ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

Armando Cortínez Mujica
Primer aviador en cruzar ida y vuelta la Cordillera de los Andes en avión.

- **Arturo Merino Benítez, "la organización de la Fuerza Aérea de Chile, no fue producto de un "Eureka" sorpresivo, sino del estudio, el esfuerzo y la reflexión"**
- **Proyecto argentino de vuelta al mundo en avión y algunas sorpresas de la historia**
- **André de Bailliencourt, piloto de pruebas de la Casa Bréguet**
- **Luis Cenobio Candelaria y otros recuerdos rescatados de la memoria**

Actividades de abril de 2022 - Nº4

Arturo Merino Benítez

Arquitecto de la Institucionalidad Aérea Nacional

17 de mayo de 1888 - 2 de mayo de 1970

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

En este mes de abril que terminó tuvimos la ocasión de recordar hechos históricos, otros heroicos, y algunos especialmente exitosos, en los que estuvieron presentes el valor y sacrificio, ideal común que anima en nuestra América y en el mundo a cada hombre y mujer del aire, sean ellos precursores o testimonios vivos del aporte diario con que se teje esa malla invisible en el cielo, y que lleva los beneficios de la aviación a las generaciones futuras, hasta el último confín de la Tierra y del Espacio.

Es también en este contexto, que se cumplieron 35 años de la muy recordada visita del entonces Papa Juan Pablo II a Chile, como parte de una gira por Sudamérica que comenzara en Uruguay (Montevideo), inolvidables cuatro días en Chile (Santiago, Valparaíso, Punta Arenas, Puerto Montt, Concepción, Temuco, Coquimbo y Antofagasta) y luego su viaje a la Argentina, en la que recorrió Buenos Aires, Bahía Blanca, Tucumán, Corrientes, Viedma, Mendoza, Córdoba, Salta, Paraná, Rosario y nuevamente en Buenos Aires, para cerrar la Jornada Mundial de la Juventud, tema que tan bien nos recordaran dos distinguidos autores el mes pasado en sendos artículos que vincularon esta visita al uso y capacidades del avión.

Otro hito espacial de este pasado mes de abril, fue exitoso desarrollo de una nueva Feria Internacional del Aire y del Espacio, de la cual, como Instituto, nos hicimos parte, aportando con gran esfuerzo y compromiso con nuestro país y la historia aeronáutica nacional e iberoamericana, creciendo de esta forma en la calidad del servicio, que periódica y gustosamente entregamos.

Imágenes, recuerdos y otros se mezclan con el pasado develando hechos e hitos de la aviación nacional, antes considerados igualmente relevantes como lo fueron el sensible y trágico fallecimiento de Luis Alberto Acevedo, primera víctima nacional para la aviación chilena; o los desafíos que demandaron las aventuras del cruce aéreo de la majestuosa cordillera uniendo naciones a lo largo de América del Sur, como lo fueran ese primer cruce por la cordillera húmeda, que hace gala de la valentía de Luis Cenobio Candelaria; el primer vuelo de ida y vuelta que realizara en 1919, el intrépido teniente chileno don Armando Cortínez sobre las más altas cumbres de la cordillera, uniendo por el aire, nuevamente a nuestro país con Argentina o finalmente y no menos importante en este abril, el cruce realizado por esa audaz primera mujer, que con un feble avión, logró algo antes impensado para las pobres capacidades de su aeronave.

Luego, la fundación del Aero Club de Chile, entidad antecesora del Club Aéreo de Chile y también de la Federación Aérea de Chile; o hechos donde nuevamente la tecnología impacta, como lo fueron la

incorporación del helicóptero o el primer vuelo del otrora famoso “Vampiro”, nuestro primer avión a reacción.

Quizás para muchos, estas páginas de imágenes y valiosos relatos y contenidos serán un mudo testimonio de algo vivido, para otros, su importancia radicará en conocer de ciertos hechos a modo de documento que inmortaliza situaciones aeronáuticas que tuvieron repercusión nacional o internacional, como sea, el conocer, recordar y reconocer, serán siempre algo importante e inspiración, para la vida, formación y crecimiento de todos.

El mérito de esta tarea y que trasciende al logro de la difusión histórico aeronáutica, pues es demostrar que con fuerza, cariño, entereza y perseverancia podemos enfrentar grandes retos, al igual que lo hicieron y siguen haciendo aquellos grandes aviadores que destinan sus logros al servicio de sus semejantes.

Como sea, la vida continúa, y es por esto que siempre debemos tomar nuestras responsabilidades públicas, sociales y morales, para con ello defender nuestra libertad, familia y país.

Recordar que en este homenaje que hacemos o compartimos periódicamente, comprendiendo, entendiendo y respetando nuestra naturaleza aeronáutica plena, también implica el hacernos cómplices en toda tarea que transmita y difunda el valioso patrimonio de identidad, del respeto mutuo, del reconocimiento y, sobre todo, de la libertad.

Gracias a todos quienes nos hacen sentir que nuestra corporación y su aporte mensual y constante, tiene un espacio de importancia, en muchos de ustedes.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
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

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa del homenaje a la primera piloto mujer, que venció las altas cumbres de nuestra cordillera 6

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas presente en la Feria Internacional del Aire y del Espacio 2022 7

Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Civil 9

Círculo de Amigos de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales de la Fuerza Aérea de Chile, edita libro testimonial 10

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa del Raid 2022 que realizara la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile 11

Integrante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa de interesante programa 15

OBITUARIO 16

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 18

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 19

EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO 26

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

Arturo Merino Benítez, "La organización de la Fuerza Aérea de Chile, no fue producto de un "eureka" sorpresivo, sino del estudio, el esfuerzo y la reflexión" 45

Proyecto argentino de vuelta al mundo en avión y algunas sorpresas de la historia 52

Reportaje a FIDAE 2022 89

André de Bailliencourt, piloto de pruebas de la casa Bréguet 101

Luis Cenobio Candelaria y otros recuerdos rescatados de la memoria 113

AVIONES CON HISTORIA

Un avión japonés en Chile 122

SABÍA USTED?

Aerolínea chilena llamada "ALA", inauguraba la ruta aérea Santiago – La Habana? 133

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

Fallece el Comodoro Arturo Merino Benítez, gestor de las primeras becas para mujeres pilotos de Chile 135

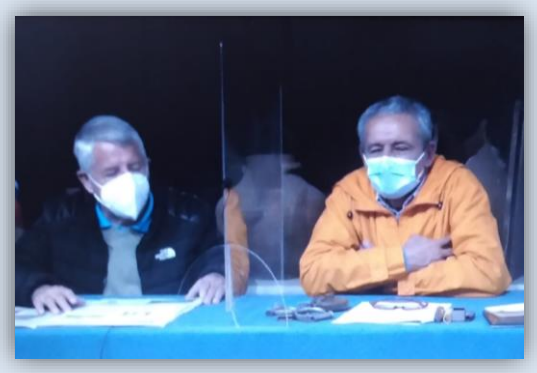
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 137

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa del homenaje a la primera piloto mujer, que venció las altas cumbres de nuestra cordillera*

La aviadora francesa es felicitada por S.E. Arturo Alessandri, el general Luis Contreras y oficiales de la aviación militar

El pasado 1° de abril se celebró el centésimo primer aniversario del vuelo realizado por la aviadora francesa Adrienne Bolland, quien el 1° de abril de 1921, en un pequeño biplano Caudron G-III con motor de solo 80 H.P, realizó el cruce de la cordillera de los Andes, entre Mendoza, Argentina y Santiago de Chile. Vuelo que en su momento tuvo una gran connotación, pues era primera vez que una mujer realizaba el intento y lograba cruzar el gran macizo por entre sus altas cumbres.



Para recordar esta verdadera hazaña aérea, nuestro distinguido Socio Honorario, don Héctor Alarcón Carrasco, participó de un espacio en el canal 6 de TV de Lautaro, como panelista del programa de noticias, donde fue entrevistado sobre algunos de esos sabrosos detalles del vuelo de Adrienne Bolland y su participación como coautor del libro[1] escrito por dos de nuestros socios investigadores y elaborado por el Instituto durante el 2021, con motivo del centenario del vuelo el año pasado.

El excelente trabajo escrito, recoge dos relevantes investigaciones realizadas tanto por el autor argentino Eloy Martín, como por el investigador chileno Héctor Alarcón, en donde queda de manifiesto el interés que concentra este vuelo transcordillerano de alto riesgo y más aún para aquella fecha, el que lo hubiera efectuado una mujer piloto.

[1] Esta publicación está disponible para descargar en nuestro sitio web y también en la sección de libros de esta edición.

❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas presente en la Feria Internacional del Aire y del Espacio 2022*

Entre los días 5 y 10 de abril del pasado mes de abril, nuestro Instituto participó activamente de una renovada versión de la Feria Internacional del Aire y del Espacio.

Esta vigésima segunda edición contó con la participación de más de 450 expositores, donde gratamente pudimos comprobar el gran interés que la Corporación generó entre los visitantes, hecho que se vio reflejado en la gran cantidad de visitas y consultas que recibimos en nuestro stand y al entusiasmo y sinergia que se creó entre ellos y nuestros "Socios encargados" realizaron turnos durante los seis días, en que este gran evento aeronáutico y espacial del continente sudamericano, se realizó con enorme éxito.

De izq. a derecha: Los señores Rafael Shinya, Norberto Traub, Jorge Hermann, Oscar Avendaño y Sergio Barriga

De izq. a derecha: Oscar Avendaño Godoy, la encantadora Teniente 2° Daniela Figueroa Scholz (primera piloto de la Armada de Chile) y Erwin Cubillos Salazar. Atrás, se distingue en la foto nuestro buen amigo Carlos Alarcón Eriz.

Rodrigo Cordero Barría, Norberto Traub Gainsborg y Jaime Escobar Corradine, vicepresidente de la Academia de Historia Aeronáutica de Colombia

Alberto Fernández, Claudio Cáceres, Oscar Avendaño, Cristián Figueroa, Juan Cunill, Rodrigo Jiménez y Juan Carlos Velasco

Rafael Burgos y Norberto Traub

Nuestro vicepresidente, don Oscar Avendaño Godoy, es entrevistado por un canal de radio Magallanes

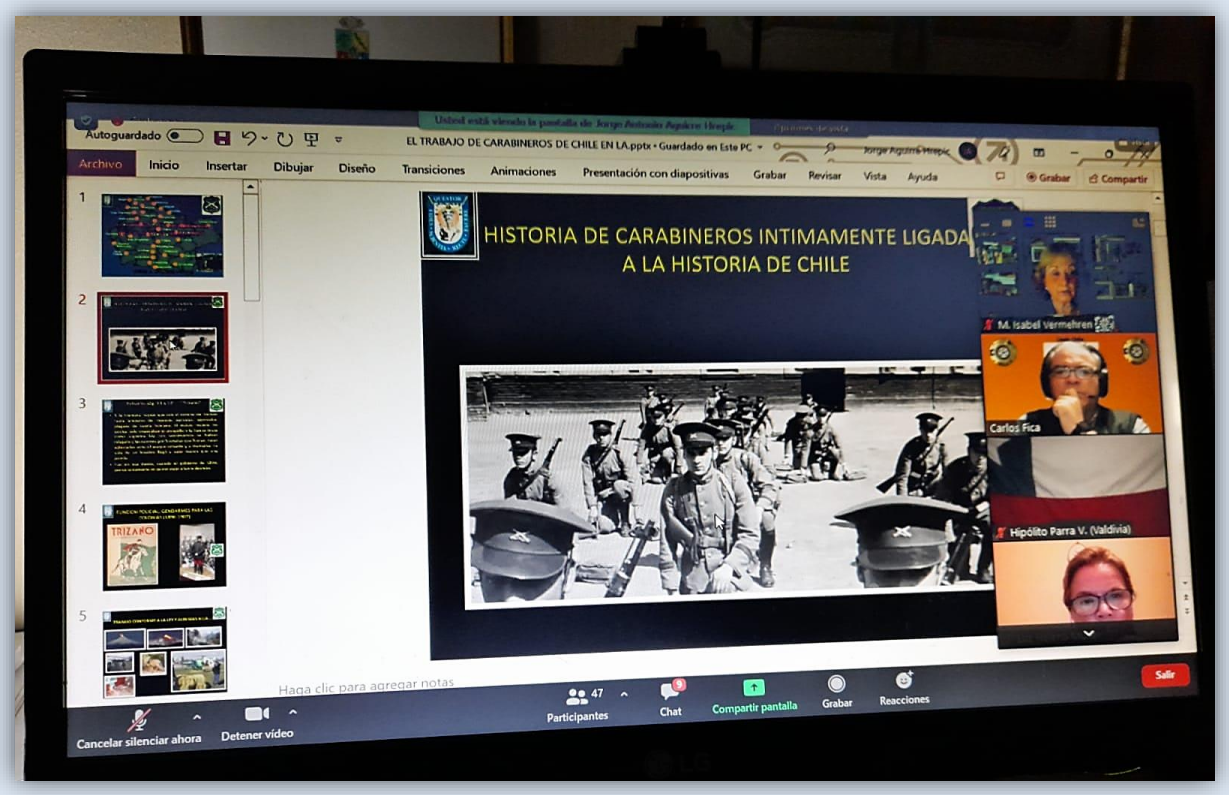
❖ *Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje al primer mártir de la Aviación Civil*

Con motivo de cumplirse ciento nueve años de la trágica muerte del piloto civil Luis Alberto Acevedo, primer mártir de la aviación chilena, caído el 13 de abril de 1913 a las aguas de río Bío-Bío, mientras intentaba unir Concepción con Santiago, el directorio del Instituto se hizo reunió telemáticamente, recordando este luctuoso hecho de la aviación nacional.

❖ *Integrante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa de interesante programa*

Con motivo de celebrarse un nuevo aniversario de Carabineros de Chile, cada el 27 de abril, nuestro distinguido Socio Honorario Héctor Alarcón Carrasco, fue invitado el pasado jueves 14 de abril, a participar en el programa *"Conversando de las Policías"*, que se transmite por el canal de YouTube, y que dirigen el General (R) Sr. Hero Negrón Schlotterbach y el Mayor (R) Jorge Aguirre Hrepic.

En la oportunidad, Alarcón fue entrevistado sobre su paso por Carabineros, historia institucional y diversos aspectos vinculados con esta importante institución policial, temas de amplio dominio por nuestro socio, quien ostenta el grado de Suboficial Mayor de Carabineros (R), y cuya trayectoria estuvo siempre vinculada a la historia, habiendo colaborado en esos temas con la Revista de Carabineros entre los años 80 y 90 del siglo pasado.



❖ *Círculo de Amigos de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales de la Fuerza Aérea de Chile, edita libro testimonial*

Con un acto académico, encabezado por el Jefe de la División de Educación GBA (A) Fernando Ilharreguy Nitklitschek junto al Director de la E.P.S., CDA (TI) Óscar González y la directiva del Círculo de Unión y Amistad de la E.P.S., se realizó el pasado miércoles 20 de abril, en el auditorio del edificio General del Aire "Diego Aracena Aguilar" de la Base Aérea El Bosque, la ceremonia de lanzamiento del libro "*Sembrar y Cosechar Amistad*", escrito y editado por el Círculo de Unión y Amistad de la E.P.S., agrupación conformada por ex integrantes y profesores de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales "S.O.M. Óscar Ossa Galdames".

Al cumplir 14 años de existencia, el círculo quiso celebrar e impulsar su fructífero andar de una manera significativa y trascendente, de modo que concretó este aniversario con lo que será un valioso documento testimonial que transmita algunas de sus experiencias de Camaradería y Amistad, enfatizando de este modo, los valores adquiridos a través del paso por la Institución, como lo son el Honor, Lealtad, Cumplimiento del Deber, Excelencia en el Servicio y que ahora están plasmados en un libro que se entrega a las nuevas generaciones.

Debido a las limitaciones de la Pandemia, el proficuo y disciplinado trabajo demoró algún tiempo, en los cuales el apoyo y guía prestada por nuestro IIHACH fueron de valor, para ayudar a concretar este refrescante y emotivo testimonio de un gran grupo humano. Sus cinco capítulos, condensan la historia entre el 2008 y el 2020 de esta agrupación, explicando la génesis del mismo, sus nobles propósitos, incorporando los saludos de ex directores, reconocimientos y misceláneas que convergen en una materia que nos recuerda permanentemente "*ese hilo de oro llamado Amistad*". Durante su discurso de lanzamiento, el Suboficial Mayor don Óscar Anderson, presidente del Círculo Unión y Amistad de la E.P.S. sostuvo al respecto: *"quisimos plasmar los valores de compañerismo, camaradería, unión y afecto que profesamos durante toda nuestra carrera de aviadores militares, y mantenemos vigentes, a través de experiencias vividas durante su paso por la este instituto de capacitación y ahora como círculo"*.

A continuación de sus palabras, fueron destacados algunos integrantes que ayudaran a sacar adelante este importante proyecto editorial, como también se hizo entrega de algunos ejemplares al Jefe de la División de Educación, Oficiales, personal de la EPS e integrantes del Círculo "Unión y Amistad".

El Jefe de la División de Educación y el Director de la EPS reciben ejemplares del libro

❖ *Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas participa del Raid 2022 que realizara la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile*

Tras volver a una normalidad relativa en cuanto a las medidas sanitarias que demanda la actual Pandemia de Covid 19, la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", realizó el primero de sus tradicionales Raids con gran éxito.

Algunos de los integrantes de la tripulación de uno de los aviones que participaron del Raid, entre ellos, (de izq. a derecha) María Isabel Carrasco; María Angélica Fuentealba; Manuel Espinoza; Pía Urrutia y Norberto Traub

Se trató de un agradable reencuentro en el Club Aéreo de Los Andes, acompañado de la majestuosa vista a la Cordillera de los Andes y que contemplara un Café de bienvenida, a eso de las 10.00 AM, tras arribar al aeródromo San Rafael una serie de invitados fuera por vía aérea y terrestre por igual.

Mas tarde, y tras disfrutar de las *exquisitas brochetas de frutas de la estación, sándwiches de tentempié* y algunas *tentaciones dulces de media mañana*, el número de asistentes se había incrementado, por lo que el grupo se trasladó en algunos autos para visitar la Viña San Esteban, ubicada en el cercano e histórico sector de "Cariño Botado", lugar del que cuenta la leyenda, que durante el regreso del Ejército Libertador al mando del general Juan Gualberto Gregorio las Heras, los habitantes del caserío esperaban a los soldados con un espléndido "banquete de cariño". Al llegar las tropas al lugar, Gregorio de las Heras se excusó de aceptar las atenciones que le habían preparado, argumentando que debía juntarse lo antes posible con O'Higgins, San Martín y el resto de las tropas en Curimón. De aquí que los vecinos del lugar, creyeron recibir un desprecio al banquete preparado, bautizando más tarde el sector, como "*Cariño Botado*".

Tras visitar las estupendas instalaciones de la viña y disfrutar de una muy atractiva cata, el grupo volvió al Club Aéreo, donde les esperaba un magnífico almuerzo y unos mejores postres preparados por la chef banquetera Teresita Durán.

De izq. a derecha: María Isabel Carrasco; Sergio Contreras; Luz María Ascui; Orietta Rodríguez y María Eliana Christen

Durante el distendido almuerzo, la presidente de la Agrupación Orietta Rodríguez agradeció a los dueños de casa, el Club Aéreo de Los Andes, en la persona de su vicepresidente, don Sergio Contreras; a Macarena Ordoñez Silva, su Directora Secretaria y socia del Club Aéreo Los Andes, quien hizo todos los contactos, para encontrar en Los Andes, un lugar hermoso e interesante a visitar; recordó también que el hecho de estar en Pandemia, había opacado de alguna forma la celebración de los 35 años de vida de Alas Andinas el año pasado, aniversario que para la ocasión se recordó realizando una interesante charla virtual titulada "Vuelo en Cordillera", que realizara la piloto Directora de la Agrupación, María Isabel Carrasco Weber, contando con una nutrida asistencia.

Pues bien, continuaron los recuerdos, señalando especialmente el constante y generoso apoyo recibido por nuestro Instituto y especialmente por parte de su presidente, Norberto Traub, quien les había ayudado a concretar que la fecha de celebración del "Día de la Mujer Piloto" se celebrara cada 26 de julio en homenaje a Graciela Cooper Godoy, primera chilena en obtener su Brevet de Piloto en 1930. Esta idea inicial, que, nacida en el IIHACH en el año 1994 como propuesta del entonces presidente de la entidad, don Sergio Barriga, no pasaba de un hecho interno a celebrar, fue elevada por intermedio de nuestro actual presidente en el 2018 al Senado de la República, y tras su presentación por parte del Senador Kenneth Pugh Olavarría, contó con el apoyo de todas las bancadas, hasta llegar a convertirse en una fecha oficial del calendario nacional.

También fueron destacadas, las conferencias dictadas por el presidente del IIHACH en el Auditorium del Club Aéreo de Santiago durante 2018 y en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio al año siguiente. Otro apoyo importante, se reconoció en las tareas de celebración del centenario del nacimiento de Margot Duhalde Sotomayor, distinguida socia piloto de Alas Andinas, quien fuera además su presidente y posteriormente presidente honoraria de la Agrupación. En aquella ocasión, Norberto Traub lanzó un libro biográfico de Margot Duhalde, de su autoría y que fuera financiado por la Ilustre Municipalidad de Río Bueno, ciudad natal de la querida aviadora. A este importante evento se agregó la colaboración prestada por el IIHACH a la celebración del centenario del cruce aéreo de los Andes desde Mendoza a Santiago de Chile, por la piloto francesa Adrienne Bolland, el 1° de abril de 1921, hazaña conmemorada en conjunto con la L'Association Française des Femmes Pilotes y el Museo de l'Air et de l´Espace-París-Le Bourget de Francia; la Asociación de Mujeres en la Aviación Argentina; Alas Andinas; Air France y el IIHACH el 1° de abril de 2021 a través de una serie de conferencias virtuales, donde representando a Chile, participaron Orietta Rodríguez, quien hizo una presentación de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile, María Isabel Carrasco (también distinguida y muy apreciada socia del IIHACH), representando a las Mujeres Pilotos de Chile, en las tareas cotidianas de la aviación comercial; y destacó a nuestros socios Héctor Alarcón por su relato de la hazaña de Adrienne Bolland y a Norberto Traub, quien preparara una presentación en francés sobre la historia de la mujeres pilotos y aviadoras en Chile.

Tras agradecer este apoyo, recordó además otros importantes temas: la publicación realizada por dos integrantes del IIHACH para este memorable centenario, Eloy Martín de la Argentina y Héctor Alarcón de Chile, obra que reúne dos visiones de un mismo vuelo, relevando la audaz y pionera actividad aérea femenina cumplida hacia la unión y progreso de ambas naciones. Este trabajo fue realizado gracias al auspicio de la empresa Airbus, la Agregaduría de Defensa francesa en Chile y la Embajada de Francia en Chile; y para finalizar, la postulación internacional al Premio de los Derechos Humanos de Francia que hiciera el IIHACH en el campo de la educación, al agrupar una serie de importantes logros

con base en los trabajos de ejecución y difusión formulados por nuestro Instituto, muchos de ellos por intermedio y gestión directa de su actual presidente Norberto Traub, en beneficio de la aviación femenina nacional.

