones agradecidos.

Cuando nos encontramos viviendo tiempos de cambio, donde gozamos y participamos de una evolución tecnológicamente abismante que nos acerca virtualmente con el mundo, debemos tener en cuenta más que nunca, nuestras raíces y pasado, pues son ellas y su experiencia derivada con la que podremos mantener, valorar y construir una dimensión moral permanente, menos envidiosa y más firme que nos permita enfrentar el poder y materialismo obnubilado que resulta del desconocimiento, relativismo, oportunismo, falta de ética y sobre todo, de la falta de patriotismo.

Un gran bálsamo resultó también recordar, el significativo y hoy emblemático viaje del entonces Papa Juan Pablo II -ahora Santo de la Iglesia Católica- a nuestro país; su cálida y sincera visita vinculada a la cada vez más presente conectividad que nos regala la aviación, suceso que ha quedado como impronta indeleble en nuestros corazones; contraponiéndose por otra parte de los álgidos y extraños días, en los que una pandemia incierta hace aún peligrar vidas mientras promete mantenerse en vilo.

Es así que, de un tiempo a esta parte, el desorden, la destrucción impune y hasta la traición soslayada, aparecen como elementos útiles de presión y amedrentamiento para pretender a regalías económicas o partidistas, que solo aspiran a gobernar los asuntos que afectan a la sociedad o al país, muchas veces anteponiendo sus ideales personales sobre los generales, mientras las verdaderas necesidades morales, espirituales y de todo sentido común, son desplazadas a otro plano.

Sentimos orgullo y respeto de aquellos hombres y máquinas que componen la Aviación, porque reconocemos en su servicio a la comunidad toda, una identidad de valerosa voluntad, la misma que desde sus inicios guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y vamos conociendo mejor, periódicamente, por ello que, en todo momento me hacen más sentido y recuerdo, las inspiradoras palabras que el propio Arturo Merino Benítez pronunciara al momento de fundar las primeras dependencias del entonces Club Aéreo de Chile: *“Hombres selectos, no vulgares, los nuevos pilotos civiles son garantía de que no surcarán nuestro aire patrio, ni las bajezas, ni las intrigas; nuestro club forma Caballeros del Aire, sin tacha y sin temores, ajenos a banderías y divisiones mezquinas que no se alcanzan a ver desde allá arriba”*.

A nuestros lectores, los invitamos de esta forma, a ser siempre *hombres selectos, sin tacha y sin temores*, abiertos al crecimiento del aprendizaje y con la humildad necesaria para agradecer y pedir a Dios, que nos brinde los dones necesarios para defender y aportar en todo momento a su Nación, recordando que ella, está siempre por sobre nuestras vidas.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS	
<i>Fuerza Aérea de Chile da inicio al "Mes del Aire" y actividades conmemorativas del nonagésimo segundo aniversario institucional</i>	6
<i>Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile realizó saludo protocolar al nuevo Presidente de la República</i>	8
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rinde un sentido homenaje póstumo, al Comodoro don Arturo Merino Benítez, en las vísperas del 92° aniversario de la fundación de la Fuerza Aérea de Chile</i>	8
<i>Celebración del trigésimo noveno aniversario del IIHACH</i>	12
<i>Conmemoración sacerdotal para un buen amigo de esta corporación</i>	18
<i>Recordando el 92° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile</i>	19
<i>Homenaje de los Círculos de Coroneles de Aviación y de Oficiales Superiores en Retiro de las FF.AA. a la Fuerza Aérea de Chile</i>	23
<i>Concierto de Gala por parte de la Banda Sinfónica Institucional, se conmemoró un nuevo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile</i>	24
<i>Círculo de Coroneles de Aviación, distingue al presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	25
OBITUARIO	27
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	29
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS	31
EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL	36
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	
<i>"El Amor es más fuerte", a 35 años de la visita de SS Juan Pablo II a Chile</i>	54
<i>Lolek, el santo inolvidable</i>	67
<i>A 48 años del primer vuelo transpolar realizado por Lan-Chile</i>	75
<i>José Luis Sánchez Besa y sus alas precursoras en el concurso de hidroplanos en Mónaco</i>	95
<i>Maureen Dunlop</i>	120
<i>"Una misma fecha, tres sucesos"</i>	132
AVIONES CON HISTORIA	
<i>Boeing XB-15 visita Chile</i>	136
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA	
<i>Aparato Avro construido en Chile</i>	143
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	144

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Fuerza Aérea de Chile da inicio al “Mes del Aire” y actividades conmemorativas del nonagésimo segundo aniversario institucional*

Tras una solemne ceremonia en Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, la Fuerza Aérea de Chile dio el pasado jueves 3 de marzo de 2022, inicio al “Mes del Aire”. Un evento ya tradicional en conmemoración por los 92 años de vida de la Institución como entidad independiente de la defensa nacional, que cumplió con las debidas medidas sanitarias, siendo presidido por el Ministro de Defensa Nacional, Baldo Petar Prokurica Prokurica, acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, junto a parte del Alto Mando Institucional, la Ministro de Transporte y Telecomunicaciones Gloria Hutt, los Subsecretarios de Defensa y para las Fuerzas Armadas, además de Oficiales y Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea, y representantes de la Policía de Investigaciones, Carabineros de Chile y de nuestra corporación.



El General del Aire Arturo Merino Núñez dirige un cálido y sentido mensaje a los asistentes

La ceremonia, que incluyó medidas sanitarias y un aforo reducido debido a los resguardos de la pandemia, fue transmitida en directo vía streaming, iniciándose con la exhibición del video Institucional de este año, denominado “*Fuerza Aérea de Chile, Desarrollo Aeroespacial y Nuevos Desafíos*”, donde se destacaron el empleo de las capacidades polivalentes de la Institución al servicio del país.

A continuación, hizo uso de la palabra, el general Merino, quien destacó que el quehacer de la Fuerza Aérea en estos casi cien años de historia no se ha limitado solamente al ámbito de la Defensa, “*ya que debido a las necesidades propias del país, la tecnología disponible y los cambios en la sociedad han orientado el desempeño institucional a otras áreas distintas, siempre en beneficio de la sociedad y contribuyendo al país que todos queremos*”.

Ejemplo de ello ha sido la pandemia por Covid 19 que ha azotado al país durante estos dos últimos años. “Se ha transformado en una oportunidad y prueba a nuestras capacidades operativas y de apoyo, sometidos a una alta exigencia en todas las áreas de nuestro accionar, en un escenario real y de alta complejidad, desafío que supimos sortear con éxito, por lo cual felicito a las mujeres y hombres que tengo el honor de comandar”, manifestó.

Entre los desafíos futuros, destacó la participación de la Fuerza Aérea de Chile en el desarrollo de proyectos en el ámbito espacial, liderando el Sistema Nacional Satelital con la colaboración de entidades gubernamentales y universitarias.

La actividad fue seguida por las palabras del Ministro de Defensa Nacional, quien se refirió a la Fuerza Aérea como *“una Institución moderna, reconocida nacional e internacionalmente por su profesionalismo, cumpliendo fielmente su misión de defender a la Patria a través del control y la defensa del aire, y que posee en su gente un capital valioso por sus elevados valores de vocación y de especialización”*.

Asimismo, destacó el concepto de polivalencia de los medios, *“que consiste en utilizar las capacidades que posee la Institución para la defensa del país haciendo otros importantes y vitales propósitos, como por ejemplo el apoyo de la comunidad, la mitigación de desastres y emergencias provocados por la naturaleza”*.



Vista general de la ceremonia y sus asistentes.

❖ ***Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile realizó saludo protocolar al nuevo Presidente de la República***

El 11 de marzo pasado, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General el Aire Arturo Merino Núñez, realizó el primer saludo protocolar a S.E. Sr. Gabriel Boric Font, quien asumiera el cargo de Primer Mandatario de nuestra Nación ese mismo día.



La solemne, tradicional y republicana actividad, se efectuó en el Palacio de La Moneda donde además concurren los Comandantes en Jefe del Ejército, General Javier Iturriaga del Campo y de la Armada, Almirante Juan De La Maza Larraín.

❖ ***El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile rinde un sentido homenaje póstumo, al Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez, en las vísperas del 92° aniversario de la fundación de la Fuerza Aérea de Chile***

Con una romería realizada la mañana del 18 de marzo pasado en el Cementerio General de Santiago, nuestra corporación se hizo presente una vez más a los pies del añoso mausoleo donde reposan los restos venerados del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, viejo cóndor, al que tanto debe toda la aviación chilena.

Esta verdadera tradición iniciada en 1986, cuando el entonces denominado Comité Pro Lan, entidad creada por uno de nuestros socios fundadores don Alfonso Cuadrado Merino, para ir en apoyo de la entonces empresa aérea bandera nacional, la que una vez más, era objeto de injustos ataques por parte de sectores políticos contrarios al gobierno de la época, incluyera en el programa de festejos del 57º aniversario de la compañía, una romería a la tumba de su insigne creador, el Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez.

Cumplida su misión y disuelto el comité, nuestro instituto tomó el testigo de la posta, manteniendo viva esta ceremonia anual, pero trasladando su realización al conmemorarse el aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile, como un homenaje a la culminación de la labor tesonera de Merino en pro de la aviación chilena toda, militar, civil, deportiva y comercial.



El presidente de nuestra corporación, Sr. Norberto Traub, se dirige a los presentes para recordar la importancia de este ya tradicional homenaje.

Desde entonces, año tras año, los depositarios de su legado nos damos cita en este lugar de meditación profunda, para recordar la obra de este chileno de selección, que supo aquilatar como pocos, la importancia que la aviación tendría para nuestra patria.

Creador del Club Aéreo de Chile en 1928, puso la aviación deportiva al alcance del chileno medio, algo hasta esa época, sólo estaba al alcance de los sectores más pudientes. No conforme con ello, solicitó al año siguiente, la integración mediante becas especiales, destinadas a las primeras mujeres pilotos.

Este mismo año de 1929, dio vida a la Línea Aeropostal Santiago Arica, trascendental hito aeronáutico que sentó hace noventa y tres años atrás, las bases de la Aviación Comercial chilena. Sin embargo,

sobrándole méritos, de ello nunca se envaneció y entrevistado por una importante revista, al ser consultado sobre quien había hecho la Línea Aérea Nacional, con la vista velada por la emoción respondió: *“Fueron sus mártires. La audacia y la aventura del hombre. Una juventud abnegada y silenciosa en su heroísmo”*.

Hombre culto, estudioso y visionario, aquilató que mientras el país no contara con un arma aérea independiente, la defensa nacional no estaría asegurada. Y una vez más, debió enfrentar mil y una dificultades, pero al igual como había sucedido con la creación del Club Aéreo de Chile y la Línea Aeropostal Santiago Arica, obtuvo el apoyo incondicional del Presidente de la época, para crear la entonces Fuerza Aérea Nacional, el 21 de marzo de 1930, al unificarse los servicios aéreos del Ejército y de la Armada.

Como ya mencionáramos, la tradicional romería estuvo presidida por el Inspector General de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (AD) Helmut Hecht Caro y el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; contando con la nutrida presencia de Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y delegaciones de Cadetes de la Escuela de Aviación y de Alumnos de la Escuela de Especialidades, junto a un hijo del Comodoro Merino, representantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Agregados Aeronáuticos de países amigos e invitados especiales.





Este año, el presidente del Instituto, don Norberto Traub destacó y recordó en su discurso, la relevancia de la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez, no sólo en la fundación de la Fuerza Aérea, sino que también en la evolución de la historia de Chile al abrir los caminos del aire, que unieron de norte a sur el territorio. *“Con gran visión de futuro, Arturo Merino visualizó la aviación como el medio más moderno, rápido y efectivo para unir territorialmente todo Chile. Es así como cuando el Presidente Ibáñez le expresó su desaliento por las dificultades geográficas para comunicarse con los habitantes de todo su fragmentado territorio, Merino le respondió con voz firme: “Yo tengo un camino construido, ¡el de los cielos de Chile!”.* Su obra más maciza, sin duda, haber sentado las bases y puesto en marcha el Sistema Aeronáutico Nacional”.

Posteriormente, el Capellán de la Fuerza Aérea Comandante de Escuadrilla (SR) Mauricio Torres realizó un responso por el eterno descanso del alma del Comodoro, oración que fue seguida por un emocionante toque de silencio.



Para finalizar la ceremonia, fueron presentadas dos ofrendas florales frente al mausoleo familiar donde descansan los restos del Comodoro Merino Benítez, la primera por parte de la FACH y la otra por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en compañía del Coronel de Aviación (R) Sr. Pedro Hernán Merino Núñez, hijo del prócer aeronáutico.

❖ *Celebración del trigésimo noveno aniversario del IIHACH*

Alrededor de las 13:30 hrs. del día 18 de marzo del presente año, el salón principal del señorial edificio donde se cobija el Club de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas empezó a recibir a un inquieto grupo de amigos y directores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile ¿el motivo?, la entidad se preparaba para no dejar pasar la conmemoración de su 39° Aniversario y a la vez recordar y agradecer a quienes dieron vida a la corporación.

Muy pronto, el abigarrado grupo se vio adornado por simpáticas figuras femeninas que acudían a compartir con sus pares tan magno acontecimiento, contándose entre ellas a una antigua colaboradora del Instituto, nos referimos a la Sra. Gloria Escobar Reyno que hasta muy poco nos acompañaba en nuestra diaria rutina.

También llegó a acompañarnos la Cónsul General de Mónaco en Chile, erudita y simpática dama Sra. Daniele Biancheri y la encantadora Sra. María Isabel Vermehren Rodríguez, Past President del Círculo de Profesionales Universitarios (R) de Carabineros de Chile.



Entre los varones contábamos con el Presidente del Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez, CDA Gabriel Rocha Vera; el General de Carabineros de Chile (R) Sr. Alejandro Acuña Almeida; el Jefe Escuela de Vuelo IFR y PCA del del Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez CDA Pedro Merino; los señores Germán Militzer, Jorge Verdugo y Claudio Palma de la Asociación de Ex Pilotos LAN; representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el comandante Joaquín Pinto del Centro de Oficiales en Retiro; el Coronel de Ejército Argentino Sr. Alfredo Massarelli Vacca quien cumple las funciones de Agregado Militar de Argentina en nuestro país; el Dr. Lucio Cañete Arratia, Coordinador de Vinculación con el Medio del Departamento de Tecnologías Industriales de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile y muchos otros muy apreciados amigos quienes a los pocos minutos de haber llegado, empezaron a disfrutar del fraternal y distendido cocktail de sincera camaradería.



Pedro Hernán Merino; Sra. Gloria Escobar Reyno; Oscar Avendaño y Alejandro Acuña

En un momento determinado, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Sr. Norberto Traub Gainsborg solicitó la atención de los asistentes, en primer lugar, para distinguir con un Diploma de Socio Honorario a la Sra. Gloria Escobar Reyno por su distinguida participación en las labores administrativas de la corporación durante más de 35 años que se desempeñó a nuestro lado, trabajando incansablemente para cumplir con su misión, aportando no sólo con su natural gentileza, buena voluntad y excelente memoria, incluso en oportunidades sacrificando sus horas de descanso.



Óscar Avendaño y Norberto Traub junto a nuestra nueva distinguida Socia Honoraria, la Sra. Gloria Escobar Reyno

Continuando con los reconocimientos, el Sr. Presidente hizo una sentida reseña del Maestro Orfebre y artista argentino Sr. Juan Carlos Pallarols, de centenaria trayectoria familiar platera y mundialmente famoso por sus obras en plata, de los cuales se destacan entre otros, los tres cálices papales confeccionados a Juan Pablo II, Benedicto XVI y Francisco; los Bastones de Mando de varios presidentes trasandinos; regalos oficiales del Gobierno Argentino y la serie de figuras dedicadas a los cuatro evangelistas que están en la Catedral de la Sagrada Familia de Barcelona, España.

En esta especial ocasión, el Maestro Pallarols distinguió a nuestro Instituto, regalándonos una imagen de la Santísima Virgen en su advocación de “Virgen Desatanudos” fundida con restos de aluminio procedente de aviones participantes en el Conflicto del Atlántico Sur en 1982, imagen que en sí se convierte en un instrumento de paz y hermandad, y que será guardada con el celo que la obra se merece. Tras la reseña, nuestro presidente, hizo entrega de un Reconocimiento Especial para el Maestro Pallarols, destacando su inmensa generosidad, patriotismo y compromiso para con esta corporación, el que se hará llegar a través del Agregado Militar de la Argentina, presente en la actividad.





**JUAN C.
PALLAROLS**
Maestro Orfebre

Al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en reconocimiento por su permanente búsqueda y salvaguarda del patrimonio cultural de la aviación en nuestras naciones.

Hago entrega de esta medalla por pedido del Coronel Alfredo Massarelli Vacca, testigo de la permanente entrega y dedicación de los hombres y mujeres que integran esa noble institución, que preserva el patrimonio histórico y hermana a Chile y Argentina sin distinción alguna, homenajeando a sus pioneros, a sus héroes, y destacando los hechos que forjaron el camino de gloria sobre las alas de nuestras naciones.

La medalla que les entrego en símbolo de paz y fraternidad, fue acuñada con aluminio recogido del campo de batalla, y proviene de los restos de los aviones de combate que surcaron los cielos de las Islas Malvinas durante el conflicto de 1982.

Para dar fé, acompaño la misma de esta carta por mí firmada, teniendo la medalla, los cuños que identifican que ha sido realizada por mi mano en mi atelier de la Ciudad de Buenos Aires.



Juan Carlos Pallarols

Defensa 1094/1039 (C1065AAS) - Buenos Aires - Argentina - Tel. 54 [11] 4300-6555 - info@palla

Continuando y en parte derivado de lo anterior, nuestro presidente dio cumplimiento a un Acuerdo de Directorio, solicitando pasar a frente al Coronel de Ejército Argentino Sr. Alfredo Massarelli Vacca para proceder a dar lectura al otorgamiento de la *“Condecoración Al Mérito Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile”* en su grado de Al Mérito Militar, por su constante apoyo, amor por la paz, la historia de su institución y de su Nación, que se han visto plasmadas en la constante colaboración en la investigación y registro de temas histórico aeronáuticos, los que son publicados en nuestra Revista Aero Historia y por sobre todo, en los resultados de sus altas gestiones y enorme voluntad desarrollada en beneficio de la hermandad de ambos pueblos.



Tras ser investido con la distinción del IIHACH, el Oficial del Ejército Argentino, Coronel Sr. Alfredo Masarelli Vacca, recibirá el diploma que le acredita la insignia recibida y algunas de las razones que la generaron.

Tras el cocktail, se invitó a los presentes a compartir un bien preparado almuerzo durante el cual se recordaron sabrosas anécdotas vividas durante los 39 años de existencia de nuestro Instituto, ocasión que permitió conocer más a fondo a quienes recientemente se han incorporado a nuestro medio.

A la hora de las despedidas cada uno de los presentes manifestó el agrado de haber participado en esta celebración haciendo votos por el constante progreso de la entidad.

❖ *Conmemoración sacerdotal para un buen amigo de esta corporación*

El pasado martes 24 de marzo, se realizó una sencilla misa concelebrada con el nuevo capellán del Hospital de la Fuerza Aérea, Capitán de Bandada (SR) Mauricio Torres Marín, y su antecesor el Comandante de Escuadrilla (SR) (R) Marcelo Isaule Murua, en la capilla de aquel centro asistencial, fueron celebrados el 40° aniversario de su ordenación sacerdotal.



Los capellanes institucionales, Presbíteros Mauricio Torres Marín y Marcelo Isaule Murua

Oficio religioso, en el que en presencia de amigos y miembros del hospital, hiciera hermosos recuerdos de su dilatada trayectoria en la Fuerza Aérea y en especial de los veinte años en que ahí se desempeñara atendiendo a tantos enfermos y personas necesitadas de un auxilio espiritual.

No obstante encontrarse en situación de retiro, mencionó que junto a otras tareas pastorales, continuará en forma voluntaria con su encomiasta labor de visitar a los enfermos.

En representación del Instituto, asistieron a la misa y presentaron nuestros saludos y felicitaciones al padre Isaule, nuestro distinguido socio fundador, Sergio Barriga Kreft y su gentil esposa Mili.



❖ *Recordando el 92° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile*

En 1930, Arturo Merino Benítez junto a un puñado de valientes aviadores militares y navales, el apoyo del Presidente de la Nación don Carlos Ibáñez del Campo, sentó los cimientos de la Fuerza Aérea de Chile, que hoy tanto nos entrega y enorgullece como chilenos.

El lunes 21 de marzo pasado, se pudo realizar nuevamente la ceremonia que nos recuerda el 92° aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile, actividad que este año fue presidida por el Presidente de la República, Gabriel Boric Font, acompañado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez.

En Santiago, el aniversario institucional se desarrolló en la Base Aérea El Bosque, con la presencia de algunas de las más altas autoridades del país, entre ellos el presidente del Senado, Álvaro Elizalde; el Fiscal Nacional, Jorge Abbott; la Ministra de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende; Ministros de Estado; embajadores y representantes del cuerpo diplomático; los Comandantes en Jefe del Ejército y la Armada; el General Director de Carabineros y el Director de la PDI, entre otros invitados nacionales y extranjeros.



La ceremonia se inició con la llegada del Presidente de la República, quien revistó la unidad de formación acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

Posteriormente, el General del Aire Arturo Merino Núñez hizo uso de la palabra, señalando que en este nuevo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile recordamos que, *“el 21 de marzo de 1930 es una fecha de trascendencia nacional, porque la creación y sostenimiento de esta capacidad aeroespacial es privilegio de todos los chilenos y constituye una decisión de todo un país el cual nos mandata la permanente vigilancia, protección y defensa de los cielos de la patria y el control de sus fronteras aéreas.*

Asimismo, nos impone la superior e ineludible tarea de acudir en ayuda de los chilenos en momentos de emergencia y catástrofe, algo que bien sabemos es de común ocurrencia en nuestro país”.



De igual manera, en el inicio de su último año de mando el General Merino se refirió al camino recorrido por la Institución durante los últimos dos años, resaltando las actividades más importantes. *“Las características polivalentes de nuestros medios y la polifuncionalidad de nuestra gente nos han permitido materializar operaciones aéreas destinadas a proporcionar apoyos a distintas instituciones del Estado, destacando nítidamente entre ellas las efectuadas en beneficio del sistema sanitario nacional pero además se han realizado otros apoyos como los requeridos por la comunidad en zonas aisladas, la cooperación en la prevención de incendios forestales y múltiples otros requerimientos de distinta magnitud”.*

Dentro del apoyo destinado a enfrentar la pandemia de Covid-19 destacó la implementación del séptimo puente aéreo en la historia del país dentro de los 561 días que duró el Estado de Excepción Constitucional. *“Inédito en cuanto a sus características y en el cual volamos más de 2 mil horas en misiones de apoyo, donde se realizó la evacuación de 266 pacientes críticos, ayudando a salvar vidas y demostrando la calidad de entrega al prójimo de nuestro personal”*, sostuvo.



Tras imponer junto al Presidente Gabriel Boric, la prestigiosa condecoración institucional “General Diego Aracena Aguilar”, al Comandante de Grupo (S) Gino La Rosa; al Comandante de Escuadrilla (S) Gonzalo Suárez; al Sargento 2° Adolfo Muñoz, al Personal a Contrata Jorge de la Fuente y al Personal a Contrata Renato Zamora, se efectuó el desfile aéreo y terrestre, en el que participaron fuerzas de presentación conformadas por la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”, además de unidades de la Institución asentadas en la Guarnición General Aérea de Santiago, en la Iª y la Vª Brigadas Aéreas y el Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales “Escuela Táctica” de Quintero.

En esta ocasión también formaron parte del desfile militar secciones de la Escuela Militar “del Libertador Bernardo O’Higgins Riquelme”, de la Escuela Naval “Arturo Prat” y de la Escuela de Carabineros “del General Carlos Ibáñez del Campo”, otorgando una característica conjunta a la ceremonia militar.

Simultáneamente, se realizó un desfile aéreo, con aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile, presentándose frente a la tribuna de honor. Abrió el desfile aéreo la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones con sus aviones GB-1 “Gamebird”, los que fueron seguidos por aviones de instrucción básica T-35 “Pillán”, pertenecientes a la Escuela de Aviación, una escuadrilla de aviones de combate multirol F-16, pertenecientes a la Iª y Vª Brigadas Aéreas, a los que les siguió el paso de un avión de transporte pesado KC-135, escoltado por dos aviones F-16. Cerró el desfile aéreo una formación de helicópteros MH-60M Black Hawk, pertenecientes al Grupo de Aviación N° 9.



Al finalizar la ceremonia, los asistentes pasaron a compartir un sencillo agasajo, espacio donde el presidente Gabriel Boric Font agradeció a todos los efectivos que participaron del desfile aéreo y terrestre. Asimismo, indicó la importancia de que la sociedad civil conozca mejor, la historia institucional como por ejemplo actividades de servicio público como lo fueron el primer puente aéreo realizado en el país por la Fuerza Aérea en 1939, debido al terremoto de Chillán, o las primeras evacuaciones de pacientes críticos que permitieron liberar camas críticas en la Región de Magallanes. El mandatario felicitó la labor de los hombres y mujeres que integran la Institución en beneficio del país, agradeciendo también el apoyo de sus familias.



Algunos de los distinguidos asistentes al homenaje de aniversario junto al Comandante en Jefe de la FACH

En tanto, la Ministra de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende, felicitó a la Fuerza Aérea por su aniversario y resaltó la impecable presentación durante la ceremonia. Igualmente destacó el trabajo

que realiza la Institución en apoyo de la comunidad, recordando especialmente las evacuaciones aeromédicas, acciones concretas que “*salvaron vidas tanto de chilenos como de extranjeros en Chile en un momento tan duro como la pandemia*”.

❖ *Homenaje de los Círculos de Coroneles de Aviación y de Oficiales Superiores en Retiro de las FF.AA. a la Fuerza Aérea de Chile*



El CDA Luis Filippi, presidente del Círculo de Coroneles de Aviación, recibe al general Arturo Merino Núñez al inicio de la actividad de homenaje

Al igual que otras muchas organizaciones del acontecer nacional, los Círculos de Coroneles de Aviación (CCA) y de Oficiales en retiro de las Fuerzas Armadas (COSUR), han querido en este “Mes del Aire”, expresar su cariño y adhesión al nuevo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile.

La actividad protocolar y camaradería, se realizó en la tarde del jueves 24 de marzo en el Club de Campo Quinchamalí, donde se rindió un sentido homenaje a la Fuerza Aérea de Chile, el que contó con la distinguida presencia del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Arturo Merino Núñez, parte del Alto Mando Institucional e integrantes de ambas corporaciones.

❖ *Concierto de Gala por parte de la Banda Sinfónica Institucional, se conmemoró un nuevo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile*

Tras dos años de no realizarse el tradicional Concierto de Gala, en la tarde del viernes 25 de marzo pasado, y cumpliendo con los protocolos sanitarios vigentes, tuvimos el privilegio de asistir al Teatro de Carabineros para disfrutar algunas de las virtuosas interpretaciones que la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile, regaló con motivo del Nonagésimo Segundo Aniversario Institucional.

La actividad fue encabezada por la asistencia de la Ministro de Defensa Nacional Maya Fernández Allende y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez; contó además con la asistencia del General Director de Carabineros Ricardo Yáñez; el Subsecretario para las Fuerzas Armadas, Galo Eildestein; representantes del Ejército y la Armada de Chile junto a parte del Alto Mando Institucional, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, además de autoridades y representantes del mundo aeronáutico nacional y extranjero.

Con la llegada de la Titular de la Cartera de Defensa, se dio inicio a la presentación, que por cerca de una hora, deleitó a los asistentes que disfrutaron de melodías de Gustav Holst, Wolfgang Amadeus Mozart, Eric Coates, John Williams, F.J Ricketts, para concluir con la obertura de “Egmont” de Beethoven interpretadas por cerca de 30 músicos que componen la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile, bajo la dirección de Fabrizio de Negri.



En la oportunidad el Comandante en Jefe de la Institución destacó el marco de público y la calidad de la presentación. *“Fue una excelente oportunidad para demostrar la capacidad de nuestra Banda Sinfónica ante un marco de público que disfrutó de esta gala. Nos sentimos muy orgullosos y nos vamos felices de este evento, que ha realzado el mes del aire”.*

Por su parte, la Ministro de Defensa Nacional agradeció *“la invitación que me hizo la Institución. Fue un momento maravilloso de música para conmemorar estos 92 años de celebración muy importantes. Desde la ciudadanía debemos mostrar más lo que ustedes hacen y esa entrega como Institución”*.

Al finalizar el concierto desde el escenario se proyectó un video Institucional y la Banda Sinfónica que realiza permanentemente acciones culturales, sociales y también educativas, interpretó el himno Camaradas, el que fue decididamente entonado por todos los presentes.

❖ ***Círculo de Coroneles de Aviación, distingue al presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile***

Siendo las 20:05 de la noche del miércoles 30 de marzo y con una asistencia de 36 miembros, se dio inicio en los salones del Club de Campo Quinchamalí, a la primera Asamblea del Año 2022. La Tabla preparada para esta especial ocasión, consideró dos importantes actividades, además de las informaciones, que el Presidente entregó a la audiencia.

La primera actividad fue la Promesa de Investidura de siete nuevos integrantes al CCA, que tuvo como Maestro de Ceremonia al Director CDA Renato Valenzuela Taylor, quién en una emotiva ceremonia, invitó a pasar al frente a los nuevos Camaradas:

Norberto Traub Gainsborg, Fernando Atala Cifuentes, Cristian Mahuzier Concha, Marcelo Cáceres Rivas, Jaime Ulloa Pacheco, Mario Soto Zúñiga y Guillermo Carvajal Illanes.





Luego haciendo referencia al PUR N°1 del CCA, entregó la palabra al Presidente para que tomara la Promesa de Rigor, que en forma solemne fue rubricada con un sonoro “*Si Prometo*”, de parte de los nuevos y muy distinguidos integrantes.

Tras la emotiva promesa, los Directores les hicieron entrega de sus respectivas insignias de solapa y la corbata institucional, recordando que el Reglamento del CCA, ya había sido entregado vía digital a cada uno de los 7 nuevos miembros.

La segunda actividad de la noche, contempló la Exposición titulada “*Quo Vadis Convención*”, a cargo del analista político, Magister en Ciencias Políticas U. de Chile, Sr. Carlos Guillermo Holzmann Pérez.

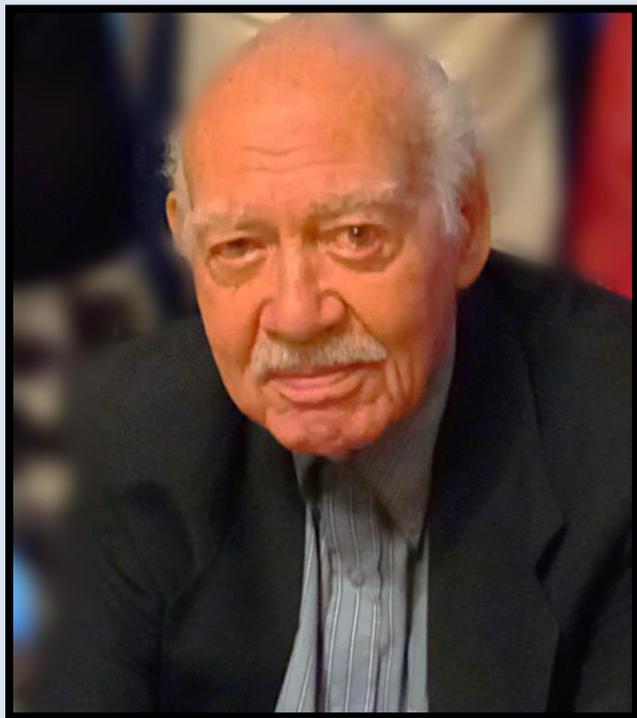
Cabe resaltar, que la actualidad e importancia que presentó la brillante exposición del Profesor Guillermo Holzmann, motivó a reflexionar a la audiencia, sobre los actuales movimientos sociales que surgen cuando los partidos políticos tradicionales pierden espacios de poder, sin existir algún modelo alternativo. Según Holzmann, los actuales movimientos políticos han surgido desde las redes sociales, cautivando a los ciudadanos más jóvenes con relatos emocionales y contestatarios.

Frente a la pregunta ¿quién hoy lidera la Convención?, su respuesta fue que eran “*Las Minorías Intensas*”, que por redes sociales difunden los 17 Objetivos Sostenibles (ODS) publicados por Naciones Unidas para erradicar la pobreza y proteger el planeta, así como garantizar la paz y la prosperidad, lo que a juicio del expositor, por ser ponencias muy radicalizadas, finalmente atentan contra el desarrollo humano y paulatinamente están perdiendo fuerza.

Para mayor profundidad y alcances sobre los 17 Objetivos Sostenibles (ODS), comentados en la interesante exposición, consultar en:

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2018/08/sabes-cuales-son-los-17-objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

II. OBITUARIO



Luis Massa Armijo (Q.E.P.D.)

Comandante de Escuadrilla (R) LUIS MASSA ARMIJO

"El amigo que siempre cumplió"

De su padre, el recordado General de Brigada Aérea (R) Luis Massa Sassi, al igual que su hermano menor Jorge, sin duda heredó el don de gentes y aquellas cualidades que adornan a los verdaderos caballeros del aire.

Egresado en 1950 de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", en posesión de su título de ingeniero aeronáutico, desarrolló una dilatada carrera tanto en la Fuerza Aérea de Chile como en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Como oficial de escuela tuvo a su cargo el mantenimiento del material de vuelo, tarea que ejecutó con notorio celo y profesionalismo, a la vez que se desempeñó como docente de los alumnos de la rama del aire.

Educandos a los cuales enseñó las partes y sistemas de los aviones, inculcándoles el cuidado con que debían operarlos y su responsabilidad ante aquellas alas que la Patria, ponía a su alcance.

Ingresado a la autoridad aeronáutica, cumplió labores en las áreas de ingeniería aeronáutica y administración de aeródromos.

Jefe exigente, para él no existían los horarios de trabajo, logrando obtener buen rendimiento del personal a su mando, pero sin descuidar aquella faceta de hombre bueno y leal que en vida lo caracterizó.

Tras su retiro después de una larga trayectoria profesional, se dedicó al tenis, deporte en que llegó a ser un destacado cultor, gustándole además el alternar con quienes habíamos sido sus camaradas de armas.

Ahí desaparecían los grados que luciéramos al investir el azul aéreo y todos éramos amigos.

¡Cómo disfrutaba compartiendo aquellas mesas de amistad en el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea!, en que afloraban los recuerdos y añoranzas de épocas pretéritas, de alas y motores, junto a viejos camaradas que de esta vida ya se habían alejado, con destino hacia otros horizontes.

Quiso el destino tuviera la enorme pena de ver partir a su hermano menor, quien se le adelantara en el paso al más allá. Aún permanecen en nuestro pensamiento, las palabras de dolor con que en medio del silencio, despidió sus restos ante la tumba recién abierta.

Pena de la que nunca se consoló, según me lo confidenció en cierta ocasión.

Para con nuestro instituto, prestó siempre su mejor disposición a colaborar a la misión que desde su fundación nos hemos impuesto. Atento a responder dudas y consultas, el día y a la hora que fuese necesario, lo que varias veces nos reiteró.

Si para algo no tenía explicación certera, nos pedía un tiempo para buscarla y en verdad lo cumplía.

Amigo noble y sincero, para Navidad nunca dejamos de recibir su saludo afectuoso, deseándonos el mejor de los éxitos en nuestras actividades.

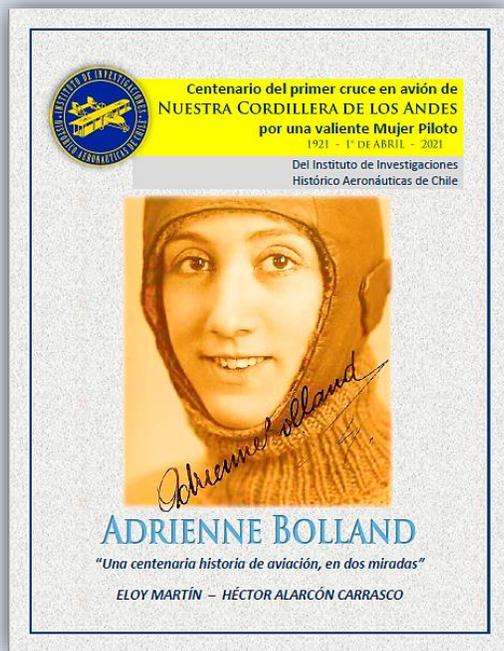
Hace algún tiempo, extrañados de un ya prolongado silencio, lo llamamos a su celular, dándonos a conocer se encontraba internado en el hospital institucional, en espera se pudiera determinar la causa de unas dolencias que lo afectaban.

Desgraciadamente, las restricciones existentes de ingreso al nosocomio debido a la pandemia, al igual nos ha sucedido con tantos otros camaradas, nos impidió el acceso a su lecho de enfermo para llevarle una voz de aliento, siendo finalmente el capellán nuestro encargado de hacerlo.

Mientras integrábamos el doliente cortejo por los pasillos del camposanto, cubiertos de hojas mensajeras del otoño cercano, porfiadamente acudían a nuestras mentes los versos que el poeta esculpiera en nuestro himno institucional; *“Con las alas enarcadas en quimérica bandada dejaremos Camaradas uno a uno la legión”*.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)

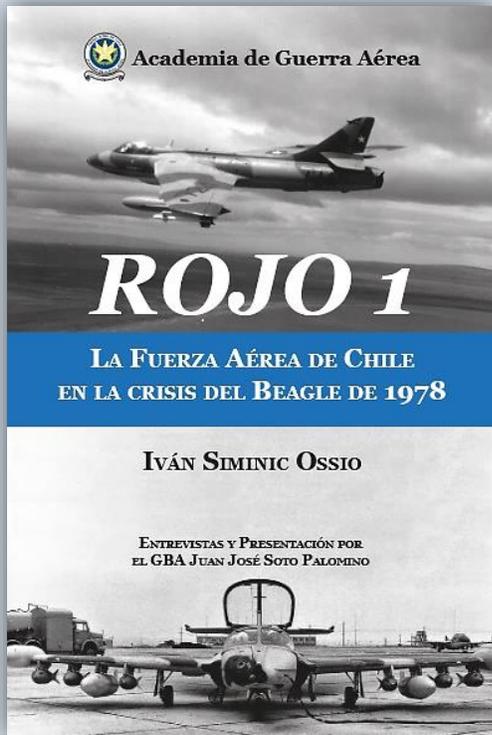
- ❖ En este mes de marzo, continuamos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así, seguir fomentando su lectura desde casa.