Terminados los agradecimientos y reconocimientos, Orietta Rodríguez le solicitó a la Past President de la Agrupación María Eliana Christen, que hiciera una breve reseña de los eventos que habían gatillado la fundación de "Alas Andinas" en 1986.

La siempre muy encantadora piloto y amiga, María Eliana Christen

Tras unas sentidas palabras y también el entretenido relato de María Eliana, Orietta retomó su bienvenida reiterando nuevamente el valor de este "raid de reencuentro" tras las limitaciones que nos mantuvieron sólo conectados por redes sociales, por lo que para esta ocasión se dispondría conmemorar este encuentro, con el canto de cumpleaños coreado por los asistentes y una linda además de exquisita torta, que marcaba este importante aniversario.

Cabe señalar que, la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile, "Alas Andinas", fue creada el 2 de julio de 1986, con el objetivo primero de reunir a todas las pilotos nacionales, e incentivar la inclusión y práctica de ellas, en las actividades aéreas del país. Otro importante referente perseguido por esta estupenda corporación, "*es la realización de obras de carácter benéfico de asistencia y servicio comunitario, empleando como medio principal el avión".*

Por la tarde de ese mismo día, "Sanos y salvos" ya estábamos en Santiago gracias a la pericia, buena disciplina y correctos resguardos de nuestra socia, la encantadora y excelente Piloto Instructor María Isabel Carrasco Weber

❖ *Fue inaugurada la Muestra "Galería de los Ilustres: Tres siglos de presencia francesa en Chile"*

La exposición perpetúa la memoria de los franceses que se han distinguido en las relaciones científicas, culturales, económicas, diplomáticas y militares con Chile. Hombres y mujeres científicos, médicos y fotógrafos, ingenieros y empresarios, pero también hubo aviadores, aventureros o militares desde la época de la Revolución Francesa y el Imperio, que se implicaron en la contienda de nuestra Independencia.

La invitación de esta interesantísima muestra inaugurada el pasado 25 de abril en el Patio Domeyko de Casa Central de la Universidad de Chile, es al «redescubrimiento», a través de una serie de retratos sorprendentes, de la obra y los hechos de estos pioneros, combatientes, viajeros y exploradores, procedentes de los más diversos horizontes.

Exposición
itinerante
Louis Lilboutry
El oro blanco de
Chile y de Francia

La Galería
de los Ilustres
Saint-Exupery,
Guillaumet y Mermoz
Los aventureros modernos
Los caballeros del cielo

II. OBITUARIO

Sergio Muñoz Bonilla (Q.E.P.D.)

CDA (R) SERGIO MUÑOZ BONILLA

"Cantando se alejó"

Egresado en 1956 de la Escuela de Aviación, lo conocimos a mediados de los sesenta cuando siendo él ya teniente antiguo, coincidimos destinados en la Escuela de Especialidades llamándonos la atención su trato deferente para con nosotros los oficiales más jóvenes.

Más que ello, diría que era una relación de hermano mayor. Siempre amable y con el consejo oportuno y silencioso si él veía que lo necesitábamos.

Apreciado y respetado por todos, no era "Mi teniente Muñoz", sino "Muñocito". Apodo que alguien por cariño le puso y que lo acompañaría durante toda su carrera.

Que entretenidos eran esos partidos de futbol antes de almuerzo, cuando con juvenil espíritu sabía dar y recibir, poniendo pierna fuerte si era necesario.

Ingratitud sería no recordar esas veladas de camaradería en el viejo casino de oficiales en Mabille, cuando con simpatía contagiosa nos deleitaba con su cantar.

Imposible olvidar el asombro y la risa del *"Gringo Corcoran",* Jefe de la Misión Aérea Norteamericana en Chile, al ver aparecer en el comedor la mascota de la Escuela, aquella cóndor hembra que feliz se tomaba una copa de pisco sour que alguien ponía a su alcance.

Y de eso, han pasado...tantos años, que mejor es no traerlos a la memoria, mire que en ocasiones, a nuestra edad el corazón puede jugarnos una mala pasada. Al menos así me lo advirtió el cardiólogo.

Que pena da hoy en día pasar frente al viejo casino y constatar que las risas y la alegría del ayer cedieron su lugar al murmullo del silencio y a su compañera, la soledad más profunda.

Si hasta el ingreso al añoso inmueble está estrictamente prohibido, pues según los entendidos el último terremoto lo dejó en serio peligro de derrumbe.

¿Qué diría el Conde de Mabille si por esos avatares del destino, volviera desde el más allá a visitar la que otrora fuera su señorial mansión?

Como el paso del tiempo es algo ineludible del que hasta ahora nadie se ha podido evadir, prosiguió su carrera en la Fuerza Aérea llegando a ser un destacado especialista en logística, alcanzando la comandancia del Ala de Abastecimiento y como alguien lo recordara en el camposanto, a él no se iba a exponerle problemas, solo en busca de soluciones.

Conversador impenitente, si de charlar se trataba, para él el tiempo no tenía prisa y enterado de la existencia de nuestro instituto, fueron varias las jornadas que juntos compartimos. Proporcionándonos valiosos antecedentes históricos de los orígenes y desarrollo de la Rama de Defensa Antiaérea de la Fuerza Aérea. Aquella, la antigua, que el tiempo se llevó junto a las ametralladoras y los viejos cañones, que hoy en día adornan los pórticos de entradas de algunas unidades y sus fotos aparecen en las páginas gastadas de olvidadas revistas.

No obstante su partida, para él siempre habrá un lugar en nuestras citas del recuerdo y la nostalgia.

Acogido a un merecido retiro, su segundo hogar fue el Círculo de Coroneles de Aviación, donde en sus asambleas infaltables nuevamente eran sus canciones, con las que a solicitud de sus camaradas nos entretenía haciendo más placentera la noche.

Él, que amaba la vida, con su salud resentida, cuando avizoró que un día no lejano la viajera vendría a su encuentro, resignado supo esperarla cual viejo caballero, que él por cierto lo era.

No sé por qué, pero tengo el presentimiento que, cogiéndola del brazo, con ella se alejó entonando aquella inolvidable canción de Gardel y Le Pera, que era su preferida; *"Rubias de Nueva York".*

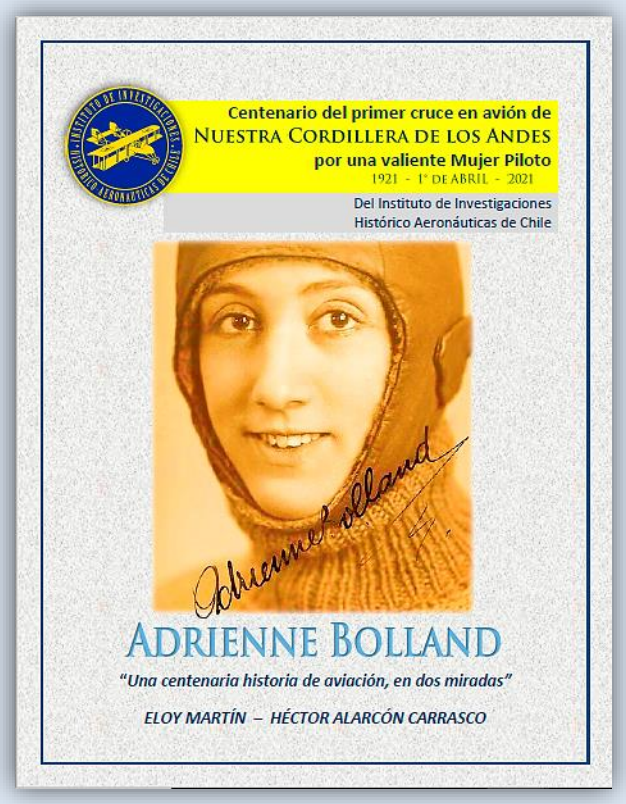
"Cabecitas adoradas que mienten amor
Dan envidia las estrellas
Yo no sé vivir sin ellas..."

Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas

❖ ***En abril, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual algunas interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga automática.***

Muchas gracias a todos quienes han aportado con un muy útil, interesante y benéfico material.



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.

- ***Al recordar el pasado lunes 13 de abril, un nuevo aniversario del lamentable fallecimiento de Luis Alberto Acevedo, quien fuera el primer mártir de la aviación nacional, hemos recibido con gusto esta interesante reseña histórica, enviada por uno de nuestros apreciados amigos "primerinos", don Aristóteles Miranda Escobar, la que reproducimos nuevamente con enorme orgullo y emoción.***

LUIS ALBERTO ACEVEDO ACEVEDO

Connotado deportista perteneciente al club de ciclismo "Cóndor" y luego "Estrella de Chile", quien entusiasmado por los vuelos que realizara César Copetta y más tarde el piloto Bartolomé Cattaneo, decidió ir a estudiar aviación a Francia en 1911, uniéndose a los cursos de vuelo impartidos en la Escuela Blériot, en París.

Acevedo en sus tiempos de ciclista. Segundo de izquierda a derecha

Aunque inicialmente recibió el apoyo económico de su madre, ello no le fue suficiente y fue apoyado por su amigo también ciclista y luego aviador Clodomiro Figueroa Ponce.

Acevedo regresó a Chile, el 7 de marzo de 1912, con un monoplano Blériot XI y el francés Pierre Coemme, un mecánico especialista en motores de aviación. En sus inicios tuvo algunos problemas con la altura de los árboles del parque, cayendo a tierra, sin mayores consecuencias para él, pero su avión sufrió cuantiosos destrozos los que debieron ser minuciosamente reparados.

"*Posteriormente vuela en Batuco para los periodistas, que quedan asombrados por la pericia del aviador. El 11 de mayo Acevedo hace su primera presentación ante el público del Club Hípico con un vuelo que causó sensación, siendo llevado en andas por los asistentes al término de su aterrizaje.*
Es el inicio de su carrera, con altos y bajos que le llevará a recorrer el norte y sur del país, donde tendrá problemas con sus socios y donde la falta de dinero será una constante en su corta vida de aviador.

Pero Acevedo es tenaz y como última instancia decide hacer el raid Concepción, Talca, Santiago, a pesar de que su avión no está respondiendo del todo bien.

El 13 de abril de 1913, a un año de haber armado su primer avión en el parque, sucede lo inevitable, el Bío Bío será su tumba, una falla de la hélice será la responsable de que no pueda iniciar su raid siquiera.[2]

La Historia Primerina se hace una, con la tragedia de Luis Alberto Acevedo

Corría el mes de abril de 1913, la Primera celebraba sus 30 años de fundación. El sábado 12 con un concierto y repartición de premios en el Teatro Concepción (extinto teatro en Barros Arana lado Mall del Centro).

El domingo 13, a los sones de una banda de clarines, se acompañó a la Primera desde su Cuartel de Salas 347 hasta la Plaza Independencia, en donde se realizó un ejercicio general. Terminando este ejercicio con un desfile ante las demás compañías del Cuerpo de Bomberos de la ciudad (en ese entonces solo cuatro compañías).

[2] Alarcón Carrasco, Héctor. *Luis Alberto Acevedo: Primer Aviador Chileno*

Ejercicio general del Cuerpo de Bomberos de Concepción. 13 de abril de 1913
Atrás se aprecian las torres características de la antigua catedral de la ciudad, destruida con el terremoto de enero de 1939.

Posteriormente, se dirigieron hasta el Club de Regatas Arturo Prat, ubicado en la laguna "Las 3 Pascualas". En este ahora extinto hermoso sitio de la época, se desarrolló el "banquete" que el Directorio del Cuerpo de Bomberos ofreció a las compañías para celebrar los 30 años de la Primera Compañía.

Pasado el mediodía y cuando se iniciaba el almuerzo, se realizó el anuncio del accidente del aviador Luis Acevedo en riberas del Bio Bío en las cercanías de la localidad de San Pedro, frente a Concepción.

Haciendo gala de su nombre y noble estirpe de caballeros del fuego, los *primerinos* acudieron raudos al rescate del aviador, quien aparentemente había fallecido instantáneamente al caer al río.

Rápidamente recuperaron su cuerpo junto a la Policía, el que fue trasladado a la 1ra. Comisaría, lugar desde donde instantes después, los bomberos de la Primera Compañía llevaron su cuerpo para depositarlos en una improvisada capilla ardiente erigida en su cuartel.

El examen médico había revelado las siguientes observaciones: *el aviador sufrió la fractura de una pierna a la altura de la tibia, el desquiciamiento del hueso del talón de la misma y una grande, aunque*

superficial herida en uno de los muslos, producida por una astilla. Según opinión de los médicos, Acevedo habría sido víctima de un ataque cerebral y perecido por efecto de una explosión.[3]

La capilla ardiente que se erigió en la 1ra. Compañía de Bomberos.
La corona que está sobre la urna fue pedida por el capitán Manuel Ávalos Prado. A la derecha, está la alcancía que se colocó para recibir las erogaciones a favor de la viuda de Acevedo.

El tren que condujo los restos desde Concepción a Santiago, llegando a la Estación Central

[3] Revista Sucesos, abril de 1913

Sociedades obreras y deportivas forman parte del cortejo que acompañó a los apoteósicos y masivos actos fúnebres rendidos ante los restos del aviador en Santiago. 1913

Una delegación de la Primera Compañía de Bomberos de Concepción, liderados por su Director Aristóteles Miranda E., quienes como hace 100 años atrás, estuvieran presentes ahora para la ceremonia aniversario del trágico fallecimiento del primer mártir de la aviación chilena, Luis Alberto Acevedo. Abril de 2013

- ***Interesante información recibida desde la Comisión Internacional de Historia Militar***

El Comité de Educación de la Comisión Internacional de Historia Militar (ICMH, por sus siglas en inglés) invita a los estudiantes de doctorado a participar en un taller para jóvenes académicos que todavía están trabajando o han completado recientemente su tesis doctoral sobre un tema relacionado con el título anterior. El propósito del taller es brindar a los jóvenes académicos la oportunidad de discutir sus proyectos con sus pares y colegas experimentados de más de 40 países. El taller forma parte de la reunión anual de la Comisión Internacional de Historia Militar, que tendrá lugar bajo los auspicios de la Comisión Polaca de Historia Militar en Breslavia y Opole del 28 de agosto al 2 de septiembre de 2022.

Estimados Presidentes de las Comisiones Nacionales,

El Comité de Educación me informó del enlace para la convocatoria de artículos para el Panel de Doctorado durante el Congreso ICMH en Wroclaw. ¿Puedo pedirle la gentileza de informar a los jóvenes investigadores que trabajan en temas relacionados en su país?

PhD Workshop: The Defence of Borders in Military History | H-Announce | H-Net

Atentos saludos,

Kris

Prof. Dr. Kris QUANTEN
Colonel GS
Secretary-General of the International Commission of Military History

---

Dear Presidents of the National Commissions,

The Educational Committee informed me of the link for the call for papers for the PhD Panel during the ICMH Congress in Wroclaw. May I kindly ask you to inform young researchers working on related topics in your country.

PhD Workshop: The Defence of Borders in Military History | H-Announce | H-Net

Kind regards

Kris

Prof. Dr. Kris QUANTEN
Colonel GS
Secretary-General of the International Commission of Military History

Royal Military Academy
Renaissance Avenue 30
1000 BRUSSELS

- ***Interesante Boletín recibido desde el Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo"***

INSTITUTO HISTÓRICO DE CARABINEROS
"GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO"

¡ Fiat Lux...!

BOLETIN NOTICIOSO No. 30

ABRIL - 2022

EDITORIAL

Estimados miembros de número de nuestro Instituto y Comunidad Institucional:

Sean mis primeras palabras y acciones como nuevo presidente de esta honrosa institución que me honro en dirigir, saludar muy afectuosamente a cada miembro, autoridades de Carabineros de Chile y comunidad en general. Cabe señalar que siento una tremenda responsabilidad en intentar en el próximo lustro, llevar a esta corporación a los más altos estándares en materias de historia de Carabineros de Chile. Institución, ésta última, que cumple 95 años de servicio a cada chileno y extranjero que se relaciona y convive en el país. Asimismo quiero agradecer el apoyo de los ocho miembros de número que aceptaron ser directores del Instituto por los próximos cinco años.
Vaya para ellos mi eterna gratitud.

Como lo dijo el Sr. General Director de Carabineros de Chile (1): "esta Institución, que ya celebra 95 años de existencia, atraviesa un profundo proceso de reforma en sus métodos, formación y vinculación con su entorno". Creo que aquí está nuestro foco de acción y, para ello, desarrollaremos un Plan Estratégico para el periodo 2022-2027, donde Carabineros de Chile celebrará 100 años de existencia. Donde se pondrá énfasis en objetivos estratégicos para preservar la Historia de Carabineros de Chile; sobre todo aquella época que existió antes de las personas que viven aún, prescindiendo de opiniones y acciones políticas o religiosas.

Un segundo foco, es dar a conocer la historia de Carabineros de Chile a las futuras generaciones desde una óptica objetiva, verdadera, válida, confiable y con evidencia que permita a cada uno formar su particular opinión.

Un tercer foco, abarcará el ámbito educativo, con un proyecto que integre a través de la publicación con los nuevos sistemas tecnológicos, las obras y conferencias de enseñanza de la historia de Carabineros de Chile en las nuevas generaciones de Oficiales y Personal de Carabineros de Chile, de tal manera que pueda convertirse en una corporación que coadyuve en estas particulares materias a la Dirección de Educación, Doctrina e Historia de la institución, sus planteles dependientes y su Centro de Doctrina e Historia.

1

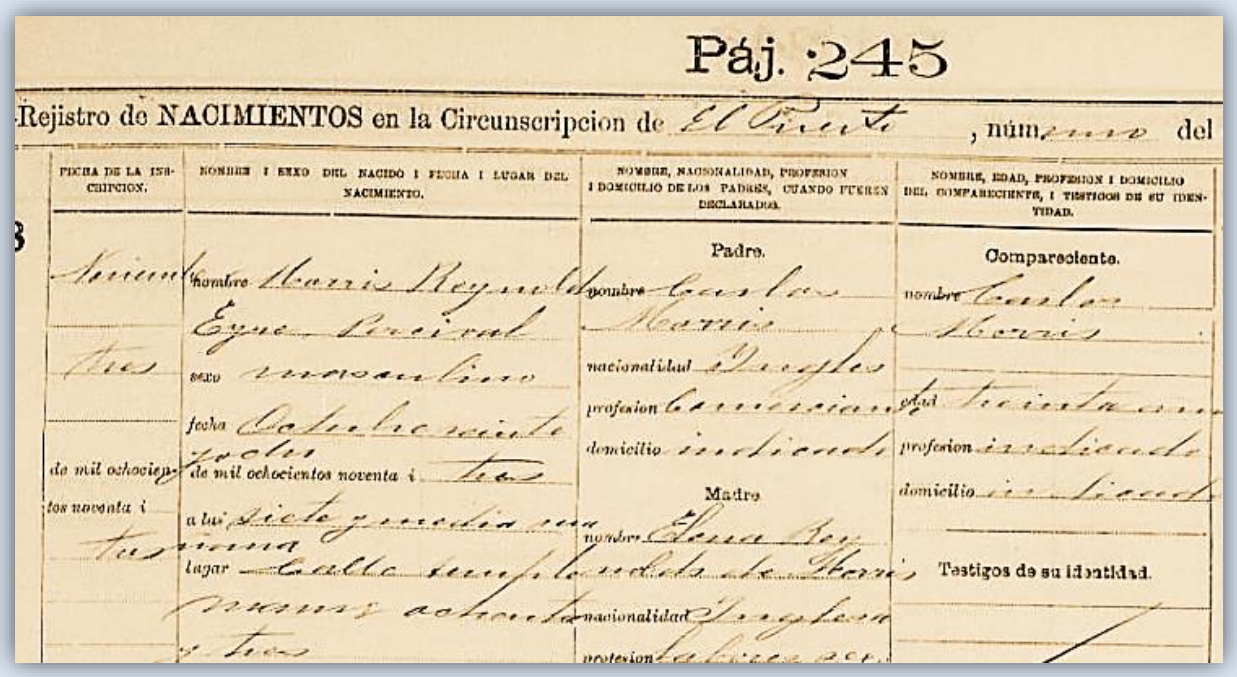
Haga Click sobre la imagen para descargar el boletín completo

V. Efemérides del mes de Mayo

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

01/05/1913: Decreto Supremo N°1.180, fija dotación de ganado para la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile. "*26 caballos y 06 bueyes*".

01/05/1917: El joven Teniente 2º del Royal Flying Corps, señor Eyre Percival Morris Reynolds, ciudadano nacido en Valparaíso el 28 de octubre de 1893, hijo del matrimonio inglés de Carlos Morris y Elena Reynolds residentes en la porteña ciudad, fue derribado desde tierra, tras haber abatido anteriormente a *cinco aviones* enemigos, mientras volaba un avión BE2e en una patrulla de observación de artillería sobre Wancourt, en Francia.



Páj. 245

Rejistro de NACIMIENTOS en la Circunscripcion de El Puerto, número del

FECHA DE LA INSCRIPCION.	NOMBRE I SEXO DEL NACIDO I FECHA I LUGAR DEL NACIMIENTO.	NOMBRE, NACIONALIDAD, PROFESION I DOMICILIO DE LOS PADRES, CUANDO FUEREN DECLARADOS.	NOMBRE, EDAD, PROFESION I DOMICILIO DEL COMPARECIENTE, I TESTIGOS DE SU IDENTIDAD.
Noviembre tres de mil ochocientos noventa i tres	nombre Morris Reynolds Eyre Percival sexo masculino fecha Octubre veinte y ocho de mil ochocientos noventa i tres a las siete y media una mañana lugar Calle templo manzana ochenta y tres	Padre. nombre Carlos Morris nacionalidad Inglés profesion Comerciante domicilio indicado Madre nombre Elena Reynolds de Morris nacionalidad Inglesa profesion labores sex.	Compareciente. nombre Carlos Morris edad treinta años profesion indicado domicilio indicado Testigos de su identidad.

El biplano que piloteaba Morris ese día por la tarde, recibió un impacto directo de un obús matándolo a él y a su Observador de origen canadiense, Teniente señor Valentine Ralph Pfrimmer, Artillero voluntario asignado al Royal Flying Corps. Ambos están enterrados en el Warlincourt Halte British Cemetery, ubicado en Francia.

01/05/1922: El Teniente 1° de la Armada de Chile, Adirio Orfelio Jessen Ahumada, es enviado a la Escuela de Aeronáutica Militar para efectuar un curso de vuelo. Años más tarde, una vez transferido en 1930 a la naciente Fuerza Aérea Nacional, haría una notable carrera, llegando a ser nombrado diez años más tarde, Comandante en Jefe de esa institución aérea.

01/05/1982: Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. A las 4.40 hrs., un bombardero Vulcan de la Real Fuerza Aérea inglesa ataca la entonces BAM Malvinas y comienza la primera batalla aeronaval del conflicto del Atlántico Sur. El aeródromo operado por hombres de la Fuerza Aérea Argentina no será neutralizado, pero sufre las primeras bajas luchando contra las fuerzas británicas.

02/05/1915: Rinden exámenes de admisión a la entonces Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, los candidatos al tercer curso de pilotos. Entre otros, el Teniente 2° de Infantería Armando Cortínez Mujica y el Teniente 2° de Ingenieros Dagoberto Godoy Fuentealba.

02/05/1930: La Fuerza Aérea Nacional compra el aeródromo de Colina a la entonces línea Aérea francesa "Aéropostale", en la suma de $1.500.000 pesos nacionales.

02/05/1945: A las 6:00 horas de la madrugada, el clarín anunciaba el izaje de la bandera mexicana en el campamento Clark Field, en Porac, Filipinas. Era la primera y hasta ahora, única vez que esa bandera ondeaba en el extranjero por un hecho de guerra. Los casi 300 hombres que conformaban el Escuadrón de Pelea 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, saludaban a la enseña patria mientras iniciaban sus acciones al lado de los aliados para liberar a las Islas Filipinas del Imperio Japonés. Hombres y máquinas vieron acción hasta finales de agosto de aquel 1945, donde cinco pilotos ofrendaron su vida a bordo de sus respectivos aviones *Republic P-47 "Thunderbolt*", en distintas acciones.

Algunos de los aguerridos pilotos del Escuadrón de Pelea 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana

02/05/1952: Perece el padre de la aviación panameña, Marcos A. Gelabert al mando del avión Cessna bimotor, matrícula RX-152 "El Paco" propiedad del coronel José A. Remón C. al estrellarse cerca de Calobre, Provincia de Veraguas.

02/05/1970: Fallece en el Hospital Militar de Santiago, el Comodoro del Aire, señor Arturo Merino Benítez, indiscutible arquitecto de la institucionalidad aérea de Chile.

Diego Aracena y Arthur Seabrook en su histórico viaje a la Argentina, Uruguay y Brasil

02/05/1972: Fallece el General del Aire, señor Diego Aracena Aguilar. Nacido el 12 de noviembre de 1891, en su carrera aeronáutica le correspondió ocupar altos cargos, así como también el efectuar un raid aéreo desde Santiago a Río de Janeiro (1922) llevando el saludo del Presidente de Chile al Brasil en el Centenario de la Independencia brasileña. Esta hazaña aérea se constituyó para esos años en uno de los más extensos recorridos realizados en América.

Diego Aracena fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional desde diciembre de 1932 a diciembre de 1938.

03/05/1925: Se efectúa el primer correo aéreo a Puerto Rico. A bordo del dirigible "USS Los Angeles" procedente desde Lakehurst, New Jersey U.S.A. hasta Mayagüez, Puerto Rico, en donde se encontraba el buque nodriza USS Pakota.

Dirigible U.S.S. "Los Angeles" fotografiado en Panamá (1929

03/05/1927: Se da inicio a los servicios correo aéreo de la Compañía de Aeronavegación de propiedad del ciudadano francés residente en Valparaíso, Louis Testart Basse. En un acto revestido de gran solemnidad y con numerosos invitados fue bautizado su primer avión, un monoplano Morane Saulnier

con el nombre de “Cóndor”. La ceremonia se llevó a cabo en el improvisado aeródromo de Santa Julia, ubicado en la Avenida José Pedro Alessandri esquina callejón de los Plátanos. La histórica cita contó con la presencia del entonces primer Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas y su ayudante el presbítero Bernardino Abarzua Troncoso.

03/05/1962: Con esta fecha es otorgada la personalidad jurídica del Círculo de Pilotos de Chile, la que, con posterioridad en el mes de marzo de 2013, cambia su denominación a Asociación de Pilotos de Chile.

03/05/1975: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°24. Con asiento en la Base Aérea de “Chucumata”, de Iquique. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Juan Becerra González.

04/05/1927: Se crea la Dirección General de Aeronáutica Argentina, sobre la base del personal y elementos de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército. Ésta será el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo relativo a la aeronáutica, a partir de esta fecha y hasta el 14 de julio de 1937.

04/05/1951: Fallece en Buenos Aires, el señor Eduardo Bradley. Nacido en La Plata el 9 de abril de 1887. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina. Ley 18559 - BAP Nº 2100. El señor Bradley se inició en la aerostación de la mano de Jorge Newbery, obteniendo el brevet de aeronauta argentino N°12. En 1914, poco después de la trágica muerte del gran Newbery y en homenaje a su amigo y mentor, Eduardo Bradley se propone cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. El 24 de junio de 1916, Eduardo Bradley acompañado del Capitán Ángel María Zuloaga realizan la hazaña del cruce en globo de la cordillera desde Chile hacia Argentina, por su parte más alta.

04/05/1955: Aerovías Panamá Airways (APA) inicia sus vuelos vuelo hacia Miami, EE.UU., en DC-6.

04/05/1995: Aterriza en Chile, la aeronave Boeing EB-707 “Cóndor”, matrícula militar 904 de la Fuerza Aérea de Chile. Su recepción oficial fue al día siguiente, en una ceremonia en dependencias del Grupo 10 de la FACH en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

EB-707 "Cóndor" de la Fuerza Aérea de Chile en la losa del Grupo N°10 (Fotografía C. Cáceres G.)

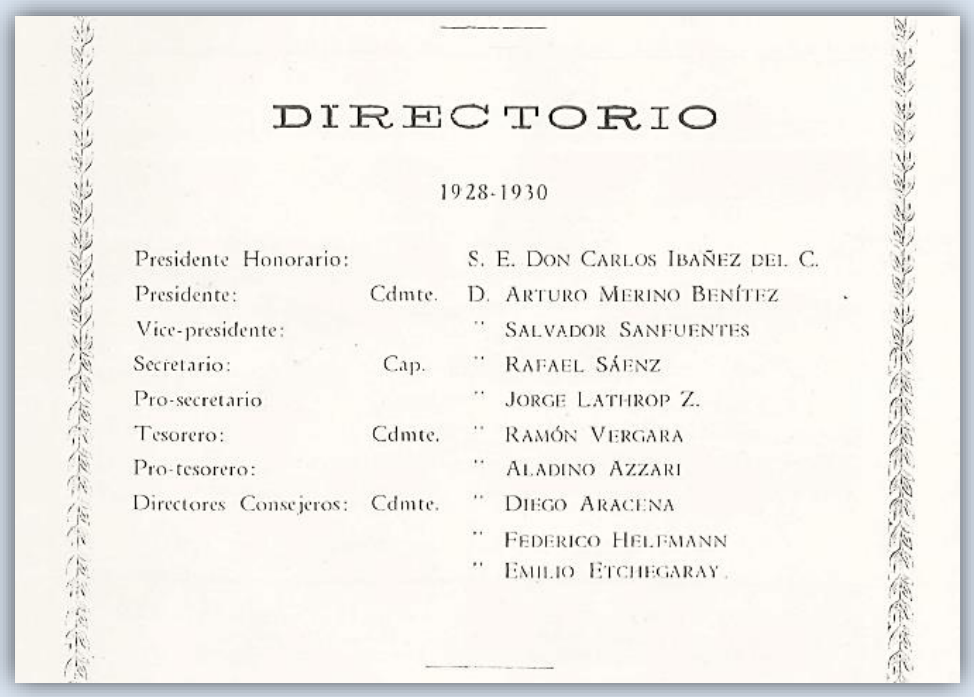
Su interesante historial data del 20 de diciembre del año 1969, cuando el entonces Boeing 707-385C fue adquirido por Lan Chile a la Boeing Aircraft Co., recibiendo la matrícula CC-CEB msn 19000 y número de flota 702. El 16 de noviembre de 1990 fue vendido por Lan Chile S.A. a la Fuerza Aérea de Chile, destinado al Grupo de Aviación N° 10 y portando matrícula 905.

Tras concretarse un contrato para ser modificado por la Israel Aerospace Industries en 1989, el avión partió a Israel el 24 de mayo del año 1991, donde la IAI Industries procedió a realizar los trabajos que le incorporaban equipos de Sistema de Alerta Temprana Aerotransportada. En Israel, recibió la matrícula transitoria 4X-JYI. Luego de un largo tiempo de conversión, su primera aparición pública fue para 1993 en el Salón Aeronáutico de Le Bourget en Francia.

05/05/1793: El inventor español, don Diego Marín Aguilera, nacido hacia 1758 en la localidad de Coruña del Conde ubicada a unos 26 km al nordeste de Aranda de Duero (Burgos, España), realiza un vuelo nocturno de "431 varas castellanas" (unos 360 metros) con un artefacto de armazón metálico y recubierto de plumas (un ornitóptero). Se cuenta que el motivo de la caída fue la rotura de un perno que movía las alas.

05/05/1928: Nace en Santiago, el Club Aéreo de Chile, entidad heredera del Aero Club de Chile fundado en abril de 1913, el que tras la falta de material de vuelo que dejó como consecuencia la Primera Guerra Mundial colapsó sus activas funciones a mediados de los años 20. Su fundador y primer presidente, fue el entonces Teniente Coronel don Arturo Merino Benítez.

Las primeras actividades de la nueva entidad aeronáutica fueron en la Base Aérea El Bosque con un avión biplano Cirrus Moth facilitado por la aviación militar, con el que se dio inicio al primer curso regular de vuelo en mayo de 1929. Su actual sucesor es el **Club Aéreo de Santiago**, entidad que cumple ya 94 años de vida. ¡¡MUCHAS FELICIDADES!!



DIRECTORIO

1928-1930

Presidente Honorario:		S. E. Don Carlos Ibañez del C.
Presidente:	Cdmte.	D. Arturo Merino Benítez
Vice-presidente:		" Salvador Sanfuentes
Secretario:	Cap.	" Rafael Sáenz
Pro-secretario		" Jorge Lathrop Z.
Tesorero:	Cdmte.	" Ramón Vergara
Pro-tesorero:		" Aladino Azzari
Directores Consejeros:	Cdmte.	" Diego Aracena
		" Federico Helfmann
		" Emilio Etchegaray.

Primer Directorio del Club Aéreo de Chile

06/05/1914: Ángel Salvador Adami, fue un periodista, fotógrafo y piloto pionero en la aeronáutica uruguaya. Realiza su primer vuelo en un biplano Farman en la escuela de San Fernando.

Realizó los estudios de aviación en Buenos Aires graduándose el 21 de junio de 1914 con el brevet de piloto aviador N°51, siendo el primer piloto civil graduado en el aquellos años. Fue director de la Escuela Civil de Aviación que tuvo su sede en el barrio Melilla de Montevideo, donde actualmente se ubica el Aeropuerto que lleva su nombre.

Ángel Adami junto a su joven instructor Ricardo Detomasi

06/05/1925: El diario El Mercurio de Santiago de Chile, anuncia la que sería la primera exhibición aérea en Managua, Nicaragua. Al igual informa sobre el establecimiento de un Servicio de Correo Aéreo a la costa atlántica.

06/05/1930: Pan American inicia sus vuelos desde Maiquetía, en donde arrendaron a la Familia Luy una franja de terreno para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina para atender a los arriesgados pasajeros, hoy Aeropuerto Internacional de Maiquetía en Venezuela.

07/05/1910: Primer vuelo de un aeroplano en Cuba. Por breves minutos se elevó en el espacio, el francés André Bellot, en un biplano Voisin de 60 Hp. El aparato salió del Hipódromo de Almendares (actual Municipio Playa) y cayó estrepitosamente, pero sin graves consecuencias.

07/05/1947: Creación Club Aéreo de Illapel. Ubicado en la Región de Coquimbo, se encuentra al noreste de la ciudad de Los Vilos.

07/05/1952: Creación del Club de Planeadores de Valparaíso, ubicado en el hermoso aeródromo de Olmué, Chile. Su primer presidente fue don Heriberto Schmutzer Schneider.

07/05/1927: En la capital del Estado brasilero de Río Grande do Sul, se realiza la asamblea general de la fundación de la sociedad anónima, "Viação Aérea Río Grandense – VARIG".

07/05/1925: Durante un vuelo efectuado en el aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, el capitán Oscar Herreros piloteando un Vickers de 200 HP, bate el récord sudamericano de altura con pasajero, alcanzando los 8.100 metros.

08/05/1928: El que fuera uno de los aviadores norteamericanos más conocidos de la Segunda Guerra Mundial, James Harold "Jimmy" Doolitle, efectúa un raid Santiago de Chile – Mackenna - Palomar en Buenos Aires, a bordo de un biplano Curtiss Hawk. En este circuito, Doolittle transportó además correo Aéreo.

09/05/2006: Por sanción presidencial, el nombre del Mariscal del Aire del Brasil, Alberto Santos Dumont, fue inscrito en el Libro de los Héroes de la Patria, trabajo mantenido en el Panteón de la Patria en Brasilia.

10/05/1929: La Asamblea Nacional Ecuatoriana autoriza al Poder ejecutivo la construcción de un aeródromo para la ciudad de Guayaquil.

10/05/1929: A bordo de un avión Curtiss Falcon, el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, realiza el primer vuelo directo entre Arica y Santiago, batiendo además un récord de velocidad para esa aeronave.

10/05/1950: Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de Chile, SAR. Entidad coordinadora de las acciones de búsqueda y rescate ante una situación de emergencia aeronáutica o de otro tipo. Dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, actúa como enlace y planificador de misiones, asignando los medios materiales y humanos según las prioridades del momento. En su origen era parte del antiguo "Comando de Unidades Aéreas", bajo el mando del General de Brigada Aérea (A), señor Gregorio Bisquertt Rubio.

11/05/1929: Se inicia en la Escuela de Aviación de El Bosque, el primer curso regular de vuelo del Club Aéreo de Chile con nueve alumnos, de los cuales Raúl Besa, Jorge Fernández, Oscar Palacios, Oscar Rivas y Jorge Rodríguez recibieron el título de piloto de Turismo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.). Sus instructores fueron el Capitán Rafael Sáenz y los tenientes Gregorio Bisquertt y Humberto Díaz, agregándose luego el Capitán Carlos Montecinos Asenjo.

11/05/1942: Ingreso del Primer curso de Cadetes de la Escuela de Aviación Capitán Avalos. El 17 de abril de 1942, la Escuela llama a postular a jóvenes Universitarios y de Humanidades para ingresar directamente al Plantel. Los alumnos anteriores eran egresados de la Escuela Militar o Naval que recibían en la Fuerza Aérea de Chile solo sus cursos de vuelo. Dentro de los 77 primeros cadetes, de entre los cuales estuvo nuestro distinguido socio señor, Jorge Pérez Sazié.

11/05/1963: Se efectúa la ceremonia oficial de inauguración del Aeropuerto de "El Tepual" en la sureña y bella ciudad de Puerto Montt.

En aquella memorable ocasión, el Director General de Aeronáutica Civil de la época, General de Brigada Aérea (A) don Osvaldo Croquevielle Cardemil, expresó: *"el aeropuerto El Tepual es un punto neurálgico del territorio chileno, con relación al dispositivo aéreo. En efecto, por su ubicación, es la base fundamental desde donde se irradian las rutas destinadas a servir tan ricas y de tan vastas posibilidades para la economía chilena, como son las provincias de Aysén y Chiloé, para los cuales el transporte aéreo es esencial. Además, es el lugar apropiado para proporcionar la seguridad conveniente en la ruta Punta Arenas-Santiago".*

12/05/1919: Se bautiza el primer avión de propiedad del gobierno cubano, con el nombre de "Sunshine".

12/05/1952: Fallece en la ciudad de Quito, el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Elia Antonio Liut Giust. Este piloto de origen italiano, fue quien llevó a cabo el primer vuelo postal sobrevolando los Andes ecuatorianos desde Guayaquil a Cuenca, hazaña que realizó el 4 de noviembre de 1920.

12/05/1957: Creación Club Aéreo de Salamanca. Ubicado dentro de la Provincia del Choapa, en la Región de Coquimbo, Chile.

13/05/1930: Arriba a la ciudad brasilera de Natal, desde de San Luis en Senegal, el aviador francés señor Jean Mermoz, pilotando un avión monomotor Latècoère 28. El viaje significó el primer vuelo comercial transportando correo que atravesaba el Atlántico Sur sin escalas y tuvo una duración de 21 horas.

13/05/1991: Creación del Centro de Estudios Aeronáuticos y del Espacio, CEADE. Entidad encargada de estimular el interés nacional por los temas relativos al Aire y el Espacio, mediante la investigación, publicación y realización de encuentros académicos relativos a temas relacionados, en lo tecnológico y científico, como en lo estratégico y en lo económico. Su primer director fue el General de Brigada Aérea (A), señor Leopoldo Porras Zúñiga.

Este organismo, que realizara fructíferas labores hasta el año 2000, ha sido reemplazado en sus funciones por el Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales (CEEA), cuyas tareas y objetivos han sido ampliadas de manera de crear un instrumento especial para aportar, participar y proyectar la visión de la Fuerza Aérea y el conocimiento inherente a su quehacer para contribuir a la seguridad, al desarrollo nacional y a la proyección internacional del Estado de Chile.

14/05/1914: Se crea la Escuela Aeronáutica Militar del Portugal, instituida hace 108 años atrás mediante la ley Nº 162 del Gobierno portugués.

14/05/1929: Con la partida de un avión de la entonces Pan American Grace Airways Corporation desde Miami, U.S.A. hasta Mollendo en el Perú, se da inicio al llamado "Primer vuelo aeropostal" que uniría ambas Américas. Las escalas previstas fueron en Buenaventura, Colombia; Esmeralda y Guayaquil en Ecuador y Talara, Trujillo, Lima y Mollendo en el Perú.

Ayer se inició el servicio de correo aéreo a Sud América

Un avión de la Panamerican salió de Miami (Florida), inaugurando el servicio, con destino a Mollendo, y con escalas en Panamá, Colombia y Ecuador.— Volando sólo de día se hará el trayecto en 6 días.— Esta es la ruta postal aérea más larga del mundo.

14/05/1930: Se autoriza la confección de las primeras estampillas aéreas oficiales destinado al franqueo de las encomiendas que transportaran los aviones de la Línea Aérea Nacional. Estas serían de los tipos de $ 0.50 y de $ 5.00 en los colores fijados en la Convención Postal respectiva y en la cantidad de 300.000 para la primera y de 500.000 para el segundo tipo.

14/05/1947: Peruvian International Airways (PIA), se convierte en la primera línea aérea latinoamericana que brindó servicios aéreos internacionales de itinerario uniendo América del Sur, América Central y América del Norte. Esta empresa aérea operó vuelos de itinerario cubriendo las rutas Lima-Panamá-La Habana-Washington-Nueva York y Lima-Antofagasta-Santiago de Chile. Su lema publicitario de la época fue "La avenida aérea de las Américas".

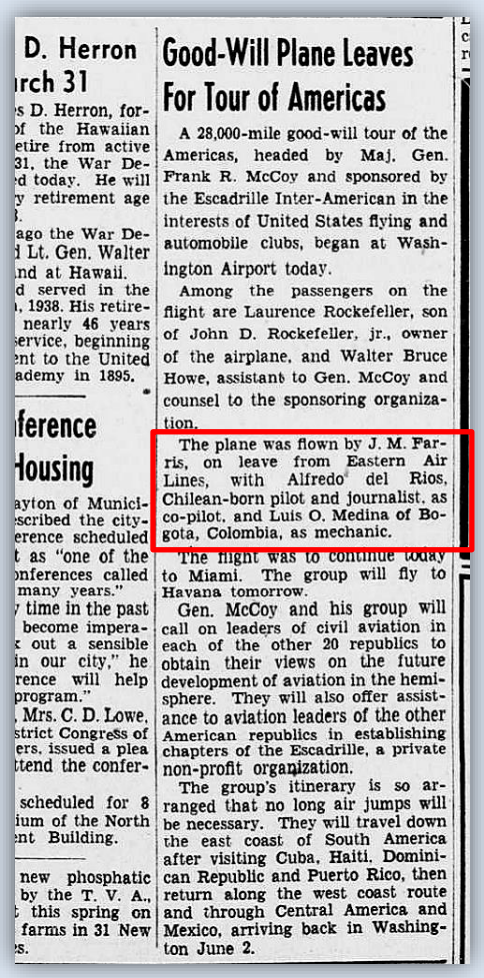
14/05/1973: Se promulga la actual Ley General de Aviación Civil Nº 5.150, en Costa Rica.

15/05/1931: El Teniente aviador argentino, señor Claudio Armando Mejía, completó 203 loopings en 1 hora 20 minutos estableciendo, con esta marca, el récord de loopings consecutivos a esta fecha.

15/05/1941: Se crea el "*Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana*", cuyo objetivo es promover la unificación de la aviación civil entre las Américas afiliada a la Escuadrilla Interamericana. La Asamblea magna de constitución de esta nueva "Ala Chilena", se realizó en los salones de la Dirección de Aeronáutica, entonces ubicada en el Ministerio de Defensa Nacional.

ACTA DE CONSTITUCION

En Santiago de Chile, a quince días del mes de mayo de 1941, en la Oficina de la Dirección de Aeronáutica, y con el propósito de crear el "Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana", se constituyen en asamblea magna las siguientes personas; Mayor General Frank Ross McCoy, Mr. Walter Bruce Howe y Alfredo de los Ríos, miembros del "Ala Estadounidense de la Escuadrilla Interamericana". General Armando Castro López, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Comandante de Grupo, Oscar Herreros Walker, Jefe de la Primera Brigada Aérea y Presidente del Club Aéreo de Chile; Comandante de Grupo, Carlos Montecinos Asenjo, Director de Aeronáutica; don, Ramón Vergara Montero, Intendente de la Provincia de Santiago y Ex-Comandante de la Fuerza Aérea; don Juan del Villar, Director de la Línea Aérea Nacional; Teniente Coronel H. R. McLaren Reed, Agregado Aéreo de la Embajada Británica; Teniente Coronel Ralph Wooten, Agregado Aéreo de EE.UU.; Teniente Coronel Emilio T. Olsen, Agregado Militar y Aeronáutico de la Embajada Argentina; y los señores, Javier Díaz Lira, Gustavo Alessandri, Aladino Azzari, Francisco Manríquez, Rolando Cousiño, Enrique Flores, Ernesto Romero, Francisco Bermúdez, Raúl Besa, Emilio Etchegaray, Arturo Prado, Stanley Wormull, Alberto Morera, David Vivero, Eduardo Vivero, Jorge Verdugo, Clodomiro Figueroa, Carlos Tapia, Osvaldo Fuentes, Antonio Marín, Armando Venegas, Octavio Larraín, Claudio Garretón, Eduardo Kapstein y Luis Pacull.



D. Herron
rch 31
s D. Herron, for-
of the Hawaiian
etire from active
31, the War De-
d today. He will
y retirement age
ago the War De-
l Lt. Gen. Walter
nd at Hawaii.
d served in the
, 1938. His retire-
nearly 46 years
ervice, beginning
nt to the United
ademy in 1895.

ference
Housing
ayton of Munici-
scribed the city-
erence scheduled
t as "one of the
nferences called
many years."
time in the past
become impera-
out a sensible
in our city," he
rence will help
program."
Mrs. C. D. Lowe,
strict Congress of
ers, issued a plea
ttend the confer-

scheduled for 8
ium of the North
nt Building.

new phosphatic
by the T. V. A.,
this spring on
farms in 31 New
s.

Good-Will Plane Leaves For Tour of Americas

A 28,000-mile good-will tour of the Americas, headed by Maj. Gen. Frank R. McCoy and sponsored by the Escadrille Inter-American in the interests of United States flying and automobile clubs, began at Washington Airport today.