Portadas de algunas valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido o realizado y que ahora están a vuestra disposición para descargar.

Muchos saludos a todos ustedes.



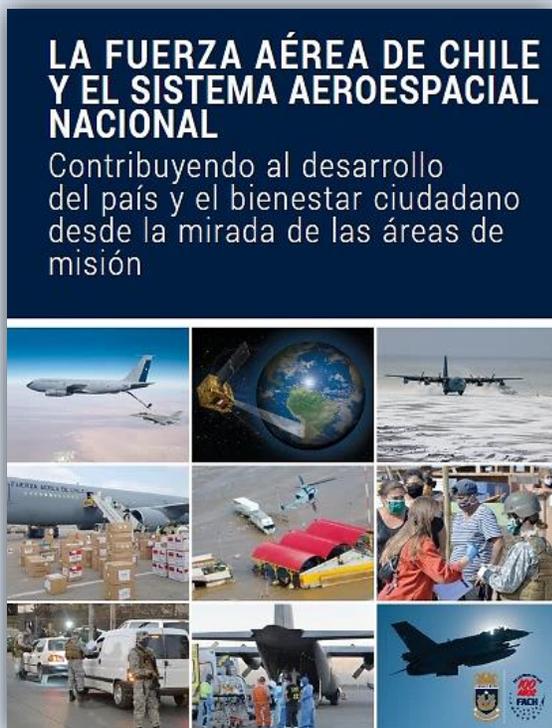
(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre la imagen para descargar)



(Haga doble click sobre las imágenes para descargar)



IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

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

❖ *Comunicación recibida de la International Commission of Military History*

Estimados colegas de la Comisión Internacional de Historia Militar,

ICMH Newsletter #37, nuestro boletín "interno" de ICMH para compartir información relevante. actualizaciones y noticias con nuestros colegas y amigos, está programada para su publicación en c. 10 de junio de 2022.

El boletín ICMH es un excelente medio de comunicación entre todos los componentes de la Comisión Internacional de Historia Militar: el liderazgo y la Junta Ejecutiva, las comisiones nacionales y los historiadores militares individuales. Esta plataforma digital nos permitirá trascender las barreras de la distancia y el idioma, mejorar la pertinencia y viabilidad continuas de la Comisión Internacional de Historia Militar, generar aún más en todo el mundo el espíritu de profesionalismo y cooperación en historia militar, y el intercambio de mejores prácticas.

Las comisiones nacionales sirven como los componentes básicos del ICMH, y ellas y sus miembros hacen contribuciones únicas para lograr la misión del ICMH. Alentamos de todo corazón a cada comisión nacional a compartir las noticias de sus actividades, eventos y conferencias anteriores; proyectos actuales; futuras conferencias y talleres; y los logros de los miembros individuales, para incluir nuevos cargos, títulos académicos obtenidos, logros, libros publicados, etc., así como obituarios de los miembros. Para hacer esto, los invito y animo a cada comisión nacional a brindar sus aportes para cada número del Boletín del ICMH. Esto nos ayudará a aprender más unos de otros y lo que podemos hacer para avanzar aún más en la agenda del ICMH.

El Boletín se publicará dos veces al año, en junio y diciembre. Por favor, envíenme su información de la comisión nacional (no exceda las 250 palabras) antes del 20 de noviembre de cada año para cada edición de diciembre, y antes del 20 de mayo de cada año para la edición de junio del Boletín. Esta también será una excelente manera de resaltar y compartir los logros y las contribuciones de su comisión nacional al ICMH y al estudio profesional de la historia militar.

Además, si conoce a otros historiadores militares que deseen conocer nuestras muchas actividades internacionales, envíennos sus nombres, cargos y direcciones de correo electrónico, y los agregaremos a la lista de distribución del boletín informativo del ICMH.

Considere también participar en nuestro Congreso ICMH 2022:

Nombre de la conferencia: *XLVII Congreso de la Comisión Internacional de Historia Militar*

-Tema/tema de la conferencia: *La Defensa de las Fronteras en la Historia Militar, desde la Edad Media hasta la actualidad*

-Fechas de la conferencia: 28 agosto-2 septiembre 2022

-Lugar de la conferencia: Breslavia, Polonia

-Organizador/anfitrión/patrocinador de la conferencia: Comisión Polaca de Historia Militar

-Punto de contacto de la conferencia: Prof. Dr. Tomasz Ciesielski (ciesielski2@wp.pl)

-Información adicional sobre la conferencia: <http://icmh-mmxxii.wns.uni.opole.pl/>

Envíenme sus comentarios de la comisión nacional, además de cualquier pregunta o sugerencia que pueda tener, al correo electrónico INFFAOHER7@aol.com. (*Tenga en cuenta que estaré fuera de casa sin acceso a Internet del 25 de abril al 8 de mayo de 2022*). Tengo muchas ganas de trabajar con usted y juntos podemos continuar mejorando la profesionalidad y el servicio de la historia militar en todo el mundo.

¡Muchos gracias!

Harold E. Raugh, Jr., Ph.D.

Vice President

International Commission of Military History

❖ *Comunicación recibida de la Aviación Naval tras su aniversario*



Comandancia de la Aviación Naval

César DELGADO Boffil, Contraalmirante, Comandante de la Aviación Naval, saluda con especial atención al Sr. Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Sr. Norberto TRAUB Gainsborg, y le agradece sinceramente los atentos saludos por un nuevo Aniversario de la Aviación Naval que tan gentilmente le hiciera llegar.

El **Contraalmirante DELGADO** se vale de esta significativa ocasión para manifestar a Usted los sentimientos de su más alta consideración, deseándole toda clase de éxitos personales y profesionales en el cometido de sus altas funciones.

¡ MUCHAS GRACIAS !

Concón, Marzo del 2022.

❖ **Comunicación recibida del Instituto Nacional Newberiano de Argentina con motivo del 92° aniversario de la Fuerza Aérea de Chile**



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

"2022 – Las Malvinas son Argentinas"



Buenos Aires, 21 de marzo de 2022
Nota INN n°34/2022

SEÑOR PRESIDENTE

Tengo el honor de saludar a la persona de usted, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que tengo el privilegio de presidir, con motivo de celebrarse el día de hoy, 21 de Marzo, el Día de la Fuerza Aérea de su estimado País.

Asimismo hacerle saber el ineludible sentir del afecto y el profundo respeto hacia su Patria.

Hago propicia la circunstancia, para hacerle llegar las plenas seguridades de estima personal y profesional, despidiéndome con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes.



Salvador Roberto Martínez
Prof. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

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

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

e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

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

- ❖ Cordial invitación recibida de la Asociación francesa "Mémoire de Mermoz" para realizar una caminata, charla y visita a lugares históricos



RANDONNÉE MAINBRESSY / BONNEFONTAINE (BLANCHEFOSSE) / ARDENNES

SAMEDI
7
MAI 2022

MANIFESTATION PLACÉE SOUS LE PATRONAGE DE :

Mme CHARVET, PRÉSIDENTE
DU MUSÉE MERMOZ D'AUBENTON
M. GRÉHANT, MAIRE D'AUBENTON

L'ASSOCIATION "MÉMOIRE DE MERMOZ"
ORGANISE LE SAMEDI 7 MAI 2022,
UNE BELLE MARCHÉ PÉDESTRE DE LA MAISON GILLET DE MAINBRESSY
AU GISANT DU SIRE DE RUMIGNY À BONNEFONTAINE.

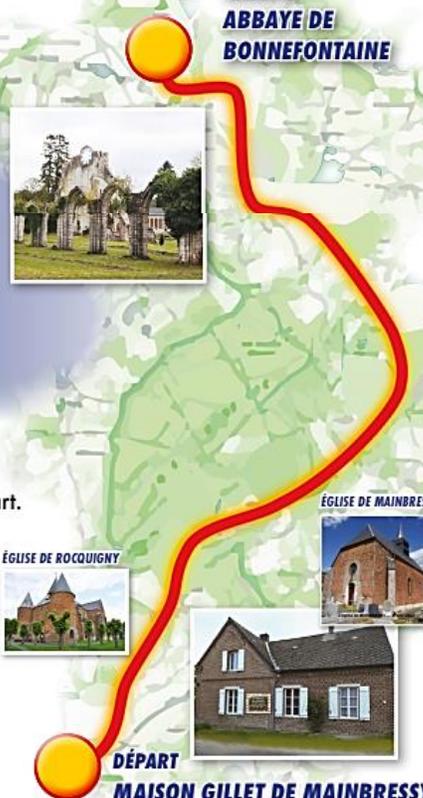
L'ASSOCIATION VOUS CONVIE.
AMIS RANDONNEURS ET DÉFENSEURS DE LA PROFONDEUR,
DE LA MAGIE ET DU CHARME DE LA THIÉRACHE
À VENIR PARCOURIR 12 À 13 KMS DE CHEMINS NATURELS.

CETTE RANDONNÉE SE FERA EN SOUVENIR DES ÉCRITS
DE L'ACADÉMICIEN JOSEPH KESSEL QUI, DANS SON MERMOZ DE 1939
RELATE LES MARCHES DE L'ENFANT JEAN MERMOZ ET SA MÈRE MANGABY.

LE PARCOURS :

- ▶ 9H00 : Départ du haut de Mainbressy sur D978 direction Liart.
- ▶ Prendre à gauche en lisière dernière maison
- ▶ Côte 246 - Côte 183 Ribeuville
- ▶ Côte 177 (buter sur l'ex Voie Ferrée devenue Voie Verte Direction Est)
- ▶ Côte 183 - Côte 203 - (franchissement D10)
- ▶ Côte 192 - Sortir de la Voie Verte direction Nord
- ▶ Côte 230 - La Grévinère - longer Hautes Bruyères - Bay
- ▶ Prise D10 direction Ouest et Nord dans le Village
- ▶ Côte 246 - Côte 270 - Plein Ouest Blanchefosse
- ▶ Carrefour Central Blanchefosse - Plein Nord
- ▶ Côte 232 - Entrée Abbaye.

ARRIVÉE
ABBAYE DE
BONNEFONTAINE





ÉGLISE DE ROCQUIGNY



ÉGLISE DE MAINBRESSY



DÉPART
MAISON GILLET DE MAINBRESSY

Pour informations complémentaires et inscription
(au plus tard le 25 avril 2022)
[https:// memoiredemermoz.fr](https://memoiredemermoz.fr)

Association Mémoire de Mermoz • 15, allée A. Marquet • 95560 MONTSOULT
Tél. : 01 34 73 90 83 • Courriel : c.libes@orange.fr

Lol 1901 • Parution JO 2075 21/10/2006 - Siret 495.095.051.000.19 - CCP 610 6574 W LA SOURCE

Ne pas avoir de contre indication par son médecin traitant et être muni d'une assurance individuelle

❖ *Cordial visita y entrega de nuevos libros para nuestra Biblioteca*

Hasta las actuales instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, llegaron los distinguidos señores SOM Luis Jara Osorio y Manuel Acevedo Riveros, quienes se entrevistaron con nuestro presidente, Sr. Norberto Traub para comunicarle la publicación del libro “Vivencias, Promoción PANE 1967-1968 de la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, y obsequiar uno de sus selectos y emotivos ejemplares, que desde ya está disponible en nuestra Biblioteca, como importante material de consulta.



Días más tarde, recibimos la visita del apreciado investigador aeronáutico y spotter argentino, señor Carlos Ay, quien tuvo la gentileza de traernos la publicación “Aeronáutica Militar Argentina, génesis y evolución hasta su autonomía institucional” del distinguido abogado y autor, señor Alejandro J. E. Vidal.



V. EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL.

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

01/04/1915. Primer bombardeo aéreo en Chile. El teniente Tucapel Ponce, lanza dos bombas de 10 libras cada una desde una altura de 300 metros, con gran precisión, cayendo a poca distancia del blanco marcado con una cruz, en la cancha de Lo Espejo.

01/04/1921. Hace 100 años, la joven aviadora francesa, Adrienne Bolland se convierte en la *primera mujer en derrotar la cordillera de los Andes*, cruzándola en un pequeño avión Caudron G3 desde Argentina hacia Chile.



Adrienne Bolland

01/04/1936. Se crea la actual Brigada Aérea I de la Fuerza Aérea Uruguaya, bajo la denominación de Aeronáutica N°1, y operando ocho aviones Potez 25.

01/04/1941. A partir de esta fecha se inicia la publicación de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer director fue el General de Brigada Aérea, señor Darío Mujica Gamboa.

01/04/1945. El entonces Club Aéreo de Chile funda la Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" y cuyos cursos se iniciarían días después.



Interesante certificado de la otrora Escuela de Aviación Civil "Aladino Azzari" (1950)

01/04/1949. Creación de la Escuadrilla “Balmaceda” de la Fuerza Aérea de Chile, con 2 aviones Vultee BT-13.

01/04/1957. Creación del Grupo de Defensa Antiaérea N°25, cuyo nombre original a esta fecha fue de “*Batería de Artillería Antiaérea Experimental N°4*” con asiento en la entonces Base Aérea de La Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt. Su primer comandante fue el Subteniente (T), señor Juan Bautista Becerra González.

01/04/1987. La Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” rinde honores a su arribo a Chile de Su Santidad el Papa Juan Pablo II, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago de Chile.

01/04/1969. Entra en funcionamiento la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA) que más tarde se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú).



02/04/1913. Acta de Fundación del Aero Club de Chile.

En Santiago de Chile, el miércoles 2 de abril de 1913, en los salones de “El Mercurio ” y a invitación de los señores Armando Venegas, Eduardo Molina Lavín y Lisandro Santelices, se reunieron los señores Enrique Phillips, Eduardo Molina Lavín, Lisandro Santelices, Paul Puret, Juan Maluenda, Julio Reyes Cerda, Augusto Perrey, Julio Díaz, Sabino Blásquez, guardiamarina Rojas Castro, Francisco González, Armando Fuentes, Eduardo Pérez C., Demóstenes Labra, Julio Valenzuela, Pedro Huerta, José M. Flores, Víctor Madariaga, Francisco Quiroz, Ignacio Jiliberto, Armando Venegas, Juan Livingstone, Juan Gálvez y Elías Robinovitch. Presidió la reunión el coronel señor Phillips, y actuó como secretario el señor Armando Venegas.

El señor Phillips dio a conocer los fines de la reunión, que eran estudiar la posibilidad de fundar el “Aero Club de Chile”, institución que hacía falta para dar más vida y fomentar la ciencia aérea en el país. Todos estuvieron de acuerdo sobre la idea propuesta, acordándose la fundación del “Aero Club de Chile”.

Se dio cuenta que la casa W. R. Grace y Cía., había ofrecido poner bajo el patrocinio de esta nueva institución, el premio de quince mil pesos que ha destinado para que sea disputado en un raid entre aviadores chilenos, y que será de Santiago a Concepción y de esa ciudad a Viña del Mar, con diversas etapas.

A fin de elegir un directorio provisorio y estudiar los Estatutos que serán presentados por una comisión compuesta por los señores Phillips, Molina Lavín y Santelices, se acordó reunirse el miércoles próximo, a las nueve de la noche.

Todos los presentes quedaron facultados para invitar a esa reunión a todos sus amigos y personas que se interesen por formar parte del Aero Club. —

(Fdos.) — Enrique Phillips, presidente. — Armando Venegas, secretario.

02/04/1914. Se realizan los Exámenes de Admisión para ingresar al segundo curso de alumnos de la Escuela de Aeronáutica Militar. Entre quienes los dieron ese día, se encontrará el teniente Diego Aracena Aguilar, futuro Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile entre 1932 y 1938.



Matasello utilizado.

02/04/1930. Inauguración de la Línea Aérea Río Gallegos-Buenos Aires-Europa. En homenaje a este vuelo, el fundador de esta compañía aérea, señor Marcel Bouilloux Lafont entrega al Gobernador señor Julio Berdera, uno de los sellos con leyendas alusivas a este vuelo, el que lleva las leyendas “2 de abril de 1930 / Inauguración de la Línea Aeropostal/ Río Gallegos- Buenos Aires- Europa”. El piloto de aquel vuelo inaugural fue el legendario, Antoine de Saint Exupéry.”

02/04/1982. Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en Puerto Stanley (llamado posteriormente también, Puerto Argentino) dando inicio a la llamada recuperación de las Islas Malvinas o Falklands, reclamadas también por el Reino Unido desde 1833. Con esta acción se desencadenó la Guerra de las Malvinas que se desarrolló desde ese día hasta mediados de junio de 1982. En el año 2000 en Argentina, es declarado por ley que cada 2 de abril, se celebre el “*Día del Veterano y caídos en la Guerra de Malvinas*”.

03/04/1842. Benito León Acosta Rubí, es el primer aeronauta mexicano en ascender en la Ciudad de México con un globo de manufactura nacional. La actividad la realizó en la plaza de toros de San Pablo, para luego descender en la calzada Niño Perdido (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). El entonces Presidente de la República Mexicana, señor Antonio López de Santa Anna, otorgó un permiso de tres años para que sólo él cruzara el cielo mexicano. Su segundo vuelo, el 1 de mayo de 1842 lo dedica “al bello sexo de su país”; realizando otro vuelo en Morelia, el 11 de noviembre del mismo año.

03/04/1921. Se bautiza el avión DH-9 “El Ferroviario”, adquirido con fondos recaudados por los obreros ferroviarios y donado a la Escuela de Aeronáutica Militar. Al año siguiente, esta aeronave será muy conocida por transportar al Capitán Diego Aracena y al ingeniero Arthur Seabroock hasta Brasil.

03/04/1967. LAN inicia los vuelos regulares a Isla de Pascua, valiéndose de la recién pavimentada y ampliada pista del aeropuerto Mataverí, en cuya pequeña y barrosa pista original solo había aterrizado en cinco ocasiones el recordado capitán Roberto Parragué y sus nobles anfibios Manutara.

La inauguración de la nueva pista, se había realizado el mes anterior con el primer aterrizaje de un DC-6B de la FACH en ella, quedando lista para su servicio por la aviación comercial. Con este vuelo inaugural de la LAN, los isleños finalmente rompieron su más que secular aislamiento, e Isla de Pascua y su misterioso pasado, ingresó al mapa del turismo global pero también, con el aeropuerto Mataverí capacitado para recibir aeronaves de mayor porte, Chile se incorporó de pleno a la comunidad del Pacífico.

El vuelo LAN-130 fue al mando del comandante de aeronave Julio Matthei y los pilotos Gustavo Siderey y Hugo Burr. El ingeniero de vuelo era Pedro Araya apoyados por Roberto Parragué y el jefe de

navegantes de la Lufthansa Willy Kumbler. Viajaban además el director nacional de turismo Luis Aldunate, el operador turístico Lars Linblad, el agente de la ESSO Hobart Gardiner y el socio fundador de nuestra corporación, Comandante de Aeronave señor Alfonso Cuadrado Merino.

04/04/1912. Eduardo Molina Lavín vuela por primera vez en los campos de Batuco. Se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión en Chile.

04/04/1922. Primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana frente a las autoridades castrenses de este país, sobre la pista aérea de Flandes, donde se construía la Primera Escuela Militar de Aviación. Es realizado en un avión Caudron G-3 por el Piloto Cadete, señor José Ignacio Forero F.

04/04/1930. Por Decreto Supremo N°3 de esta fecha, se crea el “Boletín Oficial de la Subsecretaría de Aviación”.

04/04/1945. Una vez fundada tres días antes, se da inicio a la Escuela de Aviación Civil de Chile, “Aladino Azzari”. Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascuñán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores de Vuelo. Secundaron a éstos los pilotos señores Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrarrázaval, Rafael Salas S., y Ricardo Valderrama. Actuaron como profesores de los ramos teóricos Max Flores A., Jefe del Curso y profesor de Aerodinámica; José Claro V., Navegación Aérea; Erick Trollund, Meteorología; José Mellado León, Motores; y Eduardo Hamilton Depassier a cargo de Legislación y Reglamentación Aérea, todos quienes aportaron desinteresadamente su concurso.

Las clases teóricas se desarrollaron en las aulas de la Universidad de Chile pues no se contaba con un local apropiado en Los Cerrillos ni en la sede del Club. El material de vuelo empleado fueron cuatro aviones Aeronca. El curso cuya finalidad principal es formar pilotos aviadores de turismo, con los conocimientos necesarios para poder optar más tarde a los demás títulos en la Aviación Comercial y en la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, estuvo integrado por 49 alumnos

05/04/1919. Se lleva a cabo el inicio de una de las principales hazañas de la aeronáutica militar chilena: la Primera Doble Travesía aérea sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes. La hazaña fue realizada por el audaz Teniente del Ejército de Chile, señor Armando Cortínez Mujica, en un avión Bristol M1C, concluyendo con el triunfal retorno a Chile el día 16 de este mismo mes de abril.



El teniente Cortínez posa delante del avión Bristol M1C con que realizó su histórico cruce de la cordillera

05/04/1925. Se efectúa el Raid Montevideo- Asunción-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo, de 4.500 kms. En 32 horas de vuelo, efectuado por el señor Teniente Coronel uruguayo, don Cesáreo L. Berisso acompañado por el Mecánico de la misma nacionalidad, don Dagoberto Moll, en un avión Breguet XIV.



05/04/1927. Tres aviones Breguet XIX de la Escuadrilla española “Elcano”, despegan de la Base Cuatro Vientos, con la misión de recorrer los 17.500 km que los separan de Filipinas.

06/04/1915. Se da inicio a la realización de las primeras maniobras de la Aviación Militar.

07/04/1940. Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Sabana, Costa Rica.

08/04/1923. Ingresan a la Escuela de Aviación de Chile para realizar un curso de vuelo, los primeros ciudadanos mexicanos: Carlos Cristiani Coutiño y José Zertuche González.

08/04/1930. El Congreso Nacional Hondureño emite el Decreto N°217, referido a la Primera Ley de Aviación en Honduras.

08/04/1923. Primer lanzamiento de una bomba de guerra sobre el mar. Bomba de 45 Kgs de peso construida en los arsenales de Marina, es lanzada desde un avión Short N°3 por el piloto Teniente Herbert Youlton Bullee.



Villa Las Estrellas. Territorio Chileno Antártico. (1984)

09/04/1984. Es inaugurada “Villa Las Estrellas” en el Territorio Chileno Antártico.

Las instalaciones alojan desde esta fecha, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección General de Aeronáutica Civil los que, junto a sus familias, realizan periódicamente soberanía en este distante territorio nacional.

11/04/1914. Primera exhibición de acrobacia aérea en el país. El aviador suizo, Jean Domenjoz.

11/04/1929. La entonces Fuerza Aérea Nacional, organiza el primer curso para pilotos civiles chilenos.

12/04/1910. Cecil Grace, ciudadano chileno nacido en Valparaíso, desaparece en vuelo al tratar de cruzar el canal de la Mancha. Se convierte en el primer mártir desaparecido en la historia de la aviación mundial.

12/04/1929. Después de cruzar el Atlántico, llega a Chile, al aeródromo de El Bosque, el Breguet XIX Gran Raid bautizado como "Jesús del Gran Poder", siendo el primer avión español en sobrevolar la Cordillera de los Andes en sentido Buenos Aires - Santiago de Chile.

12/04/1961. Primer vuelo espacial efectuado por el piloto de la Fuerza Aérea Soviética, señor Yuri Gagarin, a bordo del Vostok -1. De acuerdo a sus relatos habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК В КОСМОСЕ!

ЮРИЙ ГАГАРИН: ПРОШУ ДОЛОЖИТЬ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВУ И ЛИЧНО НИКИТЕ СЕРГЕЕВИЧУ ХРУЩЕВУ, ЧТО ПРИЗЕМЛЕНИЕ ПРОШЛО НОРМАЛЬНО, ЧУВСТВУЮ СЕБЯ ХОРОШО

ВЕЛИЧАЙШАЯ ПОБЕДА НАШЕГО СТРОЯ, НАШЕЙ НАУКИ, НАШЕЙ ТЕХНИКИ, НАШЕГО МУЖЕСТВА

2 АПРЕЛЯ 1961 ГОДА В 10 ЧАСОВ 35 МИНУТ КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ-СПУТНИК «ВОСТОК» БЛАГОПОЛУЧНО ВЕРНУЛСЯ НА СВЯЩЕННУЮ ЗЕМЛЮ НАШЕЙ РОДИНЫ

ИЗВЕСТИЯ

СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СССР

№ 88 (13434) Московский вечерний выпуск Среда 12 апреля 1961 г. Цена 3 коп.

СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ, ВПЕРВЫЕ В МИРЕ СОВЕРШИВШЕМУ КОСМИЧЕСКИЙ ПОЛЕТ МАЙОРУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ

Дорогой Юрий Алексеевич!
Мне доставляет большую радость горчо поздравить Вас с выдающимся героическим подвигом — первым космическим полетом на корабле-спутнике «Восток».

Весь советский народ восхищен Вашим славным полетом, который будет помнить в веках как пример мужества, отваги и героизма во имя служения человечеству.

Советский Народ полет открывает новую страницу в истории человечества в покорение космоса и наполняет сердца советских людей великой радостью и гордостью за свою социалистическую Родину.

От всего сердца поздравляю Вас со счастливым возвращением из космического путешествия на родную землю, Юрию Алексеевич!

До скорой встречи в Москве.

Н. ХРУЩЕВ.
12 апреля 1961 года.

ВСЕМ УЧЕНЫМ, НИЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ, РАБОЧИМ, ВСЕМ КОЛЛЕКТИВАМ И ОРГАНИЗАЦИЯМ, УЧАСТВОВАВШИМ В УСПЕШНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРВОГО В МИРЕ КОСМИЧЕСКОГО ПОЛЕТА ЧЕЛОВЕКА НА КОРАБЛЕ-СПУТНИКЕ «ВОСТОК» ПЕРВОМУ СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ ТОВАРИЩУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ

Дорогие товарищи!
Ваша свобода, талантливый и трудолюбивый народ, выдающийся партийный коллектив во главе с великим вождем и учителем трудящихся всего мира Владимиром Ильичем Лениным в октябре 1917 года в социалистическом историческом творчестве, реализовали великую мечту человечества — осуществили полет человека на корабле-спутнике «Восток» в космическое пространство.

Полет советского человека в космос — величайшее достижение творческого гения нашего народа, результат свободного и волевого труда советских людей — строителей коммунизма. То, о чем в прошлом мечтали выдающиеся представители русской и мировой науки и техники, мечту посвятить свою жизнь гениальный сын нашего народа — Константин Эдуардович Циолковский, претворилась, благодаря воле и мужеству советского народа, в реальность, стало явью наших героических дней. Это великий выдающийся вклад советского народа в сокровищницу мировой науки и культуры. Это замечательная заслуга Советского Союза будет с благодарностью воспринята человечеством. Героический полет советского человека в космос — страница славы в истории земли. Некогда мечта человечества сбылась.

Наше свободное, талантливое и трудолюбивое население, выдающийся партийный коллектив во главе с великим вождем и учителем трудящихся всего мира Владимиром Ильичем Лениным в октябре 1917 года в социалистическом историческом творчестве, реализовали великую мечту человечества — осуществили полет человека на корабле-спутнике «Восток» в космическое пространство.

Космический полет человека — это результат успешного осуществления грандиозной программы развитого коммунистического строительства, неустанной работы Коммунистической партии и ее диктатора, Центрального Комитета и Советского правительства во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым, и искренним признанием науки, техники, культуры, о благо советского народа.

Милые товарищи, лет отделился запуск первого в мире советского искусственного спутника Земли от успешного полета человека в космос.

Советские ученые, инженеры, техники, рабочие своим упорным и самоотверженным трудом открыли путь человечеству к великим рубежам мирового прогресса. И она сделала это во имя мира на земле, во имя счастья всех народов.

Los titulares dicen: "¡El hombre soviético en el espacio!", "La mayor victoria de nuestro modelo, nuestra ciencia, nuestra técnica y nuestra valentía", "Sobre el primer vuelo del hombre en el espacio"

El 12 de abril, es conmemorativo al primer vuelo espacial de Yuri Gagarin y fue declarado por la Federación Aeronáutica Internacional, como el Día Mundial de la Aviación y de la Astronáutica (efectuado el 12-4-1961). De acuerdo a los relatos de Yuri Gagarin, éste habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

12/04/1976. La Fuerza Aérea Argentina declara en justicia al distinguido aviador e ingeniero, señor Jorge Alejandro Newbery, como fundador de la Aeronáutica argentina.

13/04/1913. Ocorre el trágico accidente que sufriera el distinguido piloto civil, señor Luis Alberto Acevedo quien al enfrentar uno de sus desafíos, cual era realizar el Raid Concepción – Santiago, se estrelló en las aguas del río Biobío, en San Pedro de la Paz frente a Concepción, falleciendo y convirtiéndose así, en el primer mártir de la aviación civil chilena.

Su inesperada muerte causó enorme consternación en el país.

13/04/1918. En un monoplano Morane Saulnier Parasol, logra cruzar la cordillera de Los Andes desde Zapala, ubicada en el centro de la provincia del Neuquén en Argentina, hasta la ciudad de Cunco en Chile, el teniente del Ejército argentino, señor Luis C. Candelaria, logrando así efectuar un cruce en aeroplano, a una altitud máxima de 2.950 metros.

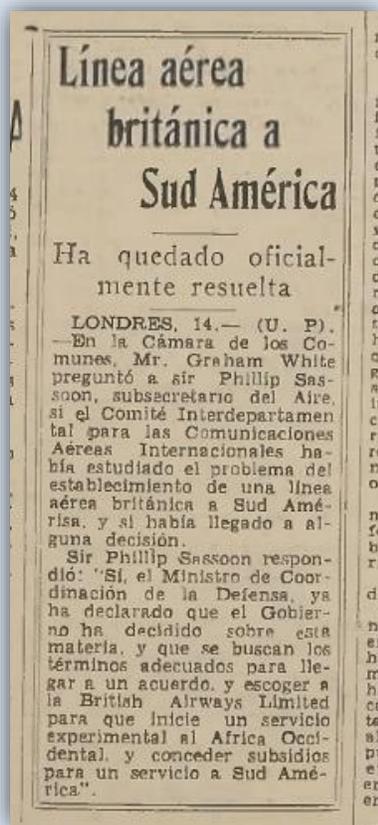
Meses más tarde, el 12 de diciembre de ese año, será el teniente chileno, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cumplirá el verdadero desafío y sueño de muchos temerarios aviadores, al derrotar el macizo andino por su parte más alta.



El piloto chileno, señor Luis Alberto Acevedo, junto a su mecánico y amigo francés, señor Pierre Coemme.

13/04/1932. Se establece mediante la Ley N°295 de la República Dominicana, la existencia de requisitos para aterrizar o amarrar aeronaves en los lugares autorizados.

14/04/1914. El capitán Piloto Aviador, señor Gustavo Adolfo Salinas Camiña, quien en 1913 se había unido al movimiento Constitucionalista bombardea con su avión biplano “Sonora” al buque “Guerrero” de la Armada Federal Mexicana en el puerto de Topolobampo, estableciendo así lo que sería el primer combate aeronaval americano. El general Álvaro Obregón, Jefe del Cuerpo del Ejército Constitucionalista del Noroeste, lo nombró después de este ataque jefe de artillería en las fuerzas contra Doroteo Arango, más conocido como Pancho Villa.



14/04/1931. Se inaugura en Honduras, la Escuela Nacional de Aviación. Con la contratación del Coronel de Aviación William Brooks (estadounidense) en la presidencia del Doctor Vicente Mejía Colindres, se formalizó el 25 de enero de 1936 su denominación como Escuela de Aviación Militar “Capitán Roberto Raúl Barahona Lagos”. En octubre de 1937, fue habilitada como centro de formación de oficiales aviadores para la futura Fuerza Aérea Hondureña. Curioso mencionar que fueron sólo cuatro los primeros cadetes en ser instruidos en el pilotaje y mantenimiento de los aeroplanos.

14/04/1937. Se aprueba oficialmente, que la British Airways Limited, línea aérea británica inicie un servicio aéreo experimental al África Occidental como también se conceden los subsidios para un servicio hacia Sudamérica.

15/04/1915. Por Resolución Ministerial 90/915 de esta fecha, se dispone la creación de la Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la Plata, en Argentina.

15/04/1917. Se inaugura el monumento a los mártires de la aviación chilena.

La construcción fue financiada por suscripción popular iniciada a fines de 1915, en recuerdo de la memoria de aquellos aviadores militares caídos en los albores de la Aeronáutica Nacional.

El obelisco de cuatro caras lleva en su parte superior un cóndor de bronce con sus alas desplegadas, obra realizada bajo el diseño del artista italiano radicado en Santiago, Chile, señor Rómulo Tonti quien utilizando unos 800 kilos de este noble material fundiera magistralmente en la Escuela de Artes Y Oficios, actual Universidad de Santiago de Chile.

Al pie de esta imponente obra, se rinde homenaje cada 1º de noviembre a los Mártires de la Aviación Chilena.



15/04/1928. Es inaugurado oficialmente el Correo Aéreo en México. Esta actividad ya había sido realizada desde el vuelo que realizara el 6 de julio de 1917, cuando el teniente piloto aviador (TPA), señor Horacio Ruiz Gaviño, efectuó el primer transporte de correo aéreo de la historia de México.

15/04/1961. Aviones B-26 de la Brigada de Asalto 2506, bombardean el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana y el Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba, dos días antes de la frustrada invasión de Bahía de Cochinos protagonizada por fuerzas cubanas exiliadas.

16/04/1930. Bajo la denominación inicial de “Dirección de Personal”, se crea uno de los primeros órganos de apoyo al mando que se constituyeron al momento de la creación de la Fuerza Aérea chilena. El primer Director del actual Comando de Personal, fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Florencio Gómez Flores.

16/04/1942. Son dados de alta los futuros aspirantes del primer curso de Cadetes a la Entonces Escuela de Aviación, cuyo ingreso efectivo se realizó el día lunes 11 de mayo de ese año.

16/04/1945. En la ciudad de La Habana, Cuba, se realiza la reunión constituyente de la *International Air Transport Association* (IATA) y su posterior fundación tres días después. Su propósito principal, es el de ser una entidad encargada de determinar la regulación vigente y aplicable a la navegación aérea y al transporte aéreo de personas y bienes, facilitando con ello procesos y servicios hacia las empresas de transporte aéreo y a las naciones donde éstas operan.

16/04/1959. Aerolíneas Argentinas inaugura su ruta internacional, en la era de aviones a reacción, con un vuelo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. El avión utilizado fue un De Havilland D.H. 106- Comet 4, bautizado como “Las Tres Marías” en una emotiva ceremonia celebrada en Ezeiza, especial oportunidad en la que se entronizó en la aeronave la imagen de la santísima Virgen María, bajo la advocación de *Nuestra Señora de Loreto*, patrona de la aviación argentina.



17/04/1920. Los habitantes de la ciudad de La Paz, Bolivia, quedaron sorprendidos cuando en la tarde de ese día, el avión triplano norteamericano Curtiss Wasp 18T, al mando de los estadounidenses, señores Donald Hudson y Robert Albough, conquistó el firmamento de la capital boliviana; siendo este el primer vuelo realizado con éxito, sobre esa ciudad capital altiplánica.

17/04/1920. Se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, consolidándose el 10 de diciembre de ese mismo año en el acto de instalación presidido por el Coronel David López Enríquez y con la participación de asesores de la firma francesa FARMAN.

17/04/1921. Se inaugura oficialmente el Aero-Club de Rosario. Al poco tiempo de iniciado, a fines de 1925, un devastador ciclón derribó los hangares y destruyó sus aviones acabando con las expectativas e ilusiones de aquellos esforzados pioneros rosarinos. En el año de 1938, el A.C.R. reinicia sus actividades donde actualmente se encuentra el Aeropuerto Internacional Rosario, y en 1970, se traslada a su predio actual, el Aeroparque Rosario.

17/04/1970. La Comandancia en Jefe de la Armada autoriza la fundación del Club Aéreo Naval. Meses después por Decreto Supremo N° 306, del 22 de febrero de 1971, se le concedió Personalidad Jurídica a la Corporación. Dirigido por su primer Presidente el Socio Capitán de Navío don Raúl Valenzuela Pérez, el Club dispuso de un avión Piper PA 22 modelo 1957, adquirido en forma particular por un grupo de 12 Oficiales Infantes de Marina, dando así, inicio a las actividades aéreas del Club, operando desde el Aeródromo de Rodelillo. Posteriormente y gracias a las cuotas sociales de los primeros cien socios, el Club adquirió un avión Piper PA18 modelo 1954, el que hasta hoy continúa en servicio de vuelo.



17/04/1979. Se crea la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada, respondiendo a la necesidad institucional de regularizar las actividades de instrucción que desarrollaba la Aviación Naval y en reconocimiento al nivel y categoría de la educación que impartía a Oficiales y Gente de Mar en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval que funcionaba desde 1966.

Este plantel naval, lleva el nombre del Guardiamarina Zañartu, en homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio en 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación de El Bosque, a su amigo, camarada y compañero de vuelo, el Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



17/04/1990. Un avión DC-8-63 de Líneas Aéreas Paraguayas que cumplía el vuelo a Madrid sufrió un incidente cuando después de despegar de Dakar, se desvió de su ruta tradicional hacia la capital española y sobrevoló espacio aéreo de Argelia. Al entrar a dicho país, cazas Migs interceptaron al avión de LAP y lo obligaron a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Argel, donde fue retenido por espacio de tres horas.



19/04/1912. Se termina de construir el primer avión hecho en México por los señores Juan Guillermo Villasana y Jacques Poborejsky.

Este aparato fue bautizado como “Latinoamérica” realizando con gran éxito su vuelo inaugural, días más tarde, en el mes de mayo.

Meses después, el destacado ingeniero y aviador, Juan Guillermo Villasana López fabricaría la novedosa hélice “Anáhuac”, compuesta con varios tipos de maderas y un ensamble nuevo, que permitió a los aparatos elevarse más y mejor, dando así un giro fundamental a la aeronáutica mundial.

19/04/1914: El célebre aviador civil chileno Clodomiro Figueroa realiza los primeros vuelos sobre la hermosa y austral ciudad de Puerto Montt.