Among the passengers on the flight are Laurence Rockefeller, son of John D. Rockefeller, jr., owner of the airplane, and Walter Bruce Howe, assistant to Gen. McCoy and counsel to the sponsoring organization.

The plane was flown by J. M. Farris, on leave from Eastern Air Lines, with Alfredo del Rios, Chilean-born pilot and journalist, as co-pilot, and Luis O. Medina of Bogota, Colombia, as mechanic.

The flight was to continue today to Miami. The group will fly to Havana tomorrow.

Gen. McCoy and his group will call on leaders of civil aviation in each of the other 20 republics to obtain their views on the future development of aviation in the hemisphere. They will also offer assistance to aviation leaders of the other American republics in establishing chapters of the Escadrille, a private non-profit organization.

The group's itinerary is so arranged that no long air jumps will be necessary. They will travel down the east coast of South America after visiting Cuba, Haiti, Dominican Republic and Puerto Rico, then return along the west coast route and through Central America and Mexico, arriving back in Washington June 2.

The Evening Star, Washington D.C. 05.mar.1941

Oída la exposición hecha por el señor Alfredo de los Ríos, fundador de la Escuadrilla Interamericana. y considerando:

1°. Que las finalidades de la Escuadrilla Interamericana cristalizan un anhelo de todos los aviadores del hemisferio occidental;

2°. Que el programa de acción de la Escuadrilla Interamericana es práctico y de fácil realización, y

3°. Que la Aviación Chilena no puede dejar pasar esta oportunidad sin adherirse entusiastamente y con el más grande propósito de colaboración; resuelve declarar constituida el "Ala Chilena de la Escuadrilla Interamericana" y, para el objeto, se nombra la siguiente mesa directiva; Presidente Honorario, don Jorge Matte Gormaz; Presidente Efectivo, Javier Díaz Lira; Vice-Presidente, Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo, Carlos Montecinos A. y Presidente del Club Aéreo de Chile, Oscar Herreros W.; Secretario General, Aladino Azzari. Directores Consejeros, Pedro Opitz, Presidente del Consejo de Administración de la Línea Aérea Nacional; Humberto Aguirre Doolan y Armando Venegas de la Guarda.

15/05/1944: Por Decreto Supremo N°334 se eleva a la categoría de regimiento a la hasta entonces Compañía de Ametralladoras, creándose con ello el *Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea*. Actualmente ubicado en la Base Aérea de Quintero, ha recibido distintas denominaciones desde su creación. Forma a los cuadros especializados en Defensa Antiaérea, así como el personal de Paracaidistas, Fuerzas Especiales y Defensa de Base.

Las raíces reales datan del mes de mayo de 1930, cuando se produce la separación entre la Maestranza y el Parque Central de Aviación. Será más tarde, la Orden Ministerial de fecha 16 de enero de 1931, cuando el entonces Grupo de Defensa Antiaérea pasa a ser una Unidad independiente del Parque Central de Aviación, formando el 12 de mayo de 1932 una Compañía de Ametralladoras cuyo primer Comandante fue el Teniente 1º (A), señor Gustavo Bonilla Rojas, quien junto a los siguientes Oficiales: Teniente 2º Ayudante señor Alfredo Fernández R., Teniente 2º don Julio Valencia, Comandante de la Compañía de Ametralladoras, Teniente 2º Instructor don Víctor Nayarreta A., y los alféreces Instructores señores Enrique Vera O. y Arturo Gómez L. le dieran su primera denominación.

Junto con este cambio de nombre, designándosele asimismo como "Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea", se le otorgará en esta ceremonia el nuevo estandarte de la Unidad, sirviendo de madrinas las señoras de algunos de los señores generales, oficiales y suboficiales presentes. Como nuevo comandante fue designado el entonces Comandante de Escuadrilla (R.T.) Sr. Erick Riesle Barrón.

15/05/1953: Primer vuelo público de uno de los tres helicópteros que la Fuerza Aérea en Chile había recientemente adquirido en los EE.UU. Se trataba de un aparato Bell 47-D, el que al mando del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher, junto al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Armando Ortiz Ramírez transportaran al señor Ministro de Defensa, General de Brigada don Abdón Parra Urzua a la Moneda.

Aproximadamente a las 15 horas, apareció a la distancia el helicóptero, el cual luego de realizar evoluciones por el sector céntrico, descendió en la citada plaza. Causó sorpresa entre los concurrentes ver que de la máquina descendían el Ministro de Defensa, general don Abdón Parra, y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quienes se dirigieron hasta donde estaba S.E. en La Moneda, y le presentaron sus respetos. El vuelo del ministro, no había sido decidido esa tarde en El Bosque, donde había concurrido a la celebración del aniversario del Regimiento de Artillería Antiaérea.

La prensa de aquellos días, informaba que, con la adquisición de estos tres helicópteros, la Fuerza Aérea de Chile, se colocaba nuevamente a tono con la aviación de otros países más adelantados en esta materia, en relación con el material de vuelo con que contaban. Estos helicópteros estaban especialmente acondicionados para realizar servicios de rescate aéreo. Para este efecto contaban con una litera portátil que podía ir colocada a cada costado, y así, transportar heridos. La cabina que era de una sola pieza, era de "plexiglass", lo cual permitía una visibilidad total en tres sentidos. Adicionalmente, se agregaba que helicópteros similares, se usaban por aquellos días, en la guerra de Corea donde su acción permitió que la mortalidad de los heridos haya sido reducida a un dos por ciento. Con motivo de la adquisición de estos tres helicópteros la Fuerza Aérea de Chile, designó en enero de ese año, el personal que debía efectuar en Estados Unidos los cursos de pilotaje y de mecánica correspondientes. Ellos fueron, el Capitán de Bandada Aérea Gustavo Leigh, el Teniente 1° José Berdichewsky, el suboficial Rodolfo Le Clerck y el Sargento 2° Jorge Briones.

Helicóptero Bell 47 D de la Fuerza Aérea de Chile, arribando a La Moneda.

Sello postal de Correos de República Dominicana emitido en el año 2018 en reconocimiento y recuerdo del "Arquitecto de la institucionalidad aérea chilena"

17/05/1888: Nace el Comodoro Arturo Merino Benítez, fundador y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930), creador de la Línea Aérea Nacional (LAN), del Club Aéreo de Chile y de una extensa lista de logros que sentaron las bases de la institucionalidad aérea nacional.

Tras una fructífera carrera en la aviación chilena, lamentablemente, falleció el 2 de mayo de 1970 producto de un derrame cerebral.

En su recuerdo, el Presidente Salvador Allende envió al Congreso Nacional, el 26 de abril de 1971, un proyecto de ley para que el aeropuerto de Santiago recordara su importante legado.

En la actualidad, el principal aeropuerto nacional, lleva merecidamente su nombre, "Arturo Merino Benítez", en reconocimiento al valioso y fructífero aporte a Chile que este aviador realizó en el campo aeronáutico.

Domingo Rosillo del Toro

17/05/1913: Este día, unos 50.000 entusiastas se congregaron en el Malecón de La Habana para divisar la aparición en el horizonte del monoplano Morane Saulnier, de Domingo Rosillo del Toro. Dos horas antes, el aviador había alzado vuelo con éxito desde Cayo Hueso, noticia que se dio a conocer en la isla con un cañonazo desde la fortaleza de El Morro. Al aterrizar en el aeródromo de Columbia, en la capital cubana, estableció el récord mundial de distancia y altura al volar más de 90 millas.

Mientras tanto, Agustín Parlá Orduña, su rival en la conquista de un primer premio de $10,000 ofrecido por el Ayuntamiento de La Habana, sufrió un doloroso revés en la hazaña que dos días más tarde también lo inmortalizaría al acuatizar en la Bahía del Mariel. Con una bandera a bordo que había estado en manos de José Martí, se vio obligado a desistir en el primer intento porque al despegar su hidroplano, el fuerte oleaje en los cayos, dañó los alambres que aseguraban sus alas.

17/05/1982: Se crea el Escuadrón de Transporte de la Fuerza Aérea de El Salvador. Su función es la de transportar personal hacia un lugar seguro durante una emergencia nacional.

18/05/1913: En Buenos Aires, Argentina, el aviador Jorge A. Newbery bate el récord argentino de altura, al alcanzar 4,075 metros de altura, en un monoplano Blériot-Gnome.

18/05/1948: Se crea el Club Aéreo de Purranque, ubicado en la Provincia de Osorno, X Región de Los Lagos, Chile.

18/05/1951: Fallece en Montevideo, Uruguay, el señor Pablo Castaibert. Nacido el 11 de noviembre de 1883 en Sinacoubre, Francia. Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina, fue gran impulsor de la industria aeronáutica de este país.

19/05/1923: Se redacta y emite el primer reglamento para la aviación civil de El Salvador.

19/05/1948: Creación del Grupo de Aviación N°8. Desde su creación, ha sido una de las unidades operativas más importantes de la Institución, contando con material B-25, B-26, DH-115 “Vampiro”, Hawker Hunter, Mirage M5 Elkan y actualmente cazabombarderos F-16. Inicialmente basado en Quintero, opera desde 1955 en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta. Su primer comandante fue el Coronel de Aviación (A), señor Fernando Rojas Ortega.

20/05/1953: Se daba inicio en El Bosque, al primer curso de helicópteros a cargo del Teniente 1° (A), señor José Berdichewsky Scher. 09 pilotos y 06 mecánicos. Entre ellos, los capitanes de bandada señores Oscar Squella, Jorge Basoalto y Augusto Rojas, y los tenientes señores Jorge Juica, Mario Leyton y Edgardo Vera.

20/05/1987: Creación de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.
¡Felicitaciones por estos primeros treinta y cinco años de fructífera contribución!!

22/05/1921: Primer cruce en avión de la Cordillera de los Andes por su parte más alta, llevando pasajero. Los tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner en un avión De Havilland DH-9, desde Santiago de Chile hasta la ciudad de San Luis en Argentina.

22/05/1930: Primer cruce un dirigible que cruza el Atlántico llega a Sud América, llevando pasajeros, arriba a la ciudad de Recife en Brasil.

EDICION DE 22 PAGINAS
Año XIV Núm. 4,876
FUNDADO EL 11 DE ENERO DE 1917

LA NACION

ES PROPIEDAD M. C. H.

EL TIEMPO PARA SANTIAGO
Probabilidades para hoy.—Buen tiempo. Bruma so. Nubes débiles en la mañana. Templado. La mínima a 6 grados, y la máxima a 19.
Oficina Meteorológica de Chile.

AGUSTINAS 1269 — CASILLA 81-D — SANTIAGO DE CHILE, VIERNES 23 DE MAYO DE 1930 — PRECIO EN TODO EL PAIS: 30 CENTAVOS

El "Conde Zeppelin" terminó el 1er. raid de un dirigible a Sud América

LA AERONAVE ATERRIZO CON TODA FELICIDAD A LAS 19.40 (ALREDEDOR DE LAS 16.40, HORA DE SANTIAGO), EN RECIFE. — DURANTE LAS ULTIMAS HORAS DEL VIAJE, VIENTOS Y TEMPESTADES DIFICULTARON LA MARCHA DEL DIRIGIBLE. — UNAS VEINTICINCO MIL PERSONAS SE HABIAN REUNIDO EN EL AERODROMO DE GIQUIA PARA PRESENCIAR LA LLEGADA. — INMEDIATAMENTE DESPUES DE AMARRADO EL "CONDE ZEPPELIN", SE COMENZO A LA TAREA DE REAPROVISIONARLO DE COMBUSTIBLE. — PERMANECERA UNAS 8 O 10 HORAS EN RECIFE, Y LUEGO PARTIRA A RIO DE JANEIRO

MENSAJES

RIO DE JANEIRO, 22.—El Telégrafo Nacional ha recibido de la isla Fernando de Noronha un mensaje en el cual se anuncia que a las 19.00, hora del Meridiano de Greenwich, el "Conde Zeppelin" se hallaba en los 1.55 grados de latitud sur y en los 30.4 grados de longitud oeste.—(U. P.)

MONTES GRANDES (Brasil), 22.— La estación inalámbrica de esta se comunicó con el "Conde Zeppelin" a las 4.30, hora de Greenwich.

La posición del dirigible era de 5.12 grados de latitud norte y

bordo del "Conde Zeppelin", ha

entre las 16 y las 18. Se detendrá

a Recife, para continuar viaje a

"Esta mañana al despertarnos, nos encontrábamos en la zona Ecuato-

apareció en el horizonte avanzando desde el norte.—(U. P.)

de aterrizaje, la altura del aeródromo y la fuerza del viento. Añadía en el mensaje que todo marchaba en perfectas condiciones a bordo.

El aeródromo comenzó a llenarse de público a las 6 de la mañana. Se podía contar a algunos miembros del Gobierno, personajes prominentes y el Cónsul de España, que había concurrido a esperar al Infante don Alfonso. — (U. P.)

RECIFE, 22. — Poco antes de su llegada, el "Conde Zeppelin", envió el siguiente mensaje inalámbrico:

"En caso de que el dirigible no vaya a Río de Janeiro, los pasajeros con destino a Río serán llevados allá

22/05/1941: Mediante el Decreto-Ley Nº 3.302, de esta fecha, las antes denominadas Fuerzas Aéreas Nacionales que centralizaba el Ministerio de Aeronáutica (MAER, creado por Decreto-ley N° 2.961 el 20 de enero de 1941) se llamará Fuerza Aérea Brasilera, como una organización independiente del Ejército y la Marina.

22/05/1942: En aguas del Brasil, un avión B-25 de la Fuerza Aérea de Brasil bombardea el submarino italiano Barbarigo, que atacara a un buque mercante. La fecha ha sido marcada como el Día de la Patrulla Aérea.

22/05/1955: Se inaugura el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, principal aeropuerto de Puerto Rico. Está situado en Carolina, a unos 5 km al sureste de la capital San Juan.

22/05/1960: Gran parte del sur de Chile, en especial la ciudad de Valdivia, fue el epicentro de un devastador terremoto de 9.5 grados Richter. Este mismo día, los aviones de la Fuerza Aérea de Chile dieron inicio a uno de los mayores Puentes Aéreos que este continente había conocido. Durante el operativo, la Fuerza Aérea de Chile realizó 489 vuelos, trasladando a más de 4 mil personas y cerca de 230 mil kilos de carga con sólo 10 aviones, de un total de 111 que llegaron de otros países. Del total de los traslados, cerca del 60% correspondió a esfuerzos de la aviación civil y militar nacional.

Piochas conmemorativas "Honoris Causa" otorgadas a los oficiales tripulantes y pilotos extranjeros respectivamente

Medallones conmemorativos otorgadas a los pilotos civiles, autoridades y otros participantes del Puente Aéreo 1960 Acuñados en la Casa de Moneda de Santiago. Cobre. 61mm de diámetro.

23/05/1996: La Fuerza Aérea de Chile recibe un avión Gulfstream III y un Beechcraft 700 turbo hélice, ambas aeronaves quedan asignadas al Grupo de Aviación N°10.

23/05/1960: Se instituye en Argentina, el "Día del Soldado Aeronáutico" en memoria del Precursor y Benemérito de esta nacionalidad, señor Pablo T. Fels, quien, como soldado conscripto, el 23 de mayo de 1912 obtiene el brevet internacional de piloto aviador número 11, expedido por el Aeroclub Argentino.

23/05/1991: Con esta fecha se cambia la denominación del "*Arquivo Histórico da Aviação Militar*" (Archivo Histórico de Aviación Militar) creado por Decreto Ley 868 de 28 de diciembre de 1976, por el actual "*Arquivo Histórico da Força Aérea*" (Archivo Histórico de la Fuerza Aérea) dependiente de la Fuerza Aérea del Portugal.

24/05/1926: Los señores Bernardo Duggan y Eduardo Olivero, inician el raid Nueva York- Buenos Aires, en un hidroavión Savoia 59. Tocaron entre otros, Miami, La Habana, Puerto Prince, Puerto Rico, Guadalupe, Trinidad, Río de Janeiro y Montevideo. Formó parte de la tripulación el contramaestre, señor Ernesto Campanelli, experto y hábil mecánico. Después de haber cubierto unos 14.570 km. arribaron triunfantes a Buenos Aires el 13 de agosto de 1926, dando ejemplo de una fortaleza física y moral extraordinarias.

25/05/1908: Como prueba para obtener su título de globonauta, el Ingeniero argentino, señor Horacio Anasagasti acompañado del Ingeniero, señor Eduardo Newbery, efectúan una ascensión en el globo bautizado "Pampero" entre Belgrano y Lomas de Zamora, con una duración de 50 minutos.

25/05/1956: Aterriza en Punta Arenas un Douglas DC-6B de Lan-Chile al mando de los comandantes de aeronave señores Alfonso Cuadrado Merino y Jorge Jarpa Reyes, llevando abordo a S.E. el Presidente de la República General Carlos Ibáñez del Campo.

El motivo del viaje era inaugurar la pista 25 del aeropuerto “Chabunco” en construcción, permitiendo con ello que nuestra empresa bandera comenzara a prestar servicios a Punta Arenas con aquel material de vuelo, reemplazando a los nobles y ya veteranos Douglas DC-3. Tiempo más tarde se dio término a la construcción de las otras dos pistas y al edificio terminal del aeropuerto, el que posteriormente pasaría a denominarse “Presidente Carlos Ibáñez del Campo”.

S.E. el Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo deposita una palada de cemento junto a la placa conmemorativa de la inauguración del aeropuerto, sobre la pista de Chabunco.

25/05/1958: Se inaugura en Chile, el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo realizado en el Centro de Instrucción Aeronáutico de Meteorología y Control de Tránsito Aéreo (actual Escuela Técnica Aeronáutica) ubicado en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

25/05/2007: Se firma un acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y la República Federativa de Brasil.

27/05/1932: La Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. que a partir de marzo de 1932 formó parte de la Pan American Airways adopta oficialmente el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación, cambiando nuevamente en 1944 a Compañía Cubana de Aviación. Más tarde el 25 de mayo de 1959 a Empresa Consolidada Cubana de Aviación o mejor conocida como la actual Cubana de Aviación S.A.

27/05/1953: Debido a que la Maestranza Central de Aviación, se encontraba en ese tiempo con su capacidad copada en cuanto a la mantención de aeronaves, y en una manera de centralizar los esfuerzos de trabajo de LAN y la FACH, el gobierno decidió impulsar la industria aeronáutica del país, creando la *Fábrica Nacional de Aeronaves - Chile* (FANAERO), a través del DFL 101 publicado en

el Diario Oficial de fecha 27 de mayo de 1953 del Ministerio de Hacienda, durante el mandato del General don Carlos Ibáñez del Campo, enmarcándose dentro de un plan conjunto con la CORFO.

> ***"Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y en general con el fomento de las actividades aeronáuticas en el país.***
> ***Podrá además fabricar y comerciar, con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales."***
>
> ***Extracto Art.1 DFL 101, Diario Oficial***

27/05/2011: Se inicia la operación y automatización de las franjas de progreso de vuelo en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sistema que hoy, se encuentra funcionando en muchos aeropuertos y aeródromos localizados entre el extremo norte y la Antártica Chilena.

Alejandro Yánquez Cerda

28/05/1910: En honor de la Marina de Chile, el Ingeniero argentino, señor Alberto R. Mascías, utilizando el aeróstato "Buenos Aires", efectúa una ascensión entre La Plata y Glew, de seis horas de duración, llevando como acompañante al Teniente 2º Navegante, señor Alejandro Yánquez Cerda, hermano de Carlos, quien fuera más tarde en noviembre de 1916, el primer piloto naval chileno.

Por esta travesía, Yánquez fue distinguido con una medalla de oro que lleva grabado el nombre del esférico "Buenos Aires", convirtiéndose en el primer "globonauta naval" chileno que registra la historia.

28/05/1919: En esta fecha se cumplen 103 años desde que el teniente aviador argentino, señor Benjamín Matienzo falleciera trágicamente en su intento de cruzar la cordillera de los Andes, convirtiéndose en el primer mártir en la conquista del cruce de los Andes.

"Llegaré a Chile, o me quedaré en la cordillera"

Esta fue una de las últimas expresiones del teniente Matienzo antes de salir desde Mendoza. Para cumplir con esta tarea, había despegado desde el aeródromo de Los Tamarindos con un avión Nieuport 28 C1 de 165 HP. Su cadáver fue hallado a 4.000 metros de altura, en noviembre del mismo año frente a la Casa de las Minas, distante a 20 kilómetros del paraje de Las Cuevas.

29/05/1921: El Comité Pro Aviación de Magallanes encarga al piloto italiano Mario Pozzati avecindado en Chile, una visita de "buena vecindad" a la localidad e Río Gallegos en Argentina, para lo cual se realiza el lanzamiento desde los aires de una serie de volantes con un fraternal saludo: *"**TODO NOS UNE, NADA NOS SEPARA**".*

Tras una serie de evoluciones aéreas el avión S.V.A. 6-A de seis cilindros en línea, bautizado "Magallanes" aterriza llevando este histórico mensaje de amistad y algo de correspondencia postal.

«TODO NOS UNE
NADA NOS SEPARA»

EL COMITE PRO AVIACION DE MAGALLANES

Saluda a la juventud y al pueblo de Río Gallegos enviándole desde los aires, un mensaje fraternal, una demostración más de la amistad tradicional que une a nuestros pueblos y los votos más fervientes por su prosperidad.

Os visita por primera vez nuestro aeroplano "Magallanes", acojedlo como un símbolo de progreso, un medio más de unión, acercamiento y amistad inveriable, con la confianza que desde aquí unimos nuestra voz para cantar con vosotros:

"AL GRAN PUEBLO ARGENTINO SALUD!"

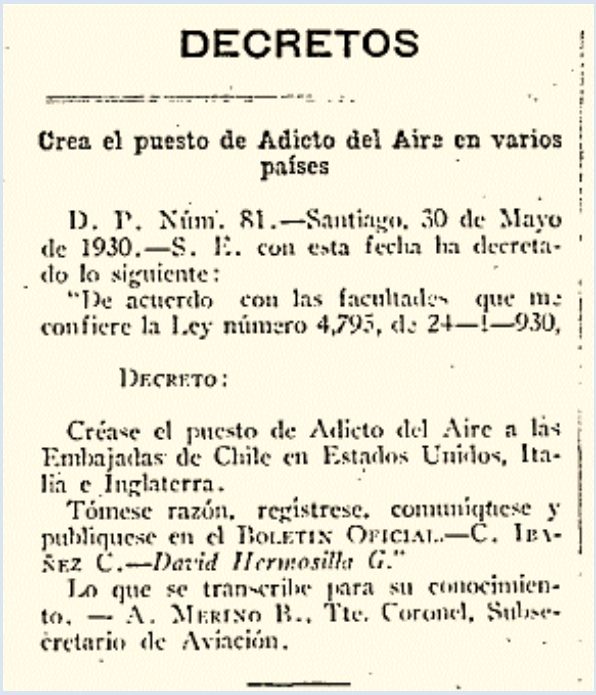
Punta Arenas, Mayo 29 de 1921.

Uno de los volantes lanzados sobre Río Gallegos "desde los aires"

29/05/1950: Por resolución Nº27 de la Dirección de Aeronáutica, se autoriza la fundación del Aeródromo Público de Chañaral, de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile.

30/05/1831: El primer ascenso en globo de un Aeronauta cubano, el señor José Domingo Blino, quien habría sobrevolado La Habana, por más de 2 horas.

30/05/1930: A través del Decreto Presidencial N°81, se crean las primeras Agregadurías Aéreas chilenas a las Embajadas de los Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra e Italia.



DECRETOS

Crea el puesto de Adicto del Aire en varios países

D. P. Núm. 81.—Santiago, 30 de Mayo de 1930.—S. E. con esta fecha ha decretado lo siguiente:

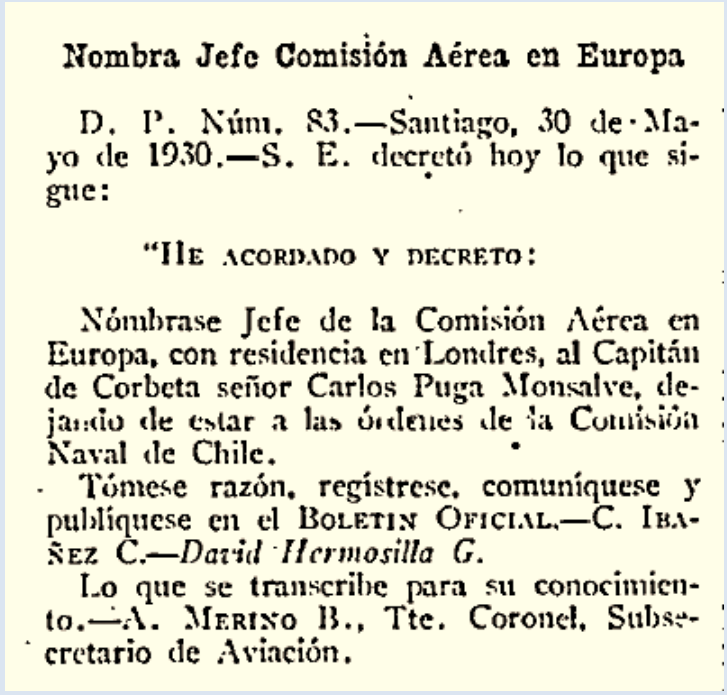
"De acuerdo con las facultades que me confiere la Ley número 4,795, de 24—1—930,

DECRETO:

Créase el puesto de Adicto del Aire a las Embajadas de Chile en Estados Unidos, Italia e Inglaterra.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBAÑEZ C.—*David Hermosilla G.*"

Lo que se transcribe para su conocimiento. — A. MERINO B., Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.



Nombra Jefe Comisión Aérea en Europa

D. P. Núm. 83.—Santiago, 30 de Mayo de 1930.—S. E. decretó hoy lo que sigue:

"HE ACORDADO Y DECRETO:

Nómbrase Jefe de la Comisión Aérea en Europa, con residencia en Londres, al Capitán de Corbeta señor Carlos Puga Monsalve, dejando de estar a las órdenes de la Comisión Naval de Chile.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.—C. IBAÑEZ C.—*David Hermosilla G.*

Lo que se transcribe para su conocimiento.—A. MERINO B., Tte. Coronel, Subsecretario de Aviación.

31/05/1957: Creada por Decreto N ° 41.639, y reglamentada por la Ordenanza N ° 270 / GM3, de 15 de marzo de 1995.

La "Medalla del Premio de la Fuerza Aérea Brasileña" tiene como objetivo recompensar a los militares y civiles de la Fuerza Aérea que han sido o han llegado a ser distinguidos por estudios en temas técnicos y profesionales; para creaciones técnicas, operacionales o administrativas que aporten beneficios económicos, operacionales o sociales de relevancia para el Comando de la Fuerza Aérea.

ARTURO MERINO BENÍTEZ

"La organización de la Fuerza Aérea de Chile, no fue producto de un "eureka" sorpresivo, sino del estudio, el esfuerzo y la reflexión"

Arturo Ignacio Merino Benítez
(17 de mayo de 1888 – 2 de mayo de 1970)

Rodeada por un parque romántico y silencioso, de una hermosura casi conventual, que oculta la severidad de su vieja arquitectura, se encuentra la casa de don Arturo Merino Benítez. Un empleado obsequioso nos hace pasar a un amplio escritorio donde en una sobria vitrina se exhiben innumerables trofeos que acusan una laboriosa y brillante carrera militar.

Condecoraciones otorgadas por varios Gobiernos entre las que se destacan por la elegante distinción de su orfebrería aquella que el Rey de Inglaterra concedió al señor Merino en su viaje de retribución a la visita que el Príncipe de Gales, acompañado de su hermano el actual Monarca S. M. Jorge VI, hiciera a nuestro país allá por el año 1930, y la medalla obsequiada por los hijos de Magallanes como testimonio de eterna gratitud cuando el Comandante Merino, piloteando un viejo "Junkers", unió Santiago con Punta Arenas en un viaje memorable por su heroísmo y precisión, en el intento patriótico de establecer el primer transporte aéreo entre el norte y la ciudad más austral del país.

Sobre el zócalo de la espaciosa sala y ornando una acogedora chimenea se exhiben en gran profusión una serie de fotografías en cuyos rostros advertimos a antiguos e inolvidables amigos. Ases que estremecieron con sus proezas el inalterable ritmo de nuestra vida absurda, monótona y criolla, muchos de ellos desaparecidos a edad prematura en el signo de su deber profesional, testimonian, con firmes caracteres, el efecto admirativo y respetuoso con que el señor Merino Benítez supo rodearse mientras fue 'Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile'.

En ese ambiente apretado de recuerdos nuestra imaginación nos traslada a los viejos tiempos, a la época heroica de nuestra aviación militar, cuando el Comandante Merino se lanzaba todos los días al espacio en el edificante afán de dominar el aire, de adquirir la técnica necesaria, el conocimiento experimentado, para afrontar con la solvencia del hombre modelado en la disciplina del vuelo, con el riesgo de su propia vida, con talento, estudio y reflexión, la nueva estructura de los servicios aéreos. Y lo vemos valiente, tenaz y decidido lanzarse contra esa barrera infranqueable de los intereses creados, de las incomprensiones maliciosas, de los prejuicios enfermizos determinados por una torpe vanidad, destruir con su enorme prestigio las interpretaciones falaces, vencer a la mediocridad que entraba todas las grandes realizaciones hasta dar cima a la organización definitiva de la Fuerza Aérea de Chile, obra la que sólo hoy, después de la experiencia que nos deja el conflicto mundial, podemos apreciar en todo su magnífico contenido y transcendentes proyecciones.

Pero eso no bastaba a su imponderable temple de hombre de acción, a un visionario poseído del más alto espíritu patriótico; era necesario crear un ambiente propicio, modelar un espíritu aéreo y, con fuerzas renovadas, con una fe inquebrantable en el porvenir crea y organiza la aviación civil chilena.

Nuestra defensa exigía la fundación de un organismo, de un instrumento, que hiciera posible un mayor número de pilotos, lo que el comandante Merino llamó con gran propiedad *"la reserva aérea de Chile*", y fue así como en el año 1929 fundó nuestro Club Aéreo con la colaboración de los viejos pilotos que hoy forman el cuadro de honor de la aviación civil.

Si de gran trascendencia ha sido para el país la creación de la Fuerza Aérea y del Club Aéreo de Chile, no lo ha sido menos la de la Línea Aérea Nacional. El señor Merino Benítez comprendió antes que nadie las proyecciones que tendría para nuestro pueblo el hecho de contar con una línea de tal naturaleza que cruzara todo el territorio de la República. Sin escatimar sacrificios, luchando, ahora, contra fuertes intereses extranjeros apadrinados por los eternos gestores criollos, con un profundo conocimiento en la materia, sin otros recursos que los exiguos que anualmente consultaba el presupuesto de la Nación, el señor Merino logró organizar una entidad que tantos servicios hoy presta al país.

Con ella no sólo se ha resuelto el problema del transporte de pasajeros, carga o correspondencia, dándole mayor agilidad a la vida nacional, sino que ha contribuido por sobre todas las cosas a una mayor compenetración del espíritu de verdadera chilenidad, ya que los aviones de la Línea Aérea han acortado considerablemente las enormes distancias que mediaban a nuestro territorio.

Un apretón de manos franco y cordial nos sacó de nuestro ensimismamiento. El señor Merino al imponerse del objeto de nuestra visita sonríe con sincera modestia.

¿Qué puedo decirle yo — agrega— desde el aislamiento en donde vivo? Luego un hecho cualquiera enlaza nuestra conversación. El diálogo poco a poco se hace más íntimo. A nuestras preguntas don Arturo se pasea por el amplio escritorio. Frente a un objeto, a un recuerdo o fotografía se detiene por un instante. Cada cosa te recuerda su vida tan variada en luchas, hechos y realizaciones. Con precisión de detalles nos hace un maravilloso relato de los acontecimientos más importantes en que debió actuar. En el análisis de los hechos o de los hombres, siempre tiene una frase amable y cariñosa o la ironía sutil que se desgrana en una sonrisa.

No lo han envanecido sus éxitos, tampoco guarda rencor para aquellos que con tanta vehemencia e incomprensión aún lo combaten, porque el comandante Merino posee la virtud de los hombres superiores y la varonilidad de las almas bien puestas.

Altivo, sereno, arrogante y decidido espera tranquilo el fallo de la historia en el que se leerá, seguramente a modo de encabezamiento: Arturo Merino Benítez, el gran organizador de la aviación chilena.

— ¿Por qué prefirió Ud. la aviación a otras especialidades militares? ¿Cómo fue su iniciación como piloto militar? — Iniciaba un tercer año como Agregado Militar a nuestra Embajada en Río de Janeiro, cuando se produjeron los sucesos político-militares que llevaron al Gobierno de la República al entonces Coronel Ibáñez; llamado al país, volví a mis funciones de Oficial de Estado Mayor en el Estado Mayor General del Ejército, Sección Operaciones, y a mediados del año 1926 se me propuso, de parte del Ministro de Guerra, la jefatura de la Escuela de Aviación, en el Bosque, donde se habían sucedido una serie de Jefes que no pudieron hacer obra satisfactoria o duradera. Sin haber volado antes, acepté el cargo, dispuesto a iniciar junto con mis nuevas funciones de Director de esa Escuela, el aprendizaje de vuelo en lo que no tuve tropiezos.

Como era de esperarlo, me entregué por entero a tan atrayente actividad que no sólo respondía a mi temperamento, sino que ofrecía a mis cavilaciones como Oficial de Estado Mayor, una solución posible: la defensa del territorio patrio, que no podrían realizar jamás las tradicionales fuerzas de defensa, podía ser lograda con el desarrollo de la aviación militar, entonces incipiente.

El cuerpo de aviadores militares en ese entonces, fluctuaba en una veintena, y sobrevivientes de la edad heroica de la aviación, estaban acostumbrados a sentirse hombres excepcionales con derecho a todo y, en lo posible, sin obligación alguna, sobre todo en lo relacionado con la disciplina propia del cuartel, o relativa a su perfeccionamiento intelectual o físico.

La realización de un raid internacional de renombre constituía toda su ambición y la meta más excelsa; era algo curioso, mientras no titubeaban en jugarse la vida sin una aventura de vuelo en los ya escasos De Havilland, vacilaban mucho, y aún se detenían a esperar un compañero, antes de atravesar de noche el parque de la entrada, donde se alza el monumento a los mártires de la aviación y entre cuyos árboles, añosos se paseaban los gnomos y los espíritus de los muertos que algunos médiums noche a noche, solían invocar. Era el reino de la paradoja…

Alguien con notable acierto definió al aviador de aquellos años: como el hombre que prefiere matarse, antes que trabajar.

Al llegar yo, se implantaba un cambio en la reglamentación interna, y llegaban al país los nuevos aviones comprados en Inglaterra y Alemania, Vickers Vixen y Wibault, los Bristol-Lucifer en que aprendí a volar, y luego los Junkers de bombardeo; sin experiencia para juzgar y alterar lo vigente, me dediqué a estudiar el medio aplicando las disposiciones reglamentarias mientras la práctica no me aconsejara lo contrario. A fines del año tenía ya el título de piloto y pude influir en forma decisiva en la marcha de nuestra aviación que, en pocos años, llegó a ser señalada como ejemplo de organización y eficiencia.

No se hacían, ya más, raids internacionales de resonancia, pero muy luego se recorría el país desde Arica hasta Magallanes, y el país podía jactarse de tener la mejor defensa aérea del Continente.

Fue factor decisivo en el buen éxito alcanzado, la amplia confianza y el decidido apoyo que siempre encontré en el Presidente Ibáñez y en el Coronel Veloso, Jefe de la Aviación Militar durante los dos primeros años.

— ¿Cuáles fueron sus puntos de vista al fundar y organizar la Fuerza Aérea de Chile?

—La organización de la Fuerza Aérea de Chile nació precisamente del trabajo anterior; no fue producto de un "Eureka" sorpresivo y deslumbrante. Mientras nuestra aviación militar tomaba un inesperado vuelo, llegando a organizar con sus escasos recursos la Línea Aero-Postal Santiago-Arica que muy luego pasó a ser la LAN de hoy, aunque entonces volaba tres veces por semana entre Santiago, Puerto Montt y el Aysén, la Aviación Naval, con un material de botes Dornier muy eficiente, llevaba vida por demás lánguida y sin horizontes. Era de rigor que la militar absorbiera a la otra.

Por lo demás, la configuración de nuestro territorio, en que casi se topan las fronteras marítimas con las terrestres, recomendaba más que en otro país cualquiera, la unificación de sus elementos aéreos a fin de obtener economía y eficiencia. Ya la tradicional Inglaterra había roto, con decisión juvenil, por la nueva doctrina. "*Se han creado los ejércitos para defender las fronteras terrestres, se han creado las armadas para defender las marítimas, hoy cuando surge una nueva frontera: el aire, es preciso crear una fuerza aérea destinada a su defensa*". Así pensaron los tradicionalistas ingleses y fueron seguidos algunos años después, por la Italia de Mussolini y la España de Primo de Rivera. Tras ellos seguimos nosotros en 1930, doce años después que Inglaterra; más tarde adoptaron la nueva doctrina creando sus Fuerzas Aéreas otros muchos países y, justamente once años después que nosotros, el Brasil. Aún no pueden dar ese paso decisivo para el desarrollo eficiente de las actividades aéreas de orden militar, ni los Estados Unidos de Norte América, ni nuestros hermanos argentinos.

— ¿Mientras Ud. fue Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, pudo Ud. desarrollar todo su plan de trabajo y qué le quedó por hacer?

— Casi todo. Me faltó sólo hacer más indeleble y duradero el surco trazado, y seleccionar la alta jefatura que debía continuar mi labor. Por lo demás mi permanencia a la cabeza de la Fuerza Aérea fue relativamente corta, no alcancé a los dos años que, podrían sumarse, es cierto, a otros dos en que desempeñé la Jefatura de la Aviación Militar. De ahí que, aunque dejara organizadas las cuatro bases fundamentales de una aviación: la F. A. Ch. en el aspecto militar, la LAN en el aspecto comercial, el Club Aéreo de Chile en el deportivo y la Fábrica de Aviones de Los Cerrillos en el aspecto industrial, no

logré darle a esta última vida definitiva y muy luego fue clausurada por el Gobierno del señor Montero.

Tampoco habría logrado perdurar la LAN, si el Gobierno del señor Alessandri no me hubiera permitido, durante seis años como Presidente del Consejo, defender su existencia contra sus numerosos detractores de dentro y de fuera del país.

— ¿Qué razones, motivos o circunstancias le inspiraron a Ud. la creación de la Línea Aérea Nacional?

— Me jacto de conocer como pocos el territorio patrio; ya como Oficial de Estado Mayor debí recorrer a caballo gran parte de nuestras fronteras del norte, y la región de los Lagos, y la de los valles cordilleranos, así como las patagónicas, y pregunto: ¿Quién que haya volado una vez siquiera, conociendo nuestro territorio tan dilatado y sus pobres medios de comunicación, y los obstáculos naturales que lo cruzan y recruzan, no piensa que el avión debe ser el "*Sésamo ábrete*" de su progreso y fortuna?

Ya los norteamericanos habían iniciado con bríos el comercio aeronáutico y a Lindbergh, su ídolo de entonces, lo lanzaban a la conquista del aire centroamericano, en una gira deslumbrante. Antes que sus peticiones de franquicias que llegaban al monopolio del comercio aeronáutico, se materializaron en estos del Sur, de acuerdo con el Presidente de la República, y aprovechando el noble material que me ofrecían los jóvenes pilotos recién egresados de la Escuela del Bosque, pude ver salir el 5 de marzo de 1929, una bandada de once o doce aviones (los pequeños Moth-Cirrus) destinados a ligar permanentemente por el aire, los extremos de la República, afianzando para nosotros, los chilenos, la soberanía sobre nuestro dilatado espacio aéreo.

Aunque ya había elegido personalmente y organizado en forma rudimentaria, los aeródromos del norte, aquella Línea Aero-Postal Santiago-Arica, a través de una región tan difícil y desamparada, pareció a muchos una loca aventura, pero, la fe en nuestra pujanza racial y el temple acerado de la muchachada hizo prodigios y realidad definitiva una empresa más difícil, a mi juicio, que la que diez años más tarde se intentara realizar entre Puerto Montt y Magallanes.

— ¿Cree Ud. que la Línea Aérea Nacional cumple en forma satisfactoria la finalidad para que fue creada?

—Todavía no, a pesar del Vice-Presidente de lujo que hoy tiene a su cabeza; la burocracia política impedirá todo desarrollo eficiente. Desde luego esta es mi opinión, puede que sufra un error, pero siempre he pensado que nuestro país debe tener en su servicio de transporte aéreo, un medio de reducir el insuperable escollo que se opone a su progreso: la enorme separación de sus centros poblados y lo difícil de sus comunicaciones. Y esto sólo lo resuelve un servicio de transporte aéreo que una Arica y Magallanes, con fletes o tarifas de pérdida neta. Así, el transporte de la correspondencia por esa vía debe ser a un costo igual al transporte por vía terrestre o marítima. Sólo de esa manera eliminaremos el pesado handicap, con que nuestro país está compitiendo en la lucha por el progreso y el bienestar de su pueblo.

No podemos olvidar, sobre las dificultades que nuestro territorio ofrece a las comunicaciones rápidas, que estamos colocados en un extremo del mundo, y todo lo que hagamos por aminorar tan graves inconvenientes que retardan nuestro progreso, será siempre muy poco.

En mi tiempo no pudo la LAN alcanzar ese Desideratum, porque el Erario no la ayudaba casi con nada (dos millones anuales, término medio, en sus primeros ocho años), y debía escatimar sus facilidades para cobrar un moderado precio por el transporte que le proporcionara los fondos indispensables para vivir; en aquellos momentos luchaban dos urgencias; la de crear el ambiente aeronáutico atrayendo clientes con la baratura en el transporte que debía compensar el riesgo aéreo, entonces para muchos pavoroso, y la otra necesidad no menos urgente de obtener fondos para adquirir, no diré material de aviones, sino apenas bencina para hacer volar los existentes.

Pero hoy día, cuando la empresa cuenta con una subvención que decuplica con exceso la antigua, sus tarifas deben ser ínfimas, sobre todo en lo que al correo se refiere.

— ¿Qué razones influyeron en Ud. para fundar el Club Aéreo de Chile y qué importancia le concede Ud. a esa institución?

— Cuando me incorporé a la aviación militar, la civil o deportiva llevaba vida por demás anémica, a pesar del entusiasmo de los pocos aviadores civiles que solían volar en sus aviones propios. El Aero Club fundado por don Jorge Matte en los comienzos de la aviación chilena, se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo de que su último Presidente, el malogrado Raúl Edwards, debió depositar ciertos fondos obtenidos en un festival de beneficio, en su cuenta particular, a fin de evitar que fueran embargados por los acreedores del Club. Ante tal situación y bajo su dirección entusiasta comenzamos a organizar el nuevo Club Aéreo que no alcanzó a conocer; a su muerte tan lamentada como prematura, yo debí reemplazarlo y muy luego logramos dar término al proyecto de Estatutos y obtener la personalidad jurídica respectiva para la nueva institución que no debía cargar con las responsabilidades de la antigua y estar a cubierto de tan triste decadencia.

En los nuevos Estatutos se reservó la calidad de socio activo sólo para los que tuvieran el título de piloto aeronáutico, a fin de evitar lo ya ocurrido cuando el espíritu deportivo de unos pocos socios pilotos, fue ahogado por otras aficiones de los socios no pilotos, que constituían la gran mayoría.

En el primer Directorio de ese nuevo Club que lleva hoy vida tan floreciente, me acompañaron con su valiosa ayuda, desde luego, Salvador Sanfuentes, el amigo de todos los tiempos, y Jorge Lathrop, el entusiasmo juvenil hecho aviador, muerto años más tarde como aviador militar al estrellarse su avión de guerra, entre la camanchaca nortina, en Los Cóndores, Iquique. Con ellos, más el entonces Capitán Rafael Sáenz que hacía de Secretario, Aladino Azzari y otros que aparecen en un grupo fotográfico que conservo, redactamos el Reglamento que debía completar las disposiciones generales de los Estatutos, hicimos reparar la ruinosa casa que existía en el extremo sur-poniente de “Los Cerrillos”, la amoblamos, y en el renovado entusiasmo lanzamos el primer número de “Chile Aéreo”, cuya dirección inmediata mantuve durante varios años.

Aunque el Club Aéreo ha cumplido la labor para la que fue creado, manteniendo el entusiasmo por el vuelo entre los civiles, fomentando éste y creando nuevas filiales a lo largo del país, ha olvidado, a mi juicio, un aspecto muy interesante del deporte aéreo, que ya se había iniciado en 1931, el planeador.

Sólo el planeador puede popularizar el vuelo y formar la gran reserva de pilotos que precisa la defensa de una nación: el avión provisto de motor resulta un deporte por demás caro para los jóvenes estudiantes que deben integrar esa reserva.

— ¿Qué nos podría decir, comandante de su actuación en la vida política nacional? ¿Qué proyectos tiene para el futuro?

— Respecto a lo primero, que ella es muy poco interesante para detenerse a rememorarla, y en cuanto a lo segundo, que espero con fe insuperable un movimiento de tendencia nacionalista por excelencia que logre implantar un Gobierno democrático representativo, pero sin los vicios del actual; un régimen democrático que no dé lugar al nacimiento y predominio del político profesionalmente parásito que es la peor carcoma de las democracias, y que ofrezca modalidades propias, adecuadas a nuestra idiosincrasia tan especial y que lleva al fracaso sistemas de gobierno que prosperan admirablemente en otros pueblos de mentalidad y cultura diferentes.

La noche ha caído sobre el parque. Una sensación de aislamiento nos invade cuando el señor Merino nos va a dejar hasta la verja de su quinta y con un gesto de fina y delicada gentileza nos ofrece la simpatía de su hogar.

Piloto 322.

Nota editorial. Reportaje a don Arturo Merino Benítez que se publicara en la desaparecida revista aeronáutica “Chile Aéreo” N°146-147 de septiembre-octubre de 1943. Páginas 5-11.