19/04/1995. Último vuelo de los cazabombarderos Hawker Hunter sobre Los Cerrillos. Los últimos cuatro aviones pasaron a retiro del servicio.



20/04/1952: En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos que reciben su característico distintivo recientemente aprobado ese año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Alejo Williamson Dávila, quien que realizara años más tarde la proeza de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta en un planeador Blanik L 13, el 12 de diciembre de 1964, misma fecha en la que se conmemora el Día de la Aeronáutica Nacional.

21/04/1895. Nace en Maracaibo, Venezuela, Carlos Otto Meyer Baldó, quien fue un destacado aviador venezolano, as de caza de la aviación alemana durante la Primera Guerra Mundial y uno de los fundadores de la Fuerza Aérea Venezolana.



Carlos Otto Meyer Baldó y su distintivo de avión.



Insignia de piloto imperial militar

21/04/1921. A las 9.35 horas de este día, en un acontecimiento memorable, se realiza el primer vuelo desde la localidad de Pasto hasta Cali, Colombia al mando del piloto italiano, señor Ferruccio Guicciardi Romani.

21/04/1980. Se crean las entonces I^a, II^a, III^a y IV^a Brigada Aérea. Con esta fecha se activan 4 de las 5 actuales Brigadas Aéreas Institucionales, máxima orgánica operativa de la Fuerza Aérea de Chile. Sus primeros comandantes tras la reactivación fueron los Generales de Brigada Aérea (A): Benjamín Opazo Brull (I^a B.A.), en Antofagasta; Guillermo Sandoval Velásquez (II^a B.A.), en Santiago; Enrique Escobar Rodríguez (III^a B.A.), en Puerto Montt y Nelson Sepúlveda Brito (IV^a B.A.), en Punta Arenas.



I^a Brigada Aérea



II^a Brigada Aérea



III^a Brigada Aérea



IV^a Brigada Aérea



V^a Brigada Aérea

21/04/1983. La Fuerza Aérea de Chile, donó a su par paraguaya, cinco aviones Neiva T-25 Universal de entrenamiento, los cuales fueron incorporados al Grupo Aéreo de Entrenamiento y Transporte (GAET) en una ceremonia realizada en esta fecha. Cabe destacar que los T-25 llegaron de Chile en vuelo y fueron tripulados por oficiales de la FAP, quienes por primera vez realizaron el cruce de la cordillera de los Andes.



22/04/1914. Nace el señor José Abelardo Quiñones Gonzales. Aviador de guerra peruano declarado Héroe Nacional del Perú, por la Ley N° 16126 del 10 de mayo de 1966, a causa de su inmolación en una misión aérea contra las baterías ecuatorianas, durante la guerra de 1941. Asimismo, cada 23 de julio (día de su inmolación) se conmemora el *Día de la Fuerza Aérea del Perú*.



Billete de 10 Nuevos Soles, que recuerda la valerosa imagen de José Abelardo Quiñones G. (2013)

22/04/1932. Es creado por el Presidente brasilero, señor Getúlio Vargas, el Departamento de Aviación Civil, subordinado al entonces Ministerio de Vías y Obras Públicas.

22/04/1945. Desde inicios de 1944, treinta y tres pilotos partieron de Brasil rumbo a Albrook Field, en la Zona Estadounidense del Canal de Panamá. Su tarea era adiestrarse para el combate en los aviones de combate de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos. Durante los meses siguientes, instructores norteamericanos los entrenaron en el P-40 en la Base Aérea de Aguadulce, en Panamá, participando ocasionalmente en la defensa aérea del Canal de Panamá.

Cuando el grupo concluyó satisfactoriamente esta fase del adiestramiento, se trasladó a Suffolk, en Long Island, Nueva York, donde recibió adiestramiento en el P-47 Thunderbolt, avión que volarían más tarde en combate.

Para el mes de abril de 1945, las tropas aéreas voluntarias del Primer Grupo de Aviación asignado al *350th Fighter Group* de la Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU., llevarían a partir del día 22 de ese mes, su más grande esfuerzo aéreo en la campaña aérea contra las fuerzas contrarias en Italia.

Por tal motivo se proclama en esta fecha, el *Día de la Aviación de Caza Brasileira*. Para conservar una línea de mando clara, el 1er Grupo de Caza



de la Fuerza Aérea Brasileña fue redesignado como *1er Escuadrón de Caza Brasileño*, hasta el fin del conflicto.

Con esta nueva designación, la unidad voló bajo su propia bandera e insignias brasileñas. Famosa fue desde entonces, la insignia roja que portaba el lema y grito de guerra de la unidad: *¡Senta a Pua!* (que quiere decir *¡Dale Duro!*).

22/04/1957. Fallece el Teniente Coronel P.A., señor Horacio Ruiz Gaviño, pionero de la aviación militar en México quien dirigió el Biplano "TNCA-SERIE A" No. 6, donde se transportó el Primer Correo Aéreo Mexicano en 1917.

22/04/1970. Creación del Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Somela Valenzuela, Director.



Horacio Ruiz Gaviño



22/04/2010. Luego de cambiar de dueños, la empresa Aero Regional Paraguaya S.A. deja de volar y son retirados ambos aviones 737-200 y traídos a Chile. La empresa cerró sus oficinas en Paraguay.

22/04/2010. La Agrupación Aerofluvial del Paraguay recibe su primer helicóptero Robinson R.44 Policecopter, al que se otorgó el serial A-01 (*call sign* "Ángel" 01).

24/04/1972. Creación de la Prefectura Aeropolicia de Carabineros de Chile. Sus bases datan del 16 de junio de 1948, cuando se crea el Club Aéreo Carabineros de Chile, con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la Institución.

Posteriormente, el 17 de febrero de 1960, se dio origen a la Brigada Aeropolicia, destinada a organizar y operar los medios aéreos asignados a Carabineros. Finalmente, en abril de 1972, se crea sobre la base de la Brigada Aeropolicia, la *Prefectura Aerea* de Carabineros de Chile cuyo primer jefe fue el Coronel de Carabineros señor Germán Sanhueza Romero.



La *Prefectura Aérea*, como se denomina actualmente desde el 23 de octubre de 2009, realiza operaciones aéreas permanentes para el mantenimiento del orden y la seguridad pública en todo nuestro territorio nacional.

25/04/1945. Creación de Club Aéreo de Traiguén, localizado en la Provincia de Malleco en la IX Región de la Araucanía, Chile.

25/04/1954. Creación del Club Aéreo “Adolfo Menadier Rojas”. La concepción de esta institución, se remonta a la década de los años 40, cuando un grupo de entusiastas suboficiales mecánicos de aviación de la Fuerza Aérea de Chile, se reunieron bajo un hangar para conversar y hacer realidad sus sueños de volar. Su primer Directorio lo conformaron los señores René Araneda Valdés, Osvaldo Sanhueza Suazo, Héctor Muñoz Hernández, Manuel Chávez, Manuel Pino Rojas y Alberto Nuño Veliz.

26/04/1993. Entre los días 26 y 30 de abril, se celebró la II Conferencia Espacial de las Américas. En la Declaración de Santiago de Chile, se aprueba la creación de una Secretaría Pro Tempore para dar seguimiento y continuidad a los resultados del CEA.



27/04/1910. El mecánico francés, señor Julien Mamet, realiza el primer vuelo de una aeronave sobre Portugal.

La aeronave utilizada para esta ocasión fue un Blériot XI, de propiedad del aviador civil uruguayo, señor Mario García Cames, y que según algunas notas claves de época, habría llevado la bandera de esta nación, pintada en la cola del citado avión.

27/04/1909. El distinguido pionero aeronáutico y deportista Ingeniero, señor Jorge Newbery Malagarie, es elegido como Presidente del Aero Club Argentino. Su primer emplazamiento tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Sportiva, que en la actualidad es el Campo Hípico de Palermo, en Buenos Aires.



27/04/1913. Se realiza el primer vuelo océano a océano a través del istmo de Panamá. Fue realizado por el afamado aviador y piloto automovilístico norteamericano, Robert G. Fowler. El tramo comprendió el vuelo entre la Bahía de Panamá y Bahía Limón en una hora y 35 minutos.

27/04/1916. Con ocho alumnos se da inicio al primer curso de aviadores navales en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, en Santiago de Chile.

Estos alumnos fueron el Teniente 2º Pedro Luco C., Guardiamarina de 1ºClase Enrique de la Maza R., Ingeniero 3º Francisco Cruz A., Contador 3º Carlos Yánquez C., Maquinista 2º Abraham Villalobos, Maquinista 2º Juan Constanzo, Torpedista 2º Luis Farías y Sargento 2º Artillero Juan Urrutia.



En esta fotografía de un curso de biplanistas en la Escuela de Aeronáutica Militar, figuran al menos tres de los primeros activos participantes de la Armada de Chile.

27/04/1947. A iniciativa del Rotary Club de Constitución, presidido por aquella época por el Dr. Alfredo Vera Kreisel, se funda el Club Aéreo de Constitución.

27/04/1998. Se inaugura la Base Aérea Ecuatoriana de Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbíos. Su primer comandante, fue el Teniente Coronel, señor Fernando Cano Andrade. Aquí funcionará el Ala de Combate N°31, unidad que realiza vuelos de entrenamiento y preparación de sus escuadrones de combate, transporte y rescate.

28/04/1954. Se realiza el Primer vuelo de un avión a reacción de la Fuerza Aérea de Chile. Al mando del aparato de Havilland DH-115 "Vampire" J-03, armado en la Maestranza de Lan Chile despegó desde el Aeropuerto de "Los Cerrillos", el piloto inglés, Mr. George Errington, iniciando así la era del Jet en nuestro país.



PRIMER VUELO: Uno de los "Vampire" armados en la maestranza de Los Cerrillos se apresta para emprender su primer vuelo. Es el primer avión a chorro con que cuenta la FACH.

Recorte de la Revista Chile Aéreo Nº 250 de mayo de 1954

Asistieron a presenciar la prueba de ese día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general don Armando Ortiz; los generales señores Fernando Ortega, Javier Undurraga y Osvaldo Cordero; el coronel Ingeniero de Aviación don Fernando Fagalde; comandante Exequiel Varela y los ingenieros de la De Havilland que dirigieron el armado del Vampire, señores Bill F. Tull y Jeffrey Whiton, además del vicepresidente de LAN, don Arturo Merino Benítez.

Al día siguiente, jueves 29 de abril, volará el Comandante de Grupo (A) señor René Ianiszewski Courbis, siendo este oficial quien alcance el privilegio de ser llamado nuestro primer piloto de jet chileno.

28/04/1958. Es decretada la adquisición de seis aviones De Havilland D.H. 106- Comet 4, para Aerolíneas Argentinas. El vuelo inaugural de la primera de estas naves a reacción, bautizada como "Las Tres Marías", se llevó a cabo el 16 de abril de 1959, con la ruta Buenos Aires – Santiago.

29/04/1911. Tras haber efectuado el curso de pilotaje en la Escuela Farman, recibe en Francia su "brevet" de Aviador, el Teniente naval, señor Jorge Henrique Moller, primer piloto militar brasilero.

29/04/1952. Don Hilario Chau Lin, obtiene su título de Piloto Aviador en el Club Aéreo de Tocopilla, convirtiéndose en el primer piloto civil chino que realiza su curso de vuelo en Chile. El examen que había despertado una simpática expectación tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo de Barriles, donde sobre un Fairchild del Club Tocopillano el señor Chau realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar. Tanto como felicitaciones al joven oriental, hubo para su instructor Sr. Enrique Maurín, Teniente 1º de la Fuerza Aérea de Chile.



30/04/1937. Creación de la “Academia Aérea”, actual Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile.

Instituida para satisfacer la necesidad institucional de autonomía en la formación de Oficiales en la Especialidad de Estado Mayor, la que se efectuaba anteriormente en la Academia de Guerra del Ejército, sin la necesaria especialización del enfoque profesional en las características propias del medio aéreo.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Tovarias Arroyo, quien en 1943, llegaría a ser un muy distinguido Comandante en Jefe Institucional.

30/04/1948. Se crea el Juzgado de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, sustituyendo así, a los juzgados previos en calidad de Juzgado único. Se nombró como primer Juez de Aviación al Comandante de Unidades Aéreas, General de Brigada Aérea (A) Teodoro Ruiz Diez, y como auditor al Capitán de Bandada (J) Aquiles Savagnac Sánchez.

30/04/1949. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se inaugura el Aeropuerto “Ministro Juan Pistarini”, en la localidad de Ezeiza en Buenos Aires, Argentina.

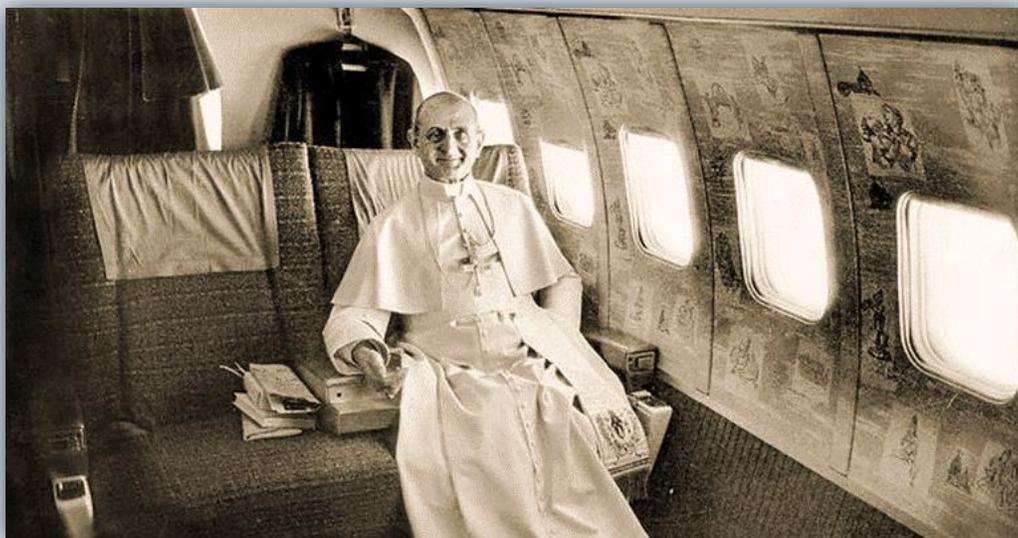


30/04/2001. La Academia de Guerra Aérea, a propuesta del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, pasa a llamarse Academia de Guerra Aérea “General Diego Aracena Aguilar”.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

“EL AMOR ES MAS FUERTE” A 35 años de la visita de SS Juan Pablo II a Chile

El Papa Pablo VI fue el primero en la historia pontificia que usó el transporte aéreo, para su histórica visita a Tierra Santa a comienzos de enero de 1964, en la que empleó el Douglas DC-8-43, c/n 45665, I-DIWS, “Leone Pancaldo” de la ya desaparecida Alitalia.



El Papa Paulo VI a bordo del Douglas DC-8-43, c/n 45665, I-DIWS, “Leone Pancaldo” de Alitalia, que lo trasladó a Tierra Santa. Fuente: ABC19/10/2014

Desde entonces, la aviación ha facilitado los viajes pastorales del papado, llevando su mensaje de Fe a continentes y países lejanos.



El 3 de junio de 1967 la oficina de Correos del Vaticano emitió una primera serie de sellos aéreos ilustrados con un avión.

En este orden de ideas, conviene analizar brevemente algunas características de los vuelos pontificios, ya que transportan al líder espiritual de millones de católicos quien es al mismo tiempo, un jefe de estado. Por este motivo el avión papal siempre lleva al lado de la puerta principal el escudo del Pontífice en tanto que al aterrizar, la tripulación hace ondear la bandera del país visitado junto a la del Vaticano, que lleva grabada el escudo de armas de la Santa Sede, de modo que el avión luzca ambas insignias, la del líder espiritual y la del jefe de estado.



El avión papal con las banderas de Chile y El Vaticano y el escudo del Pontífice a un costado de la puerta.

Una segunda consideración es que el Vaticano carece de aviones propios, por lo cual, era Alitalia la que tradicionalmente proveía el avión papal, no obstante que en algunas oportunidades se ha contratado a otras empresas. Asimismo, el material de vuelo ha sido variado. Digamos también que con Juan Pablo II se instaló la tradición de usar aviones de Alitalia a la ida y otra del país visitado para el regreso, en tanto que para los vuelos domésticos, se han empleado aviones y helicópteros de la Fuerza Aérea o aerolíneas locales, acondicionados con las comodidades del caso.

Normalmente los vuelos papales se originan en el aeropuerto Leonardo da Vinci/Fiumicino, y regresan al de Ciampino en Roma, con el distintivo de llamada "Volo Papale", "Shepherd One" (Pastor Uno) o el de la aerolínea seguido del número 1 (LAN 1)¹

Hecha esta introducción, digamos que al regreso a Roma de su XXXIII° viaje apostólico, el miércoles 15 de abril de 1987, el Papa Juan Pablo II señaló en parte de su alocución: *"Hoy, miércoles de la Semana Santa, nos reunimos tras el regreso de mi viaje pastoral a dos países limítrofes de América Latina: Chile y Argentina.*

Como es sabido, al comenzar mi ministerio en la Sede de Pedro, estas dos naciones se encontraban, en diciembre de 1978, al borde de una guerra, que hubiera podido extenderse luego a otros países de América del Sur. Considero un signo de la Providencia de Dios el que se pudiera parar los pasos de la guerra y que Chile y Argentina propusieran a la Sede Apostólica su Mediación en la controversia sobre la zona austral. Deseo expresar una vez más mi profundo agradecimiento al señor cardenal Antonio Samoré, que en diciembre de 1978 dio los primeros pasos para impedir la guerra y guió luego, hasta su muerte ocurrida en febrero de 1983, los trabajos de los expertos de ambas partes. Estos trabajos se

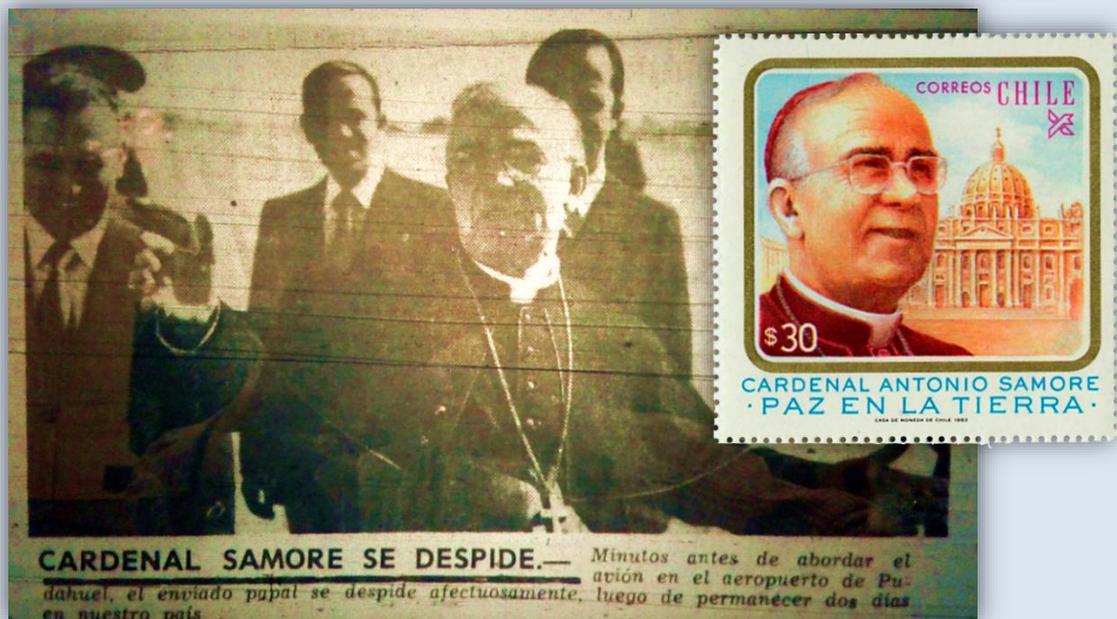
¹ Rosa Muskus, Alejandro. Vuelos Papales a través de la historia: La Fe viaja con Alas.
<https://www.aviacol.net/interes-general/vuelos-papales-historia-detalles-logistica-fe-viaja-alas.html>

vieron coronados al fin- gracias también a quien continuó la obra del cardenal Samoré- por un Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina, firmado en el Vaticano el 29 de noviembre de 1984".²

En efecto, el 22 de diciembre de 1978, ambos países se encontraban a un par de horas de iniciar un conflicto bélico de impredecibles alcances, cuando el Papa Juan Pablo II decidió intervenir enviando al cardenal Antonio Samoré para iniciar un largo y dificultoso proceso de mediación, empezando por Argentina donde llegó el martes 26.

Cuarenta y ocho horas más tarde, abordaba el T-01, "Tte. Gral. Perón", un birreactor Fokker F-28 Mk4000 (c/n 11028) de la presidencia, con destino a Santiago, para aterrizar en el aeropuerto Arturo Merino Benítez a las 11:37 am, donde lo esperaba una comitiva eclesial que integraban el nuncio Ángel Sodano, el cardenal Raúl Silva y el presidente de la Conferencia Episcopal, monseñor Francisco de Borja Valenzuela. La cuestión protocolar corrió por cuenta del ministro de Relaciones Exteriores, Hernán Cubillos, encargado de darle la bienvenida y de expresarle los deseos del Gobierno de Chile de llevar a feliz término su delicada misión, y un destacamento del Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina, que le rindió honores con tres toques de clarín, mientras un numeroso público aplaudía, apostado en las terrazas del aeropuerto.

Terminadas las reuniones en Santiago, el sábado 30 en la mañana, de camino al aeropuerto, le solicitó al canciller detenerse unos minutos en la catedral de Santiago para rezar frente a la tumba de su amigo, el cardenal José María Caro, tras lo cual continuaron viaje para abordar el Lear Jet LR-35 (c/n 35-050), CC-ECO, un birreactor del Servicio Aerofotogramétrico de la FACH que debía trasladarlo a Buenos Aires. En la capital argentina lo esperaba el canciller Carlos Pastor. Al despegar de Santiago a las 10:20, le expresó al canciller Cubillos, con un dejo de angustia "*Sólo Dios sabe si volveré a Santiago*".



La gestión del Cardenal Antonio Samoré mereció el reconocimiento y agradecimiento del pueblo de Chile

² Juan Pablo II, Audiencia General, miércoles 15 de abril de 1987.

http://w2.vatican.va/content/john-paul-ii/es/audiencias/1987/documents/hf_jp-ii_aud_19870415.html

Afortunadamente, al atardecer del 2 de enero el T-01 aterrizaba nuevamente en la pista del aeropuerto Arturo Merino Benítez para dejar al cardenal y regresar media hora más tarde a la capital transandina.

La cuestión de las idas y venidas del cardenal entre ambas capitales no fue un asunto trivial, pero culminaron felizmente el 8 de enero de 1979 con la llegada a la losa de Carrasco, el aeropuerto de Montevideo, del LR 35, CC-ECO con el canciller Cubillos, un avión de la Fuerza Aérea Uruguaya dispuesto para el traslado del cardenal de Buenos Aires a la capital charrúa y del F-28, T-01, con la comitiva argentina, para proceder a la firma del acuerdo que solicitaba la mediación papal, que como es sabido, habría de concluir en el Vaticano con la firma del Tratado de Paz y Amistad entre Argentina y Chile el 29 de noviembre de 1984.

Sin lugar a dudas que el rol desempeñado por el Papa Juan Pablo II fue providencial y efectivo, despertando un sentimiento de gratitud en el pueblo chileno, razón por la cual su paso por nuestro país del 1 al 6 de abril de 1987, fue planificado, no solo para que recorriera Chile llevando su mensaje de paz, sino también para que recibiera el cariño y agradecimiento a lo largo de 4 mil kilómetros de una loca geografía estrechada entre las cadenas andinas y las costas del Pacífico hasta el Finis Terrae americano.

Para la Línea Aérea Nacional, el vuelo del Papa Juan Pablo II, fue sin lugar a dudas, el proyecto más complejo y más delicado que le tocó desarrollar en toda su historia. Nada debía quedar al azar. Se empezó a trabajar este proyecto con, a lo menos, ocho meses de antelación. La empresa preparó dos Boeing B-737 y un B-767. Los tripulantes asignados a esta delicada misión recibieron clases de protocolo y una semana antes del primer vuelo con el Santo Padre, se hizo un vuelo simulado en a La Serena, donde se evaluó el comportamiento del avión, la configuración del salón del Papa, la calidad del servicio a bordo y se puso en práctica el severo protocolo del Vaticano.

Al mismo tiempo, la Fuerza Aérea realizaba sus propios preparativos. Entre ellos, *“Me correspondió actuar de maestro de ceremonia en la solemne inauguración de la iglesia institucional, Nuestra Señora de Loreto, en Quinchamalí, Las Condes, el 21 de marzo de 1987 por el Obispo Castrense, monseñor Joaquín Matte, obedeciendo una instrucción del general Fernando Matthei, quien dispuso acelerar los trabajos de terminación para inaugurarla ese día, en señal de adhesión de la Fuerza Aérea a la visita de SS Juan Pablo II.”* Presbítero Celestino Higor.



El Papa Juan Pablo II desciende del Boeing 747 de Alitalia que lo trajo a Chile, mientras la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado” le rinde honores.

El día de su llegada, el Teniente Jorge Velasco *“fui asignado al cuidado del Papa Móvil. El vehículo estaba estacionado a un costado, donde se encontraban las autoridades de ese tiempo, en la losa de Pudahuel. Después de un tiempo de espera llega a pocos metros de donde me encontraba el Boeing 747 de Alitalia, se estaciona, acercan la escala y abren la puerta delantera izquierda, pasan algunos minutos y repentinamente aparece el Papa saludando con su mano en alto. Noté de inmediato que el hombre era muy especial ya que simplemente brillaba, era luminoso, increíble, no podía dejar de mirarlo, luego bajó por la escalera, se hincó y besó la losa, posteriormente saludó a las autoridades y después procedió a tomar el Papa Móvil y dirigirse a la ciudad.*

La segunda oportunidad que tuve de verlo fue en el aeropuerto de La Serena, donde debíamos custodiar la losa para que nadie se acercara a él. Había un Boeing 737-200 de Lan Chile estacionado en espera de su llegada. Cuando llega la comitiva con él a la cabeza, los periodistas se lanzan a sacar fotos y tratar de hablar con él y debimos contenerlos. Cuando iba circulando a la altura en que me encontraba miró hacia atrás. El me mira, se detiene y me estira la mano. Yo se la estreché feliz, después de eso uno de los obispos que lo acompañaban me regaló una foto y un rosario como recuerdo.”



Teniente Velasco, el estuche del rosario y el papamóvil al momento de ser embarcado en el C-130, 996 del Grupo 10

Así, la palabra del Santo Padre recorrió Chile de Sur a Norte, tocando además de Santiago, punto culminante de la visita por la beatificación de sor Teresa de los Andes, en Punta Arenas donde se realizó una acción de gracias por la mediación en el conflicto del Beagle; Puerto Montt, donde celebró una eucaristía con los pescadores y trabajadores del mar; Concepción, Temuco para su encuentro con los pueblos originarios, La Serena y Antofagasta.

Para su recorrido por Chile, Lan Chile dispuso del Boeing 737-200QC, CC-CHU “Magallanes”, n/s 21927, que estuvo al mando de los comandantes Exequiel Sanhueza, Julio Reti y Fernando Rueda; en tanto que la tripulación de cabina la formaban Francisco Cortés, Vanina Anabalón, Rafael Gárate, María Violeta Rentería, María Soledad Buseta y como Mecánico a Bordo, Edgardo Acevedo.



*Boeing 737-200 QC, CC-CHU, n/s 21927 "Magallanes",
dispuesto por LAN como avión papal, en el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas*

Después de un riguroso chequeo técnico, el avión quedó disponible para el rediseño de la cabina que contempló un salón privado para el Santo Padre y el escudo del Pontífice pintado en el fuselaje de la aeronave, y el del Vaticano, en la vajilla, los apoyacabezas, la cristalería y el respaldo de los asientos.

Respecto de la Fuerza Aérea, los preparativos que también habían comenzado con antelación consideraron, entre otras obligaciones, la seguridad en los aeropuertos visitados; el transporte en un Lockheed C-130 "Hércules" del Grupo Nº 10, del "papamovil" requerido para los desplazamientos terrestres de Su Santidad, y el registro fotográfico desde el aire, de la multitudinaria concurrencia a cada acto de su visita pastoral.



El CDE Carlos Graneris abordando el English Electric Canberra PR9, 343, para fotografiar el Parque Eucarístico en Rodelillo durante la Eucaristía de la Familia, el 2 de abril de 1987

Comandante de Escuadrilla Carlos Graneris: *“En marzo llegó la orden de la Comandancia en Jefe de la 2ª Brigada de cubrir fotográficamente las reuniones del Papa Juan Pablo II con el mundo cristiano en las distintas ciudades. Su arribo estaba programado para el miércoles 1 de abril en un Boeing 747 de Alitalia que arribaría en Merino Benítez y permanecería en Chile por seis días.*

El jueves 2 se efectuaría la reunión en sector de Rodelillo, Valparaíso, que es la fotografía con la que contamos. A las 16:30 horas se planificó la misión considerando una pasada a media altura, fotografiando el evento con la cámara de 6 pulgadas ubicada en la parte posterior del avión. La misión se cumplió sin observaciones al igual que las efectuadas sobre las otras ciudades de Chile, donde acudió Su Santidad Juan Pablo II.”

Los vuelos en Chile se iniciaron temprano en la mañana del sábado 4 de abril de Santiago a Punta Arenas, a cargo de los pilotos Exequiel Sanhueza y Fernando Rueda, con la identificación LAN 01.

Comandante Sanhueza: *“Cuando estábamos sobrevolando Puerto Montt, recibí un mensaje del Obispo de Coyhaique, porque quería comunicarse con el Santo Padre, para enviarle un mensaje de su Diócesis en nombre de toda la comunidad. Como esta situación estaba fuera del estricto protocolo del Vaticano, me coordine con Monseñor Dziwisz para pedirle su opinión. El Papa aceptó, le preparamos la cabina de*

vuelo, se sentó en el asiento plegable del medio, se puso su cinturón de seguridad y le ofrecí si quería recibir el mensaje privadamente con audífonos o a través del parlante de la cabina de vuelo, aceptó lo último.

Cuando estábamos a la cuadra de Coyhaique, el Obispo de esa ciudad, que estaba reunido con los fieles en la Catedral, le envió al Santo Padre un emotivo mensaje. Recuerdo que el Papa Juan Pablo II se emocionó mucho al recibirlo y respondió en perfecto español. Ese día el tiempo estaba particularmente esplendoroso y se quedó con nosotros, en la cabina, durante unos diez minutos más, observando la majestuosidad de la cordillera y el paisaje de esa zona mientras yo le explicaba detalles de interés. Dentro de lo que conversamos, recuerdo que le agradecí enormemente haber intervenido y mediado para evitar una guerra fratricida con Argentina”.

En efecto, el obispo de Aysén, monseñor Bernardo Cazzaro, le hizo llegar un mensaje radial señalando: *“Su Santidad Juan Pablo II, todos los fieles de Coyhaique, Puerto Aysén y sus alrededores nos encontramos congregados en la catedral y Plaza de Armas de esta ciudad, para rendir desde los confines de esta noble tierra, un mensaje de cálida bienvenida, de amor...”* El Papa entonces, tomó el micrófono que se le tenía preparado y respondió al tiempo que, dos blancas estelas se dibujaban en el cielo azulado a 35.000 pies, simbolizando tal vez los dos milenios de la civilización cristiana.

Poco después, el comandante Sanhueza le informaba al Cardenal Francisco Fresno el momento exacto cuando el avión pasó a la cuadra del Cabo Froward, para que el Santo Padre bendijera la enorme Cruz que la Armada de Chile había erigido allí, con motivo de su visita.



Comandantes Exequiel Sanhueza, jefe de la misión, y Fernando Rueda con el Santo Padre a bordo del B-737

Horas más tarde, el avión papal regresaba al norte aterrizando en El Tepual, el aeropuerto de Puerto Montt y ya de noche lo hacía en Carriel Sur, para entregar un saludo a la población de Concepción. A mediodía del domingo 5, le correspondió recibirlo al aeródromo Maquehue de Temuco, por la tarde aterrizaba en La Florida, de La Serena, y continuaba a Cerro Moreno en Antofagasta, para pernoctar en el Instituto Santa María.



El Papa navegando en el estuario Reloncaví a bordo del buque sanitario Cirujano Videla de la Armada Nacional, antes de celebrar la Eucaristía de los 500 Años de Evangelización



Coronel Horacio Besoain Armijo en El Tepual
“yo era JEM de la Brigada en Puerto Montt. Me correspondió saludarlo como representante Fach. Fue muy emocionante.”



El Santo Padre saluda a representantes del pueblo araucano, a su llegada a Maquehue, Temuco



Comandante de Grupo Bruno Ugatti en Maquehue
“Hace 35 años fui designado para rendirle honores y recibir al Sto. Padre Juan Pablo Segundo en el aeropuerto de Temuco. Experiencia que a quienes participamos en ella nos marcó de por vida, una mano cálida pero firme, con una mirada tranquila, serena y protectora que me marcó hasta el día de hoy. Agradezco profundamente la posibilidad de relatar mi experiencia única en mi vida.”

La auxiliar de vuelo Vanina Anabalón recordaría que *“tenía solo 22 años y cuando despegamos a Punta Arenas me acerqué al encargado para presentarme y él me respondió que fuera a hablarle personalmente. Me sorprendí, porque se suponía que no se podía, entonces ahí me di cuenta de que no todo era tan estricto y que él se saltaba esas formalidades que le imponían”*.

“Él me dijo que había quedado con una muy buena impresión de Chile.

“Le gustaba mucho la fruta. La manzana y la uva. Tomaba vino tinto chileno, y las comidas me acuerdo que eran bastante sanas en general: porciones bien chicas, nada muy abundante, pero sí con cosas lindas con mucho detalle, hasta los cubiertos y las servilletas tenían el emblema del Vaticano. Recuerdo que incluso, como sabíamos que le gustaba la manzana, le dimos manzana asada, cortada, strudel de manzana, y él en un momento nos dijo que era demasiado. Por tratar de hacerlo mejor, quizás nos excedimos un poco con este tipo de comida”.

“A medida que fuimos viajando, conversando, al final fue una relación bastante cercana. De hecho, cuando me casé le mandé un parte de mi matrimonio para que me bendijera y él me mandó una respuesta”.

“Yo le lavaba la loza y no dejaba que nadie la tocara por un tema de seguridad. Yo misma me encargaba de lavarle los vasos, las copas, y dejaba todo impecable para el próximo tramo”.

“Era súper cercano. De hecho, queríamos hacer todo impecable y sentíamos la responsabilidad de ser profesionales. Recién cuando terminó el viaje afloraron las emociones y lloramos, porque nos dimos cuenta de lo que habíamos vivido. Realmente fue increíble”³.

El 6 de abril Juan Pablo II abordó el B-767-216(ER), s/n 23623, CC-CJU N°761 de Lan que lo aguardaba en la losa de Cerro Moreno para emprender vuelo a Buenos Aires. En esta oportunidad, la tripulación estuvo compuesta por los Comandantes Max Astorga, Ricardo Pizarro y Cristián Prado y la tripulación de cabina por Francisco Cortés, Vanina Anabalón, Asunción Henríquez, María Soledad Buseta, María Violeta Rentería, Cristina Irrarrázabal, Rafael Gárate, Paulina Areco, Dolores Beperet, Yanina Sepúlveda y Luz María Acuña.



Juan Pablo II se despide de Chile en el aeropuerto Cerro Moreno

³ <http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/12/26/ex-auxiliar-de-vuelo-de-lan-chile-recuerda-visita-de-ss-el-papa-juan-pablo/>

El avión despegó a las 13:45 horas, con quince minutos de atraso, por demoras en el protocolo. El comandante Astorga recuerda que *“El vuelo estaba planificado detalladamente por las aerovías chilenas que empalman con las argentinas, allá en la cordillera en el paso de Monturaqui, detrás de Antofagasta y que siguen sendas espaciales demarcadas por los faros aéreos VOR y no había ninguna que fuera directa a Buenos Aires, pero cuando cruzamos la frontera ya nivelados a diez kilómetros de altura, el Control Aéreo Argentino nos autorizó derecho a nuestro destino y así pudimos recobrar los minutos de atraso, amén de volar a la velocidad máxima permitida, cercana al ochenta cuatro por ciento de la velocidad del sonido... por ahí por los novecientos kilómetros por hora.*



Jetphotos Aldo Bidini

Boeing 767-216(ER), s/n 23623, CC-CJU N°761 que transportó al Papa Juan Pablo II de Antofagasta a Buenos Aires.

Al acercarnos a nuestra meta, fuimos interceptados por una escuadrilla de cazas de la Fuerza Aérea Argentina que nos escoltaron hasta nuestro arribo. Dicen que se veían muy bonitos, tres a cada lado de las alas de nuestro avión; pero yo iba tan concentrado en mi vuelo y en la coordinación de velocidad y rumbos que debía mantener con ellos, que la verdad es que no me atreví a levantar la vista de mi panel de instrumentos. Al sobrevolar Aeroparque, hicieron un desprendimiento alar hacia arriba y hacia los lados que cuentan que fue magnífico, pero que tampoco pude apreciar. Solo alcancé a escuchar la despedida del jefe del escuadrón con quién mantuve contacto permanente”.

Ajenos a los cálculos y maniobras del comandante Astorga, durante el vuelo se realizó otra emotiva ceremonia con los ilustres viajeros, en la cual se pasó un video de Lan Chile y el presidente Sepúlveda junto a María Violeta Rentería le entregó una hermosa paloma de la Paz, blanca, a Juan Pablo II.

Una vez aterrizados, continua Astorga, *“los pilotos fuimos llamados a saludar al Santo Padre. Por alguna razón fui el último en sentarme a su lado. Juan Pablo Segundo vistiendo su tradicional atuendo blanco estaba acomodado al lado izquierdo de la nave. Me miró con sus profundos ojos azules y sentí que*

escudriñaba mi alma. Su mano cálida tomó la mía y me dio su bendición, agradeciendo nuestro cometido.

Luego me miró fijamente y apretándome la mano me dijo: – Usted es un hombre bueno... dele mis saludos y bendiciones a su familia.