Dada su relevancia testimonial y considerando nuestra responsabilidad como entidad rectora en la custodia de la historia aeronáutica nacional, nos permitimos rescatarlo y reproducirlo en su formato escrito, cuando el mes recién pasado se conmemorara el 92 aniversario de la creación de la actual Fuerza Aérea de Chile, y cuando estamos ad portas de mayo, queremos recordar junto a su natalicio, un nuevo aniversario del ahora denominado Club Aéreo de Santiago -heredero directo del Club Aéreo de Chile- acordándonos cómo se logró construir esta gran institucionalidad aérea nacional, y de su verdadero arquitecto, don Arturo Merino Benítez.

EL PROYECTO ARGENTINO DE VUELTA AL MUNDO EN AVIÓN
y algunas sorpresas de la historia…

Solemos afirmar que la investigación científica podría definirse como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante elementos de juicio fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable para una determinada acción.

Desde esta premisa podríamos afirmar que el conocimiento es en general provisional y por lo tanto está sujeto a revisión permanente. El estudio de la historia podría inducir a pensar que, por tratarse de un hecho ocurrido es de análisis limitado. Sin embargo, no es así dado que un hecho está sometido al análisis de diferentes perspectivas y acontecimientos aleatorios no lineales que inciden en el objeto de investigación y muchas veces modifica radicalmente la realidad de la información que conocemos.

En este trabajo, podremos corroborar una vez más tal afirmación al comprobar que una investigación es solamente un *estado del arte* del objeto de estudio. Obviamente el desafío de todo investigador en este tipo de trabajo consiste en proporcionar la mayor y mejor información posible y fiable que permita a otros interesados avanzar aún más en esa apasionante tarea de descubrir y comprender y difundir la historia.

Proyecto de vuelta al mundo

Luego de un prolongado y minucioso estudio iniciado en 1922 con intervención de la Oficina Meteorológica Nacional, el Capitán Pedro Leandro Zanni; el 7 de diciembre presentó un proyecto ante las autoridades del Aero Club Argentino[4] para dar la vuelta al mundo en aeroplano, la institución evaluó la propuesta y la dio a publicidad y rápidamente se abocó a reunir los recursos para materializar la iniciativa.

Se organizó una comisión recaudadora de fondos por colecta pública que estuvo encabezada por el incansable barón Antonio De Marchi e integrada por los socios Jorge Duclout, Julio Argentino Noble, Eduardo Bradley, Gervasio Videla Dorna, Mayor Ángel María Zuloaga, Capitanes González y Arcos, Antonio María Biedma Recalde, Vicente Almandos Almonacid y Vidal Freyre.

La reunión de fondos se desarrolló entre mayo y diciembre de 1923 a través de varios mecanismos. Entre los organismos oficiales la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires que, por iniciativa de los ediles Gallo, Casco y Ray, contribuyó con una suma inicial de $ 30.000 que luego de elevó a $ 65.000, que era el precio equivalente de un avión nuevo de las condiciones y características necesarias para el desafío. El presidente de la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Joaquín Martínez Sosa replicó la iniciativa municipal y agregó $ 50.000, el Congreso Nacional a instancias de los doctores Rodolfo Moreno y Pintos, y el senador Alberto Aybar Augier, sumaron $ 80.000 al proyecto. Y por supuesto, una vez más la comunidad participó a través de instituciones se solidarizó

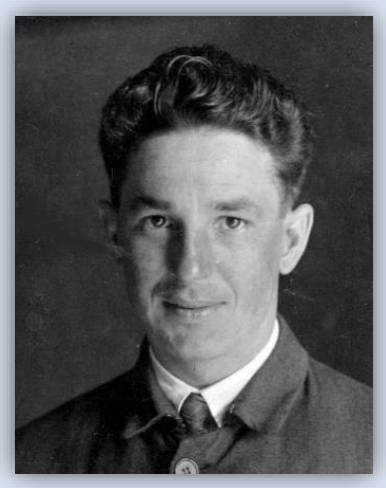
[4] BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides Nº 3, 2ª Parte. Pág. 145.

con este propósito y adhirió a una colecta para materializarlo agregando $ 210.000 más. La suma total colectada para el proyecto alcanzó $ 567.262.

Con expresa autorización de los ministerios de Guerra y Marina, se conformó la tripulación integrada por Zanni, el Alférez de Navío Nelson Tomás Page y el mecánico de Aviación de 1ra Felipe Carlos Antonio Beltrame (Jefe de mecánicos en el aeródromo militar El Palomar) que partió a Europa el 31 de enero de 1923 y llegó a Londres a fines de febrero.

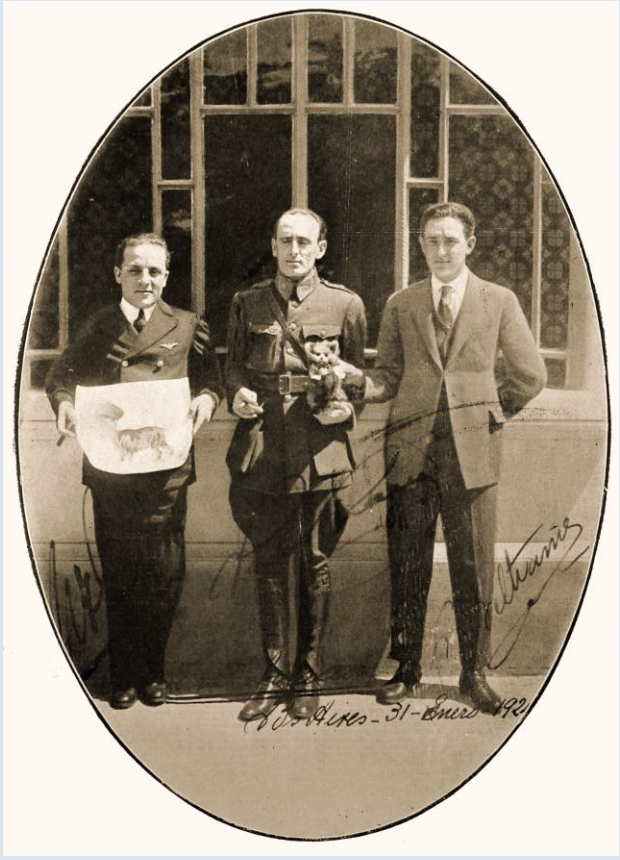
Pedro Leandro Zanni

Nelson Tomás Page



Felipe Carlos Antonio Beltrame

Volante publicitario de un baile destinado a la recaudación de fondos para el vuelo



Izquierda: Despedida de la tripulación en Buenos Aires[5]. Derecha: Foto de la tripulación en El Palomar antes de su partida a Londres. 31 de enero de 1924[6]

Preparativos en Europa

En esa ciudad mientras Zanni y Beltrame se dedicaban a todos los menesteres asociados con el material, Page se abocó a reunir el material cartográfico a través de la casa Hughes de Londres y coordinar todos los aspectos de la navegación y su logística relacionada con la obtención y ubicación de las reservas de combustibles y lubricantes a través de la empresa Shell.

La planificación y preparación de la ruta se realizó con la colaboración de Patricio D. Murphy. Se organizaron tres estaciones principales de sostén logístico con repuestos (hélices, trenes de aterrizajes, repuestos estructurales y de motor, cámara, neumáticos, etc.) en Karachi, Shanghai y Vancouver (allí quedó en reserva el tercer C-IVW), y una secundaria en Calcuta donde se destinó a un motor de reserva y repuestos.

Aviones seleccionados

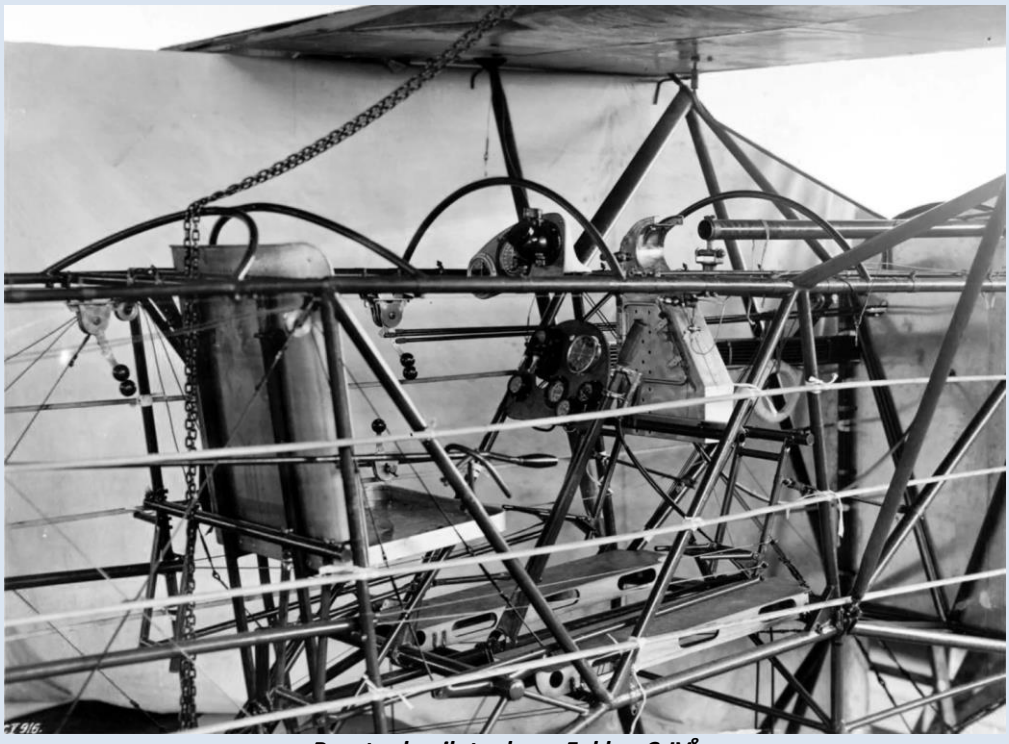
La elección de la aeronave recayó en la casa Fokker, la empresa si bien tenía su línea de producción bastante comprometida, podía hacer una excepción para viabilizar el vuelo, hecho que, convenientemente publicitado lo beneficiaría comercialmente. Se consideró el empleo de tres

5 Foto Archivo General de la Nación.

6 Foto revista *Aviación.*

modelos C-IV modificados (dos de ellos C-IVW, versión con flotadores) y un bote volador B.II en reserva, cuyo prototipo se encontraba en la fase final de fabricación.

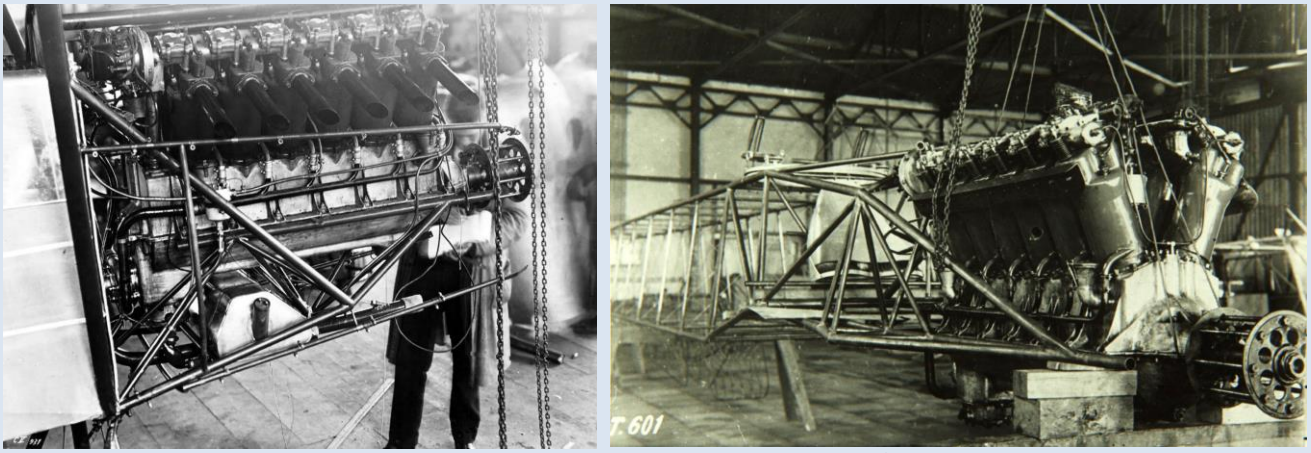
Anthony Fokker en el puesto de copiloto de un fuselaje de un C-IV[7]



Puesto de piloto de un Fokker C-IV[8]

[7] Recuperado de Internet de: https://lirp.cdn-website.com/564b3bc8/dms3rep/multi/opt/01+Fokker+C.IV+airframe+with+Tony+Fokker_1-1920w.jpg

[8] Recuperado de Internet de: https://lirp.cdn-website.com/564b3bc8/dms3rep/multi/opt/04+Fokker+C.IV+construction_2-1920w.jpg



Montaje del motor Napier Lion en un C-IV[9]

Respecto de los C-IV, se estudiaron e introdujeron mejoras para satisfacer las necesidades propias de la travesía. Se les aumentó la superficie alar en 5 m^2 sacrificando la velocidad de crucero a cambio de mayor capacidad de carga. De este modo los aviones quedaron certificados con un peso máximo de despegue de 2500 kg y 250 kg de carga en la bodega. Todos pintados con el característico rojo vivo aplicado por Fokker.

Fokker Prototipo C-IV en fase de ensayo sin marcas, muy probablemente modelo comprado para el vuelo de Zanni[10]

9 Recuperado de Internet de: https://lirp.cdn-website.com/564b3bc8/dms3rep/multi/opt/06%2BFokker%2BC.IV%2Bconstruction_1-1920w.jpg

10 Recuperado de Internet de: https://www.fokker-history.com/c.iv#&gid=1274528029&pid=5

Resumen de la flota de aviones argentinos adquiridos o reservados para la vuelta al mundo[11]

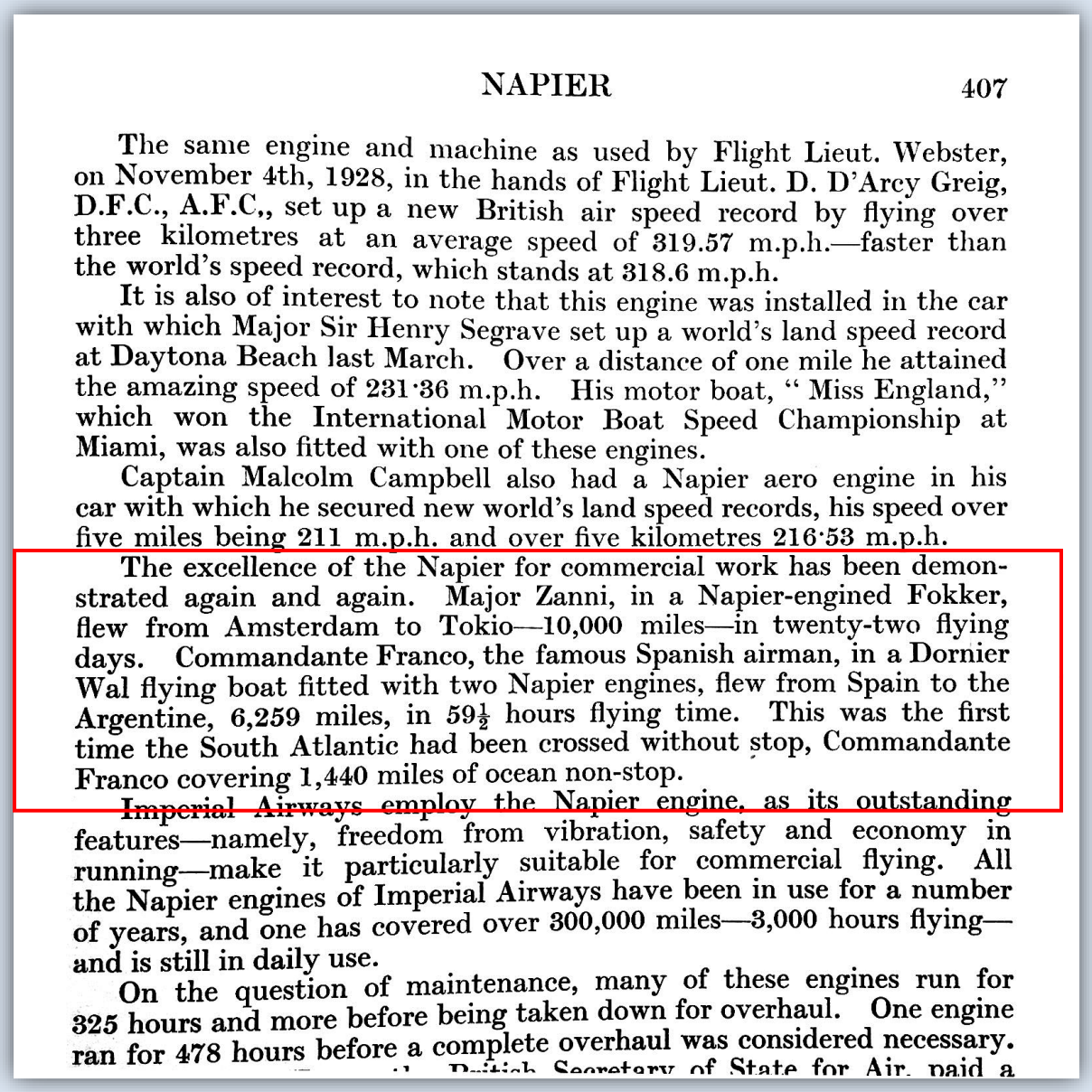
Modelo	N/C	Alta	Baja	Registros-Comentarios
Fokker C-IV	4525	10JUN24	19AGO24	*Ciudad de Buenos Aires.* Vuelta al mundo Mayor Zanni. Motor Número de Serie 50184. Dañado en Hanoi.
Fokker C-IVW	4109	21JUN24	14MAY25	*Provincia de Buenos Aires.* Vuelta al mundo Mayor Zanni. Accidentado en Kasumigaura.
Fokker C-IVW	4127	25		Aero Club Argentino. Reservado para la vuelta al mundo del Mayor Zanni. Depositado en Vancouver.
				Vendido a EE.UU. NC439, C-5, N439 y N439FK.
Fokker B. II	001	24		Vuelta al mundo Mayor Zanni (no utilizado).

A Tribute to British Aircraft: Major Pedro Zanni (centre) and Lieut. Nelson Page (third from left), of the Argentine Air Service, pay a visit to the Waddon Works of the Aircraft Disposal Co., Ltd. Major Zanni has come to London with the intention of purchasing British aeroplanes for use in an attempt to fly round the world, with England as the starting and finishing point. Major J. Stewart and Captain Grant, of the A.D.C., may be seen in the above group standing second from the left and second from the right respectively.

La delegación argentina fotografiada en Londres[12]

11 MARTÍN, Eloy. (2014) *Los Fokker argentinos (Período 1919-1942).* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Los-Fokker-argentinos-1919-1942-Eloy-%20Martin.pdf

12 Revista *Flight*. 3 de abril de 1924. Pág. 199.



NAPIER 407

The same engine and machine as used by Flight Lieut. Webster, on November 4th, 1928, in the hands of Flight Lieut. D. D'Arcy Greig, D.F.C., A.F.C,, set up a new British air speed record by flying over three kilometres at an average speed of 319.57 m.p.h.—faster than the world's speed record, which stands at 318.6 m.p.h.

It is also of interest to note that this engine was installed in the car with which Major Sir Henry Segrave set up a world's land speed record at Daytona Beach last March. Over a distance of one mile he attained the amazing speed of 231·36 m.p.h. His motor boat, " Miss England," which won the International Motor Boat Speed Championship at Miami, was also fitted with one of these engines.

Captain Malcolm Campbell also had a Napier aero engine in his car with which he secured new world's land speed records, his speed over five miles being 211 m.p.h. and over five kilometres 216·53 m.p.h.

The excellence of the Napier for commercial work has been demonstrated again and again. Major Zanni, in a Napier-engined Fokker, flew from Amsterdam to Tokio—10,000 miles—in twenty-two flying days. Commandante Franco, the famous Spanish airman, in a Dornier Wal flying boat fitted with two Napier engines, flew from Spain to the Argentine, 6,259 miles, in 59½ hours flying time. This was the first time the South Atlantic had been crossed without stop, Commandante Franco covering 1,440 miles of ocean non-stop.

Imperial Airways employ the Napier engine, as its outstanding features—namely, freedom from vibration, safety and economy in running—make it particularly suitable for commercial flying. All the Napier engines of Imperial Airways have been in use for a number of years, and one has covered over 300,000 miles—3,000 hours flying—and is still in daily use.

On the question of maintenance, many of these engines run for 325 hours and more before being taken down for overhaul. One engine ran for 478 hours before a complete overhaul was considered necessary.

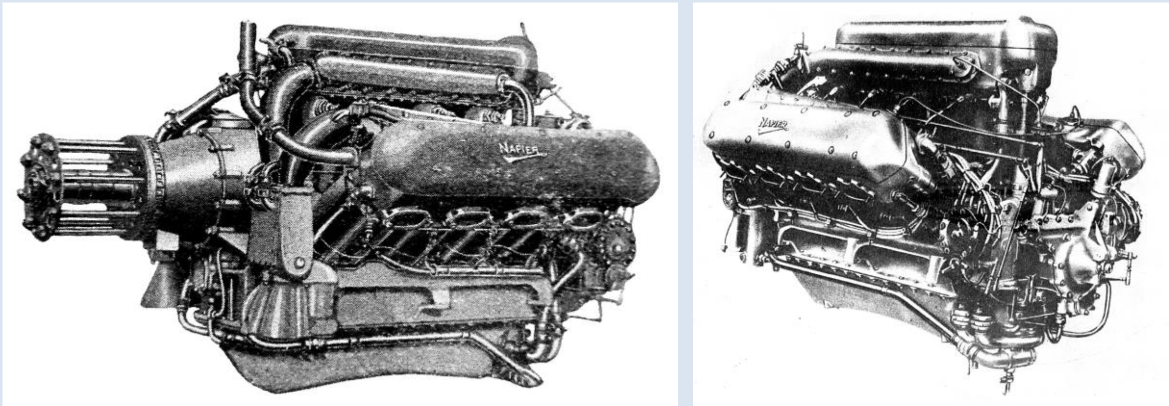
British Secretary of State for Air, paid a

Comentario publicado en 1919 en una publicación británica referida a la elección del motor por parte del Mayor Zanni[13]

Se colocaron tanques auxiliares de combustible en los planos superiores que le extendió la autonomía de vuelo a 18 horas; se aumentó 80 cm la longitud del fuselaje y se acondicionaron los habitáculos para tres tripulantes. Estos cambios obligaron a correr el montaje y anclaje de los planos para compensar las modificaciones en el centro de gravedad.