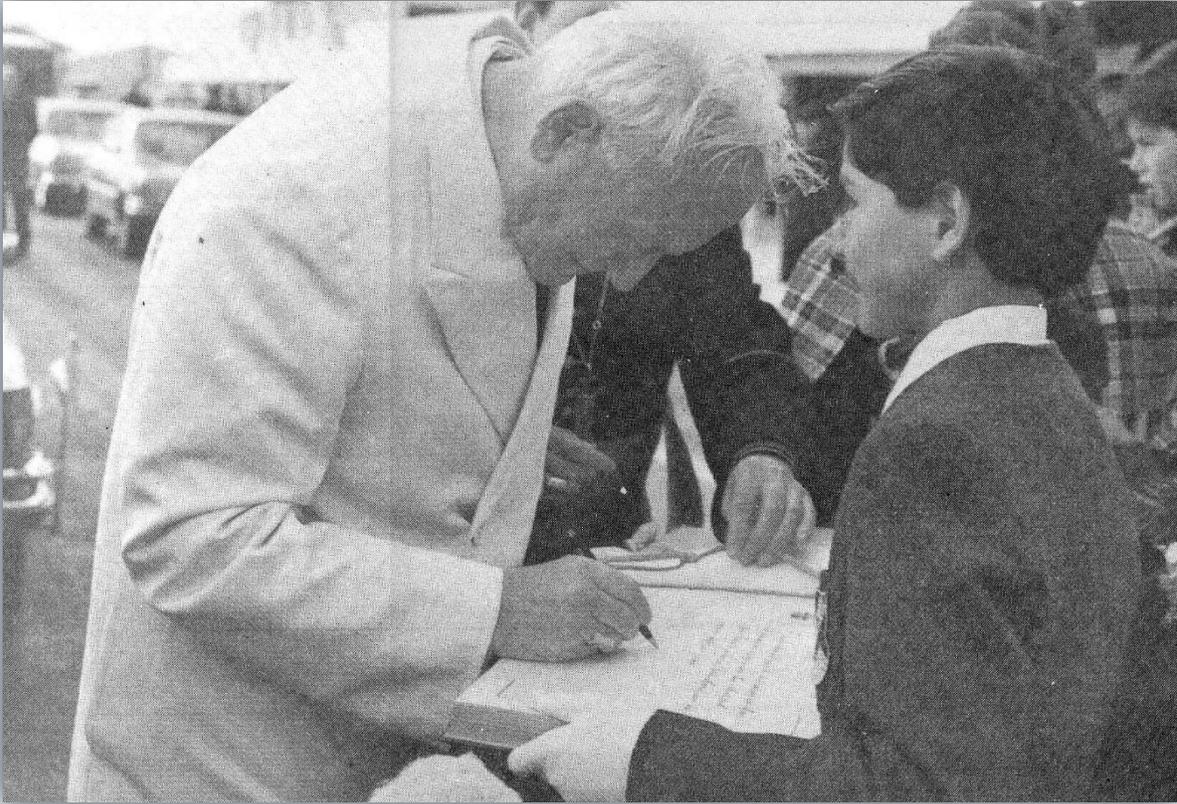
Después se puso de pie, mientras todos los que estábamos a su alrededor lo aplaudíamos y luego de detenerse un momento en el umbral de la puerta, bajó por la escala a besar la tierra argentina.

Y así finalizó el vuelo más hermoso de mi vida”⁴.



El comandante Max Astorga y la auxiliar de vuelo Vanina Anabalón con SS Juan Pablo II a bordo de los aviones que tripularon.

⁴ Visita del Papa Juan Pablo II a Chile. Testimonio de los Comandantes Ezequiel Sanhueza y Max Astorga
<http://www.pilotosretiradoslan.cl/2017/12/29/visita-del-papa-juan-pablo-ii-a-chile/>



SS Juan Pablo II firma el libro de visitas ilustres del Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, que sostiene el hijo de un funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil en representación de la institución.

Durante su pontificado Juan Pablo II, el Peregrino de la Paz, llegaría a visitar 129 países, dejando su inolvidable impronta en el cielo de cada uno de ellos, como lo hizo en los cielos de Chile.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

LOLEK, EL SANTO INOLVIDABLE



Emisión filatélica argentina, en conmemoración a la visita papal de 1987

En abril del presente año, recordaremos el 35° aniversario de su segunda y postrer visita a Argentina de Lolek, el Santo Inolvidable.

Ya había estado entre nosotros, bregando por la paz, cuando nos embarcamos en la cruenta lucha para recuperar tierras irredentas con las armas, cuando la diplomacia no lo había logrado. Su anterior visita se realizó en el epílogo del Conflicto del Atlántico Sur, oportunidad en la que realizó un viaje relámpago y fuera de agenda, en el que intentó “compensar” la visita que había hecho unas semanas antes a Gran Bretaña, que hubo sido parte de sus compromisos acordados ya antes de la contienda. Fue nuestro huésped entre el 11 y el 12 de junio de 1982.

Esta, su segunda visita, cumplida entre el 6 y el 12 de abril de 1987, se dio durante el Año Mariano. Juan Pablo II, el Papa polaco, Karol Józef Wojtyła, *Lolek*, siempre se manifestó con gran amor hacia los jóvenes, y este fue un impulso para iniciar en 1985, las Jornadas Mundiales de la Juventud. Estas fueron las Terceras Jornadas, pero las primeras fuera de Roma. En esta oportunidad, llevó su mensaje apostólico y pastoral a nueve ciudades de nuestro país. Durante estas seis jornadas plétóricas de fe e intensas, Karol Wojtyła apeló a su carisma para transmitir sus enseñanzas y contagiar con su humildad y servidumbre.

Visitó las ciudades de Buenos Aires, Bahía Blanca, Viedma, Mendoza, Córdoba, San Miguel de Tucumán, Salta, Corrientes, Paraná y Rosario: todos estos destinos fueron decididos en el Vaticano, ya que se trató de una visita de carácter pastoral, en el marco de una gira internacional latinoamericana, que incluyó pasos previos por Uruguay y Chile. Su periplo en Argentina fue el que sigue a continuación.

Lunes 6 de abril de 1987.

Llegó al Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires, a las 16:00 horas, proveniente de Santiago de Chile, a bordo de una aeronave de LAN. Desde el aeropuerto fue trasladado

en un vehículo terrestre, al que se le dio el llamar “papamóvil” (en esta ocasión, fue una camioneta Chevrolet adaptada con dispositivos de protección y seguridad especiales), hasta la catedral, que se encuentra a 8 kilómetros de distancia. Allí dirigió un discurso al clero y al pueblo de Dios.



El Papa Juan Pablo II es recibido por el presidente de la República Argentina
(Fuente: <https://www.alfonsin.org/juanpabloii060419872>)

Desde la catedral se dirigió a la próxima Casa de Gobierno (Casa Rosada, situada a 200 metros), donde fue recibido en la escalinata que da a la calle Rivadavia por el presidente Raúl Alfonsín, quien lo acompañó hasta su despacho, donde tuvieron una conversación privada. Pasaron al Salón Blanco, donde se realizó un encuentro agendado para con los representantes de las Cámaras, dirigentes políticos, miembros del Poder Judicial, ministros y secretarios de Estado. Al finalizar, Juan Pablo II se asomó por el balcón que está frente a la calle Balcarce, desde donde saludó a la gran multitud que se

había congregado en la plaza. Luego, nuevamente con el papamóvil, se dirigió hacia la Nunciatura Apostólica, donde tuvo un encuentro con los 65 jefes de misión del cuerpo diplomático.



Martes 7 de abril de 1987.

El Santo Padre comenzó su jornada pastoral a las 8 de la mañana, trasladándose con la aeronave Fokker F-28 T-02 (Mk-1000, serial 11048) que la Agrupación Aérea de Presidencia de la Nación puso a su disposición y de su comitiva, a la ciudad de Bahía Blanca.



Juan Pablo II en Viedma, recibidos por el Gobernador Osvaldo Álvarez Guerrero y Obispo Esteban Hesayne

Al nivel de visita se correspondió con la colocación del escudo del Estado del Vaticano, a la par del Escudo Nacional, a ambos lados del fuselaje (en el lateral izquierdo, a ambos costados de la escalera de

acceso). En esa ciudad fue recibido por unas 130.000 personas, con el canto *“Gracias Juan Pablo”*, que fue compuesta para la ocasión por el músico local Walter Giménez.

Posteriormente se dirigió a Viedma, adonde llegó a las 13:30 horas: allí tuvo una celebración de la Palabra de carácter misionero. El discurso tuvo como tema central *“La nueva evangelización”*. En un medio gráfico nacional (diario Clarín del 28 de diciembre del 2020) se escribió el titular *“El día que dos Papas visitaron Viedma”*, haciendo referencia a esa visita papal, en la que Juan Pablo II fue acompañado por el obispo Jorge Bergoglio, actual Papa Francisco.

Nuevamente, el Papa y su comitiva volvieron a embarcar en el T-02 que los esperaba, y se dirigieron a El Plumerillo, en Mendoza, distante a 1012 kilómetros; arribaron a las 16:45 horas, y de inmediato se dirigieron hacia el sitio dispuesto para tener lugar allí la celebración. Estaban esperando unas 200.000 personas: fue recibido por un coro de 250 voces, las que entonaron *“Tú eres Pedro”*, y luego, una canción de cuna polaca. Tanto la alocución papal como todos los textos litúrgicos, se centraron en el tema de la paz.

A las 19:00 horas, Su Santidad se trasladó hasta el aeropuerto, y –con su comitiva- emprendieron viaje hacia Córdoba (trayecto de 465 kilómetros): en La Docta (nombre que recibe la provincia, y especialmente su ciudad capital) pernoctaron. Una simpática anécdota refiere a Lolek, que tuvo que asomarse en una ocasión por un balcón, y expresar a los fervorosos fieles que se congregaron para verlo *“El Papa también duerme...!”*

Miércoles 8 de abril de 1987.

El Santo Padre comenzó su misión de apostolado a las 8 de la mañana, cuando fue trasladado hasta la catedral. Allí lo esperaban 300 enfermos e inválidos, provenientes de hospitales públicos, en representación de todos los dolientes del país: saludó y acarició a cada uno. Adoró al Santísimo y dirigió una alocución a esos enfermos.

Continuó a bordo de un papamóvil (en Córdoba se fabricaron dos, para esa ocasión: uno fue hecho en la planta de Renault, basándose en el modelo Traffic adaptado, que aún se mantiene preservado en el Museo de la Industria, en el barrio General Paz) hasta el Área de Material Córdoba (la Fábrica Militar de Aviones), perteneciente a la Fuerza Aérea, en inmediaciones de los institutos de formación (Escuela de Aviación Militar y la Escuela de Suboficiales), donde presidió una santa misa. Durante sus palabras, dirigidas a una multitud de aproximadamente 400.000 fieles, trató el tema de la familia: se denominó *“La familia en tiempos de prueba y gracia”*.

Para acoger en un solo lugar semejante multitud, fueron evaluados varios predios, de los cuales se dio preferencia al mencionado; vale decir, en ese lugar espacioso, había una pista de aterrizaje extensa, cubierta con césped. Allí se preparó una gran explanada que abarcó todo el terreno no edificado, lo que significó un enorme trabajo de movimiento de suelos, incluyendo la destrucción de la pista, lográndose acondicionar una gran plataforma nivelada, que dio cabida a la comunidad de fieles.

El responsable de toda esa obra magnífica fue el Jefe de la Guarnición Aérea Córdoba, también Director de la Escuela de Aviación Militar, el brigadier Jorge Francisco Martínez. Huelga mencionar, *“revertir”*

esa explanada en pista de aterrizaje demandó posteriormente muchos años, ya que se removió muchísimo material y tierra.

La misma tarde, el Papa continuó su visita, partiendo desde el aeropuerto Pajas Blancas hasta el denominado Benjamín Matienzo, de la provincia de Tucumán, distante 510 kilómetros desde Córdoba.



En la ciudad de San Miguel de Tucumán fue recibida la comitiva papal con gran entusiasmo por 80.000 personas: el aeropuerto se hubo convertido en un enorme palco, sobre el que se alzó una gran cruz de metal. El Santo Padre celebró la Palabra y pronunció su homilía, basada en el *"Amor de los cristianos a su Patria"*.

Cuando finalizó el encuentro en Tucumán, toda la comitiva se trasladó a la cercana provincia de Salta (siempre, a bordo del T-02), cuya capital está separada a 234 kilómetros desde la de Tucumán. Arribados al aeropuerto salteño, el Papa Juan Pablo II fue conducido hasta el hipódromo de Limache, barrio cercano al aeropuerto, donde tuvo un encuentro con los fieles de la arquidiócesis, basado en el lema *"El V Centenario de la evangelización en América Latina"*. Allí estuvieron presentes más de 1.500 representantes de nativos indios de las poblaciones naturales, provenientes de distintos parajes y puntos geográficos de la zona; cuando finalizó este encuentro, Su Santidad ingresó a la ciudad, cenó y pernoctó en el arzobispado.

Jueves 9 de abril.

Temprano, esa mañana el Santo Padre salió desde el arzobispado salteño hacia la catedral, y visitó en un saludo no previsto por su comitiva y el ceremonial las imágenes del Señor y de la Virgen del Milagro; adoró por instantes al Santísimo, habló con los presentes, y reflexionó sobre el misterio de la redención. Siguió con su recorrido pastoral, dirigiéndose con el T-02 a Corrientes, que se encuentra a 740 kilómetros de distancia. Allí, con el clima embravecido y bajo lluvia torrencial, fue recibido por una comunidad de 100.000 fieles que lo estaban esperando, aún sufriendo las inclemencias del tiempo. La misa fue celebrada con gran testimonio de fe y amor, y se explayó en el tema *“La religiosidad popular y la piedad mariana en la nueva evangelización”*.

Por la tarde siguió viaje hacia Paraná, en la provincia de Entre Ríos, distante 510 kilómetros desde Corrientes. Apenas arribó con el Fokker, se dirigió a la explanada que se encuentra en cercanías del aeropuerto: en ese sitio centró su temario en *“El mundo y los inmigrantes”*, considerando la gran cantidad de inmigrantes que habitan en la zona. Cuando finalizó la ceremonia religiosa, Juan Pablo II se dirigió a pie hasta el avión, y todos regresaron al aeropuerto de Buenos Aires.

Cuando arribaron al Aeroparque, Su Santidad fue trasladado con el papamóvil hasta la Nunciatura Apostólica. Nuevamente, hubo sido esperado por una multitud que lo aguardó para verlo y saludarlo: salió al balcón para bendecir a los presentes. En el salón de la Nunciatura presidió enseguida un encuentro con representantes de la comunidad judía, residentes en Argentina.

Viernes 10 de abril de 1987.

Este día, a las 08:15 horas, comenzó el trayecto de 18 kilómetros, en un coche descubierto, desde la Nunciatura hasta el estadio del Club Vélez Sarsfield. Allí se celebró la santa misa, que fue dedicada a las personas consagradas, a los agentes de pastoral, y a numerosos fieles: hubo en esa congregación de fe unas 30.000 personas presentes. Desde el estadio, el Santo Padre continuó peregrinando –en papamóvil– hasta la catedral de los ucranianos (eparquía, catedral ucraniana de Santa María del Patrocinio, de rito bizantino, que se yergue en el barrio capitalino de Floresta, en la calle Ramón Falcón 3960), donde saludó a los 1.000 presentes, y en especial a los niños que lo recibieron ataviados con atuendos típicos ucranianos; coronó el ícono de la Virgen de Prokov, y les habló a los congregados en su honor.

Prosiguió con el papamóvil hacia la Nunciatura. Durante las horas de la tarde, se hizo presente en el Mercado Central de Buenos Aires, y allí fue recibido por aproximadamente 300.000 trabajadores, quienes lo saludaron con gran emoción: les bendijo una capilla que se edificó en ese lugar, y dio un sentido discurso referido a la *“Evangelización del mundo del trabajo”*.

Posteriormente fue conducido al estadio Luna Park, en pleno centro de la ciudad capital, donde tuvo un encuentro con integrantes de la comunidad polaca en Argentina. Pronunció su discurso en su idioma materno, y continuó dirigiéndose a la Nunciatura. Esa noche hizo desde allí una transmisión por radio y televisión, que fue dirigida a todos los privados de libertad en penitenciarías del país.

Sábado 11 de abril de 1987.

Nuevamente, comenzó su actividad temprano, dirigiéndose a las 8 de la mañana al Aeroparque, desde donde salió con el T-02 hacia Rosario, que dista 204 kilómetros desde Buenos Aires. Allí, su homilía

versó sobre la *“Vocación y misión de los laicos en la Iglesia y en el mundo”*; cuando finalizó la misma, rezó una oración en el Monumento a la Bandera. Almorzó en el arzobispado de Rosario, y regresó a Buenos Aires. Durante esa etapa del vuelo, con gestos que caracterizaron al Santo Padre, cuando le señalaron en qué dirección estaba Luján, pidió al piloto si podía sobrevolar la Basílica Nacional de Nuestra Señora de Luján; al hacerlo, en vuelo a nivel bajo, rezó en voz alta el Santo Rosario, junto con los cardenales Aramburu y Primatesta, que formaban parte de su comitiva.

Al llegar a Aeroparque, siguió su peregrinación pastoral –en papamóvil- hasta el Luna Park, donde se reunió con aproximadamente 10.000 empresarios argentinos, a quienes dirigió un discurso. Posteriormente, a las 18:00 horas, en la Nunciatura, tuvo un encuentro con representantes de la comunidad islámica residentes en Argentina.

Esa misma noche, junto con su comitiva y en papamóvil, se dirigió hasta la avenida 9 de Julio, donde presidió el Encuentro con los jóvenes, quienes se congregaron con motivo de la Jornada Mundial de la Juventud. Es interesante resaltar, que se congregaron –además de jóvenes argentinos- otros 60.000 provenientes de otros países de todas partes del mundo; se produjo un diálogo por medio de representaciones escénicas, luego hablaron jóvenes de distintos países y finalmente, Juan Pablo II pronunció su tan esperado discurso a todos los congregados.

Domingo 12 de abril de 1987.

Su Santidad comenzó su jornada a las 8 de la mañana, con un encuentro ecuménico, en los salones de la nunciatura del que participaron 35 personas que representaron a diversas confesiones cristianas. En ese contexto, Juan Pablo II se dirigió con su discurso a los fieles separados. Seguidamente, el Santo Padre celebró la Misa de Ramos en la avenida 9 de Julio.

Con este acto de fe, clausuró la Jornada Mundial de la Juventud: los cálculos estimaron la concurrencia en 1.000.000 de personas que atiborraron la gran avenida y sus adyacentes. Estuvo presente, nuevamente, el presidente Raúl Alfonsín. Su Santidad hizo la homilía del Domingo de Ramos, y los jóvenes le respondieron con su acto de compromiso; finalmente, Juan Pablo II leyó una corta meditación dominical.

Desde ese lugar, Su Santidad se trasladó en papamóvil a la sede de la Conferencia Episcopal Argentina, la que inauguró y bendijo, y allí almorzó con todos los obispos, a los que dirigió su mensaje (esta sede está en la calle Suipacha 1034). Seguidamente, fue trasladado al Teatro Colón, donde tuvo un encuentro con representantes de la cultura argentina, a quienes habló en un breve discurso.

Del teatro salió con su comitiva, y se dirigió al aeropuerto Ministro Pistarini de Ezeiza, y allí pronunció su discurso de despedida de nuestro país. A las 19:30 horas despegó hacia Roma, luego de abordar en un avión puesto a disposición por Aerolíneas Argentinas: un Jumbo, Boeing 747, que fue acondicionado para trasladar al Sumo Pontífice.

Entre los pilotos que comandaron los vuelos del Fokker que la Agrupación Presidencia puso a disposición del Santo Padre Juan Pablo II, están los ahora Brigadier General retirado VGM Jorge Alberto Chevallier y el Brigadier Mayor retirado VGM Francisco Roberto Serrat. Y, en cuanto al papamóvil

Chevrolet que utilizó durante sus traslados en Buenos Aires, está preservado en el Museo del Transporte de Luján.

Finalmente, el Fokker F-28 T-02 (ex LV-LZN), pasó con el tiempo a ser patrimonio de la Fuerza Aérea, adoptó la matrícula T-50... y el 3 de marzo del 2022 cumplió 50 años desde su vuelo inaugural.

Karol Józef Wojtyła, *Lolek*, Juan Pablo II, el Papa 264 de la Iglesia Católica, fue canonizado en 2014, y es Santo de Nuestra Iglesia.

Comodoro FAA (R) Gabriel Pavlovic

Buenos Aires, marzo de 2022.



Totus Tuus

A 48 AÑOS DEL PRIMER VUELO TRANSPOLAR REALIZADO POR LAN-CHILE



Caricatura realizada por el distinguido piloto nacional, Roberto Parragué Opazo a modo de homenaje a su colega Ricardo France

Los años '50 tuvieron gran injerencia en el desarrollo aéreo de Lan-Chile. Fue así como en el año 1952, durante el Gobierno del Presidente Carlos Ibáñez del Campo es designado presidente de LAN el general (R) Arturo Merino Benítez, quien habiendo sido creador de la compañía había estado alejado durante mucho tiempo de ella.

El pensamiento innovador de Merino dio un nuevo auge a esta empresa del Estado que tenía mucho campo de acción por recorrer, en bien del país y de la empresa misma.

En esa época LAN tenía vuelos a Buenos Aires y Montevideo, donde era muy bienvenida por la atención que se brindaba en sus aviones y la reconocida capacidad de sus pilotos. Como en los viejos tiempos, Merino salió a la conquista de nuevos cielos y rápidamente los vuelos se extendieron a La Paz y Lima. En lo interno a los servicios entre Punta Arenas y Porvenir, se unieron los de Alto Palena – Futaleufú y Balmaceda – Chile Chico.⁵

El vuelo Punta Arenas – Arica

Con el fin de neutralizar algunos comentarios contra la empresa por el accidente del Lodestar N° 0100 matrícula CC-CLD, ocurrido el 15 de junio de 1953 en el sector de Copiapó, en el que fallecieron su tripulación y pasajeros y el cierre de algunos servicios en la zona austral por deterioro de las pistas, el

⁵ LAN-CHILE, 60 historias para una vida.

general Merino ordenó dentro de la mayor reserva alistar un C-47, para unir en vuelo directo sin escalas, el Cabo de Hornos con Arica.

Para dar mayor realce a este vuelo que tuvo como piloto a don Alfonso Cuadrado Merino y Adalberto Fernández Ferreira, gerente técnico de LAN y como ingeniero de vuelo a Jaime Ortiz Carvajal, se invitó también al director de revista VEA, el periodista Genaro Medina, quien luego del término de la hazaña, efectuó un reportaje escrito y fotográfico del vuelo.

Las malas condiciones meteorológicas impidieron hacer el tramo Punta Arenas a Cabo de Hornos, por lo que el vuelo se efectuó sin contratiempos saliendo desde Bahía Catalina a las 04:14 hrs. Directamente con destino al aeropuerto El Buitre de Arica, donde arribó después de 15:30 horas de vuelo.⁶

Se habían volado 4.185 kms., uniendo el país de sur a norte, noticia destacada en lo nacional y también a nivel internacional, lo que nuevamente colocó a LAN como una de las aerolíneas con gran capacidad de vuelo, usando en sus proyectos métodos de acuerdo a las jerarquías internacionales, demostrando además el gran profesionalismo de sus pilotos comerciales.

LAN Primera sobre la Antártica

En la constante idea de expandir su presencia aérea sobre el continente, LAN-CHILE organizó un vuelo con pasajeros para sobrevolar la Antártica Chilena, como un medio de reafirmar la soberanía y dar muestras de efectiva presencia territorial.

En este vuelo en que participaron el vicepresidente de LAN Adalberto Fernández y los pilotos Alberto Bermúdez y Jorge Jarpa, secundados por el ingeniero de vuelo Eric Campaña y el radio operador Juanario Lazo, volaron también un total de ochenta pasajeros, quienes luego de sobrevolar el territorio chileno antártico y las bases antárticas chilenas, regresaron a Punta Arenas, donde a cada pasajero se le obsequió un diploma que acreditaba su participación en el vuelo.

Estos vuelos fueron muy significativos para la empresa, que comenzó a ver la necesidad de extender su vista hacia el Pacífico, situación que naturalmente tuvo en mente abrir la ruta comercial hacia Isla de Pascua, como primera medida.

En mayo de 1962, el ingeniero y Vicepresidente Ejecutivo de LAN Mauricio Yánquez, daba una entrevista a la revista Zig-Zag, donde daba a conocer que la compañía estaba interesada en la idea de explotar comercial y turísticamente *“toda la inmensa región de los mares del sur hasta Nueva Zelanda, Australia, Filipinas, Formosa y Japón”*. Más adelante Yánquez, se explayaba sobre los costos y la necesidad de preparar debidamente el aeródromo de Mataverí para poder recibir sin contratiempos las máquinas aéreas de diversas compañías que ya demostraban interés por transitar una ruta nueva, la que tendría como eslabón principal las atracciones turísticas de Isla de Pascua.

Como puede apreciarse, LAN ya tenía entre sus proyectos la inquietud por llegar a Australia y otros países importantes del área del Pacífico Sur, por lo que era necesario abrir la primera etapa de esta ruta. Con el fin de realizar los estudios necesarios en terreno, en enero de 1963 LAN-CHILE arrendó al coronel (R) Roberto Parragué Singer un avión Catalina PBV-6A, el que aterrizó felizmente en el aeródromo pascuense de Mataverí, luego de un viaje de 21 horas de vuelo. El avión fue piloteado por

⁶ Barriga Kreft, Sergio; Historia de LAN – CHILE Primera Parte 1929-1964.

Parragué y los pilotos de LAN Jorge Jarpa y Hernán Pérez, el radio operador Januario Lazo y el mecánico Luis Palma.

Integraban la nómina de pasajeros el Vicepresidente de LAN Mauricio Yáñez, el jefe de la sección aeródromos del MOP Jorge Maldonado y los norteamericanos A. H. Frauenthal y J. Farrel.

Naturalmente este vuelo experimental dejó muchas enseñanzas y sus experiencias fueron el apoyo para proyectar futuros viajes a la Polinesia.⁷

El vuelo Santiago – Pascua – Tahití

Siguiendo con la idea de conquistar los cielos del Pacífico Sur, la vicepresidencia de LAN contrató nuevamente los servicios del Crl. Roberto Parragué, con el fin de programar un vuelo a Tahití. Luego de ser revisado el avión en la maestranza de LAN, el 28 de agosto de 1965, el majestuoso Catalina, luciendo en su proa la figura del ya mítico pájaro Manutara, salía en demanda de Tahití, vía Isla de Pascua.

En esta oportunidad una disminuida comitiva acompañaba a Parragué:

Como copiloto el coronel de aviación (R) René Ianisewski Courbis, quien tenía en su curriculum el haber ingresado a la Escuela de Aviación en 1937. Entre septiembre de 1942 y julio de 1943 había realizado el curso de perfeccionamiento en Corpus Cristi y fue jefe de la delegación que concurrió a Inglaterra en busca de los aviones a reacción Vampire; habiendo sido el primero en volar este tipo de avión en Chile el 30 de abril de 1954.

En representación del Gobierno el jefe de turismo nacional, piloto comercial René Pairoa Epple, quien había estudiado aviación comercial en la Universidad de Purdue Indiana, EE.UU. en 1944 al 45. Trabajó en cinematografía; fue jefe de operaciones de LAN en Magallanes; en 1949 organizador y piloto de Lyonair; en 1961 fue presidente de Helicopterservice y luego fue presidente del círculo de pilotos de LAN. Ejercía como piloto de transporte y al momento de embarcar era jefe de turismo nombrado por el Gobierno.

En las comunicaciones el ya conocido Radio operador de LAN Januario Lazo Espinoza, quien también había estado en la tripulación de los vuelos sobre la Antártica y en el de Isla de Pascua, además del Mecánico de LAN Luis Palma. Acompañaba en el vuelo el pascuense Urbano Pakarati, quien fue embarcado por Parragué como ayudante mecánico y otros servicios menores, además de ser un posible interprete en Tahití. Con este vuelo Pakarati se convirtió en el primer pascuense en volar en avión.

Preparativos del vuelo transpolar

Entre los pilotos de Lan Chile, en su mayoría jóvenes retirados de la FACH, se encontraba Ricardo France Accorsi, quien había pertenecido a la promoción 1953-55, de la Escuela de Aviación. Tenía el mérito de haber sido parte de la última promoción que gozó de becas como cadetes en los EE.UU. y que en su entrenamiento incluía instrucción en los poderosos bimotores B-25.

En 1956, mientras France cumplía su primera destinación en Antofagasta, es tentado por otro ex FACH Carlos Bartsch para incorporarse a la Línea Aérea Transa, la que operaba con aviones bimotores C-46 y

⁷ Barriga Kreft, Historia de LAN – CHILE. Primera Parte Pág. 63.

prestaba servicios entre Arica y Punta Arenas. La eficiencia de estos aviones les permitía mantener un servicio diario en este recorrido, que se realizaba con escala en Bariloche. La ruta se desarrollaba hasta la altura de Temuco por lado chileno y luego se pasaba hacia Bariloche y se continuaba por la Patagonia argentina hasta Punta Arenas.

En Transa se mantuvo durante un buen tiempo, desarrollando todo su aprendizaje en los EE.UU. *“Llevaba un par de meses como copiloto en Transa. Era cotizado por saber inglés, los reglamentos de vuelo de los Estados Unidos y por mi preparación en aproximaciones instrumentales. Eran conocimientos y prácticas en que los pilotos antiguos no estaban muy actualizados (Vor orientación Radio Range y fraseología americana)”*.⁸

Esos fueron los inicios de France en la aviación comercial. Más tarde estuvo en Transpolar y luego ingresó a LAN-CHILE y fue así como junto a los pilotos de su curso en la Escuela de Aviación Ronald Berger, Alejandro Fornes, Luis Galdames, Leonidas Medina, Francisco Rosenthal y Carlos Yáñez, que habían dejado la institución, se unió a ellos para dedicarse de lleno a la vida de la aviación comercial, que habría de llevarlos por los distintos cielos del mundo, luciendo la estrella solitaria en el timón de mando sus aeronaves.

Su experiencia lograda en los EE.UU. y su paso por Transa e Interpolar, naturalmente fueron una buena base para su ingreso a LAN-CHILE, lo que a la vez le permitió hacer algunas precisiones sobre un vago proyecto que circulaba en LAN desde los tiempos del vuelo del comandante Parragué en el Manutara a Tahití y de los comentarios del Vicepresidente Mauricio Yánquez en 1962.

Siendo presidente de LAN don Eric Campaña, alrededor de 1968, lo llamó a su oficina para conversar acerca del informe que había presentado France sobre la necesidad de una ruta aérea a Tahití, en el que destacaba la posición preferente de Chile para realizar la explotación comercial de este alejado rincón del continente.

A este respecto, en nota a Máximo Astorga, Director de Pilotos de LAN, de fecha 10 de diciembre de 1970, France recordaba: *“Hace más de dos años el presidente de Línea Aérea Nacional, Sr. Eric Campaña, me hizo llamar para conversar sobre un informe mío referente a la ruta de Tahití. En esa oportunidad le expresé que tenía la convicción que el Pacífico Sur era el gran porvenir comercial para el futuro de LAN-CHILE, ya que estamos en primera línea para explotarlo. Asimismo, le hice ver la importancia de iniciar la planificación de todas las rutas por el Pacífico Sur y, en especial, mi intranquilidad respecto de que una vez concretada la ruta por Tahití había que pensar seriamente en la Ruta Polar Sur de Punta Arenas a Nueva Zelanda y Australia. Durante nuestra conversación compartimos informaciones de diferente orden, incluso el me expresó que esto tenía trascendencia hasta el Ministerio de Relaciones Exteriores”*.

En 1971, France prepara un completo informe sobre lo que califica como “La Ruta Polar”. En parte de su introducción dice: *“LAN tiene la oportunidad de materializar un proyecto que tenga resonancia mundial y del cual podamos sentirnos orgullosos. Esto es ser la primera aérea comercial que realiza una Ruta Polar por el Hemisferio Austral”*.

⁸ France, Acorssi, Ricardo: Inédito “Mis primeras experiencias como piloto comercial en alas de los Curtiss C-46”

Decía más adelante: *“Este proyecto tiene la intención de ser el primer estudio serio del paso más trascendental que dará en la aviación Línea Aérea Nacional y que a través de una visión positiva por parte de sus actuales dirigentes, logre realizarse”.*

“En relación con los estudios efectuados entre Chile y Australia, expongo a continuación los aspectos que se deben considerar y analizar para que dentro del plazo de dos años sea una realidad esta ruta que significará fama y beneficio económico a nuestro país”.

El informe continuaba haciendo un análisis del tráfico aéreo en el que se detallaban las distintas variables, haciendo hincapié en utilizar la Ruta Polar, que sería la más corta a Australia, junto a la ruta vía Tahití.

En cuanto a los aeropuertos para esta nueva ruta, se estimaba necesario el alargamiento de dos pistas de Punta Arenas. Una a 3.100 o 3.600 metros y la otra a 2900. De la misma forma se estimaba necesario tener estanques con capacidad entre 800.000 y 1.100.000 litros, para cargar al máximo los aviones.

En cuanto a las radio ayudas se hacía necesario tener un sistema de aproximación ILS para una pista. Como alternativas se estimaba necesario acondicionar los aeropuertos de El Tepual y Balmaceda, sobre todo para los casos de los vuelos de Nueva Zelanda.

Se reconocía que este proyecto necesitaba una gran inversión, pero se hacía presente que desde hacía mucho tiempo que en Chile se operaba bajo los medios ideales, debido a la escasez de recursos económicos.

En cuanto a los aeropuertos extranjeros estaban Río Gallegos, Comodoro Rivadavia y Bariloche, con algunas restricciones para el material Boing 707 empleado por LAN. En Nueva Zelanda estaban los aeropuertos internacionales de Christchurch y Auckland y en caso de emergencia el de Dunedin y otros aeropuertos menores. En Australia el terminal de Sydney y Kingsford Smith y como alternativa los aeropuertos de la isla de Tasmania Launceston y Hobart y en el continente australiano los de Melbourne y Canberra.

En la Antártica, en caso de emergencia sólo se podía contar con el aeropuerto de Williamsfield en Mc Murdo, pero con graves problemas para alojamiento, mantenimiento y abastecimiento, situación que solamente quedaría sujeta a la buena voluntad de la Fuerza Aérea Norteamericana. Serían de gran apoyo la radio ayuda de Mac Murdo y la Hallet Station, sobre todo en los meses de verano del hemisferio sur.

Para la ruta Punta Arenas-Sydney, se proyectaron 11 horas de vuelo en tiempo normal, pero con mal tiempo estas horas podrían prolongarse, dejando una cantidad insuficiente de combustible. En este caso se aconsejaba dirigirse a los aeropuertos alternativos de Nueva Zelanda.

El proyecto también daba claras instrucciones para los casos de otros aeropuertos alternativos, finalizando con un comentario general sobre los servicios de búsqueda y rescate (SAR), haciendo presente las dificultades que tendrían para operar en la inmensidad del océano en caso de una emergencia de esa naturaleza.

El informe terminaba con once conclusiones en que se estipulaba la factibilidad del vuelo con material Boeing 707, previendo que la Compañía estaría en condiciones de adquirir cuatro nuevas máquinas de esa capacidad. En lo operacional se proponía la mayor longitud de la pista de Punta Arenas, aumento de los estanques de combustible, refuerzo de las radio-ayudas en el sur de Chile, preparación de pilotos, tripulantes, navegantes y meteorólogos para su nueva misión y organizar un nuevo esquema de búsqueda y rescate adecuado para las zonas de operación de la nueva ruta.

En lo internacional se destacaba la necesidad de organizar una comisión técnico comercial que viera en el terreno mismo las perspectivas de Australia y Nueva Zelanda, vía Tahití. Finalmente dejaba entrever los beneficios comerciales para las rutas de LAN y la zona de Magallanes, destacando que en el futuro la Empresa podría tener el control aéreo de todas las rutas del Pacífico Sur.

Como es natural, pasarían varios meses para que este proyecto elaborado por el comandante France tuviera algunos resultados. Nueva Zelanda fue el primer país que se mostró interesado en participar de esta nueva conexión que se le ofrecía como parte de la ruta a Australia.

Mediante un oficio de fecha 17 de junio de 1971, France expresaba a Ignacio Aliaga, presidente de LAN, las necesidades que iban surgiendo de acuerdo a sus propuestas. Proponía la formación de una comisión de LAN que viajara a Australia y Nueva Zelanda para tratar personalmente los problemas de la ruta, especialmente lo relacionado con comercialización e infraestructura. Además, hacía presente que sus nuevos estudios le indicaban la necesidad de desvirtuar totalmente la base de Mac Murdo y la necesidad de enviar un meteorólogo de LAN invitado por el Instituto Oceanográfico de Japón a estudiar por el lapso de un mes en la zona entre la Antártica, Punta Arenas y Nueva Zelanda.

Esta última situación comenzó a hacerse realidad cuando el director de CONICIT ofició a LAN informando que se había contactado con el Ocean Research Institute, de la universidad de Tokio, para la reserva de dos plazas destinadas a científicos chilenos en el tramo Tahití – Punta Arenas, de la expedición Phoenix, que se realizaría a bordo del buque oceanográfico Hakubo Maru.

Una de ellas estaba dirigida para un funcionario civil de la Armada y la otra para un meteorólogo de LAN, por lo que se solicitaba un pasaje libre en avión para el funcionario Armada en los tramos Santiago – Tahití y Punta Arenas – Santiago. Este tramo se cubrió entre el 17 de diciembre de 1971 y el 1° de enero de 1972.

El desarrollo de estos proyectos realizados por France, dieron motivo para que mediante Orden del Servicio de LAN N° 940 de 25 de junio de 1971, fuera nombrado Jefe del Proyecto Polar.

Haciendo uso de vacaciones, el capitán France realizó un viaje a Europa. Allá pretendía encontrarse en Suecia con un pionero de la aviación polar, a fin de someter a análisis sus teorías y estudios realizados sobre la factibilidad de concretar los vuelos comerciales a través del Polo Sur. En ese país tomó contacto, entre otros con Einar Pedersen, pionero en los viajes sobre el Ártico, a quien expuso sus ideas y la forma en que estaba trabajando para concretarlas, sin que esto significara la petición de apoyo, pues no contaba con la autorización de LAN para ese tipo de trámites.⁹

⁹ Carta al Círculo de pilotos, de 4 octubre 1972



Einar Pedersen y Ricardo France en Copenhagen

El Gobierno de Chile, habiendo tomado conocimiento por parte de LAN, del proyecto de la ruta polar, tomó contacto con la compañía SAS, con el fin de interesarla para explorar junto a LAN-CHILE esta ruta que de acuerdo a los estudios de LAN ofrecía tan buenas perspectivas. No obstante, el proyecto no tuvo la acogida necesaria ni por parte del gobierno sueco ni de la compañía aérea SAS.

Los antecedentes tuvieron un lento avance, pero al año siguiente ya se contaba con un estudio preliminar de la ruta polar Chile-Australia en un Boeing 707. Este plan en el que tuvieron activa participación Patricio Araos Martínez, jefe de planificación de operaciones y David Arancibia Videla, despachador de aviones, consideraba un plan de vuelo para el tramo Punta Arenas-Melbourne en el que se tomó en cuenta las condiciones meteorológicas, las instancias de vuelo del avión, combustible y otras variables propias de este sistema de navegación.¹⁰

¹⁰ 4 septiembre 1972



El general (R) Germán Stuardo con periodistas a la llegada del vuelo a Santiago



El Gral. (R) Germán Stuardo, presidente de LAN-Chile con el comandante Ronald Lowery



El comandante José Enei, en funciones de copiloto



El cockpit y la tripulación del 707 en pleno vuelo

El día jueves 7 de febrero de 1974, el avión Boeing 707 N° 701 de LAN, piloteado por su vicepresidente el piloto Jorge Jarpa, y don Jorge Pérez Sazié (Quien años más tarde sería un activo socio de nuestro Instituto), llevando como jefe de la delegación al propio presidente de LAN, el Gral. (R) Germán Stuardo y otras autoridades, salió con destino Australia vía Tahití, llevando un charter de pasajeros uruguayos que iban a ese lejano país. Integraban además esta tripulación los pilotos José Enei y Julio Mattich; los navegantes Bruno Schule, Claudio Rosembaum y César Fuentes; los ingenieros de vuelo Juan Veas y Enrique Khani, el “tripulante extra” Ricardo France, los sobrecargos Hernán Parada, Alejandro Anguita y Campbell Anderson y las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha. El jefe de Relaciones Públicas de LAN Sergio Prieto, la dama chilena Eliana Rodríguez con sus dos hijos y tres periodistas australianos.¹¹



El 707 N°701 estacionado en Sydney (Australia), antes de iniciar el vuelo transpolar a Punta Arenas, el 10 de febrero de 1974, luego de haber iniciado, días antes, el histórico crucero el 7 de febrero desde Pudahuel. Ese día voló hasta el aeropuerto Jorge Chávez del Perú, donde cargó 72.000 litros de combustible, dirigiéndose desde ahí a Tahití, Nueva Zelanda y Sydney.

Una vez en Australia los pasajeros uruguayos que habían contratado el vuelo charter Santiago-Sydney, se encontraron con que primero los maleteros se negaron a bajar el equipaje del avión; luego de solucionado este problema se encontraron con que los encargados se negaban a abastecer de combustible a la nave, como tampoco se le hizo el respectivo aseo. Luego de superados estos inconvenientes fue necesario que los sobrecargos y azafatas prepararan la comida para el viaje de regreso en el hotel, la que fue subida poco antes de salir de Sydney.

¹¹ Barriga Kreft, Sergio, Historia de Lan – Chile. Segunda Parte 1964 – 1984, Soem Service, Santiago Chile, 1984)



En el aeropuerto de Sydney, en espera de solución de la huelga de personal australiano de atención de aviones

El vuelo Sydney - Punta Arenas

Aparte de los apoyos de meteorología durante el trayecto, los que fueron debidamente programados por el comandante de aeronave Ricardo France, el vuelo contó con la presencia del experto en navegación aérea polar Bruno Schule, de la empresa de aeronavegación alemana Lufthansa, quién usando equipos técnicos antimagnéticos, proporcionó apoyo al vuelo Sydney-Punta Arenas. Este apoyo se solicitó por el posible descontrol de los instrumentos producido por la fuerza magnética en las cercanías de los Polos.¹²

Con 45 minutos de retraso, de lo programado arribó al aeropuerto Presidente Ibáñez el vuelo 1130, ya que había salido con media hora de atraso de Sydney.

“El arribo al aeropuerto Presidente Ibáñez fue emocionante. Bajo un cielo azul, limpio, con un sol radiante alumbrando la generalmente nubosa zona austral. El Boeing se posó suavemente en la pista asfaltada a las 11:18 horas de ayer”.

“La recepción desde tierra, mientras el inmenso pájaro alado carreteaba era tensa, emotiva y al mismo tiempo llena de alegría, que explotó cuando la banda militar irrumpió en cálidos himnos marciales y

¹² El Diario Austral 11 de febrero de 1974.

*todos, acompañados de cientos de personas que concurrieron espontáneamente al campo aéreo brindaron un cálido aplauso, nacido del corazón, que significó mucho más que miles de palabras para los conquistadores de la última gran ruta aérea de la aviación comercial”.*¹³

Al abrirse la puerta de la aeronave, la banda del Destacamento N° 4 de Infantería de Marina, prorrumpió en una calurosa diana de bienvenida, a cuyos acordes el general Stuardo descendió, para recibir el saludo de los integrantes de la Junta Provincial de Gobierno. El Intendente Pablo Weber; General Gerardo López, de la Fuerza Aérea de Chile y el General Oscar de la Fuente, de la Zona de Carabineros.



Grupo general de la tripulación y pasajeros del Boeing 707 del primer crucero transantártico. Entre ellos, Germán Stuardo; comandantes de aeronave Jorge Jarpa, Jorge Pérez, Julio Mattich y José Enei; navegantes Bruno Schule, Claudio Rosenbaum y César Fuentes; ingenieros de vuelo Juan Veas y Enrique Khan; comandante observador y creador de la ruta transpolar Ricardo France; sobrecargos Hernán Parada, Alejandro Anguita y Campbel Anderson; auxiliares de vuelo Perla Ibar, Angélica Lapostol y Patricia Taha; director de relaciones públicas de LAN Sergio Prieto. Además de algunos invitados especiales: Tres periodistas australianos y la señora chilena Eliana Rodríguez con sus dos hijos.

Luego descendió la tripulación encabezada por el comandante de la nave y vicepresidente de LAN Jorge Jarpa, quien era el piloto más antiguo de la compañía, a cuyas manos fue confiada la gran responsabilidad de realizar esta primera travesía transpolar.

Entrevistado por los periodistas comentó: *“Fue un vuelo muy tranquilo, sin dificultades, con un panorama constante de nubes, pero estaba todo planificado para hacer la travesía en condiciones favorables”*. Agregó que el vuelo había sido muy cansador, pero como pilotos de LAN, estaban acostumbrados a este tipo de vuelos de larga distancia.

Llegada a Santiago

“Atención control Pudahuel, aquí el LAN 1130, aproximando sobre el Río Maipo, 21.000 pies de altura, solicita instrucciones para entrar al tránsito”.

“Aquí contesta Pudahuel, autorizado para aterrizar 1130...”

¹³ Diario La Segunda, 11 de febrero 1974

“Recibido Pudahuel, entro a tránsito derecho a pista 17, el viento es de los 160 grados con 12 nudos, altímetro 30-2”

Cinco minutos después, siendo las 17:00 horas, el LAN 707 número 701 se posaba suavemente en la losa del aeropuerto de Santiago, dando por finalizada una de las hazañas de la aviación comercial mundial. En el cockpit, junto al comandante Jorge Jarpa, venía el General Stuardo, quien a la llegada a Pudahuel ante una gran cantidad de periodistas, resumió sus impresiones del viaje asegurando que se trataba de un vuelo interesantísimo para Chile y el mundo. *“Creo que inauguraremos el primer vuelo comercial en marzo de 1975, expresó. Nosotros estamos listos para hacerlo cuando sea necesario. Ya lo hemos probado con éxito en este vuelo experimental. Ahora falta que la Dirección de Aeronáutica ponga en marcha los planes de ampliación del aeródromo Presidente Ibáñez”*.¹⁴

De acuerdo a lo expresado por el alto ejecutivo de LAN, el aeropuerto de Punta Arenas debería demorar unas dos temporadas más, ya que en ese lugar sólo se podían hacer trabajos entre noviembre y abril. Luego agregó: *“LAN pretende efectuar los vuelos comerciales hasta Australia, con terminal en Santiago, escalas en Punta Arenas, Nueva Zelanda y destino Sydney. Más adelante figuran en la proa de un Boeing de la Línea Aérea Nacional, Tokio, con un aeropuerto donde se cruzan todas las compañías de aviación del mundo”*.¹⁵



Primer vuelo transpolar antártico Sydney-Punta Arenas. Tripulación de Cabina con mapa de ruta.

¹⁴ Diario La Segunda 11 de febrero de 1974.

¹⁵ Ibidem

La prensa recogió algunas de las opiniones vertidas con motivo de este primer vuelo transpolar por la aerolínea LAN-CHILE:

- GENERAL AUGUSTO PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO *“Escalón más en el desarrollo de la Aeronáutica mundial”*.
- KNUT HAGRUP, PRESIDENTE DE LÍNEAS AÉREAS ESCANDIVAS. SAS: *“Sinceras congratulaciones por la exitosa hazaña”*.
- UNITED PRESS INTERNATIONAL. UPI. *“Un paso más para lograr el despegue de LAN-CHILE”*
- AGENCIA NOTICIOSA ITALIANA. ANSA: *“Vuelo pionero que enorgullece a Chile y los chilenos”*.
- AGENCIA ESPAÑOLA. EFE. *“Puso en marcha el complejo del transporte en el hemisferio sur”*.
- ERCILLA. *“Realizado ambicioso sueño de nuestra aviación”*.
- QUÉ PASA *“La travesía. La más importante en la historia turística”*.
- LA PRENSA *“Desafío para la juventud y experiencia profesional”*.
- EL MERCURIO. *“Ilustra el buen pie de organización que ostenta LAN”*.
- LA SEGUNDA. *“Una nueva hazaña de los pilotos chilenos”*.
- LAS ÚLTIMAS NOTICIAS. *“Abierta ruta transpolar comercial”*.
- LA TERCERA. *“Quedó demostrada una vez más la calidad de LAN”*.



En Punta Arenas el general Stuardo rodeado de autoridades y prensa

Tal como lo expresó la prensa, se había abierto la ruta entre Australia y Sudamérica por el Pacífico Austral, utilizada días más tarde por una serie de vuelos de la aerolínea australiana Qantas, entre

Auckland y Buenos Aires y a partir del 7 de junio de 1980, por Aerolíneas Argentinas que inició un servicio aéreo regular entre Buenos Aires y Nueva Zelanda.¹⁶

Recuerdos del primer vuelo Transpolar por su creador el comandante de aeronave de Lan-Chile don Ricardo France Acorssi, al cumplirse 48 años de la apertura de esa importante ruta aérea.

Cómo nació la idea de la ruta al polo sur.



Comdte de Aeronave Ricardo France

Mi gran amigo Manfredo Sams, piloto de prospección pesquera nocturna, había volado Catalina y una vez fui con él como piloto en Transa, dueña de un anfibio. Tiempo más tarde, Manfredo me comenta que dicho avión saldría a remate, pero estaba con un solo motor y el otro había que comprarlo aparte, pues no se había pagado la reparación.

Teníamos contacto con el general Roberto Parragué Singer, que estaba retirado y también quería ir al remate. Don Roberto pensaba que el piloto de anfibios Federico Führer estaba también interesado. Antes de ir al remate logré contactarme con Juta Führer, su hija, radicada en Santiago, quien estaba en mi grupo de amigos sureños. Ella me contó que su papá no tenía intenciones de comprar el avión, e iba a ir sólo a mirar. Así que fuimos los tres al remate y se sacó con un motor en \$ 1.5 millones y luego por \$ 500.000 compramos el otro motor.

Cuando se armó el Catalina, a pesar de ser dueño de un tercio, dejé todo en manos de don Roberto Parragué y Manfredo Sams.

Ambos no estaban de acuerdo en cómo reparar el Catalina, pues don Roberto quería volver a Pascua y nosotros dedicarlo a fletes aéreos. De común acuerdo vendimos a don Roberto nuestras partes iguales con Manfredo. En el segundo piso de un local de la calle Estado, don Roberto me giró los cheques, pero le dije que personalmente le pedía dos cosas. La primera: el vuelo debía hacerse a Tahití y no sólo a Pascua y la segunda: yo iría como su copiloto. Inmediatamente aceptó la proposición y me dio un abrazo.

Dos meses más tarde estaba en el edificio de Lan en Cerrillos, durante el proceso de postulación a piloto de la empresa, cuando veo en la maestranza el Catalina. Llamé a don Roberto y él me contó que Jorge Jarpa había conseguido hacer las reparaciones técnicas del anfibio, sin costo en Lan, por lo que Jarpa iría de copiloto en el vuelo a Tahití.

Realmente me dolió no participar en ese vuelo pionero, lo que me motivó a buscar otra ruta a Australia, por el Polo Sur; así partió la idea del vuelo Transpolar.

¹⁶ Fernández Donoso, Alberto, *Ese singular sentido de proteger al vuelo*, Volumen II, Santiago, Chile, 2001.

Al quedar fuera de la posibilidad de ser miembro del primer vuelo a Tahití con el comandante Roberto Parragué, con el tiempo estando en LAN, siempre me quedaron las ganas de hacer algo nuevo por nuestra aviación.

Durante años en Lan, entre 1960 y 1970 pensaba en crear algo para la aviación chilena, pues siempre admiré al general Parragué y al no poder ir de copiloto a Tahití, siendo además él quien llevó a mi domicilio la solicitud para entrar a la Fuerza Aérea de Chile como cadete, pensé qué, si me motivó a ser piloto, yo no podía dejar de hacer algo más por la aviación chilena.

Además siempre recordaba lo que prometí a la Fach, que la beca a Norteamérica de casi 2 años en la Fuerza Aérea Norteamericana en que me fue excelente, al ser seleccionado en vuelo entre 45 pilotos, ser examinado por el director de la base Coronel C. West, héroe de la 2° guerra mundial, condecorado por el presidente Roosevelt (Operación Doolittle, primer bombardeo de Tokio) por despegar del portaaviones Hornet, insuficiente para los bombarderos B-25 por lo peligroso al ser tan corta la pista del portaaviones, misión realizada en represalia de los bombardeos japoneses a Hawaii.

Para mí fue un honor que él personalmente, me enseñara cómo despegar un B-25 con su técnica especial, siendo personalmente su copiloto en la demostración en Reese Air Force Base en 1956, con cuya acción me gané las alas de plata que lucí como subteniente USA y Fach.

Motivación para estudiar la nueva ruta.

Acostumbrado a tener autoridad de Capitán en LAN Chile, en una ocasión mi amigo del alma, Manfred Sams, que traía un avión fumigador de USA a Chile, no tenía espacio para su maleta en la que traía un foco especial para iniciar su idea de prospección nocturna, algo que yo ignoraba cuando acepté traerla en mi avión. En la aduana me preguntaron por el dueño, aclaré que lo traía como un favor y un jefe de pilotos, me amonestó por traer una maleta que no era mía. Esto causó que me sancionaran con meses de no ir a Miami. Dicha situación fue realmente una bendición pues disponía de vuelos cortos nacionales y me sobraba tiempo libre. Me acordé de buscar una ruta nueva y empecé a navegar con una carta meteorológica que cubría todo el polo sur de Australia, Nueva Zelanda y Sudamérica (norte-sur).

En ese tiempo volaba un Boeing 727 de tres motores. Con los contactos de la misión aérea norteamericana pedí informaciones de vientos a través del Polo Sur. Más tarde, tomé manuales del Boeing 707 de cuatro motores, a pesar de que no lo había volado, pero a través de ellos pude estudiar características del avión que no conocía. Su autonomía indicaba que podía volar un máximo de 12 horas. Considerando esta situación, sólo se podía realizar un vuelo entre Sydney a Punta Arenas.

Aproveché el hecho de tener parientes en Suecia (mi abuelo Otto era nacido en Suecia), así que planeé ir a Estocolmo.

Preparación del vuelo polar

Contacté a través de SAS una reunión con el navegante Pedersen, jefe de los navegantes de SAS y primer precursor de la planificación del primer vuelo polar del hemisferio norte con SAS. Me junté un día entero con él en Estocolmo y le presenté mis cálculos y él encontró factible el vuelo entre Sydney y Punta Arenas, y quedó tan entusiasmado que dijo *“Trataré de que SAS participe con LAN y cruzamos el*

Polo directo de Australia a Sudamérica por primera vez". Empezó la tarea de hacer cálculos y saber sobre condiciones climáticas, viento de altura en círculo polar y las alternativas posibles.

Pedersen contactó a las autoridades del gobierno sueco y al ministro de relaciones exteriores. Durante una visita al gobierno chileno le comunicó las intenciones del vuelo polar sur, lo que causó que el Presidente Salvador Allende, que el 4 de noviembre, fecha de su ascensión al gobierno iría en ese vuelo.

Esto motivó que partidarios de Allende que estaban en LAN empezaron a impedirme avanzar con el proyecto del polo sur, incluso el jefe de operaciones S.K. me prohibió que fuera a hablar con el presidente que reemplazó a Ignacio Aliaga quien me había alertado del problema político antes de renunciar a la presidencia de LAN por presiones particulares, al no permitir traer armas de Cuba en los aviones LAN que en ese entonces volaban a La Habana.

Referente a Ignacio Aliaga, en esas ocasiones él ya había renunciado a la presidencia de LAN, me llamó para ir a la casa del nuevo presidente de LAN, Sr. General Teodoro Ruiz, con mi prima periodista Carmen Puelma Accorsi como testigo, en que le informó del peligro que significaba el traer armamento en los aviones de LAN. Al final la respuesta fue *"Sr. Aliaga, lo que pasa es que usted no es político, yo lo voy a manejar"*. Este acto de confianza por parte del nuevo presidente fue la causa de que él me llamara varias veces al 4to piso para preguntar cómo iba el asunto del proyecto polar.

Todas estas gestiones siempre fueron financiadas personalmente, sólo solicité ayuda al Sr. Patricio Araos de planificación de vuelos LAN y del meteorólogo de LAN Bruno Philippi, quien consiguió a través de Corfo, que Japón dispusiera de un cupo para él en un buque de investigación marítima que operaba en el Pacífico sur cercano al polo, para tener información del clima cercano a la posible ruta a través del círculo polar sur, lo cual se cumplió perfectamente.

El informe lo guardé, eso sí el meteorólogo se quejó que a bordo del barco científico todos los días tenía que comer pescado al estilo japonés.

Las autoridades directas de LAN, todas de la Unidad Popular me trataban bien, pero con desconfianza, pero no me dieron ninguna ayuda, visto ya que había entregado todos los antecedentes completísimos para efectuar el vuelo.

Por otra parte, el contacto que tuve con el presidente Allende solo fue cuando me tocó volar con él unas 4 veces y él se iba en la cabina porque en ese tiempo tenía una sociedad en una pequeña farmacia con una comadre de la Sra. Maruja, viuda de Sepúlveda, en Providencia y él siempre preguntaba por ella y me contaba que su gobierno iba a ser socialista con vino y empanadas, lamentablemente en su gobierno faltaron cebollas para las empanadas, por lo que me contaron oficiales de Transporte de la Fach, que tuvieron que ir a buscar cebollas a Mendoza.

Pasó el año 1973 y en 1974 contacté al nuevo presidente de LAN y le conté del proyecto de hacer el vuelo del polo sur y todo lo que había pasado. Todavía no era piloto del Boeing 707 pero sí sabía las características del avión y que tenía certeza de las 11 horas posibles y sobre todo las condiciones de vientos de altura de memoria, que era la gran incógnita que solo había alternativa en caso de alguna falla las primeras 5 horas de vuelo.

En enero de 1974 se empieza a saber que Jorge Jarpa estaba preparando el vuelo polo sur y como yo no era piloto de B-707 (solo era capitán de B-727) no estaba considerado, al hablar con el jefe de pilotos. P. E. me dijo que el avión no podía llevar más tripulación o pasajeros en el trayecto de Australia a Chile, lo cual le dije que era falso y partí a hablar con el presidente de LAN, General Germán Stuardo, le expliqué que los pilotos del B-707 eran los mejores, pero ninguno sabía los problemas posibles en cuanto a los vientos de altura que yo tenía de la misión aérea norteamericana (Lo cual se comprobó en el mismo vuelo). Así que él me dijo *“Usted irá como integrante observador del vuelo”*.



Ruta Santiago - Tahití - Sydney

Salí un día 8 de febrero de Santiago a Tahití con una tripulación excelente, tanto los pilotos, ingenieros, navegantes, personal a bordo (muy sacrificados), Entre la tripulación iba el jefe de los navegantes de Lufthansa, Herr Schule, experto en vuelos polares del hemisferio norte ya que LAN no tenía expertos en vuelos cercanos a polos.

En ese tiempo hice amistad con Schule ya que al saber algo de alemán me permitió entrar en dialogo y con franqueza me dijo *“lo que tengo es un plan de vuelo hecho por un computador en Alemania, y unos datos que me ha dado el vicepresidente Jorge Jarpa pero no estoy de acuerdo y es posible que cancele el vuelo y nos vamos a la alternativa de Nueva Zelanda”*. Me espanté que fuera a fallar el vuelo si no convenía a Schule con mis cálculos.

En el tramo de Tahití a Sydney nos enfrascamos en cálculos con Schule en 2 asientos de la primera clase, Schule muy profesional como navegante pregunto qué estudios yo tenía sobre el polo sur, le explique que las plantillas tenían patentes de los vientos de coriolis al girar la tierra eran como rizos, que cambiaban por la rotación de la tierra a niveles altos (30 a 40 mil pies) dependiendo de cambios notables entre invierno y verano, por lo tanto en verano eran más favorables pero si solo la fuerza de rotación de la tierra (y fuerza de coriolis) se daban según mis cálculos.

Inspeccionó todas mis caras de vientos y mis planillas de plástico transparente que había confeccionado en acuerdo a los niveles de vuelo, empezó a hacer sus cálculos y me pregunta *“¿quién más ha visto estos estudios?”*, le contestó *“Pedersen, jefe de navegantes de SAS”*, Inmediatamente me contesta, soy muy amigo de él y reconozco que es un muy buen navegante.

Schule dijo *“Este vuelo lo vamos a hacer, esto que me ha mostrado es lo correcto.”* En la llegada a Sidney nos encontramos con que el personal del aeropuerto a través de sus sindicatos no nos iba a atender el avión, por ser LAN una empresa estatal en un gobierno militar y los sindicatos de tendencia socialista no estaban para atender el avión, sacar maletas, aseo de la aeronave, no retiraron los restos de comida

y ninguna atención posible. Nuestra tripulación de cabina en forma heroica hizo lo humanamente viable para arreglar el avión para el día siguiente.

El resto de la tripulación, pilotos, ingeniero de vuelo y personal LAN de Sydney, hicieron todo el trabajo necesario esa noche. Al día siguiente descansamos, siendo atendidos por nuestros representantes de LAN en Sydney, quienes tuvieron la mejor disposición con todos nosotros.

Lo positivo fue que los empleados de la empresa de combustibles tenían personal para atendernos, cargar el avión del vuelo pero tenía que ser en el momento del arribo, pues al salir al día siguiente posiblemente no nos iban a cargar lo necesario, y por supuesto era cargar los estanques al máximo.

Vuelo por el Polo Sur, Sydney - Punta Arenas

Esto fue tarde con una temperatura fresca, así que los estanques de las alas quedaron al máximo. Al día siguiente tipo 10 de la mañana había un sol brillante y como era verano, sobre el ala estaba el combustible rebalsando lentamente. El ingeniero Kike Kani me dijo que no había peligro pues al despegar, la succión de ala sería mayor y el combustible iba a salir más violentamente. Efectivamente en el taxeo ya salía combustible de corrido y al despegar salió a chorros sobre el ala, pero ello no afectaba la seguridad ya que los escapes de los motores pasaban por debajo. Realmente espectacular.

El Plan de Vuelo era a un nivel determinado para el control de Sydney, pero pasada la isla de Tasmania fue realmente una parábola hasta los 41.000 pies para ahorro de combustible. Aproximadamente a una hora de vuelo, salió por radio el contacto con frecuencia chilena de la estación de Lagunita (Puerto Montt) en que se comunicó con Chile anunciando el despegue desde Australia para unir por primera vez sin escala con Sudamérica.

A las 4 horas de vuelo aproximadamente llegó el ingeniero Kike Kani a decirme que llevaban 50 nudos en contra y ahí por primera vez dijeron *“tu vuelo” va a tener que ir a Nueva Zelanda, pues así como vamos, no llegamos*”.

Meditadamente, empecé a calcular mis tablillas de vientos de altura de coriolis (por la rotación de la tierra) y efectivamente estábamos en un lugar que daban 50 nudos en contra, pero proyectando la ruta más adelante, calculé que en 1 hora más íbamos a tener 50 nudos a favor (o sea de 50 en contra iba a ser 50 a favor).

Lo comuniqué a los pilotos y me mostraron el instrumento de TAS que indicaba en contra, así que ellos se rieron porque era muy optimista. A los 50 minutos después, Kike Kani me dijo que fuera a ver la cabina. Allí comprobé que había 55 nudos a favor; se había cumplido mi teoría de los vientos efectuada por coriolis en altura (Nota: Esto se puede entender al hacer rodar un trompo y tirarle humo, se ve que el humo forma rizos alrededor del trompo). Ahora hasta Schule dio el visto bueno para seguir hasta Punta Arenas. Se notaba perfectamente la curvatura de la tierra, así tras el avión había estrellas y cielo negro y hacia adelante estaba más claro y el sol brillaba frente a la nariz del avión.

El General Germán Stuardo me llama y me pregunta, *“¿el sol en relación a la nariz del avión por donde va a desaparecer? y ¿por dónde va a aparecer en el horizonte?”*, le contesté por los minutereros del reloj,

a las 11 horas, va a girar por debajo del horizonte y aparecer por las 2 horas. En la cola del avión al mirar por atrás iba el cielo con algunas estrellas, por la nariz era puesta y salida del sol en un cielo azulado.

Momentos después, al estar en los asientos de pasajeros, el presidente Stuardo me dice *“Lo felicito por su tremenda exactitud, el sol se puso por las 11 hrs y salió casi en las 2 hrs de la esfera de un reloj”*.

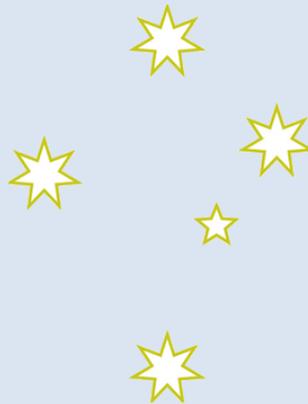
Al ver la punta del Cabo de Hornos empezamos a bajar, ya la brújula funcionaba normalmente, eran las 10:30 horas de vuelo. Llegamos a Chabunco, con la bitácora del avión marcando 10:58 horas de vuelo entre Sydney y Punta Arenas, o sea 2 minutos de diferencia con el plan pronosticado en 1971 cuando se presentaron los primeros cálculos a LAN.

Bajaron los tripulantes de LAN, felicitados por las autoridades, no fui y me quedé hasta el final, pero el personal de LAN de Chabunco, me sacó en andas, pues sabían de mis planes ya del año 1971 y de mi teoría que el vuelo *sí se podía hacer*.

Años más tarde fui Capitán (Comandante) de Boeing 707 en que todos los pilotos más antiguos me trataban muy bien, sobre todo los inspectores, jubilando finalmente en 1980 con la satisfacción de haber cumplido con mi Patria.

Héctor Alarcón Carrasco

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



JOSÉ LUIS SANCHEZ BESA Y SUS ALAS PRECURSORAS EN EL CONCURSO DE HIDROAEROPLANOS EN MÓNACO



“El nuevo aerohidroplano MAURICE FARMAN clase primera en el Meeting de MÓNACO, montado por Fischer”, reza la leyenda de esta vieja postal europea. A partir de 1910, con el éxito del hidroplano “El Pato” de Henry Fabre¹⁷, y más adentrado en 1911, el público del llamado “viejo continente”, comenzará a ver despegar aviones desde los lagos, ríos y el mismísimo mar. Esta cada vez más normal actividad, estará de la mano de algunos de los principales eventos internacionales de aviación.

Mónaco y su papel pionero en el desarrollo de los “Hidroaeroplanos”

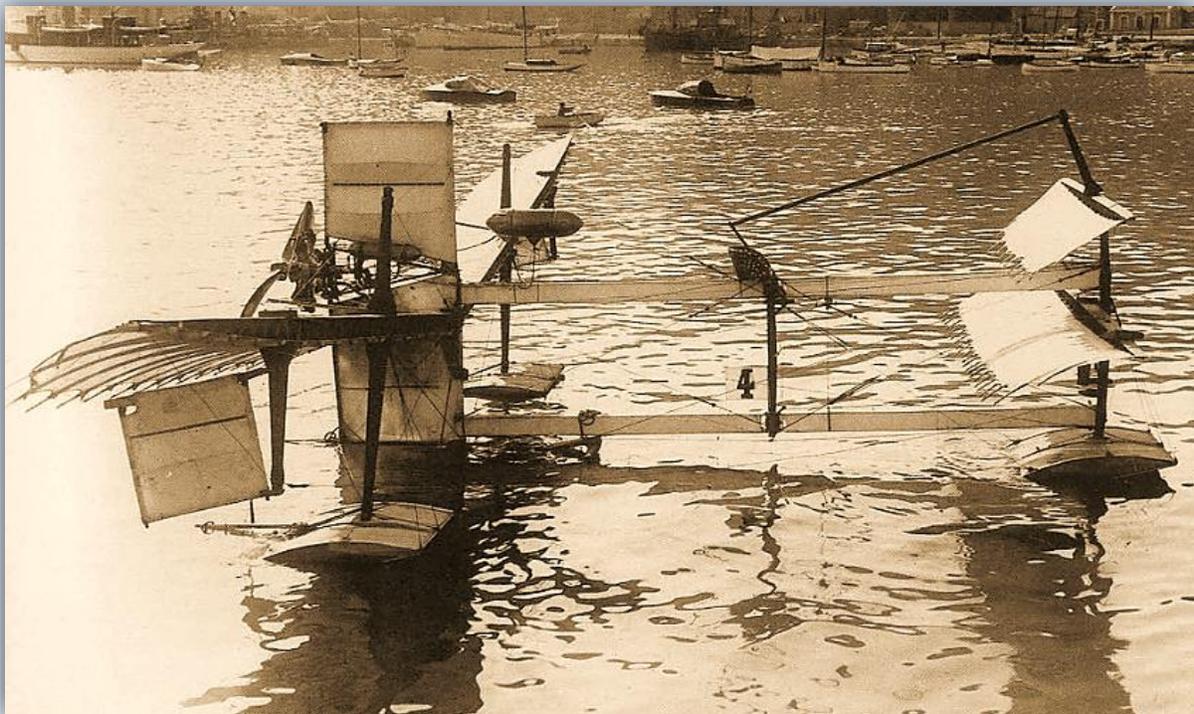
La temporada deportiva de aquellos años pioneros, comenzará su período más determinante y pleno de interés, para el Concurso de Hidroaeroplanos sostenido en Mónaco durante el mes de abril de 1912, y que a la postre sería, el “primer evento oficial de esta naturaleza”, en el mundo.

El desarrollo inicial de este Meeting, se traza desde el mismísimo vuelo del hidroavión de Henri Fabre en 1910, presentado públicamente en el “Etang de Berre” en Martigues, fuera de un marco competitivo, y que en abril del año siguiente, estuviera presente en la reunión anual de lanchas a motor de Mónaco, siendo pilotado por Jean Bécue.

¹⁷ Uno de los primeros registros de vuelos al interior de una laguna, sería el vuelo en Martigues desde la laguna de Berre, efectuado por el hidroaeroplano de Henri Fabre denominado “Le Canard” y que se remonta al 28 de marzo de 1910, mientras que otro aviador norteamericano, Glenn Hammond Curtiss, de Hammondsport (Nueva York), conseguiría en enero de 1911, ser el primer americano en desarrollar y volar un hidroavión.

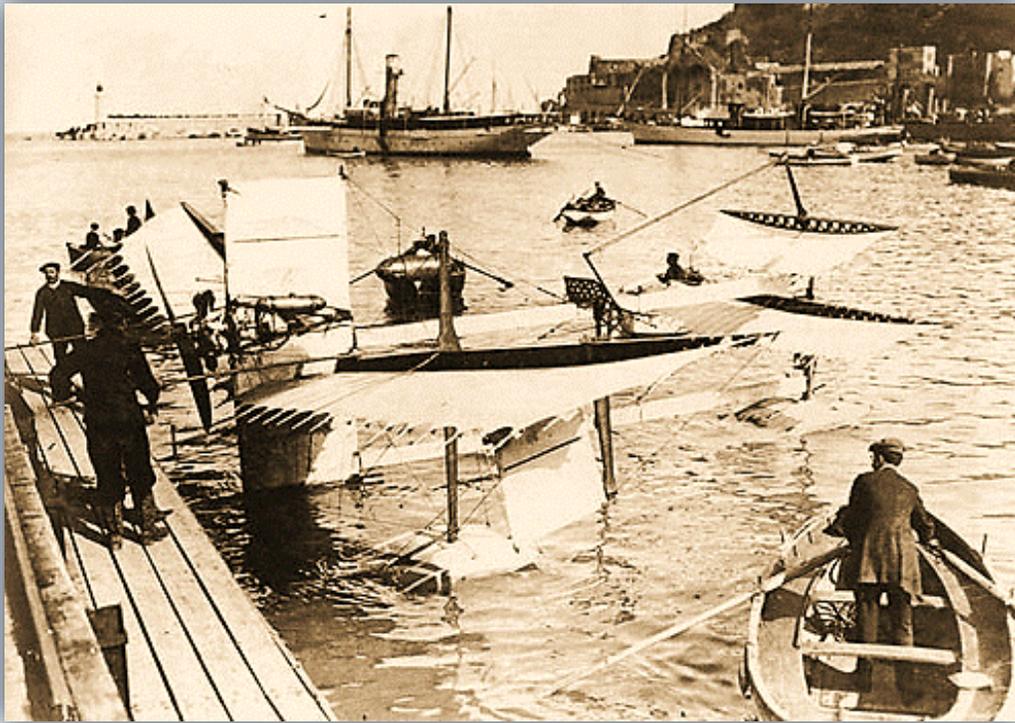


Jean Bécue sentado en la cabina del primer hidroavión, diseñado por el ingeniero marsellés, Henri Fabre.
(Foto del Museo del Espacio y la Aviación de Canadá/Corbis a través de Getty Images)



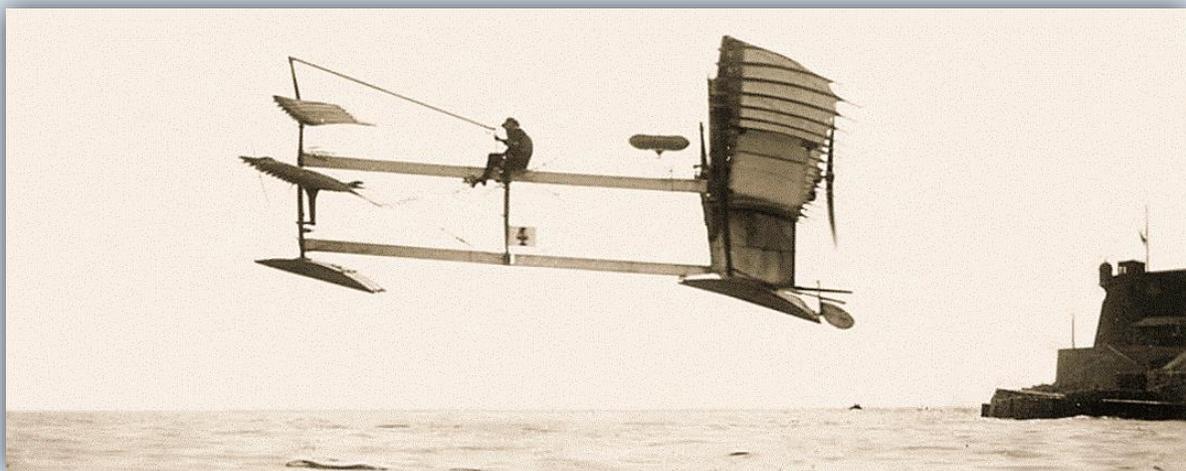
Hidroavión "Canard" de Fabre en Mónaco en abril de 1911,
Musée de l'hydraviation, Biscarrosse, Francia. (Fuente: Wikimedia Commons)

La fortuna hizo que encontrara unas páginas sueltas de La Revue Aérienne de 1911, donde se señala la activa participación de los ensayos de Jean Bécue en Mónaco.



Fotografía publicada en la página 209 de La Revue Aérienne de 1911, muestra el alistamiento del hidroplano en Mónaco

La nota hallada, señala que una serie de vuelos fueron realizados el 11 de abril de 1911, sobre la rada de Montecarlo, mismos que entusiasmaron mucho a los espectadores presentes. El artículo describe la histórica situación de esa mañana, con estas líneas: *“El motor Gnôme puesto en marcha, el aparato, elevándose sobre sus flotadores, se deslizó sobre el agua a gran velocidad y luego subió al cielo azul. Varios recorridos de trescientos a cuatrocientos metros altura se ejecutaron muy correctamente”.*



**El hidroplano “Le Canard” volando sobre la bahía de Montecarlo.
Al lado derecho se ve uno de los torreones del Fuerte Antoine en el acceso al puerto de Mónaco**

Al día siguiente, a eso de las diez de la mañana, un lamentable e inesperado accidente ocurrido en el marco de un clima espléndido, pondrá fin a estos primeros ensayos. Una ligera brisa empujó al avión hacia las rocas del lado derecho del puerto de Montecarlo en Mónaco. El avión fue destruido, pero felizmente Bécue resultó ileso.