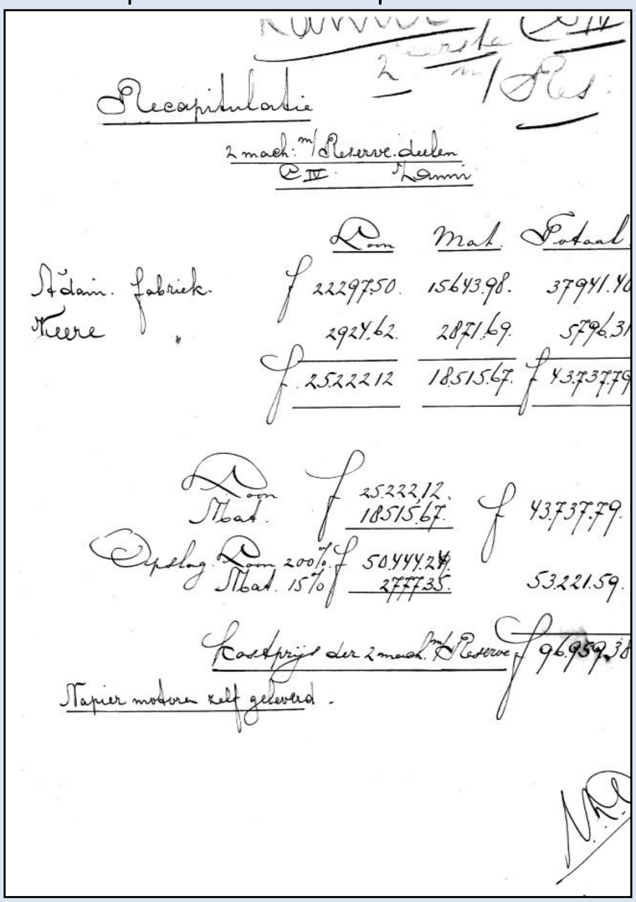
Respecto del motor a partir de los resultados del vuelo protagonizado por el piloto militar británico Archibald Stuart Charles Stuart-MacLaren a bordo del bote volador Vickers *Vulture* II G-EBGO, se acordó con la casa matriz Napier & Son Limited para que a los motores se le instalasen engranajes de reducción reforzados.

13 BURGE, C. G. (1929) *The Air Manual of de British Empire*. Gale & Polden Ltd. Londres. Volumen 1



Motor Napier Lion 450 hp

Los C-IV salieron de la línea de producción el 2 de junio, fueron entregados en Ámsterdam e inmediatamente iniciaron los procesos de adaptación y vuelos de prueba con vistas a iniciar la travesía el 15 de ese mes, mientras que el bote volador permaneció en la fábrica.



Recapitulatie
2 mach: m/Reserve.deelen
C IV

	Loon	Mat.	Totaal
St'dam. fabriek.	f 22297.50.	15643.98.	37941.4
Keere	2924.62.	2871.69.	5796.3
	f 25222.12	18515.67.	f 43737.7

Loon f 25222.12
Mat. 18515.67 f 43737.79.
Opslag Loon 200% f 50444.24
Mat. 15% 2777.35 53221.59.
Kostprijs der 2 mach. m/Reserve f 96959.38
Napier motoren zelf geleverd.

Documentos de origen relativos la compra de los C-IV[14]

Lamentablemente en esa fecha Page se vio aquejado por una enfermedad que obligó a postergar la partida. Page fue intervenido quirúrgicamente y evacuado a Paris donde se lo operó nuevamente con un diagnóstico de recuperación de seis meses.

14 MARTÍN, Eloy. (2014) Los Fokker argentinos (Período 1919-1942). Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Los-Fokker-argentinos-1919-1942-Eloy-%20Martin.pdf

A esta sensible complicación se le sumaron los comunicados del gobierno británico y de la India indicando la especial recomendación de no extender la partida más allá de la primera quincena de junio debido a las complicaciones meteorológicas con los vientos monzones que tenían asociadas lluvias torrenciales, terrenos anegados y restringidos para este tipo de operación aérea.

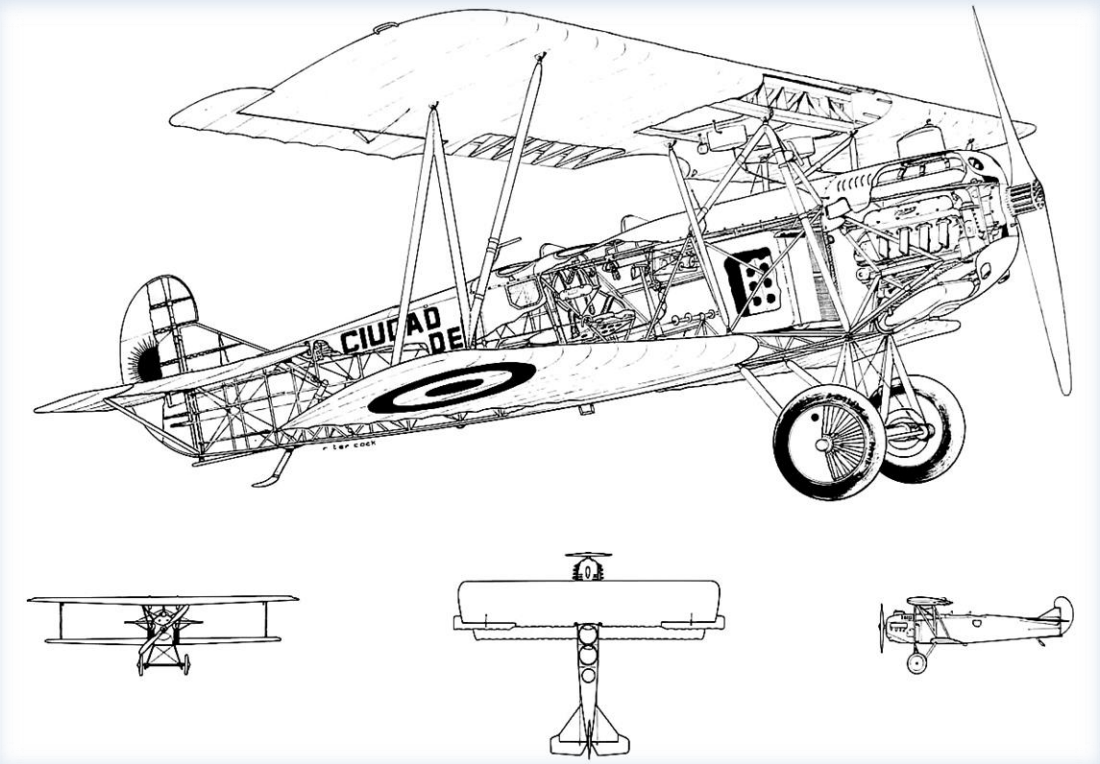
Presupuesto[15]	Parcial (£)	Total (£)
1 Fokker C-IV Motor Napier Lion 450 hp		4450.00
1 Hidroplano Fokker B.II Motor Napier Lion 450 hp		4950.00
1 motor Napier Lion 450 hp		2450.00
Repuestos de avión		1050.00
Instrumentos de navegación, fotografía y cartas		225.00
Accesorios de fotografía (placas, películas, etc.)		45.00
Nafta y aceite		300.00
Preparación de la ruta a Japón		850.00
Transporte (avión a Japón y repuestos a los puntos de estación planificados)		
Transporte del avión	320.00	
Transporte de repuestos a Karachi	25.00	
Transporte de repuestos a Cantón	30.00	
Transporte de repuestos a Calcuta	20.00	
Transporte de un par de flotadores a Kobe, Japón	65.00	
Transporte de un tren de aterrizaje a Vancouver	20.00	480.00
Carta de crédito		3000.00
Total		**17800.00**

Fokker C-IV *Ciudad de Buenos Aires*

Tenía aumentada su superficie alar, tren de aterrizaje convencional reforzado y mejorado, alargamiento del fuselaje y tanques de combustible sobre los planos superiores.

El Mayor Zanni con Anthony Fokker y el mecánico1º Felipe Carlos Antonio Beltrame delante del C-IV Ciudad de Buenos Aires durante las pruebas de recepción de las aeronaves muy probablemente realizadas en Schiphol. Junio de 1924

15 Revista *Aviación* Nº 35. 10 de agosto de 1924.



Esquema en perspectiva del Fokker C-IV Ciudad de Buenos Aires[16]

El 6 de junio de 1924 fue ensayado por la fábrica y entregado oficialmente cuatro días después. La salida del vuelo de Ámsterdam se produjo a las 6:35 del 26 de julio con malas condiciones meteorológicas que lo obligaron a descender en Rotterdam (a 80 km de la partida). El avión resultó inutilizado el 19 de agosto en Hanoi cuando capotó durante un despegue con lluvia.

Fokker C-IV "Ciudad de Buenos Aires" con el Mayor Zanni en Ámsterdam. Julio de 1924

16 Recuperado de Internet de: https://www.fokker-history.com/tekeningen2#&gid=1471467702&pid=2

Fokker C-IV Ciudad de Buenos Aires. Derecha: Mayor Zanni y Beltrame

Fokker C-IV Ciudad de Buenos Aires con el Mayor Zanni[17]

17 Foto San Diego Air & Space Museum Archives.

Fokker C-IV Ciudad de Buenos Aires. Mayor Zanni y Beltrame en Ámsterdam. Derecha: Fokker C-IV Ciudad de Buenos Aires, probablemente en Calcuta

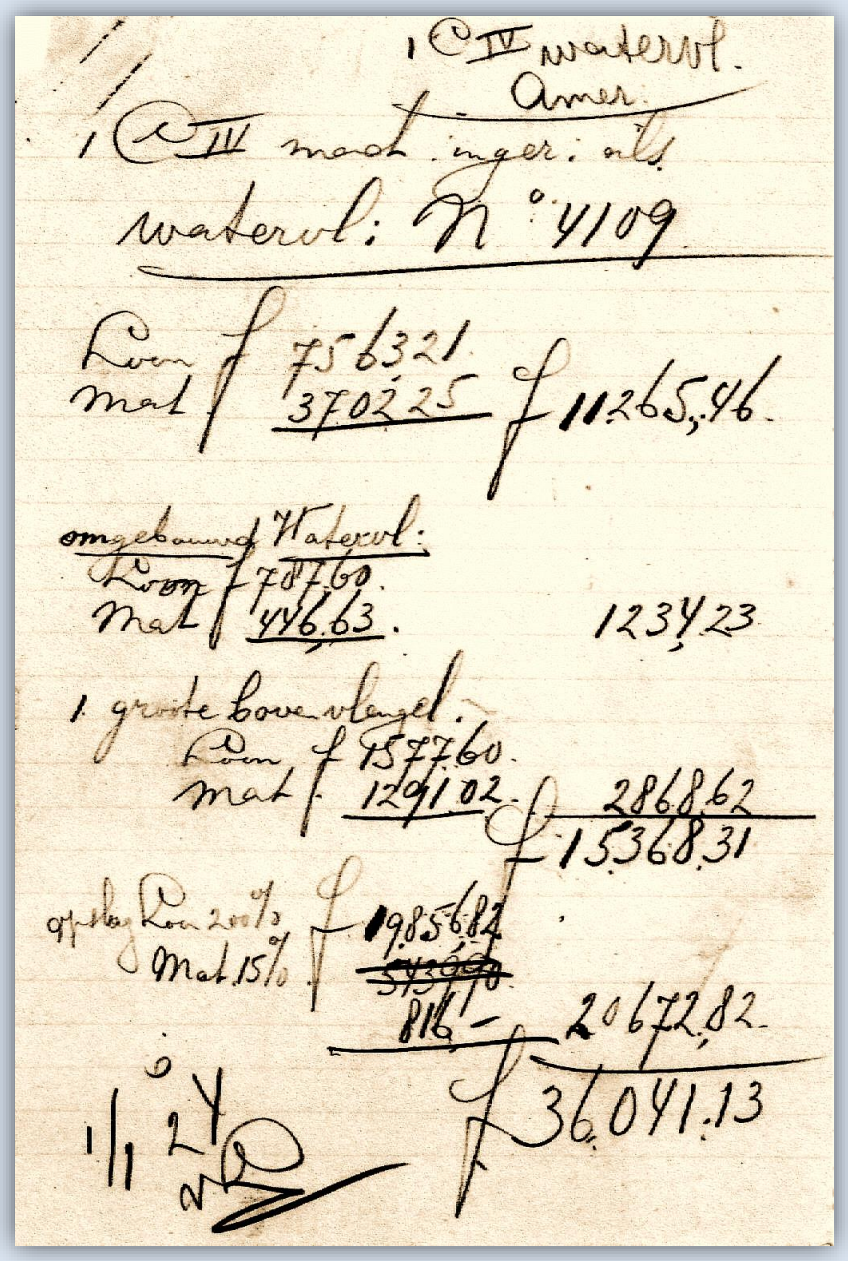
Fokker C-IV Ciudad de Buenos Aires con el Mayor Zanni en Ámsterdam. Julio de 1924

Fokker C-IV W *Provincia de Buenos Aires*

Era el C-IVW número de serie 4109 fue originalmente fabricado para la Armada holandesa. Tuvo las mismas modificaciones estructurales del *Ciudad de Buenos Aires* y un par de pontones mejorados (flotadores). Tenía tanques de combustible que le daban una autonomía de 18 horas y un alcance de 3200 km. El 21 de junio fue ensayado por Anthony Fokker y Zanni, luego fue desarmado y cinco días

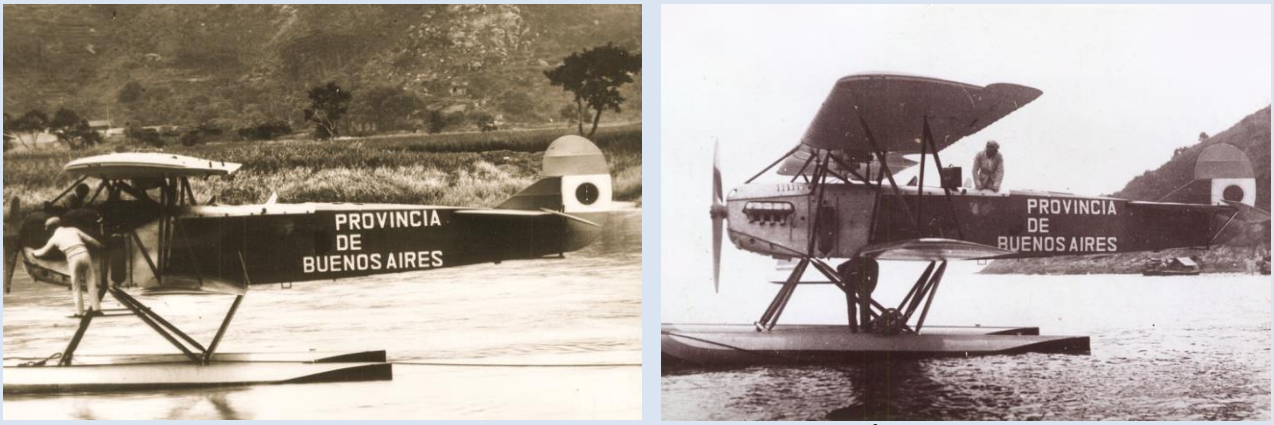
más tarde fue embarcado en Londres a bordo del vapor *Kamo Marú* con destino final en Kobe (Japón).

Posteriormente fue trasladado a Haiphong y el 22 de septiembre voló hacia Hong Kong. El 11 de octubre voló de Hong Kong a Kasumigaura donde permaneció unos meses a la espera de las mejoras meteorológicas necesarias para la prosecución del vuelo. El 14 de mayo de 1925 resultó inutilizado durante el despegue.

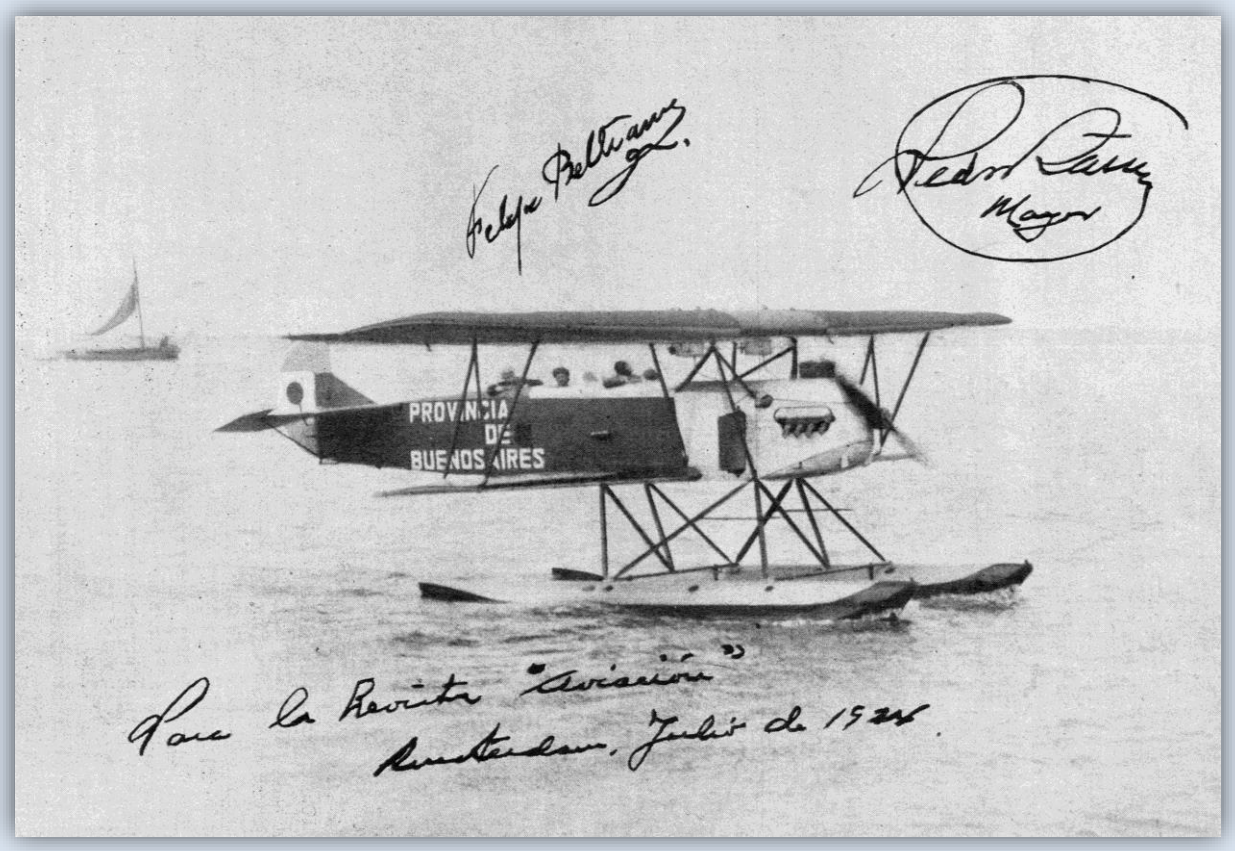


Documentos de origen relativos la compra del C-IV W (N/C 4109)[18]

[18] MARTÍN, Eloy. (2014) Los Fokker argentinos (Período 1919-1942). Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Los-Fokker-argentinos-1919-1942-Eloy-%20Martin.pdf



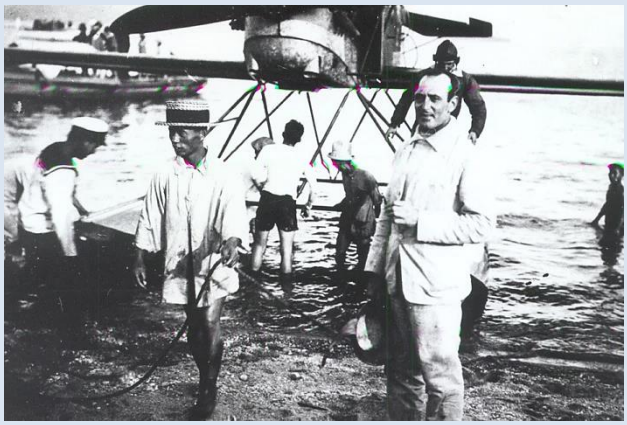
Fokker C-IV W Provincia de Buenos Aires ensayado en Ámsterdam[19]

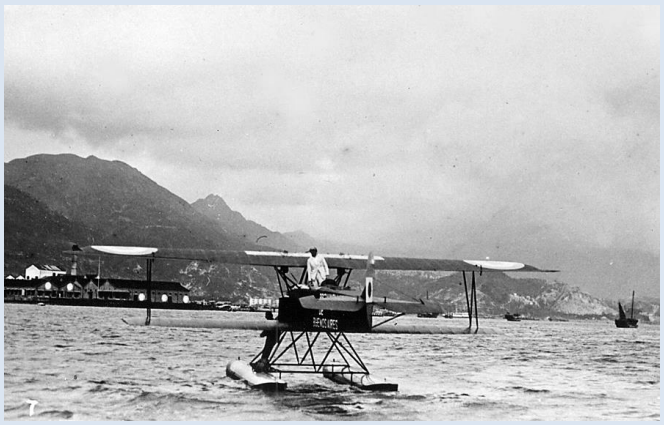


Fokker C-IV W Provincia de Buenos Aires en Ámsterdam. Julio de 1924

19 JANE, Fred T. (1920) *All the World´s Aircraft pounded* (Twelfth Year). Sampson Low. Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers. London.

Fokker C-IV W Provincia de Buenos Aires en Haiphong[20]

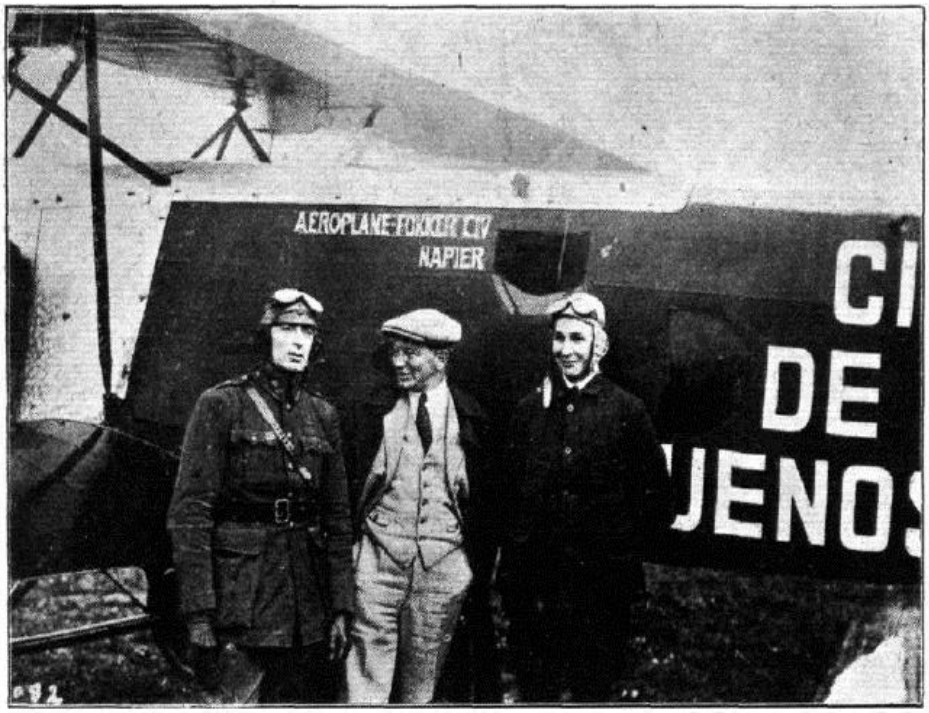




Fokker C-IVW Provincia de Buenos Aires con el Mayor Zanni

20 Foto Archivo General de la Nación.

FLIGHT



Just before the Start: Our picture shows Major Zanni and his engineer, Mr. Beltrame, while between them is Mijnheer Anthony Fokker, the designer of the machine. It is of interest to note that for the world-flight an Argentine pilot flying a Dutch machine should have chosen a British Napier "Lion" engine.