Un hombre rema en un bote cerca de los restos de un hidroavión pilotado por Jean Bécue. (Foto del Museo del Espacio y la Aviación de Canadá/Corbis a través de Getty Images)



Hidroplano "Le Canard" de Fabre hundido en las aguas de Mónaco. (12 de abril de 1911)

(Photo by Canada Aviation & Space Museum/Corbis via Getty Images)

Sin lugar a dudas que el interés de pilotos y diseñadores por esta exitosa experiencia realizada en Montecarlo; la pasión del entonces Príncipe regente Alberto I de Mónaco por los deportes, las artes, las ciencias, el desarrollo de la tecnología y el turismo para esa hermosa tierra; los brillantes beneficios que el avión parecía brindar a la aviación en competencia a los globos y más tarde dirigibles, hicieron avanzar algunos pasos agigantados en muchas de sus partes: perfeccionando hélices, revestimientos de tela, carpintería de madera y metálica, dando la entrada al funcionamiento de nuevas máquinas con flotadores, con motores más ligeros y potentes que brindarían mayor rendimiento y potencia a las máquinas voladoras con las que un año más tarde, entre el 24 y el 31 de marzo de 1912, estrenarían en el principado con la primera competencia de hidroaviones del mundo, concretamente el *Gran Premio de Mónaco para Aeroplanos Marinos*.

“En route pour Monaco”.

La primera competencia de hidroaviones del mundo, tal como se ha indicado anteriormente, se titulaba “Primer Meeting de Aeroplanos Marinos” o también referido en algunas publicaciones de época como el “Gran Premio de Mónaco para los aviadores”, fue un evento organizado por el International Sporting Club de Mónaco, donde se enfrentarían las capacidades de aeronaves y destrezas de nada menos que ocho pilotos que volando los entonces comúnmente denominados “Hidro aeroplanos”, diseñados y construidos por algunas célebres casas aeronáuticas, que más que exhibir y probar sus últimas creaciones aeronáuticas, estaban empeñados en concretar negocios con los gobiernos que comenzaban a buscar este tipo de aeronaves.



Fotografía de la medalla conservada en archivo del IAHACH.

El renombrado Principado Mónaco constituía una excelente plaza para ello. Era un estado moderno de unos 19.000 habitantes¹⁸ emplazado en la costa azul mediterránea que poseía una de las más codiciadas y hermosas bahías. En 1865, su regente Alberto I había firmado un convenio con Francia sobre las cuestiones de aduanas y aboliciones de impuestos directos.

Mario Magliocchetti¹⁹, en su investigación de los aeroplanos construidos por Sánchez Besa, señaló al respecto, que el mercado para fabricantes de aviones entre 1909-1912, era reducido y estaba “constituido por jóvenes de familias de fortuna que deseaban practicar este nuevo y costoso deporte y pilotos que se ganaban la vida participando en meetings y exhibiciones aéreas pagadas, que a comienzos de siglo tenían una gran audiencia”.²⁰



S.A.S. Albert I de Mónaco. (Circa 1910)

¹⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_population_in_1900

¹⁹ Revista Aerohistoria N°3/2021. José Luis Sánchez Besa, a 66 años de plegar sus alas precursoras. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Págs. 55

²⁰ Ibid. Pág. 55

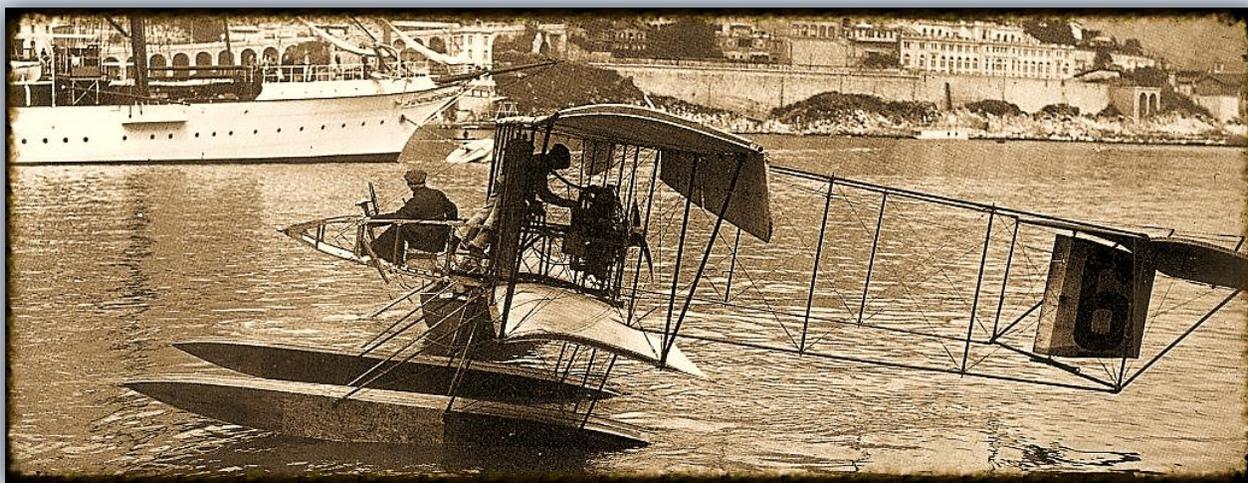
De este modo, que muchos fabricantes presentaban sus aviones para lograr obtener alguna marca que publicitar, y con ello agregar valor a la construcción de marca.

Para el chileno Sánchez Besa, quien conocía por experiencia propia el valor de las competencias en las decisiones de compra, decidió seguir esta tendencia y estudió el acondicionamiento de sus últimos aviones para convertirlos en eficientes “hidro aeroplanos”, los que participando en numerosos eventos aeronáuticos como el que se desarrolló tan brillantemente en Mónaco, le acarrearían un bien ganado prestigio entre los fabricantes conocidos y mejor considerados por aquellos días.

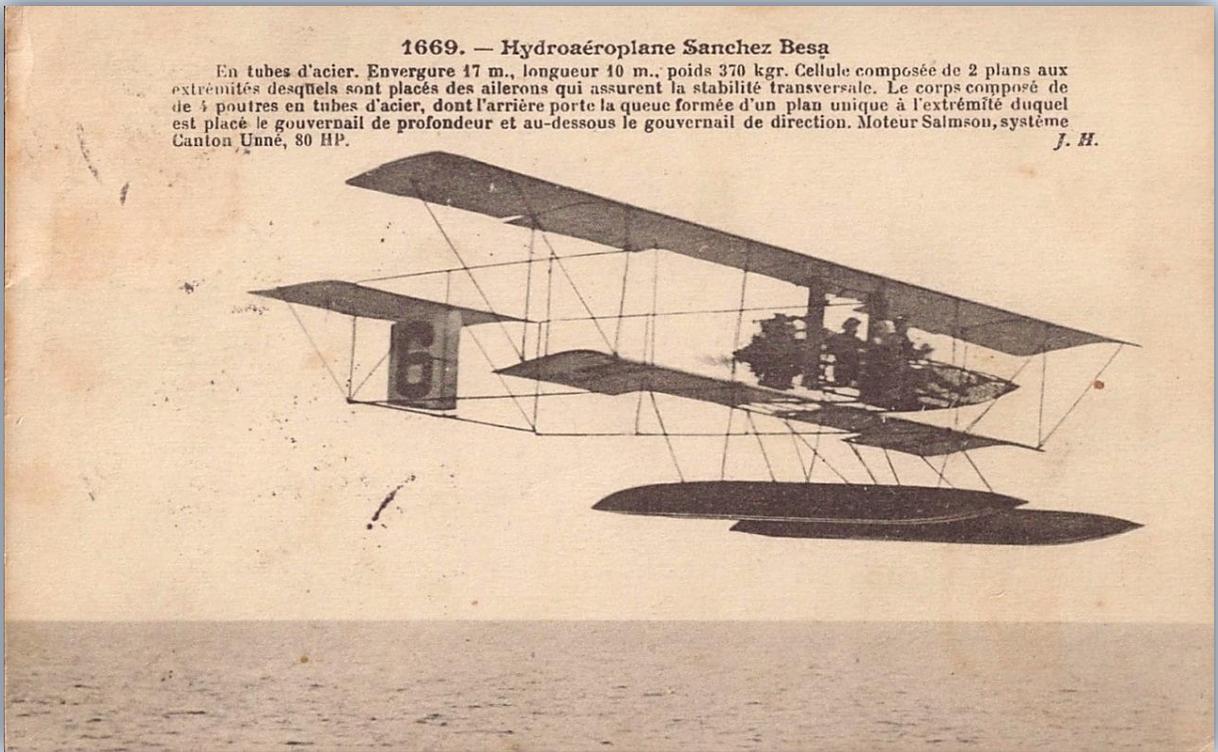
Période	Nombre	Noms et lieux
Mars-avril 1911	2	Coupe d'Aspremont, Nice; Meeting de canots automobiles de Monaco
Mars-septembre 1912	11	Meeting de Monaco; Concours de Putzig, Allemagne (actuellement Puck en Pologne); Meeting de canots automobiles « Les couleurs de Paris »; Semaine d'aviation de Barcelone; Concours à Stettin, Allemagne; Meeting de Boulogne-sur-Mer; Meeting de Genève; Meeting de Saint-Malo; Meeting de Lausanne; Concours de Heiligendamm, Allemagne; Concours de Tamise-sur-l'Escaut, Belgique

Calendario de algunos de los torneos o participación de hidroplanos durante 1911 y 1912.

(Fuente: https://cfv.univ-nantes.fr/medias/fichier/weckerle-cahierscfv-serie-iii-8_1591103224771-pdf?ID_FICHE=1322540&INLINE=FALSE Pág.22)



Hidroplano Sánchez Besa en Mónaco
(Archivo IAHACH)



El Hidroaeroplano Sánchez Besa fabricado en tubos de acero realizará por primera vez, algunas pruebas en Mónaco.

	Pays	Coques	Flotteurs
1910 - 1914	Fr.	Donnet-Lévêque; FBA; Paulhan-Curtiss; Train	Astra; Besson; Blériot; Borel; Bréguet; Caudron; D'Artois; Deperdussin; Fabre; Farman; Goupy; Morane-Saulnier; Nieuport; REP; Sanchez-Besa ; Sommer; Voisin
	It.	—	Calderara; Guidoni
	RU	Lake Flying Co	Avro; Blackburn; Graham-White; Royal Aircraft Factory; Short; Sopwith; White
	All.	Fokker	Albatros; Aviatik; Mars; Otto; Rumpler; Schelies
1914	Fr.	Aiglou-Roulier; André Lévy; Besson; Coutant; Desmons; Donnet-Denhaut; FBA; Georges Lévy; Halbronn; Lévy-Besson; Lévy-Le Pen; Rousset Sénemaud; Tellier	Blériot; Borel-Odier; Breguet; Caudron; Farman; Hanriot; Nieuport; Schmitt; SPAD; Voisin

Lista de constructores de hidroplanos durante 1910 y 1914.

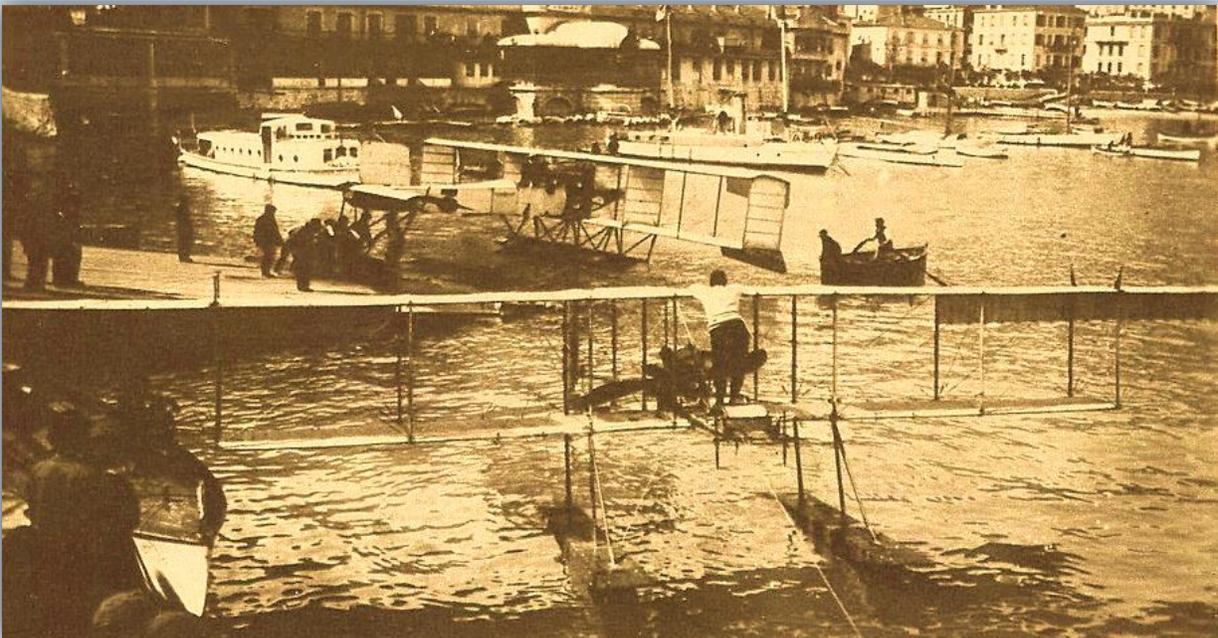
(Fuente: https://cfv.univ-nantes.fr/medias/fichier/weckerle-cahierscfv-serie-iii-8_1591103224771-pdf?ID_FICHE=1322540&INLINE=FALSE Pág. 39)

El evento aeronáutico de Mónaco había sido presentado entre la Commission Sportive Aeronautique del Aero Club de Francia y el International Sporting Club de Mónaco, donde su principal y más reconocido promotor, habría de ser el señor Camille Blanc²¹, destacado miembro del International Sporting Club de Mónaco. Para este primer torneo, se acordó la entrega de 15.000 francos (8.000 al primer lugar, 4.000 al segundo lugar y tres mil al tercer lugar) a los primeros lugares de la competencia donde tendrían que sortear con éxito dos series de pruebas, cuatro cotidianas y dos únicas.

- ❖ Partida y detención en agua calma, 1 punto
- ❖ Flotabilidad y detención en agua calma, 1 punto
- ❖ Partida y detención en agua agitada, 3 puntos
- ❖ Flotabilidad y detención en agua agitada, 2 puntos

Las pruebas únicas mientras tanto, consistiría la primera de ellas, en salir del agua desde cualquier punto, cruzar en pleno vuelo una línea fijada de antemano y llegar con la aeronave a descansar en el suelo, de una playa designada para que el piloto pueda poner su pie en el suelo sin tocar el agua o saltar. La otra consistiría en, despegar desde tierra, desde la orilla de una playa fijada de antemano, donde el piloto haya embarcado sin mojar sus pies, desamarrar con ayuda de un par de mecánicos que no tengan que meter sus pies al agua, cruzar en vuelo recto una línea fijada de antemano, descender y luego quedarse detenido en el agua.

A todas éstas condiciones antes planteadas, se le agregarían bonificaciones por ciertos desempeños con pasajeros, carga militar y general, como también otras cosas que fueran surgiendo.



En el primer plano, el biplano "Canard" de Henri Farman el que será pilotado por Jules Fisher

²¹ Camille Blanc (1847 en París - 1927), fue un líder municipal francés, con muchos intereses en Mónaco. De 1904 a 1925, fue alcalde fundador de Beausoleil, una ciudad adyacente a Monte Carlo, que anteriormente había formado parte de La Turbie y se conocía como Monte-Carlo-Supérieur. Blanc también fue durante muchos años presidente de la Société des bains de mer de Monaco, de Montecarlo, y desempeñó un papel destacado en la administración del Casino de Montecarlo. (Fuente consultada: https://en.wikipedia.org/wiki/Camille_Blanc)



Vista general del público asistente a observar el desempeño de los hidro-aeroplanos en 1912

Las pruebas comenzaron el domingo 24 de marzo, con la participación de solo ocho aparatos oficialmente inscritos:

- ❖ “Canard” Voisin (motor Salmson de 110 hp.), pilotado por Maurice Colliex;
- ❖ “Canard” Voisin (motor Anzani de 60 hp.), pilotado por Paul Rugère;
- ❖ Maurice Farman (motor Renault de 70 hp.), pilotado por Eugène Renaux;
- ❖ Henri Farman (motor Gnôme de 70 hp.), pilotado por Jules Fischer;
- ❖ “Triad” Curtiss-Paulhan (motor Curtiss de 75 hp.), pilotado por Louis Paulhan;
- ❖ “Triad” Curtiss-Paulhan (motor Curtiss de 50 hp.), pilotado por Hugh Robinson;
- ❖ Caudron-Fabre (motor Anzani de 60 hp.), pilotado por René Caudron;
- ❖ Sánchez Besa (motor Salmson de 80 hp.), pilotado por Jean Benoist;

Transcurridos los ocho días de este primer encuentro internacional de hidroplanos de 1912, la vasta historia de hermoso principado quedaría ligado al desarrollo de la aviación mundial, donde no sólo gran renombre alcanzarían los constructores y diseñadores participantes, sino más que nada, ésta sería el paso inicial, para desarrollar otros importantes torneos aeronáuticos, como serán la Copa Schneider en 1913 y el primer Rally Aéreo de Mónaco celebrado en el mes de abril de 1914.



Postal y medalla conmemorativa del Primer Rally Aéreo de 1914

Esa histórica semana de marzo de 1912, dejaría algunos nombres en letras de oro, entre ellos, el piloto belga Jules Fischer, quien a los mandos de un avión Henry Farman del tipo biplano de doble flotador y equipado con un motor Gnôme de setenta caballos de fuerza, terminara primero ganando el premio de los 8.000 francos ofrecidos; luego el francés Eugène Renaux quien piloteara el biplano Maurice Farman de tres flotadores y motor Renault V8 de sólo setenta caballos de fuerza, ocuparía el segundo lugar. El tercer puesto fue para Louis Paulhan en el “Triad” Curtiss-Paulhan de motor Curtiss de 75 hp.



Vista parcial del célebre Casino de Montecarlo en 1912



*Vista aérea de parte del puerto de Mónaco y la zona llamada "le Rocher". Aquí se ve la ciudad vieja de Mónaco, el Palacio, los Ministerios, el Museo Oceanográfico y la Catedral, entre otras emblemáticas edificaciones. (C. 1912)
(Fuente: gallica.bnf.fr/ Bibliothèque nationale de France)*

PRESENTACIÓN DE SÁNCHEZ BESA EN COMPETENCIAS Y MEETINGS

Si bien nuestro compatriota José Luis Sánchez Besa no llegó a ocupar un lugar en el podio de los ganadores, sería esta primera experiencia de Mónaco, el punto de partida para lograr ser una figura referencial y exitosa en las próximas competencias que se presentarán para el mercado de aviones e hidroaeroplanos de estructura robusta. Una revista española Aviación de 1912, señalará que el uso de estructuras firmes y especialmente metálicas, serán el futuro para que los aviones puedan enfrentar las inclemencias del tiempo y de los fuertes embates que pueden llegar a enfrentar las aeronaves en el mar.

Igualmente se desconoce los términos en que se presentaban las aeronaves de cada fabricante en estos meeting y concursos, pero lo más posible sea que para el fabricante de aviones, es que los gastos en que se incurría hayan sido financiados en parte de cada uno de ellos, dejando el pago del premio como



un incentivo principal para los pilotos.

*Publicidad de los hidroaviones Sánchez Besa, donde se da cuenta de los éxitos obtenidos en concursos posteriores.
(Revue Aérienne, 25 de octubre de 1912)*

Características principales del hidroavión Sánchez Besa que concursó en Mónaco de 1912

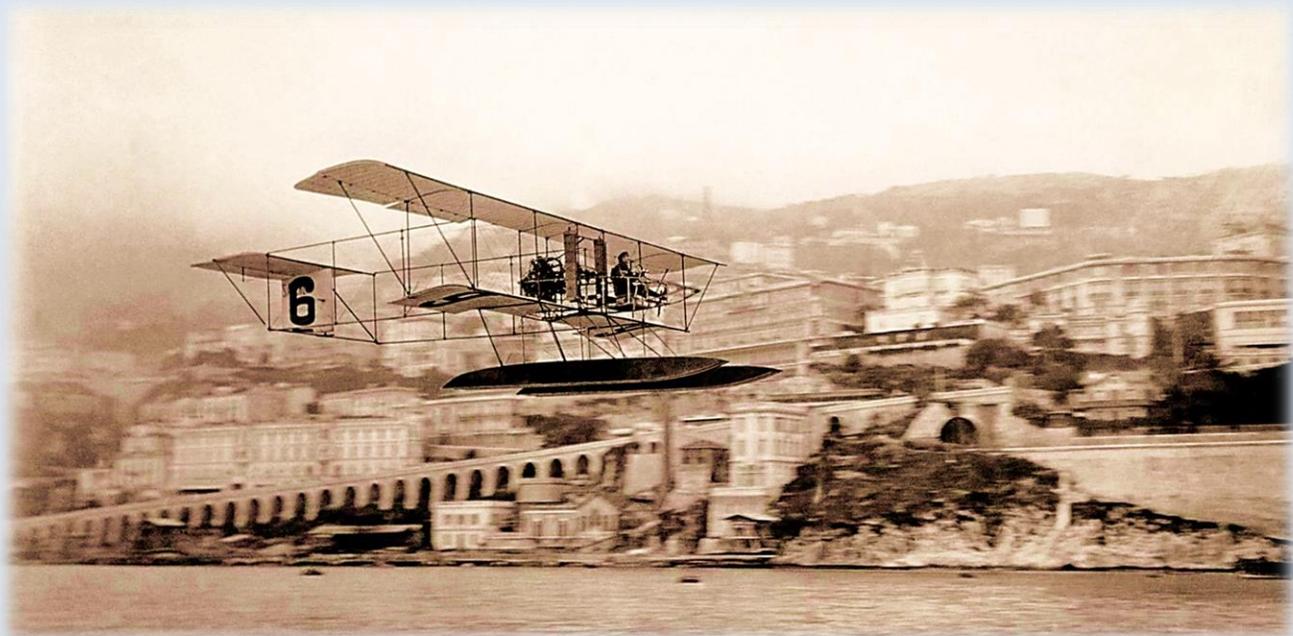


Jean Benoist, piloto francés que voló el hidroavión de Sánchez Besa en Mónaco

Preparándose para los nuevos desafíos de 1912, Sánchez Besa construirá uno de los productos estrella de la firma. Un hidroavión, hidroaeroplano o Aeromarino como se les llamaba en la época, que llamó bastante la atención de la prensa especializada por el uso de una estructura metálica para su fuselaje, detalle no menor que lo haría destacar entre sus competidores. Tanto la nacela delantera, como las cerchas del fuselaje trasero y los soportes de los flotadores serían en metal en base a tubos de acero, los que le harían resistir bastante bien las inclemencias como también las operaciones en el mar.

CARACTERÍSTICAS DEL SÁNCHEZ BESA HIDROAVIÓN MODELO MÓNACO 1912 (Jane's 1913)	
LARGO	10,4 m
ENVERGADURA	16,4 m
SUPERFICIE ALAR	60 m ²
PESO VACIO	900 kg
MOTOR	Renault Radial de 100 hp
VELOCIDAD MÁXIMA	90 kph

Como motor se le instaló inicialmente un radial Salmson refrigerado por líquido de 7 cilindros, que daba 80 hp. Sus radiadores fueron montados en forma vertical detrás del piloto, lo que pasó a ser una característica de los aparatos Sánchez Besa. El motor impulsaba una hélice propulsora montada directamente en el cigüeñal. Sus alas habían sido fabricadas en el taller de Voisin en Billancourt, y eran de madera revestidas de tela con una base especial de dope que mantenía cierto grado de elasticidad. Sin embargo, si uno observa las fotografías, el fuselaje delantero de tubos de acero no fue entelado, seguramente por falta de tiempo para terminar el avión antes de la competencia, por lo que los primeros días sólo contenía la cabina del piloto, el motor y los estanques de combustible y aceite.



Biplano Aeromarino Sánchez Besa piloteado por Jean Albert Benoist.

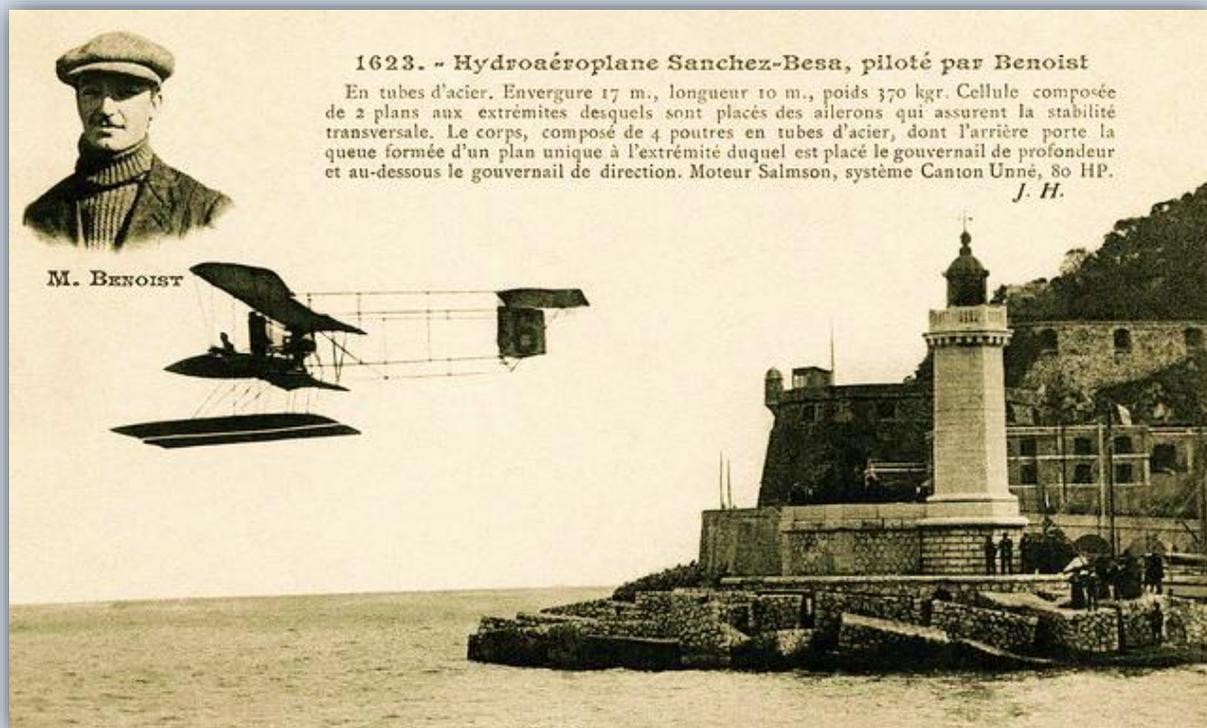
La calle encima de los arcos, hoy se llama Avenue Beau Rivage. Se aprecian los edificios que se ven a la derecha, corresponden al Hotel Hermitage y se observa también la salida del túnel del ferrocarril.

(Fotografía gentileza de Danièle Biancheri, Cónsul General de Mónaco en Chile)

El fuselaje trasero estaba formado por dos cerchas paralelas en metal que terminaban en un cuadro donde estaba instalado, arriba el elevador y entre las barras superior e inferior el timón con su emblemático N°6 que le fuera asignado para aquella ocasión. No se montaron estabilizadores horizontal y vertical fijos. Desde el último cuadro vertical que cierra las dos cerchas del fuselaje trasero, sube un cuadro en diagonal sobre el que va montado el eje del elevador. Todos los diferentes marcos en el fuselaje delantero y trasero estaban reforzados con “cuerdas de piano” entrecruzadas.

Este modelo de avión tuvo dos versiones, la inicial con alas de diferente envergadura, unidas por tres corridas de montantes por lado, la última pareja en diagonal desde el extremo del ala inferior al ala superior. Este aparato inicial fue el que participó en Mónaco, y seguramente para mejorar performances en las nuevas presentaciones, se aumentó la superficie alar extendiendo el ala inferior hasta tener las dos alas de igual largo. En ambas versiones los alerones estarían instalados sólo en el ala superior.

El aeroplano estaba montado sobre dos flotadores construidos en madera, sin redientes o escalones y soportados por numerosos montantes, su volumen era suficiente para permitir la flotación del aparato. En sus primeros ensayos al bajar de la rampa al agua tuvo dificultades. Al ponerlo en marcha no era controlable cuando el agua estaba ligeramente agitada. Desde el momento que dejaba la rampa tendía a inclinarse sobre un flotador, se hundía de este lado y pivoteaba violentamente sobre el flotador. Tuvo que remediarse de inmediato el problema, que afortunadamente fue solucionado acercando los flotadores. Para Mónaco se usó un motor Salmson radial, sistema Canton Unné de 80 hp., el que más adelante sería cambiado por uno Renault que llevaría una hélice cuadripala formada por dos bipalas superpuestas.

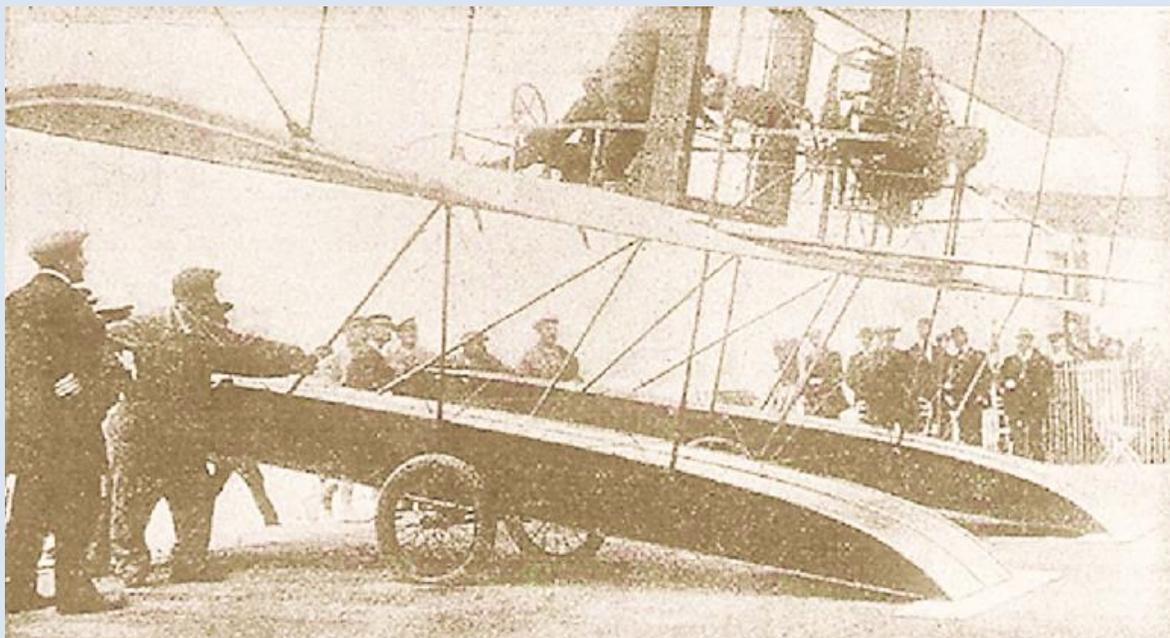
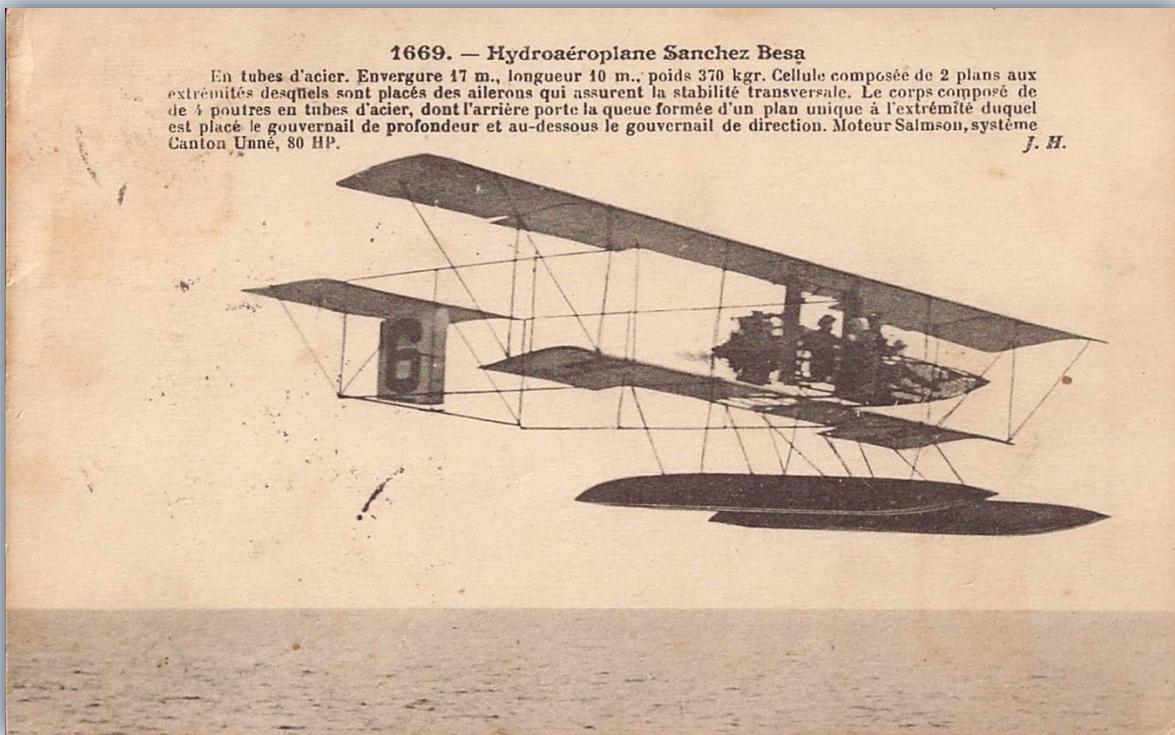


Postal con el Hidro Sánchez Besa 1912 en Mónaco durante la competencia, versión de ala baja más corta, con la nacela cubierta y mostrando algunas leves diferencias en las dimensiones de acuerdo con el cuadro de Jane's de 1913

1669. — Hydroaéroplane Sanchez Besa

En tubes d'acier. Envergure 17 m., longueur 10 m., poids 370 kgr. Cellule composée de 2 plans aux extrémités desquels sont placés des ailerons qui assurent la stabilité transversale. Le corps composé de 4 poutres en tubes d'acier, dont l'arrière porte la queue formée d'un plan unique à l'extrémité duquel est placé le gouvernail de profondeur et au-dessous le gouvernail de direction. Moteur Salmson, système Canton Unné, 80 HP.

J. H.



Detalle del montaje y ajuste de los flotadores

¿Quién era José Luis Sánchez Besa?

Sin lugar a dudas, tras leer estas primeras líneas, el lector menos familiarizado con Sánchez Besa nunca cómo llegará este chileno a convertirse en una figura legendaria dentro del círculo de pioneros de la aviación mundial.

En términos generales, muchas de las biografías citadas, lo definen como un “*empresario y aviador chileno, fue uno de los pioneros chilenos que participaron exitosamente en la historia aeronáutica mundial*”.



José Luis Sánchez Besa en uno de sus escritorios como diseñador y fabricante de aeronaves, luce uno de sus trofeos obtenidos durante 1912 en el Concurso de Saint Malo.

Él nació en Santiago de Chile el 13 de febrero de 1879 en el seno de una familia aristocrática. Sus abuelos fueron dos destacados hombres de la sociedad chilena, Ambrosio Sánchez Laynes, Cónsul General del Ecuador en Chile y el prestigioso y conocido banquero chileno don José Besa Infante. Sus padres²² fueron Ambrosio Romuelo Sánchez Massenlli y Celia Besa Navarro. Hizo sus primeros estudios en el colegio San Ignacio de Alonso Ovalle en la capital. Más tarde, ingresará a la carrera de Leyes en la Universidad de Chile, graduándose de abogado.

El 24 de octubre de 1903, se casará con la joven Carmela Dávila Ossa, con quien tendrá una hermosa hija, llamada María Estela del Carmen²³, y que nació en Santiago, el 30 de agosto del año siguiente.

Un triste sino le aguardará al entonces inquieto y joven abogado, pues catorce días más tarde fallecerá su señora²⁴ aparentemente afectada por un problema derivado del reciente parto.

²² Casados el 18 de diciembre de 1870, en Santiago. Hijos de Ambrosio Sánchez y Milagros Masenlli – José Besa y Tránsito Navarro, respectivamente.

²³ Fallece en Providencia, Santiago el 29 de marzo del 2001.

²⁴ Fallece en Santiago, el 14 de septiembre de 1904, afectada de una “fiebre puerperal”, motivada seguramente por restos de placenta en el útero.

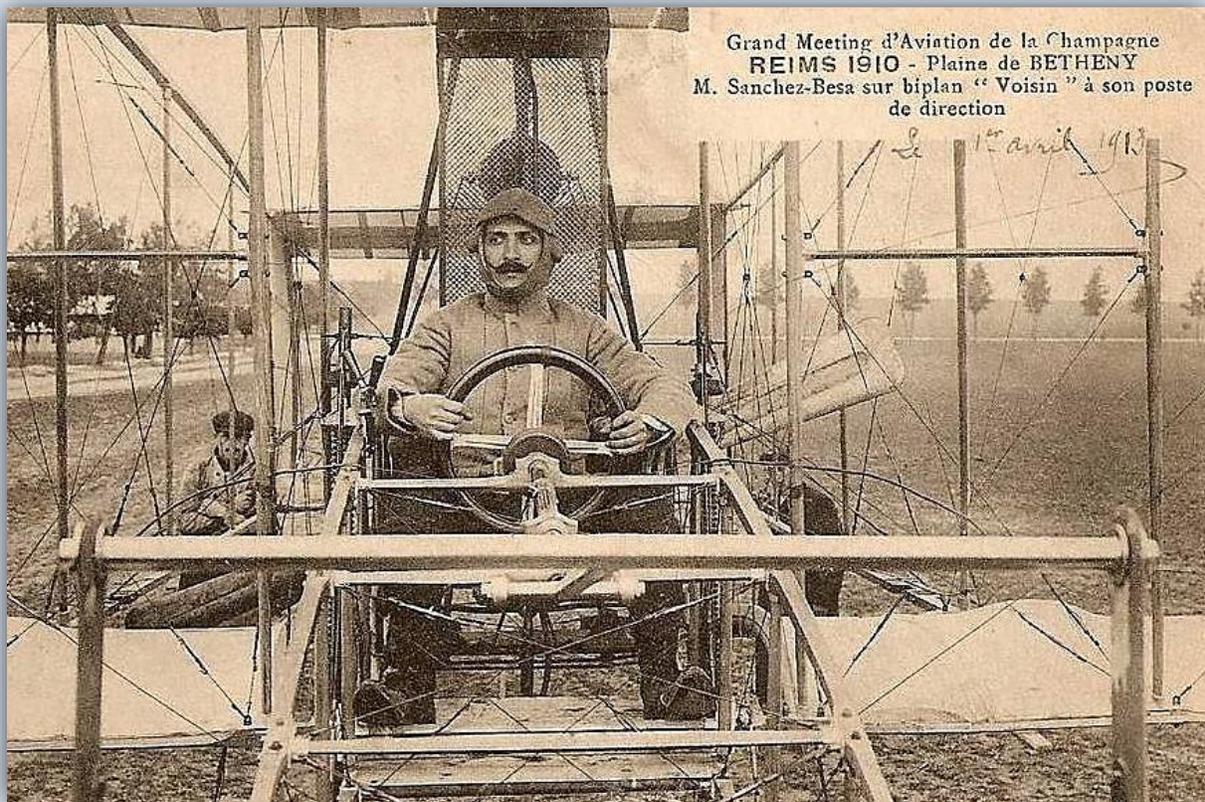
Tiempo más tarde en 1905, un confuso asunto de faldas con su primo Luis Besa, causará que se traben en un duelo, donde su pariente lamentablemente, resultó muerto. Acusado inicialmente de “homicidio culposo”, fue más tarde absuelto por un peritaje balístico y el apoyo de su tío (el padre de su primo fallecido). Al pertenecer a una familia acomodada y para evitar el escándalo en la cerrada alta sociedad de ese entonces, fue enviado a Francia esperando que el caso se olvidara.

Prácticamente, autoexiliado en París, lugar de destino natural para muchos de la aristocracia latinoamericana a principios del siglo XX, se encontró sin buscarlo, con lo que sería la gran vocación de su vida, la aeronáutica.

Sánchez Besa y su incursión en la aeronáutica europea

En esa grandiosa ciudad capital, se vinculará con otro chileno, Emilio Edwards Bello, otro joven que por aquellos días, se deslumbrará con el vuelo, una de las grandes novedades deportivas del momento ya que los pioneros de la aviación eran noticia diaria en la prensa.

Para el año de 1909, sus familias, gente de una situación bastante acomodada, les facilitarán los medios para la adquisición de dos biplanos, conocidos como el modelo Voisin “Celular”. Con ello, llegarán a ser en consecuencia, Sánchez Besa y Edwards Bello, los dos primeros pilotos chilenos, cabiéndole a Emilio Edwards, el honor de ser el primer connacional en volar una aeronave.

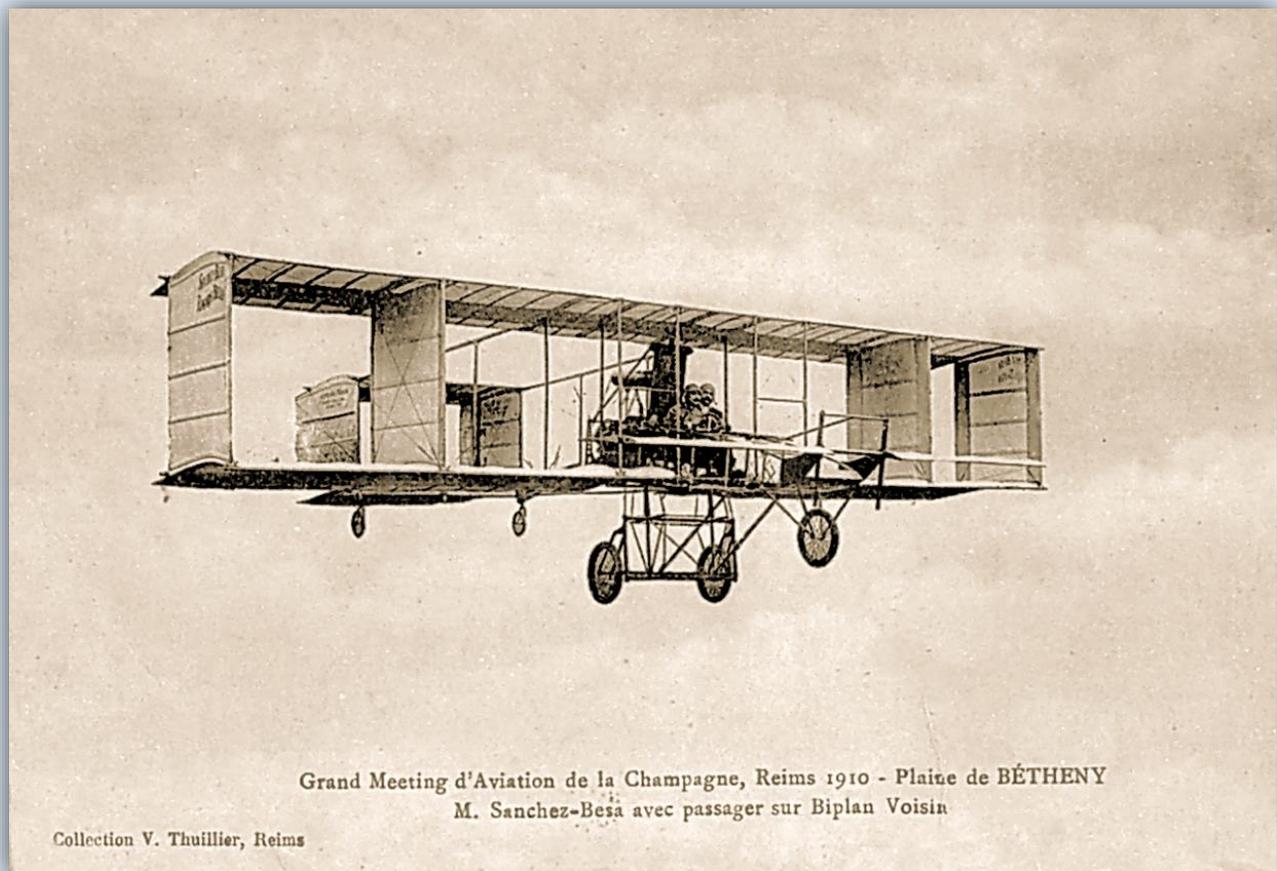


José Luis Sánchez Besa en su biplano Voisin en el Aeródromo de Bétheny. Reims, Francia 1910

Ambos se anotarán como participantes en lo que sería el gran evento mundial de aviación del primer decenio del siglo, la Gran Semana de Champagne en Reims desde el 22 al 29 de agosto de 1909 y sus aviones recibieron los números de participación 37 y 38. Fallas técnicas y mayor experiencia, impedirán que algunos de ambos aviones pueda dejar algún logro o marca²⁵, pero sin duda alguna que esto les permitió involucrarse y hacerse conocidos, pasando a integrar ese restringido círculo de pioneros de la aviación mundial, que será considerado en alguno de los varios meetings aeronáuticos que se efectuaron a partir de ese histórico verano, en el continente europeo.

Este sería el punto de partida para Sánchez Besa, en el apasionante mundo de la aviación.

Al mes siguiente, viajará junto a Emilio Edwards para Alemania, a fin de participar en el concurso a realizarse en Berlín entre el 26 septiembre y el 3 de octubre de 1909. Sánchez Besa había contratado a Henri Pecquet como mecánico, quien los acompañó como parte del equipo y quien tendría más adelante como piloto, una destacada carrera en Francia e India²⁶.



Sánchez Besa lleva un pasajero en su Voisin con el cual participó en Reims

²⁵ Traub Gainsborg, Norberto. "ASÍ NACIÓ LA AVIACIÓN CHILENA". *Alas Chilenas en La Gran Semana de la Aviación de Champagne – 1909*. *Aerohistoria* N°8/2019. Página 53.

²⁶ Henri Pequet (1 de febrero de 1888 - 13 de marzo de 1974) fue piloto del primer vuelo oficial por correo aéreo el 18 de febrero de 1911. El francés de 23 años, en la India para una exhibición aérea, entregó unas 6.500 cartas cuando volaba desde un campo de polo de Allahabad a Naini, a unos 10 kilómetros de distancia. Voló un biplano Humber-Sommer con unos cincuenta caballos de fuerza (37 kW) y realizó el viaje en trece minutos.

Es en esta ciudad y durante su tercera exhibición, donde su amigo Emilio Edwards sufrirá un accidente, debido al cual, familia de Edwards le exigirá volver pronto a Chile y, sobre todo, poner fin a sus experiencias aéreas.

Una vez terminada la temporada del verano europeo y acompañando a su amigo Emilio Edwards, Sánchez Besa hará un corto viaje a su natal Chile, a fin de mostrar sus exitosos aviones e insertar a su nación en esta nueva ciencia del desarrollo.



*La Nación, Buenos Aires, viernes 28 de enero de 1910
(Recorte gentileza de Eloy Martín)*

La prensa argentina alababa su desempeño en Europa, al igual que informaba sobre su arribo a la capital trasandina, al igual que el de su socio y amigo Emilio Edwards. La verdad es que poco se conocía sobre

esta sorpresiva visita, y el hecho además de que pudiera traer un avión Voisin, aparato que aparentemente nunca arribó a Chile²⁷.

Ya de vuelta a Europa, inscribirá sus aeroplanos como Sánchez Besa, pues ya disponía de tres aparatos, dos Voisin y un Farman, los que habían sido fabricado bajo sus particulares especificaciones y modificaciones.

Comenzó en la Semana de Aviación de Lyon realizada entre el 3 y el 10 de mayo de 1910 con tres aviones y dos pilotos, Pecquet y el propio Sánchez Besa. Otra competencia en que participará, fue el Gran Meeting Internacional de Budapest en el mes de junio de 1910. Aquí es preciso también destacar que, uno de sus aeroplanos fue pilotado por el peruano Juan Bielovucic, quien además, había sido alumno de Sánchez Besa. Luego participará en la Semana de Aviación de Champagne en Reims, esta vez con tres biplanos Sánchez Besa equipados con motores ENV.



Brevet de Sánchez Besa y recorte de la revista *Aérophile* del mes de septiembre de 1910. Curiosamente Sánchez Besa, quien había volado casi desde los inicios de la aviación a motor, recién a mediados de 1910 rindió el examen ante el Aeroclub de Francia, recibiendo el Brevet de piloto N° 155.

Creación de “Aeroplanos Sánchez Besa”

A esta altura de la vida y tras las exitosas experiencias pioneras en el campo de la aviación, Sánchez Besa se dedicaría con pasión, a este mundo aeronáutico, alejándose poco a poco, del rol de piloto, e iniciando con la preciosa ayuda de Gabriel Voisin, el camino a diseñar y fabricar enteramente, sus primeros biplanos y especialmente sus “Aéro Marins” en 1912.

²⁷ El primer avión que voló en Chile, será también un Voisin, pero que arribó al país, a mediados de 1910. Efectuó el vuelo el 21 de agosto de ese año.

Será 1909 el año de creación de “Aéroplanes Sánchez Besa”, instalándose inicialmente en Reims y posteriormente en Billancourt, cercano al ya entonces emblemático, *Bois de Boulogne* parisino.



Poco conocida foto de alumnos, instructores, mecánicos y personal de la Escuela de vuelo l’Espace en enero de 1911, 1) José Luis Sánchez Besa. 2) Juan Bielovucic

A partir de 1911, Sánchez Besa incursionará en el mercado de aviones militares, es así que será su modelo 1912 “Militaire”, el que premunido de flotadores será la base de los primeros hidroaviones fabricados por él. Su diseño contaba con la particularidad de ser fácilmente desarmable y podía ser plegado para su transporte, exigencia impuesta por el Ejército francés en aquellos días.

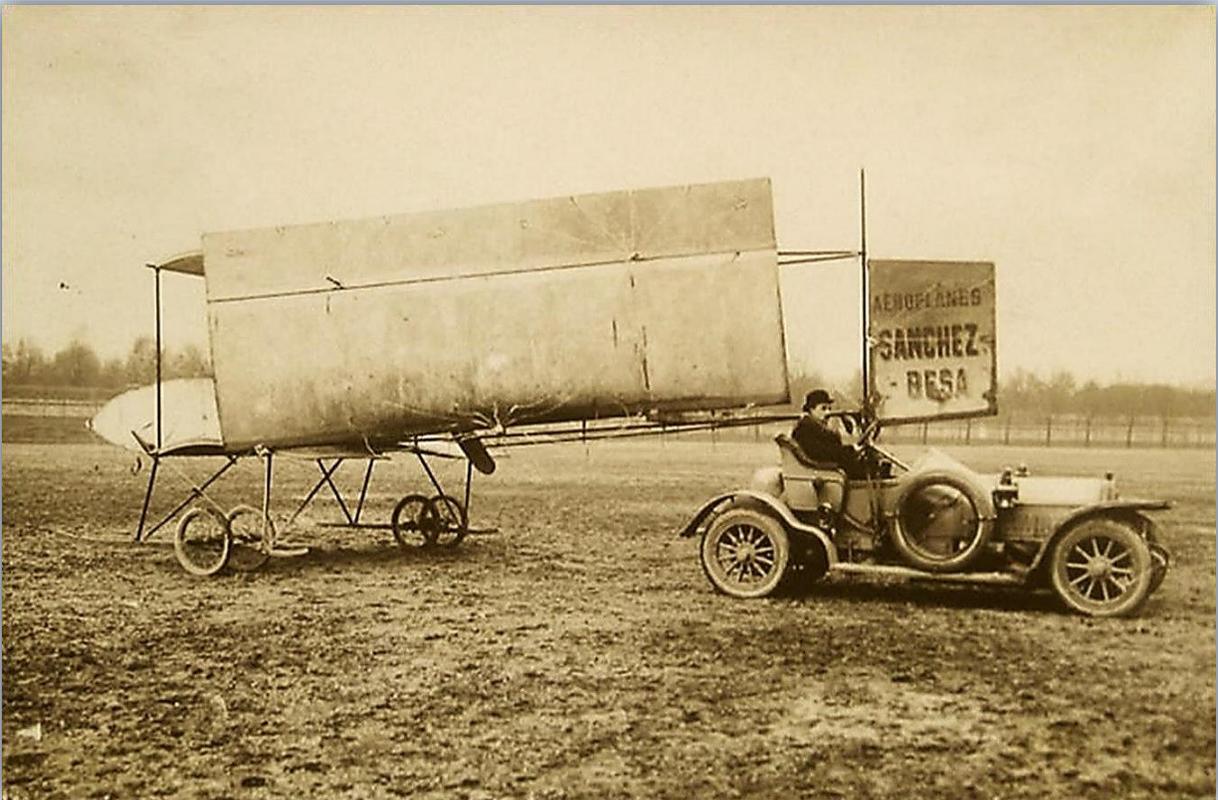
Con estas modificaciones y nuevos aportes en mente, es que se inscribirá en los primeros concursos para este tipo de nuevos aviones. Los hidroaviones Sánchez Besa lograrán una buena acogida en el meeting de Mónaco, luego en Saint Malo y España, obtendrán premios y reconocimientos. Sin embargo, el avión propuesto no logró una decisión favorable, con el argumento de que sus aparatos eran difíciles de fabricar en serie a lo que contribuyó quizás en ese período de intenso nacionalismo en toda Europa, el no ser ciudadano francés.

Cours pratique d’aviation
ÉCOLE DE PILOTES
(Appareils VOISIN)
SANCHEZ-BESA
AÉRODROME DE BÉTHENY (3 kilomètres de Reims, 2 heures de Paris)
Prix à forfait garantissant un vol de cinq kilomètres en circuit fermé
Ateliers et Bureaux: 145, route de Neufchâtel, REIMS
Télégrammes: COURSAVION-REIMS

Publicidad de la Escuela Sánchez Besa de Bétheny, donde utilizaba aviones Voisin.

El prestigioso ingeniero aeronáutico chileno, Mario Magliocchetti, autor de reseñas anteriores sobre el trabajo de Sánchez Besa y otros constructores nacionales, señala sobre la relación Voisin-Sánchez Besa, que en listas de producción de Voisin en 1910-1911, aparece justamente como comprador de varias unidades el señor Sánchez Besa, por lo que es muy posible que algunas de las primeras ventas de éste fueran aparatos Voisin a los que se les hacía algunas modificaciones para comercializarlas como Sánchez Besa, puesto que la configuración y el aspecto exterior eran bastante similares. Sin embargo, comenta con propiedad que esta situación era común entre las decenas de pequeñas fábricas y talleres en Francia en el período, en que se compraban aviones o partes de ellos, las que eran reutilizadas en un proyecto diferente y ofrecidas comercialmente con el nombre del comprador, o bien el aeroplano concebido por una persona era construido en el taller de un constructor establecido.

Esto daba origen a innumerables juicios, precisamente Sánchez Besa debió encarar una demanda de Farman al infringir la patente de éste, ya que vendió un avión prácticamente idéntico al biplano Farman. Con Gabriel Voisin en cambio la relación era excelente y José Luis Sánchez Besa encargó incluso la fabricación de algunas partes de modelos a los talleres Voisin. Específicamente los planos (alas) del Sánchez Besa con motor inserto en el fuselaje y hélice propulsora presentado en el Salón de 1912, sería construido en un alto porcentaje en los talleres de Voisin.



Biplano Sánchez Besa 1912 y la demostración sobre la facilidad de transporte y ensamblaje de su biplano

Para dar un ejemplo el Sánchez Besa triciclo de 1912 utilizado en su escuela de vuelo donde se formaron varios chilenos, era bastante similar al Voisin del mismo año, encontrándose varias diferencias en el

tren principal como también en la disposición de montantes, pero la motorización, dimensiones, construcción de alas, fuselaje, controles de vuelo y aspecto general son muy similares.



José Luis Sánchez Besa en el taller de su primera fábrica.



Voisin tipo 1 de 1912. Nótese la similitud con el Sánchez Besa 1912.

Sin embargo, hablar de copias puede ser relativamente fácil si se desconoce de aviación, pues copiar un avión requiere una serie de análisis y adaptaciones que si no se consideran, pueden tener graves o nefastas consecuencias. El empleo de materiales, herrajes y ferretería diferentes, puede alterar para bien o mal, la resistencia estructural del aparato o aumentar su peso, lo que puede influir e incidir sobre la seguridad, el rendimiento o estabilidad del aparato. El variar elementos de posición o agregar componentes, puede variar la posición del centro de gravedad con efectos lamentables. No observar la construcción del perfil alar o no preocuparse del ángulo de incidencia del ala, traerá variaciones del centro de presión que habrá que lamentar. En consecuencia, copiar o adaptar, requiere estudio, trabajo y mucha inventiva aplicada sobre una base empírica.

Biplano Sánchez Besa 1912 “Militaire”

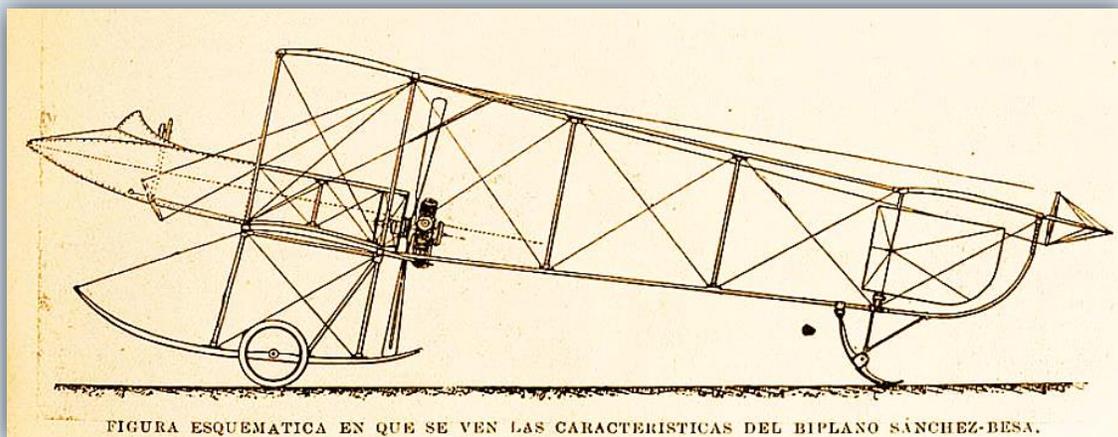


FIGURA ESQUEMATICA EN QUE SE VEN LAS CARACTERISTICAS DEL BIPLANO SANCHEZ-BESA.

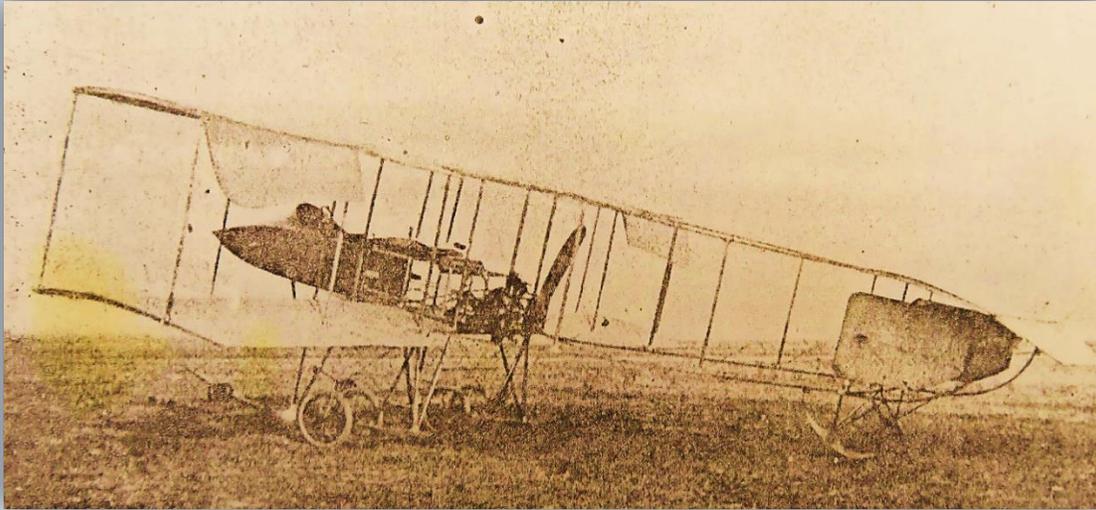
Como se ha dicho, el avión que aparece a principios de 1912, sería aparentemente inspirado en una aeronave similar al “Voisin 1912 de Turismo”. Diseñado con alas plegables y ruedas auxiliares en los patines delanteros a fin de ser remolcado para transporte. Este será un biplano con capacidad para dos plazas y con un motor Gnôme Omega de 50 hp, instalado detrás de una nacela en configuración propulsora que será muy característica en los aeroplanos Sánchez Besa que Chile adquirirá en 1913. Un fuselaje delantero formado por una nacela que contiene la cabina de la tripulación, el motor y los estanques y adonde se amarran las alas.

Esta exigencia fue establecida para los aviones que postulaban al Concurso Militar de 1912, que pedía aeroplanos fácilmente desmontables, de manera que fueran trasladados al terreno de operación y ensamblados en corto tiempo, con el mínimo de personal disponible.

Hay registros de que Sánchez Besa presentó su biplano en el Concurso, pero no tuvo éxito, por lo que su avión, finalmente no fue aceptado por el Ejército galo.

El fuselaje trasero estaba formado por dos cerchas paralelas que van desde el primer montante de las alas al empenaje y en esto difiere de los Voisin en que las cerchas se unen en el extremo formando un triángulo con el ala. Esta disposición permitía instalar cualquier variedad de motor sin grandes modificaciones, ya que quedaba instalado prácticamente en el centro de gravedad del avión.

Las dos alas tenían igual tamaño y estaban unidas por tres pares de montantes por lado, reforzados en forma usual por cables de metal. Los controles de vuelo estaban constituidos por alerones en las alas superiores, un elevador instalado en la parte superior de la cercha y dos timones uno en cada extremo de la cercha instalados bajo el elevador. El avión no tenía estabilizadores fijos.



Sánchez Besa versión "Militaire" 1912 con nacela cubierta que sirviera como base a los triunfos con los "Aero-marinos"

Este modelo que empleaba tempranamente el uso de tubos de acero a diferencia de la madera, fue empleado en la Escuela de Vuelo de Sánchez Besa y del cual se construyeron ejemplares equipados tanto con el motor rotatorio Gnôme de 50 hp como con el Renault Radial refrigerado por líquido de 70 hp., corresponderá a aquellos ofrecidos a la comisión del Ejército de Chile que visitó Francia para adquirir aeronaves, y que nuestro país adquirió optando por el de modelo triciclo de 1913.

Por otra parte, si bien nuestro compatriota José Luis Sánchez Besa no llegó a ocupar un lugar en el podio de los ganadores en el bello Mónaco, podríamos señalar que éste fue sin lugar a dudas, el punto de partida para convertirse en la figura referencial y exitosa que aportará con sus cuatro fábricas de aviones, a la industria aeronáutica de la primera guerra y luego al mundo de la aviación desde su sitial de buen chileno y orgulloso sudamericano.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Referencias y otros no señalados.

Magliocchetti Oleaga, Mario. *Historia de la Industria Aeronáutica Nacional*. Tomo I. Colección MNAE N°13. Nov. 2020.

<https://www.gettyimages.es/detail/fotografía-de-noticias/man-rows-a-boat-near-the-wreckage-of-a-fotografía-de-noticias/622350370?adppopup=true>

<https://www.fai.org/news/28-march-1910-anniversary-first-successful-powered-seaplane-flight>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Hydravion_Canard

MAUREEN DUNLOP



"En la aviación como en todo orden actual, las mujeres son superadas 40 a 1, pero creo que más podrían ser admitidas, cuando un número mayor toque a la puerta. Y cuando toquen a la puerta, será mejor que lleven un hacha, porque es posible que deban abrirse su propio camino"

Amelia Mary Earhart

(24 de julio de 1897 - desaparecida el 2 de julio de 1937)

PRÓLOGO

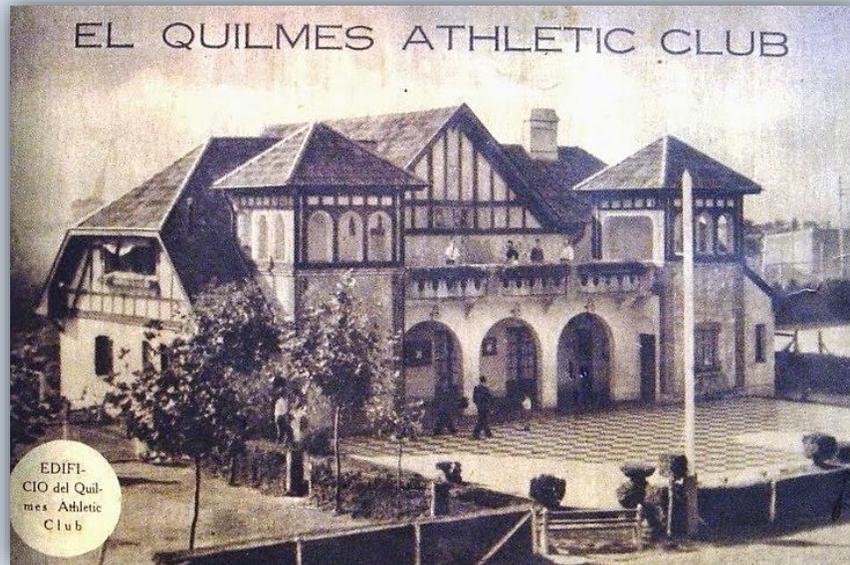
La ciudad de Quilmes, ubicada al sur de la capital de la República Argentina, es conocida mayormente, por ser la sede de dos instituciones emblemáticas del acervo popular nacional, a saber: la Cervecería Quilmes, y el Quilmes Athletic Club.

La cervecería fue fundada por inmigrantes alemanes, a cuya cabeza se encontraba Otto Bemberg, en el año 1890, siendo hasta nuestros días la más importante de aquel país.



Edificios de la cervecería y maltería Quilmes

El Quilmes Athletic Club, también fue fundado por inmigrantes (en este caso ingleses), quienes introdujeron la práctica del fútbol en la Argentina en una fecha incierta (que aún se discute) del año 1880. Como dato anecdótico, y para destacar la influencia que la inmigración inglesa había tenido en la ciudad, cabe aclarar que en 1887 el club cambió su nombre por el de “*Quilmes Rovers Athletic Club*”, y con un equipo de fútbol formado íntegramente por británicos, participó en la segunda edición del campeonato de primera división del fútbol argentino.



Edificio de estilo inglés sede del QAC en la ciudad homónima

Para la redacción del presente artículo es importante tener en cuenta que la inmigración de ciudadanos angloparlantes (en especial ingleses) entre 1850 y 1930, fue sumamente normal y copiosa teniendo como destino principal en Argentina la zona sur del Gran Buenos Aires. Debido a ello, podemos observar que muchas localidades del vecino país, presenten en su toponimia nombres que no le son propios, y responden a lugares y/o familias provenientes de las islas británicas (Hudson, White, Abbott, Hurlingham, Billingham, etc.).

Asimismo, esta inmigración vino acompañada de un gran desarrollo en materia cultural (escuelas inglesas), deportiva (rugby, tenis, cricket y fútbol), religiosa (iglesias anglicanas), tecnológica (telégrafos), y de transporte (ferrocarriles fundamentalmente).

SU NATALICIO Y PRIMEROS PASOS

No es casualidad entonces, que nuestra heroína naciera en Quilmes (provincia de Buenos Aires), un 26 de octubre de 1920, siendo bautizada como **Maureen Adel Chase Dunlop**, hija del matrimonio²⁸ de Eric Chase Dunlop (australiano) y Jessamine May Whitacker Williams (inglesa).

Siendo muy pequeña aún, su familia debió mudarse a la Patagonia lugar en cual aprendió a vivir entre los rigores del clima, el amor por la naturaleza, y la crianza del ganado.

²⁸ Matrimonio realizado el 10 de marzo de 1917 en Essex, Inglaterra, Reino Unido.

Sus primeros pasos en la educación formal los recibió en la escuela Inglesa Santa Hilda de Hurlingham, estando a la vez a cargo de su enseñanza, la institutriz familiar quien se ocupaba también de sus dos hermanos.

En 1936 y a sus jóvenes 16 años Maureen vacationaba junto a su familia en el Reino Unido, cuando recibió sus primeras lecciones de vuelo. En ese preciso momento sintió el fuego interno, que unía su alma con el firmamento.

Tal fue su convicción y deseo por volar, que al llegar nuevamente a su país, decidió retomar las lecciones de vuelo para poder transformarse en piloto comercial. Pero tenía dos problemas: *era mujer y menor de edad*.

El primero lo sorteó fácilmente, debido a que en Argentina mujeres como Amalia Figueredo habían logrado romper la barrera de género al transformarse en piloto en 1914. Alguien había “abierto la puerta” antes que ella.



Amalia Celia Figueredo de Pietra (1895 - 1985)

El segundo obstáculo también lo sorteó fácilmente, pero de una manera poco convencional. Adulteró la fecha de nacimiento en su documento para aparentar ser mayor de edad, y es así como resultó ser admitida.

TAMBORES DE GUERRA

El inicio de la segunda guerra mundial trajo aparejado que muchos jóvenes descendientes de ingleses que habitaban en suelo argentino, sintieran la obligación de defender la nación de sus padres y concurrir en ayuda de sus familias allende los mares.

Los voluntarios argentinos fueron agrupados dentro del Escuadrón N° 164 de la Royal Air Force, que existía desde el 1° de junio de 1918, pero que a partir de la inclusión de los pilotos voluntarios argentinos fue rebautizado como "ARGENTINE - BRITISH SQUADRON".



Pilotos y mecánicos del Escuadrón RAF N°164 "ARGENTINE - BRITISH SQUADRON"

Decenas de jóvenes argentinos se enrolaron voluntariamente en la RAF para servir como pilotos, mecánicos o auxiliares.

Esta etapa de la historia, merecería de por sí la redacción de otro artículo en particular. Sólo deseo señalar que el piloto argentino con más derribos dentro de la RAF durante la Segunda Guerra Mundial (doce derribos comprobados), fue Kenneth Charney, quien había nacido en la misma ciudad y en el mismo año (Quilmes, 1920) que Maureen Dunlop... casualidad o destino?



Kenneth Langley Charney (1920 - 1982)

Entre 1939 y 1942 Maureen siguió entrenándose y acumulando horas de vuelo en Argentina. Es precisamente en 1942 que junto con su hermana, deciden sumarse al esfuerzo de guerra británico de la manera que a ellas les fuera posible.

En realidad, Maureen no disponía del total de horas de vuelo necesarias para incorporarse como piloto, por lo cual no sólo debió completarlas en lo inmediato, sino que su deseo de ser piloto de la RAF se vio truncado debido a que las mujeres no se desempeñaban como pilotos de combate, sino como pilotos auxiliares.

AIR TRANSPORT AUXILIARY

Este cuerpo auxiliar de transporte aéreo fue concebido por la British Airways en mayo de 1938, previo al estallido de la guerra. Como podemos ver, se trató inicialmente de una organización eminentemente de carácter civil.

En 1939 al estallar la guerra, se transformó en un elemento militar con cuatro misiones fundamentales:

1. Formar pilotos de relevo (Transporte y luego combate).
2. Transportar aviones desde las fábricas hasta las unidades de primera línea.
3. Trasladar suministros varios y correo.
4. Comprobar el correcto funcionamiento de las aeronaves durante su período de vuelo y previo a su entrega.

Se dice que al término de la guerra, la ATA logró alimentar la cadena logística de la RAF y de la RN, transportando hasta los escuadrones de combate de primera línea, un total de 309.000 aeronaves de diferentes clases.

De los 28 pilotos iniciales, el efectivo final de este cuerpo llegó a trepar a 650 efectivos entre hombres y mujeres.



Air Transport Auxiliar (Brevet de piloto)

Las primeras mujeres fueron aceptadas en servicio como pilotos a partir del 1° de enero de 1940 (cuando la guerra se libraba Francia), y meses antes de que se iniciaran los bombardeos en suelo inglés.

De acuerdo a las fuentes consultadas, se estima que un total de 166 mujeres se desempeñaron en la ATA al mando de aviones de todas las clases durante el período 1940 - 1945. Al finalizar el conflicto, la ATA había totalizado casi 18.000 vuelos, el 50% sobre los cielos del Reino Unido y los restantes en el extranjero. Lamentablemente, 174 pilotos (entre mujeres y hombres) perdieron la vida en cumplimiento de esas misiones.

LA PILOTO DE LAS PAMPAS

A su ingreso a la ATA, Maureen fue destinada al Escuadrón N° 6 Ferry Pool en la base de la RAF próxima a Leicester, y al poco tiempo fue trasladada a otra base en la región de Southampton, donde funcionaba una fábrica dedicada exclusivamente a la construcción de aviones Spitfire.

Su misión inicialmente era la de llevar aviones desde la fábrica hasta las bases militares, probándolos durante ese trayecto. No fueron pocas las oportunidades en las que se vio obligada a realizar aterrizajes de emergencia debido a fallas detectadas (u ocurridas) durante el traslado de dichas aeronaves.

Finalmente, Maureen fue certificada para volar 38 tipos diferentes de aeronaves, y durante sus más de 800 horas de vuelo se desempeñó al comando de aviones Spitfires, Mustangs, Typhoons y Wellingtons.



En algún momento posterior a la guerra, confesó que su aeronave favorita era el DH 98 "Mosquito". El 16 de septiembre de 1944, Maureen cobró notoriedad pública debido a que la revista "Picture Post" la

presentó en su portada debido no sólo debido a sus cualidades profesionales, sino también a su elocuente belleza.

La imagen que la catapultó a la fama, la mostraba quitándose el pelo de la cara luego de descender de una aeronave de combate. Esa fotografía que pretendía levantar la moral y demostrar que las mujeres podían ser valientes y glamorosas a la vez, terminó por inmortalizar la imagen de nuestra heroína criolla, y demostrar que hombres y mujeres por igual, aportaban su cuota de sacrificio en la lucha contra un enemigo común.

Su imagen se convirtió en el paradigma de las mujeres integradas al esfuerzo bélico, provocando admiración en los hombres, y empatía en las mujeres. Esa portada dio la vuelta al mundo y se volvió histórica.



Portada de "Picture Post" del 16 de septiembre de 1944

Es menester aclarar, que las 166 mujeres provenientes de muchas naciones (15 muertas en el ejercicio de sus funciones) que formaron parte de la ATA (apodadas "Attagirls") se encontraban equiparadas en todo sentido con los pilotos masculinos (incluso en sus salarios), y que también tenían una presencia destacada en los medios de comunicación masivos de la época.

Si bien Maureen nunca llegó a entrar en combate, su gran aporte (y el de sus compañeras) durante este conflicto fue el de realizar tareas subsidiarias y logísticas para la RAF, que le permitieron a esa fuerza mantener el nivel de pilotos en su máxima capacidad sin distraerlos en cumplir otras misiones que no fueran las inherentes al combate. En este aspecto deseo resaltar que varias de las aeronaves operadas por el ATA eran de prueba, y es por ello que durante sus horas de vuelo al mando de éstas, las pilotos tuvieron que afrontar peligros para los cuales, no habían sido entrenadas.

En otras oportunidades fueron blanco de las fuerzas enemigas, y se sabía que estadísticamente uno de cada diez pilotos del ATA moría durante el desempeño de sus misiones, sea por derribos o fallas mecánicas. Esta es una razón más para reivindicar la denodada tarea de nuestra heroína.





Grupo de pilotos en el comedor de la A.T.A. en Humble.
(Extremo derecho:) La piloto argentina Maureen Dunlop junto a la chilena Margot Duhalde
(Fuente: Archivo IIHACH)



Maureen Dunlop en 1944
(Fuente: <https://alchetron.com/Maureen-Dunlop-de-Popp>)

LA POSGUERRA

Terminada la guerra, Maureen Dunlop obtuvo la calificación de instructora de vuelo en la Base Aérea de Luton y antes de regresar a Argentina, instruyó en ese mismo lugar a pilotos de la recién creada "Aerolíneas Argentinas".

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL
FICHA CONSULAR DE QUALIFICAÇÃO

MODELO S.C. 139

Esta ficha, expedida em duas vias, será entregue, à Polícia Marítima e à Imigração no pòrto de destino

Nome por extenso MARIA ADELA CHASE DUNLOP
 Admitido em território nacional em caráter TEMPORARIO
(temporário ou permanente)
 Nos termos do art. 25 letra A do dec. n. 3010, de 1938
 Lugar e data de nascimento Buenos Aires 26/ 10 / 1920
 Nacionalidade Argentina Estado civil Solteira
 Filiação (nome do Pai e da Mãe) Eric Chase Dunlop e Jessamine Whitaker Williams
 Profissão Aviadora
 Residência no país de origem Estancia Maquenchao, Rio Negro
NOME IDADE Argentina

EM TRÁNSITO

Permanência por 30 dias no país.
 Não pôde exercer qualquer
 atividade remunerada no país.
 Dec. N.º 3010 de 1938.



SEL
CON

FILHOS MENORES DE 18 ANOS

Passaporte n. 1118141 expedido pelas autoridades de Polícia de Buenos Aires na data 25/Agosto/1941
 visado sob n. 463

ASSINATURA DO PORTADOR:

Maureen Dunlop

Consulado General do Brasil em Londres
5 de Dezembro de 19 45
 O CONSUL: Adjunto
Paulo D. Silva

NOTA—Esta ficha deve ser preenchida à máquina pela autoridade consular, sendo as duas vias em original.

Curiosa visa de trânsito por Brasil tras su regreso a la Argentina

De vuelta a su país, integró temporalmente la Fuerza Aérea Argentina, para luego desempeñarse como piloto comercial.

En 1955 Maureen se casó con el diplomático (retirado) rumano Serban Víctor Poppin, a quien conoció durante una recepción en la Embajada Británica en Buenos Aires.

A pesar de su matrimonio y múltiples actividades, Maureen voló activamente hasta el año 1969, en su propia empresa de taxis aéreos.

Con su esposo (fallecido en el año 2000) tuvo dos hijos y una hija. Juntos fundaron el criadero de caballos "Milla Lauquen Stud", a cuyo frente estuvieron hasta el año 1973 en que se trasladaron a Norfolk para criar caballos árabes de pura sangre, además de introducir la raza del *caballo criollo* en el Reino Unido.

En el año 2003 Maureen Dunlop fue una de las tres mujeres pilotos distinguidas por la Air Transport Auxiliary, con el premio "Air Aircraft Master Air Pilot Award" de la "Guild of Air Pilots and Air Navigators" del Reino Unido.

Pese a haber adquirido la ciudadanía británica durante la segunda guerra mundial, Maureen Dunlop mantuvo la ciudadanía argentina hasta su muerte, ocurrida en su hogar de Norfolk en 2012.



Maureen (al centro) en la sala de Operaciones del ATA

SU LEGADO

Maureen emprendió su vuelo final a los cielos un 29 mayo de 2012, a la edad de 91 años.

A pesar de sus méritos, horas de vuelo, participación en una guerra, y al de ostentar el grado de *Primer Oficial* (equivalente a Capitán en nuestros días) siendo certificada por la RAF como "*Instructora de Vuelo*", nunca fue reconocida como aviadora militar por la Fuerza Aérea Argentina ("*nadie es profeta en su tierra*"), a pesar de haberse desempeñado allí también, en el rol para el cual fue habilitada.



Maureen Adel Chase Dunlop de Poppin

Su legado es doble, abriéndose camino en un mundo hasta ese momento dominado por los hombres. El espíritu que la guiaba la animó a quejarse expresamente por ello, y a ofrecerse para ejecutar voluntariamente misiones de combate en primera línea. Demostró desde temprana edad que los límites establecidos por la sociedad, eran ficticios y superables, si una persona se lo proponía.

Sirvió decididamente a sus dos naciones, sin descuidar a ninguna de ellas.

Coronel E.A. **Alfredo Massarelli Vacca**
Agregado Militar de Argentina en Chile



Bibliografía:

Boletín Interno del Ministerio de Defensa Nro 243 - Año 2007 - MinDef - República Argentina
Diario "Perspectiva Sur" - Edición de enero de 2022 - Quilmes - Buenos Aires - República Argentina
<https://www.edp24.co.uk/lifestyle/heritage/norfolks-maureen-dunlop-de-popp-obituary-8243334>
<https://alchetron.com/Maureen-Dunlop-de-Popp>
Archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Archivos del Autor

"UNA MISMA FECHA, TRES SUCESOS"

Como lo mencionáramos en un anterior artículo, aunque parezca extraño, no es imposible que en la historia de la aeronáutica nacional, en una misma fecha, pero en diferentes años se hayan producido sucesos que concitaran la atención de la ciudadanía toda.

Lo que a continuación pasamos a detallar confirma lo aseverado en el párrafo anterior.

La mañana del domingo 13 de abril de 1913, todo era actividad en el Cuerpo de Bomberos de Concepción, en preparación a un ejercicio que realizarían ante los habitantes de aquella ciudad, en demostración del estado de eficiencia en que se encontraban los voluntarios para sofocar los incendios que en ella se produjeran.

No muy lejos de allí, en un terreno de propiedad de don Apolonio Benítez, Luis Alberto Acevedo junto a su fiel mecánico Pierre Coemme, preparaba su avión Blériot, con el cual pretendía batir todos los records de distancia en el país, realizando un vuelo sin escalas uniendo Concepción con Santiago.

Acevedo, precursor de la aviación civil chilena, con los escasos recursos que lograra reunir, en 1912 había viajado a Francia donde obtuvo su brevet de piloto, adquirió un avión, contrató un mecánico y retornó al país.



Su propósito no era otro que el de viajar por el territorio nacional realizando "volaciones", como entonces se las denominaba, dando a conocer las bondades de aquella nueva ciencia que era la aviación y junto con ello, reunir dinero con el cual cancelar las deudas que ello le había significado.

Lamentablemente, aquello no se había materializado y los acreedores lo tenían en una muy mala situación con sus demandas, obligándolo a cumplir sus compromisos. Se le vio despegar y al iniciar un viraje sobre el río Bío Bío, el frágil aparato cayó violentamente a sus tormentosas aguas, destrozándose por completo, perdiendo él su vida en tal loable propósito.

Cupo a los bomberos de Concepción la triste misión de rescatar los restos del malogrado aviador, erigir una capilla fúnebre y posteriormente trasladarlos a Santiago. Las causas de tan lamentable suceso nunca se pudieron determinar con certeza y con su muerte, Acevedo pasó a convertirse en el primer mártir de la aviación chilena.

Sus funerales constituyeron una de las más grandes demostraciones de fervor popular que hasta entonces se habían registrado en la capital, siendo sepultado en el mausoleo del Ejército y luego colocados en una sencilla tumba familiar en el Cementerio General de Santiago.



Vista general de los actos en Santiago. Se observan algunas de las coronas recibidas por parte del gobierno y otras importantes entidades.

La vida siguió su curso y cinco años más adelante, la tarde del sábado 13 de abril de 1918, en la pequeña localidad de Zapala, República Argentina, el mecánico Miguel Soriano, finalmente dejaba en condiciones de volar el Morane Parasol de la aviación militar trasandina, con el cual su piloto, el Teniente del arma de Ingenieros, Luis Cenobio Candelaria, intentaría cruzar la cordillera de los Andes con destino a nuestra patria.

Candelaria había solicitado a la superioridad permiso para realizar el cruce del macizo andino en dirección a Santiago, el que le fuera denegado dada su escasa experiencia como piloto, lo peligroso de la travesía y la fragilidad del material de vuelo en esos años disponible.



Teniente Luis Cenobio Candelaria

En su reemplazo se le autorizó a realizar vuelos exploratorios en los faldeos cordilleranos. Fue así como transportando su avión en ferrocarril, llegó hasta Zapala, ciudad cercana a territorio chileno, en donde la cordillera no enfrenta altas cumbres.

Desgraciadamente para él, el tiempo no lo acompañó y además se produjo un serio problema con uno de los tensores de un ala, lo que le significó permanecer en tierra tratando de solucionar el problema junto a su mecánico. Circunstancias en que cogió un serio estado gripal, que lo obligó a guardar cama en una carpa levantada junto a su avión.

Habiendo quedado el monoplano en situación de volar y ya con tiempo despejado, desoyendo todas las advertencias del peligro que para su salud significaba el partir en esas condiciones, a las 15:20 hrs. del 13 de abril, Candelaria despegó poniendo rumbo hacia las nevadas cumbres.

Ya en el aire debió enfrentar los fuertes vientos cordilleranos que a cada instante parecía que desarmarían el avión, unido a un frío que prácticamente le impedía accionar los mandos.

Así, lentamente se fue internando en la cordillera y con los últimos rayos del sol que de a poco se iba perdiendo en lontananza, en la penumbra ubicó un pequeño poblado hacia el cual orientó su aeronave, buscando un lugar donde aterrizar. Con las postreras luces del atardecer puso ruedas en un potrero que desde lo alto le pareció apto para aterrizar, con tan mala suerte que no pudo distinguir un canal que lo atravesaba y que hizo capotar al Parasol.

Ayudado por los lugareños que extrañados se habían percatado de la llegada del avión, logró desamarrarse y salir de la incómoda posición en que se encontraba, enterándose se hallaba en Cunco, localidad de la provincia chilena de Cautín. Inmensa fue su alegría al percatarse que había cruzado la cordillera, siendo el primer aviador en hacerlo. No por su parte más alta, "*la cordillera real*", como los argentinos denominaban entonces a las altas cumbres existentes entre Santiago y Mendoza, pero nadie podía restar mérito a su hazaña.



Atendido como correspondía por los aviadores chilenos, Candelaria junto a su avión regresó a su patria por el ferrocarril trasandino, donde fue recibido como héroe.

Desgraciadamente, años más tarde, en unas maniobras cordilleranas, cayó de su cabalgadura lo que le impidió seguir volando y debió abandonar el servicio.

Hoy en día sus restos descansan en el cementerio de Zapala, mientras un monumento erigido en su memoria en la plaza de Cunco es mudo testigo de su valor. Y la vida siguió su curso, pasando a constituirse la aviación en un medio de transporte habitual.

Dentro de los dichos más comunes que la costumbre popular ha hecho suyos en nuestra patria, existe aquel que dice; "*Martes, no te cases ni te embarques*" y si es un martes 13, peor aún es la mala suerte. Fue el martes 13 de abril de 1954 que desde el aeropuerto "Los Cerrillos" en Santiago, despegó con destino a Iquique el C-47 N°956 del Grupo de Aviación N°10.

Era un vuelo de régimen como tantos otros, con muy buen tiempo en la ruta. Al mando de la aeronave lo hacían los Capitanes de Bandada Fernando Rojas Mercado y Alfonso Müller Rivera, integrando la tripulación los mecánicos Sargento 2° José Plaza Concha y el Cabo Javier González Cadima y como radiotelegrafista, el Cabo Miguel Rubio Silva.

En calidad de pasajeros viajaban nueve personas, entre las cuales se encontraba el médico, entusiasta aviador, Manuel González Canessa, Presidente del Club Aéreo de Ancud.

No bien el Douglas se alejaba de Santiago, cercano a la localidad de Batuco, al parecer por fallas en el sistema de lubricación, el avión sufrió una violenta detención en uno de sus motores, el que a la postre se desprendió, haciendo que los pilotos perdieran control sobre la aeronave la que se precipitó a tierra. Tragedia de la que no hubo sobrevivientes y que enlutara a la Fuerza Aérea de Chile y a la patria toda.

Un sencillo testimonio erigido en el lugar donde cayera el avión recuerda hoy en día a los malogrados tripulantes y pasajeros del C-47 N°956 y en Ancud, en la isla grande de Chiloé, se dio el nombre de "Dr. Manuel González Canessa" al antiguo aeródromo de aquella ciudad.



Testimonio a los malogrados tripulantes y pasajeros del C-47 N°956 erigido en Batuco

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones

Histórico aeronáuticas de Chile

VII. AVIONES CON HISTORIA

BOEING XB-15 VISITA CHILE



En uno de los vuelos de prueba. Imagen: Boeing Aircraft Company.

Hoy en día cuando se habla de aviones gigantescos, todo el mundo asocia el Airbus A-380 de pasajeros y el recientemente destruido, Antonov An-225 “Mriya”, de carga.

Si nos remontamos hacia el pasado, en la década de los años treinta, el sitio de honor, lo ostentaba el Boeing denominado Boeing XB-15.

A mediados del año 1933, el entonces Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos (USAAC), contempló la construcción de un bombardero pesado, denominando la necesidad como “Proyecto A”. El bombardero, debía tener un alcance de 5.000 millas (8.000 kilómetros) de autonomía.

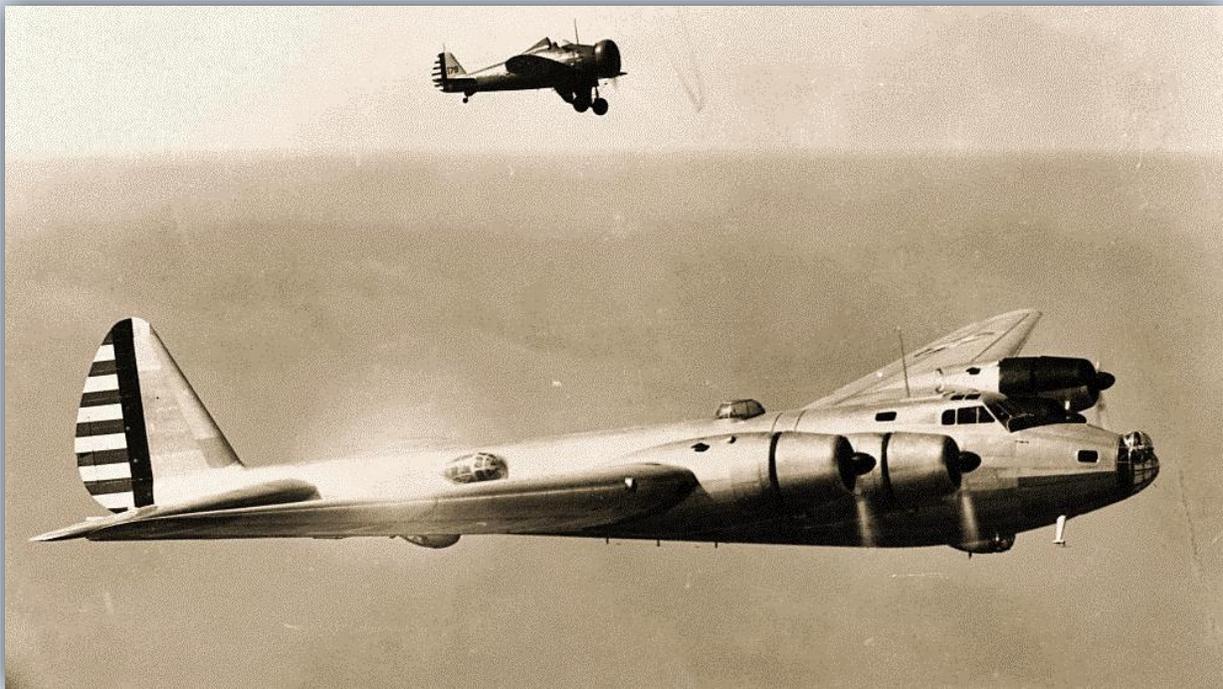
Se presentaron a la contienda las compañías aeronáuticas Boeing y Martin. El concurso fue adjudicado a la compañía Boeing Aircraft Company con su modelo 294, al cual el USAAC lo nombró XB-15.

El 15 de octubre del año 1937, cuando realiza su primer vuelo de prueba, el XB-15, era el avión más grande construido en los Estados Unidos. Su gran tamaño y sus cuatro poderosos motores, le permitía llevar cargas de hasta 14.000 kilos a 2500 metros.

Una particularidad única en su tipo, era que durante el vuelo, se podían hacer mantenciones y reparaciones menores a través de sus alas, mediante un pasadizo. La tripulación compuesta de diez personas, disponían de literas para su descanso cuando realizaban vuelos de larga duración, ya que estos podían durar hasta treinta y tres horas.

Una de las características futuristas del avión, es que estaba dotado de piloto automático, equipamiento antihielo y dos generadores a gasolina, utilizados como APU (Auxiliary Power Unity).

Ese mismo año 1937, en diciembre, el avión voló desde su base en Seattle, hasta Wright Field, Ohio, para realizar pruebas y ser aceptado por el USAAC.



Volando junto a un Boeing P-26 Peashooter durante los vuelos de prueba. Imagen: Boeing Aircraft Company.

El avión a la fecha, único en su tipo, fue asignado al 2nd Bombardment Group que operaba en Langley Field, Virginia desde fines de 1922.

Durante su vida operacional, el avión voló a Argentina en 1938 y en 1939 a Chile, trayendo ayuda humanitaria, y también a México, llevando los restos del piloto aviador Francisco Sarabia, fallecido en un accidente en el río Potomac, en Washington, D.C..



Las grandes dimensiones del Boeing XB-15 en fotografía del 11 de mayo de 1939. Imagen: World War Photos.

Posteriormente, el 6 de mayo del año 1943, las Fuerzas Aéreas del Ejército, reconvirtieron el avión, pasando a ser transporte de carga. Su designación cambió a XC-105.

Se cambiaron las puertas por unas de carga, se instaló un montacargas y su peso máximo fue incrementado a 42.000 kilos.

Sus tripulaciones le pusieron el sobrenombre de "Grandpappy" y pintaron en su nariz, un elefante cargando en su lomo una caja que decía "suministros".

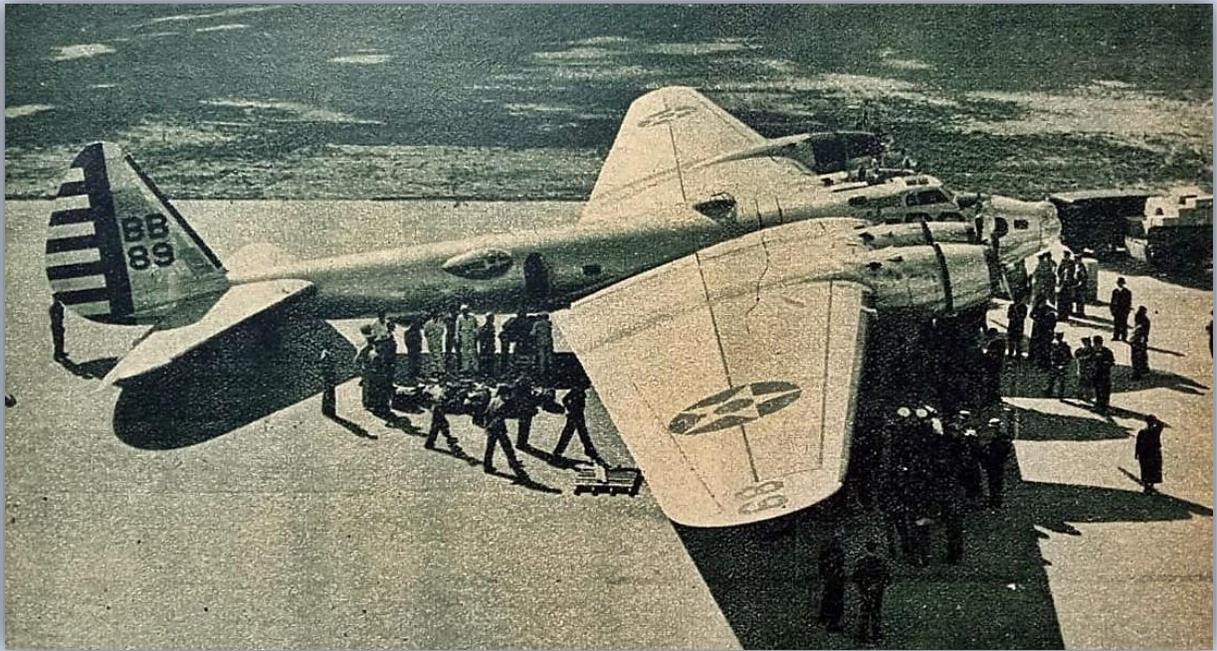
Durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, el transporte XC-105 llevó carga y personal a través del Mar Caribe, desde y hacia el Estado de Florida, siendo su base en Albrook Field, Panamá.

El ocaso de este único avión, comenzó el 18 de diciembre del año 1944, siendo destinado al Panamá Air Depot. Seis meses después, en junio de 1945, se ordenó su desguace en Albrook Field, siendo retirados sus motores, el estabilizador vertical, el timón y partes inferiores.

El gran fuselaje, fue depositado en una zona pantanosa, donde en poco tiempo, ya no era visible. Hoy esa zona es un complejo industrial.

Durante su vida útil como carguero, en setenta viajes, el "Grandpappy" transportó 43 toneladas de correo, 200 toneladas de carga y más de 5200 pasajeros, y también cumplió sesenta misiones incluidas patrullas antisubmarinas en el Mar Caribe.

El Boeing XB-15 en Chile:



Aterrizado en el Aeropuerto de Los Cerrillos. Imagen: Revista Zig-Zag

A las 23.32 horas del 24 de enero del año 1939, un violento terremoto, grado 8.3 en la escala de Richter, sacudió la zona centro de Chile, afectando las provincias de Talca, Linares, Maule, Ñuble, Concepción y Bío Bío. El epicentro se situó en la ciudad de Chillán. Hubo casi 30.000 víctimas fatales y el 50% de las edificaciones se derrumbaron, entre ellas la estación de ferrocarril, dañando de esa manera la conectividad con el resto del país. A esa fecha no existía la ruta 5 sur y el camino longitudinal era de tierra.

El Gobierno reaccionó enviando en la mañana siguiente un avión Fach, Junkers JU-86, a los mandos del Capitán de Bandada, Enrique Byers del Campo, quien sobrevoló la zona afectada. Horas después se agregó al reconocimiento un Curtiss Cóndor de la Línea Aérea Nacional, quien aterrizó en Chillán y Concepción llevando a personeros de Gobierno, periodistas y médicos. El Presidente de la República, señor Pedro Aguirre Cerda, concurrió en automóvil a la zona del desastre.

La Fuerza Aérea de Chile a través de su Comandante en Jefe, señor Armando Castro López, activo el primer puente aéreo realizado en Chile, disponiendo 39 aeronaves de material aeronáutico para el traslado y ayuda. Es así como se integran los Junkers JU-86, Junkers R-42, Dornier Wal, Focke Wulf 44, Avro 626, Nardi FN-305, Sikorsky S-43 y tres biplanos D.H. Moth "Gipsy". La aviación comercial también dispuso aviones para el cometido, Panagra aportó con un moderno Douglas DC-3, Lan Chile un Junkers JU-86, trimotores Ford y Curtiss Cóndor.

Los países amigos, enviaron ayuda y medicamentos, como Alemania despachando un Dornier DO-26 hasta Río de Janeiro y luego un Junkers JU-52 de Lufthansa hasta Chile, Argentina un par de Curtiss Cóndor de la Aviación Naval, y el Army Air Corps de Estados Unidos, el Boeing XB-15.



El avión posado en el aeropuerto de Los Cerrillos, durante la descarga de la ayuda. Sobre la cabina se observa las banderas de Estados Unidos y la de Chile. Imagen: Revista Zig-Zag.

F-06-7-1939

LA FORTALEZA AEREA LLEGADA AYER DE EE. UU. ES EL AVION DE GUERRA MAS GRANDE DEL MUNDO

La máquina trajo al país un cargamento de material sanitario para atender a las víctimas del terremoto enviado por la Cruz Roja Norteamericana.— Jefes de la Fuerza Aérea Nacional y personal de la Embajada esperaron en "Los Cerrillos" a los aviadores norteamericanos

Ayer, a las 8:40 horas, aterizó en el Aeródromo de "Los Cerrillos" la Fortaleza Voladora Boeing Bomber B-17, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, que trajo un cargamento de elementos sanitarios enviados por ese país amigo para la atención de las víctimas de la catástrofe del sur.

Con esta son tres las máquinas norteamericanas que han llegado a Chile en tan noble misión y es muy probable que el jueves próximo emprendan su viaje de regreso, en conjunto.

LA TRIPULACION DE LA FORTALEZA

En el avión llegado ayer viene la siguiente tripulación:

Mayor Caleb V. Hayes, piloto y jefe del avión.
Capitán William T. Old, piloto.
Capitán John A. Sanford, piloto.
Teniente Leo Richard B. Freeman, piloto.
Teniente Leo Torgis G. Wolf, piloto.

Sargento Adolph Cattarina.
Sargento David L. Spicer.
Sargento William J. Heidt.
Sargento Harry L. Hines.
Cabo James E. Sands.
Soldado Leo Russell E. Junler.

EN "LOS CERRILLOS"

A la hora más arriba indicada se encuentran en el Aeródromo

VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA

ción; las ruedas del tren de aterrizaje y del palán de la cola son ensamblables.

El avión tiene un peso de 30 toneladas; tiene 6 cañones de 30 mm. y 8 ametralladoras de 12 mm. Desarrolla una velocidad sobre 400 kilómetros por hora.

UNA INVITACION AL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL

Accediendo a una invitación de la Embajada de Estados Unidos, el Ministro de Defensa Nacional don Alberto Cabero, se trasladó en la tarde de ayer a "Los Cerrillos" a conocer la Fortaleza voladora.

Acompañaron al Ministro, el Subsecretario de Aviación, comandante Fagnó; el jefe de la Sección Confidencial de la Subsecretaría, capitán de teniente don Jorge Gana; el ayudante del Ministro, mayor don Humberto Domingo y el ayudante de la subsecretaría de Aviación, teniente Carrasco.

También llegó al aeródromo, en los mismos momentos que el Ministro de Defensa, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, comodoro don Armando Castro, todos los cuales compartieron cordialmente con los oficiales del avión, que les propor-

El mayor Hayes, piloto y jefe del avión de guerra de EE. UU., que llegó ayer con auxilios sanitarios.

Reporte de prensa del día 7 de febrero del año 1939, señalando la llegada de ayuda norteamericana. Imagen vía Sr. Rino Poletti Barrios.

La misión de ayuda fraterna del Boeing XB-15, trayendo 1.470 kilos de medicamentos donados por la Cruz Roja norteamericana hacia Chile, partió desde Estados Unidos, hasta France Field, en la zona del Canal de Panamá, luego voló hasta el entonces aeropuerto de Limatambo²⁹ en Lima, Perú, para posteriormente aterrizar en el Aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago de Chile, donde fue recibido por autoridades de Gobierno, el embajador de Estados Unidos en Chile y oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.



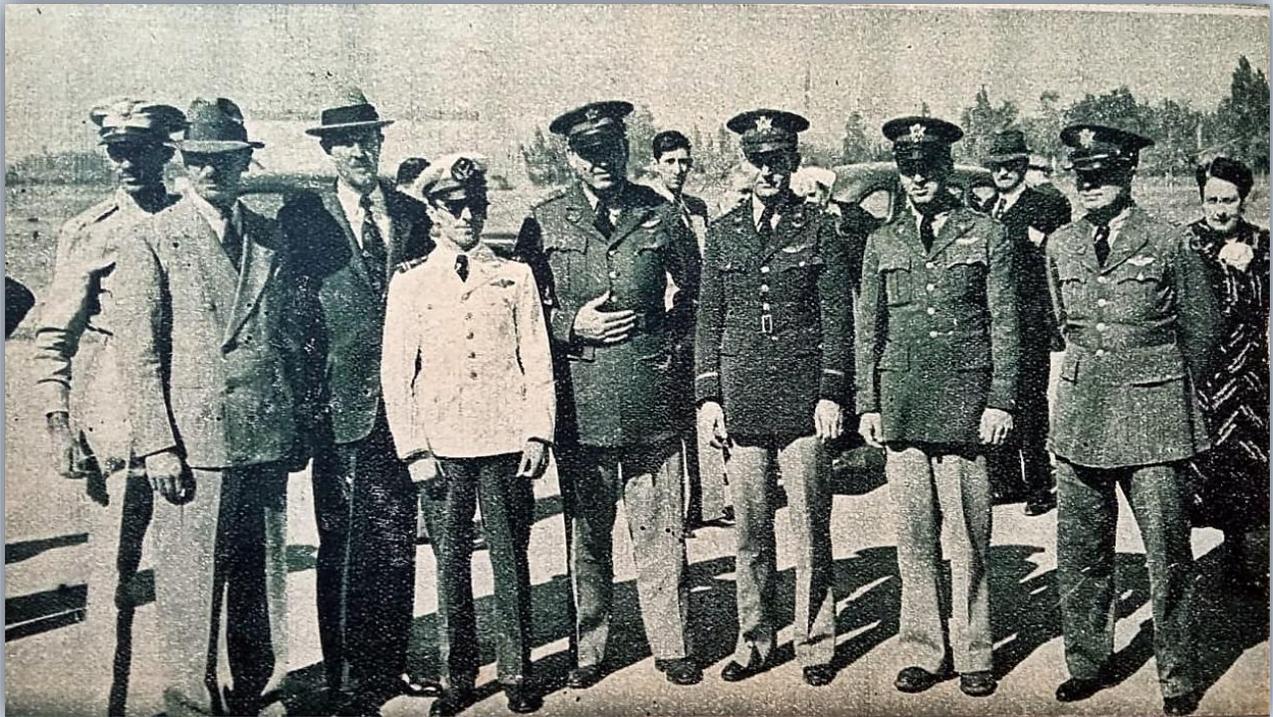
Fotografía de la descarga de la ayuda llegada en el Boeing XB-15, y sobre ella, la Distinguished Flying Cross recibida por el comandante Haynes. (Imagen: Revista Zig-Zag.)



Al mando de la misión venía el Comandante Caleb Vance Haynes, y diez oficiales y tripulantes. Por este vuelo humanitario el comandante Haynes recibió de parte del Gobierno chileno, la Orden al Mérito de Chile y por los Estados Unidos, la medalla Cruz de Vuelo Distinguido, en tanto la tripulación, obtuvo el premio “Mackay Trophy”³⁰ por su participación en el vuelo.

²⁹ El **Aeropuerto Internacional de Limatambo** (IATA: LIM, OACI: SPIM) fue el principal aeropuerto del Perú, ubicado en el distrito de San Isidro desde el 3 de noviembre de 1935. Inaugurado oficialmente el 23 de septiembre de 1948, durante la presidencia de José Luis Bustamante y Rivero. El aeropuerto internacional de Limatambo dejó de funcionar, de manera definitiva, el 31 de enero de 1964, siendo reemplazado por el moderno aeropuerto internacional “Jorge Chávez” que, aunque ya operaba en el Callao desde el 30 de octubre de 1960, fue inaugurado oficialmente, el 30 de diciembre de 1965.

³⁰ El premio fue establecido el 27 de enero de 1911 por Clarence Mackay, quien era entonces director de Postal Telegraph-Cable Company y Commercial Cable Company. Originalmente, los aviadores podían competir por el trofeo anualmente según las reglas establecidas cada año o el Departamento de Guerra podía otorgar el trofeo al vuelo más meritorio del año. Actualmente, el Trofeo Mackay es otorgado anualmente por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos por el “vuelo más meritorio del año” realizado por una persona, personas o una organización aérea. Este prestigioso trofeo es administrado por la Asociación Aeronáutica Nacional de los Estados Unidos.



*El comandante Caleb Vance Haynes (mano en chaqueta) con parte de su tripulación, un oficial Fach y autoridades.
Imagen: Revista Zig-Zag.*

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

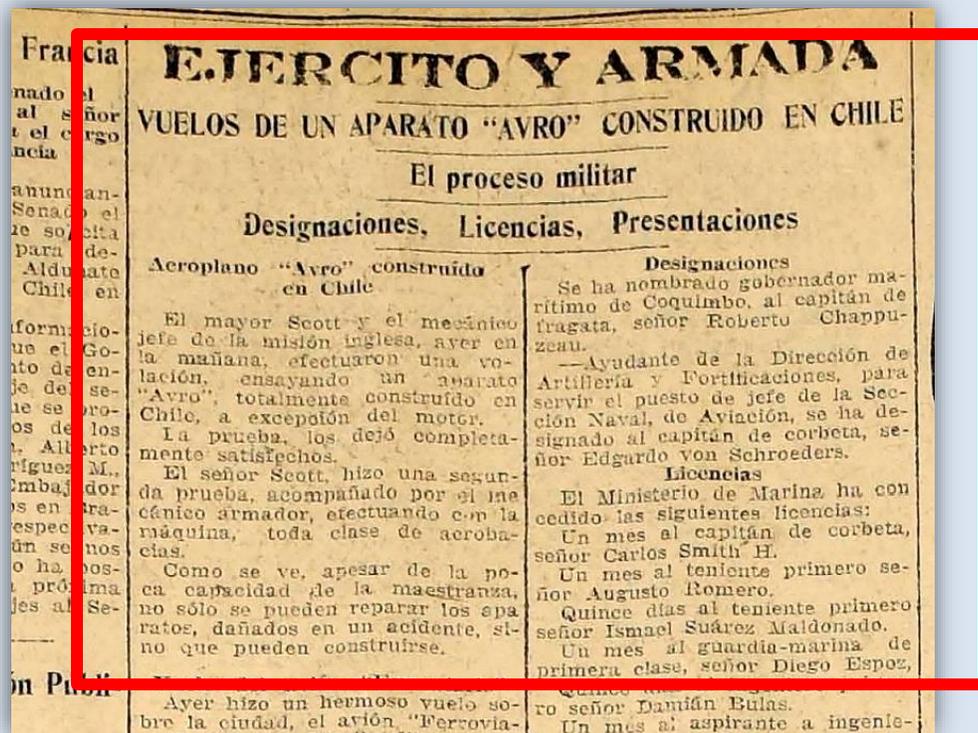
Bibliografía:

https://es.wikipedia.org/wiki/Boeing_XB-15
Puentes Aéreos: "Alas de Esperanza". Editorial Fach
Revista Zig-Zag, 9 de febrero de 1939
Archivo autor.

Colaboradores:

Sr. Rodrigo Larraín Bergen
Sr. Rino Poletti Barrios.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Diario La Nación, sábado 5 de abril de 1921

A propósito de este histórico recorte, quizás sea menester recordar que una de las primeras confecciones aeronáuticas chilenas haya sido realizada en 1839, según relata don Diego Barros Arana y como resultado de un fallido intento por parte de un aeronauta norteamericano en gira de exhibiciones por Latinoamérica, a consecuencias de lo cual su globo fue destruido, un joven de Santiago construyó su propia versión con recursos que seguramente venían de las personas que promovieron el primer globo. Este joven ayudó a montar el globo del visitante, recibiendo del norteamericano información e instrucción práctica sobre el inflado, construcción y manejo del globo. No ha quedado registrado el nombre de este pionero.

“La fabricación fue realizada con las telas disponibles en Santiago en ese entonces y retazos de diferentes colores, lo que debe haber dado un aspecto bastante abigarrado al globo, que era de tamaño pequeño y disponía de una canasta para el tripulante. Para llenarlo se utilizó aire caliente y humo de una hoguera principalmente de paja y leña verde. El globo nacional fue autorizado para ser ensamblado e inflado en un patio de la calle de La Maestranza, hoy Avenida Portugal, sede del Cuartel de Artillería y Maestranza y del Regimiento Cazadores, hacia junio el aparato estaba listo. Realizó la primera ascensión un domingo en presencia de espectadores que habían pagado la correspondiente entrada. El lanzamiento fue todo un éxito subiendo unos 300 m, con su piloto celebrando el ascenso agitando dos banderas nacionales”.

(Fuente: Transcripción de la noticia publicada en la portada de La Nación, sábado 2 de abril de 1921)

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado Norberto Traub Gainsborg

Le hago llegar nuestra enhorabuena por su 39 aniversario, esperando que sigan adelante con su labor investigativa y de difusión del patrimonio aeronáutico de la Nación. Es de vital importancia para nuestras generaciones presentes y futuras, contar con la información que ustedes entregan en cada edición de su destacada Revista Aerohistoria, herramienta indispensable para conocer el desarrollo de la aviación en Chile.

*Reitero los parabienes en este festejo de vuestra institución.
Saludos cordiales y fraternos*

Paula Andrea Parada

Programa radial

“La hora del Patrimonio” Universidad SEK

Señor

Norberto Traub Gainsborg

Presidente y Miembros del Directorio

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Estimado amigo,

Acuso recibo y agradezco el envío del último número de la Revista Aerohistoria, en donde se registra el primer vuelo en el Territorio Chileno Antártico.

Memorable son las palabras del Comodoro Capitán de Navío don Federico Guesalaga Toro: “No Habrá más que un solo Chile de Arica a la Antártica”.

Reiterando mi aprecio recibe un cordial saludo.

Patricio Eberhard

Secretario General

Sociedad Chilena de Historia y Geografía

Estimados amigos Presidente don Norberto Traub Gainsborg y Vicepresidente don Oscar Avendaño Godoy

Mediante la presente, se informa que el 18 de marzo de 2022, se realizó la elección de Directorio y por amplia mayoría, resultó elegido como nuevo Presidente del Instituto Histórico de Carabineros “General Carlos Ibáñez del Campo”, el General (R) Sr. Omar Gutiérrez Gambaro.

Lo acompañan en la directiva, los señores:

Past President: Gral. Inspector Sr. Gustavo Lagos Robles

Vicepresidente: Coronel Sr. Nelson Flores Barrera

Secretario: Coronel (I) Sr. Julio Nanjari Valenzuela

Tesorero: Coronel (I) Sr. Enrique San Martín Torres

Protesorero: Coronel (I) Sr. Olegario Uribe

Director: Coronel Sr. Manuel Gebert Moreno

Director: Coronel (S) Sr. Luis Lira Held

Con especial afecto los saluda,

Alejandro Acuña Almeida

Estimados señores:

Por medio de la presente, deseamos informarles que el día 3 de marzo, la señora Ana María Ried Undurraga ha presentado su renuncia a la presidencia de nuestro Instituto debido a razones de salud.

Sin embargo, en su calidad de Presidente Honoraria, continuará muy ligada a nuestro quehacer colaborando en la investigación para las publicaciones históricas.

Asume en su reemplazo, y según nuestros estatutos, el actual Vicepresidente, don José Miguel Alcalde Undurraga.

Aprovechamos la ocasión para invitarlos cordialmente a integrarse a nuestras actividades y seguirnos en las redes sociales.

Cordiales saludos,

Directorio

Instituto de Investigaciones Históricas José Miguel Carrera

Señores

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Con la presente acuso recibo conforme de su muy importante Revista Aerohistoria correspondiente al mes de febrero de 2022.

Muy agradecido, y como siempre se compartirá entre mis contactos.

Muy atentamente

Oscar Silva Abarca

SOM EJÉRCITO 1960

“Veterano de Valdivia 1960 y Beagle 1978”

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

Alberto Fernández Donoso
Alfredo Massarelli Vacca
Claudio Cáceres Godoy
Gabriel Pavlovic
Héctor Alarcón Carrasco
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