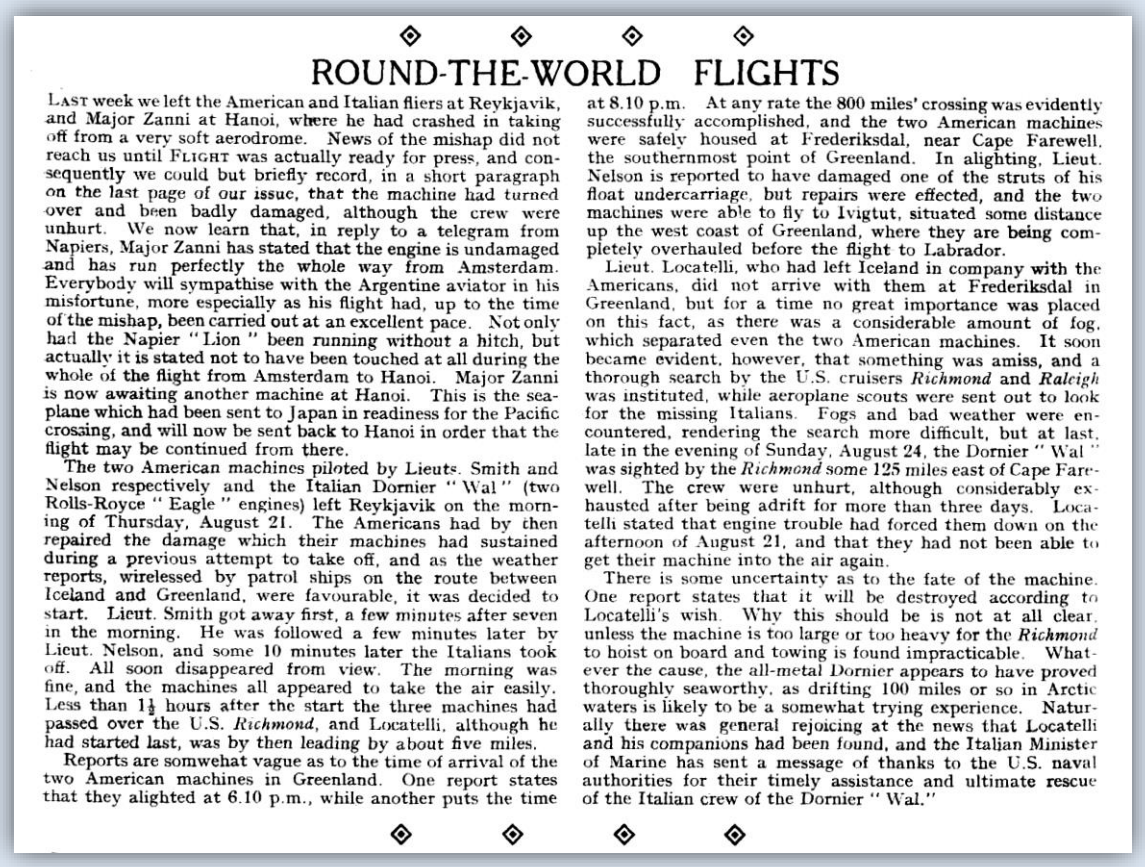
to enquire, and received the reply: "I am continuing with first engine, as it has run perfectly until now." Major Zanni did not remain long at Rangoon, for on the next day, August 15, he left for Bangkok at 7.35 a.m. Reports as to where he spent the night are somewhat contradictory, but, at any rate, he turned up at Bangkok on Saturday, August 16. Leaving again the next morning (Sunday) at 7 a.m., Major Zanni arrived at Hanoi, in French Indo-China, on Monday, August 18.

In the meantime Signor Locatelli, who is piloting a Dornier "Wal," with two Rolls-Royce "Eagle" engines placed in tandem above the monoplane wing, made an attempt, on Wednesday of last week (August 13), to fly to Iceland *via* the Faroe Islands, but after about an hour's absence he returned to Stromness, having encountered bad weather. He ultimately got away from Stromness on the afternoon of Friday, August 15, and arrived safely at Thorshavn, Faroe Islands, after 2 hours 10 minutes' flying. He had intended to continue on to Iceland, but in view of the late start, caused by unfavourable weather, from Stromness his time of arrival in the Faroe Islands was somewhat late, and he decided to wait until next morning before proceeding to Iceland. On Saturday, August 16, Signor Locatelli got away from Thorshavn about 9 a.m. and arrived safely at Hornafjord in Iceland about noon. On the next day, Sunday, August 17, he flew across to Reykjavik, where he joined the American aviators.

Up to the time of going to press there is no news of the Americans or Signor Locatelli having left Reykjavik. It appears that it has not yet been possible to find a suitable alighting space near the Greenland coast, and two minor mishaps have also caused delay. It had been decided to make the attempt to fly to Frederiksdal, near Cape Farewell, on the southernmost point of Greenland, on Monday, August 18, but in trying to take off from the harbour at Reykjavik one of the American seaplanes broke a strut in the undercarriage and the other machine damaged its propeller, so that no start can be made until the damage has been repaired.

Artículo sobre la vuelta al mundo Zanni llegada a Hanoi[21]

21 Revista *Flight*. 21 de agosto de 1924. Pág. 525.



ROUND-THE-WORLD FLIGHTS

LAST week we left the American and Italian fliers at Reykjavik, and Major Zanni at Hanoi, where he had crashed in taking off from a very soft aerodrome. News of the mishap did not reach us until FLIGHT was actually ready for press, and consequently we could but briefly record, in a short paragraph on the last page of our issue, that the machine had turned over and been badly damaged, although the crew were unhurt. We now learn that, in reply to a telegram from Napiers, Major Zanni has stated that the engine is undamaged and has run perfectly the whole way from Amsterdam. Everybody will sympathise with the Argentine aviator in his misfortune, more especially as his flight had, up to the time of the mishap, been carried out at an excellent pace. Not only had the Napier "Lion" been running without a hitch, but actually it is stated not to have been touched at all during the whole of the flight from Amsterdam to Hanoi. Major Zanni is now awaiting another machine at Hanoi. This is the seaplane which had been sent to Japan in readiness for the Pacific crossing, and will now be sent back to Hanoi in order that the flight may be continued from there.

The two American machines piloted by Lieuts. Smith and Nelson respectively and the Italian Dornier "Wal" (two Rolls-Royce "Eagle" engines) left Reykjavik on the morning of Thursday, August 21. The Americans had by then repaired the damage which their machines had sustained during a previous attempt to take off, and as the weather reports, wirelessed by patrol ships on the route between Iceland and Greenland, were favourable, it was decided to start. Lieut. Smith got away first, a few minutes after seven in the morning. He was followed a few minutes later by Lieut. Nelson, and some 10 minutes later the Italians took off. All soon disappeared from view. The morning was fine, and the machines all appeared to take the air easily. Less than 1½ hours after the start the three machines had passed over the U.S. *Richmond*, and Locatelli, although he had started last, was by then leading by about five miles.

Reports are somwehat vague as to the time of arrival of the two American machines in Greenland. One report states that they alighted at 6.10 p.m., while another puts the time at 8.10 p.m. At any rate the 800 miles' crossing was evidently successfully accomplished, and the two American machines were safely housed at Frederiksdal, near Cape Farewell, the southernmost point of Greenland. In alighting, Lieut. Nelson is reported to have damaged one of the struts of his float undercarriage, but repairs were effected, and the two machines were able to fly to Ivigtut, situated some distance up the west coast of Greenland, where they are being completely overhauled before the flight to Labrador.

Lieut. Locatelli, who had left Iceland in company with the Americans, did not arrive with them at Frederiksdal in Greenland, but for a time no great importance was placed on this fact, as there was a considerable amount of fog, which separated even the two American machines. It soon became evident, however, that something was amiss, and a thorough search by the U.S. cruisers *Richmond* and *Raleigh* was instituted, while aeroplane scouts were sent out to look for the missing Italians. Fogs and bad weather were encountered, rendering the search more difficult, but at last, late in the evening of Sunday, August 24, the Dornier "Wal" was sighted by the *Richmond* some 125 miles east of Cape Farewell. The crew were unhurt, although considerably exhausted after being adrift for more than three days. Locatelli stated that engine trouble had forced them down on the afternoon of August 21, and that they had not been able to get their machine into the air again.

There is some uncertainty as to the fate of the machine. One report states that it will be destroyed according to Locatelli's wish. Why this should be is not at all clear, unless the machine is too large or too heavy for the *Richmond* to hoist on board and towing is found impracticable. Whatever the cause, the all-metal Dornier appears to have proved thoroughly seaworthy, as drifting 100 miles or so in Arctic waters is likely to be a somewhat trying experience. Naturally there was general rejoicing at the news that Locatelli and his companions had been found, and the Italian Minister of Marine has sent a message of thanks to the U.S. naval authorities for their timely assistance and ultimate rescue of the Italian crew of the Dornier "Wal."

Sobre el vuelo alrededor del mundo[22]

Itinerario y diario de vuelo (1924-1925)

Nota: Fue elaborado a partir del testimonio del piloto. Lo sombreado en celeste corresponde al vuelo realizado; lo sombreado en amarillo corresponde al resto de la ruta programada.

Recorrido realizado

Recorrido programado no realizado

Fecha	Recorrido	Distancia (Km)	Tiempo de vuelo	Comentarios
26JUL	Ámsterdam-Rotterdam	80		Fokker C-IV *Ciudad de Buenos Aires.* Despegó a las 6:35 con fuertes lluvias y techos bajos (150 m)
26JUL	Rotterdam-Le Cateau			Debido a la baja visibilidad llegaron a volar a solo 10 m de altura
26JUL	Le Cateau-París	450	5:40	Aterrizaje con malas condiciones meteorológicas y pérdida de aceite, en un radiador
27JUL	París-Lyon	450	2:40	Despegó a las 11 con un techo de 100 m y muy mala visibilidad. A 40 km de la partida casi chocó con las antenas de la radioestación de Saint Assie. En Lyon hubo que reparar la pérdida de agua en uno de los

22 Revista *Flight*. 22 de enero de 1925. Pág. 48.

				radiadores del motor. Mientras se reparaba el avión Zanni asistió a la partida de globos libres durante una competencia organizada por el Aero Club de Francia
28JUL	Lyon-Roma	850	7:00	Atravesó el valle del Po con lluvia y alcanzó una altura máxima de 4500 m sobre los Alpes
29JUL	Roma-Salónica	1000	5:40	
30JUL	Salónica-Constantinopla	540	3:15	A las 12:15 despegó para Aleppo
30JUL	Constantinopla-Aleppo	1050	6.40	Despegó a las 5:45 y alcanzó una altura máxima de 4000 m. El vuelo se desarrolló con alta temperatura del motor que sobrepasó los límites de seguridad
31JUL	Aleppo-Bagdad		4:30	No aterrizó
31JUL	Bagdad-Basora	1300	7:10	Llegó al anochecer luego de atravesar una tormenta de arena. Voló a una altura de crucero de 2500 m. La baja visibilidad motivó que desde el campo de aterrizaje británico lanzaran bengalas al oír el motor, hecho que le permitió orientarse en la dirección de aterrizaje correcta
01AGO	Basora-Bendar Abbas	1150	7:00	Despegó a las 5:35, en la maniobra torció el eje del tren de aterrizaje. Voló parte de la ruta con viento en contra hecho que comprometió seriamente la autonomía de combustible
02AGO	Bendar Abbas-Karachi	1250	7:05	Despegó a las 6:35 con carga máxima de combustible y llegó a las 13:40. En el aterrizaje se le trabó la llave de corte de combustible por acumulación de arena. En el destino y con la colaboración de los técnicos aeronáuticos británicos se reparó el desperfecto del eje en la base aérea británica
05AGO	Karachi-Nacirabad		4:10	Despegó a las 6:40 y aterrizó a las 10:50.
05AGO	Nacirabad-Cawnpore	1700	9:00	Debido al desmejoramiento de la meteorología se dirigió a Cawnpore donde aterrizó con lluvia torrencial
06AGO	Cawnpore-Allahabad	280	1:30	Atravesó una tormenta de arena
07AGO	Allahabad-Isri	450	3:30	Rompió la hélice al intentar despegar con el campo anegado. Se reemplazó con la hélice de repuesto que llevaba a bordo y se ordenó trasladar una nueva a la estación auxiliar en Calcuta. El vuelo se desarrolló con fuertes lluvias que obligaron a un aterrizaje de seguridad en un claro de la selva en Isri donde rápidamente fue rodeado por grupos indígenas locales
08AGO	Isri-Calcuta	350	2:00	Tuvo un despegue complicado por los curiosos reunidos en el campo. En el aterrizaje reventó uno de los neumáticos que fue reparado con en la ciudad con una cámara de camión modificada. En el aeródromo de destino fue recibido por el Sr. C. Miller (secretario del consulado argentino) y los cónsules de Brasil, España, Cuba y Perú. Allí permaneció algunos días en espera de la llegada de la hélice de repuesto solicitada a Karachi
14AGO	Calcuta-Rangún	1300	7:10	Despegó a las 8:30 desde un campo anegado y carga máxima. Aterrizó en el hipódromo. Tenía un techo de 200 m con visibilidad reducida y lluvias

				intermitentes. El campo de aterrizaje estaba en muy malas condiciones y casi capota.
15AGO	Rangún-Tavoy	500	3:40	Despegó a las 7:40[23] y aterrizó en un terreno próximo a la ciudad para reabastecerse de combustible
16AGO	Tavoy-Bangkok	250	1:40	Despegó a las 12:05
17AGO	Bangkok-Vinh	950	6:05	Despegó a las 7:45 y voló con cielo despejado a una altura media de 2000 a 3000 m y aterrizó en el aeródromo de la aviación militar francesa
18AGO	Vinh-Hanoi	280	1:50	Intentó un fallido de despegue con lluvia (casi capotó)
18AGO	Haipong-Hanoi			
19AGO	Hanoi-Haipong			Inició el despegue a las 6:35 y se despistó al sobrepasar el campo y detenerse en un arrozal luego de recorrer 700 m chocó y capotó luego de recorrer unos 60 m. Se rompieron los planos superiores, timón de cola, hélice y se torció el fuselaje. Se desmontó el avión y las partes dañadas fueron remitidas a la fábrica en Ámsterdam y el resto fue trasladado a Yokohama. El avión tenía un total general de 105 horas de vuelo. Se solicitó al embajador en Tokio y al Sr. Murhpy (que se hallaba en la localidad china de Tientsin) el envío desde Kobe del Fokker C-IVW *Provincia de Buenos Aires*
09SEP	Haipong			Llegó a Haipong el Fokker C-IVW *Provincia de Buenos Aires* y de inmediato se iniciaron las tareas de montaje del aparato y posteriores vuelos de prueba
19SEP	Haipong-Hanoi-Haipong	250	1:30	Se realizó el vuelo para formalizar la continuidad de la travesía a partir de ese punto
20SEP	Haipong-Hong Kong			Despegó a las 7:15. Se rompió un tanque de combustible y tuvo un descenso de emergencia en el lugar de partida
22SEP	Haipong-Hong Kong	850	5:40	Fue recibido por los cónsules de Perú y México: Eleodoro Ronillón y Enrique Bernstein. Allí la tripulación tuvo un accidente. Cuando estaban embarcados con el cónsul de Perú para dirigirse al avión fueron embestidos por la lancha del gobernador de Hong-Kong
27SEP	Hong Kong-Foochow	800	5:15	
28SEP	Foochow-Shanghai			Despegó a las 7:30. Al despegar Beltrame detectó una rotura de la toma de aire del carburador y aterrizaron en el lugar de partida
01OCT	Foochow-Shanghai	600	5:15	Al acuatizar en el río Whangpon tomó contacto con el jefe de una flota de destructores estadounidenses fondeados en el lugar que le proporcionaron seguridad a la aeronave y le

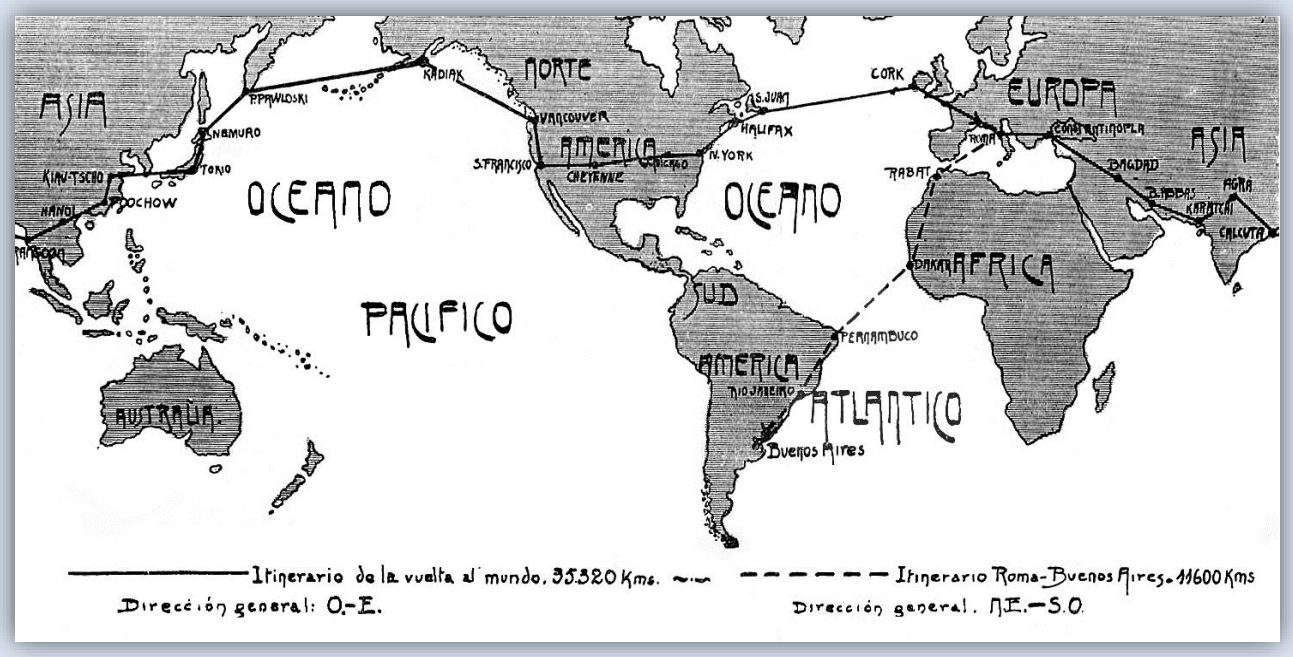
[23] El despegue fue bastante crítico y fue presenciado por el aviador inglés Alan John Cobham (1894-1973). La revista Flight en su edición del 26 de marzo de 1925 publicó un extenso artículo titulado London-Rangoon-London donde Cobham dijo: *desde el momento en que aterricé en el hipódromo de Rangún estuve completamente seguro respecto de un punto: no podría partir nuevamente de dicho lugar. Parece ser que Zanni lo hizo así, y aunque él tuvo éxito en su intento, aún los menos iniciados en los principios de la aviación se refirieron a su decolaje como un espantoso y terrible espectáculo. Arrastrándose sobre las copas de los árboles y entre las cúpulas de las pagodas*. Más adelante señalaba: *Y así como yo no deseaba repetir la experiencia, hice averiguaciones con el objeto de encontrar un terreno más conveniente donde pudiera trasladar mi máquina partir de allí. Como lo hice en efecto después de hacer arreglar especialmente un terreno pata ese fin*. En revista Aeronáutica y Espacial. Marzo de 1967. Pág. 20 y 21.

				brindaron una embarcación para el traslado de Zanni y Beltrame a Shanghai donde fue recibido por la hija del Ministro chino de Relaciones Exteriores, Srta. Cheng, el cónsul argentino Alejandro del Carril y los cónsules de España, Italia, Brasil y Chile, la comunidad latina del lugar la banda militar con los acordes de una marcha. En ese destino fue informado por el observatorio meteorológico local de un tifón en desarrollo sobre la ruta de vuelo, hecho que demoró unos días el vuelo
09OCT	Shanghai-Pekín			La aglomeración de embarcaciones sobre la zona de despegue motivó que la marina estadounidense hiciera una columna con las embarcaciones e hizo sonar las sirenas de los buques para mantener despejado el sector que debía recorrer el avión. El despegue se produjo a las 8:40 con efusivos saludos de los tripulantes navales desde las cubiertas
09OCT	Pekín-Kagoshima	1000	6:30	En el destino fue calurosamente recibido por la comunidad local encabezada por el Sr. Sasaki, Director de Aeronáutica Civil de Osaka
10OCT	Kagoshima-Kusimoto	600	4:00	A las 5:30 se inició el reabastecimiento del hidroavión y las inspecciones previas de rutina. A las 7:30 se inició el despegue. Acuatizó con fuerte marejada
11OCT	Kusimoto-Kasumigaura[24]	650	4:40	Despegó a las 7:15 con tiempo nublado y viento fuerte y lluvia durante la ruta. Al llegar fue recibido en vuelo por una escuadrilla japonesa. En el destino fue recibido por el embajador Sergio García Uriburu, Alférez de Navío Evaristo Velo[25] y altas autoridades civiles y militares locales. En ese destino permanecieron unos meses aguardando una meteorología más favorable para proseguir la travesía, planificar la ruta y organizar las estaciones de reabastecimiento hasta Estados Unidos. Hubo inconvenientes en la contratación de buques adecuados para la navegación sobre el Pacífico norte por los altos costos.
10ENE	Kasumigaura-Osaka	500	3:00	Se resolvió el traslado del avión a la base civil de hidroaviones en Osaka
14MAY	Kasumigaura-Nemuro	1100		Se dispuso la partida del vuelo llevando como pasajero al oficial Velo. Luego de recorrer unos 300 m la marejada dañó uno de los parantes de sujeción del flotador izquierdo, percance que hizo abortar la maniobra. El avión quedó casi en posición vertical y el rescate demoró 2:30. La recuperación del aparato causó más daños por lo que fue remitido a una fábrica aeronáutica en Kobe que se manifestó incompetente para repararlo. Luego de analizar la demora de varios meses en traer el C-IVW almacenado en Vancouver, realidad que demoraría

[24] 40 km al norte de Tokio.

[25] El 20 de abril de 1922 el alférez Velo había iniciado junto con Page el primer curso de aviador naval. En 1957 fue reconocido como *Fundador de la Aviación Naval.* Disposición Nº 187. Boletín Naval Público Nº 27.

				un año más la prosecución del vuelo se resolvió dar por finalizado el proyecto
	Nemuro-Petropaulovski	1500		
	Petropaulovski-Radiak	3300		
	Radiak-Vancouver	2500		
	Vancouver-San Francisco	1300		Estaba reservado el tercer Fokker C-IV W (N/C 4127)
	San Francisco-Cheyenne	1560		
	Cheyenne-Chicago	1450		
	Chicago-Nueva York	1180		
	Nueva York-Halifax	950		
	Halifax-San Juan de Terranova	975		
	San Juan de Terranova-Corc	3100		
	Corc-Roma	1950		
	Roma-Rabat	1900		
	Rabat-Dakar	2800		
	Dakar-Pernambuco	3200		
	Pernambuco-Río de Janeiro	1800		
	Río de Janeiro-Buenos Aires	1900		



Recorrido programado por el Mayor Zanni[26]

[26] Revista del Suboficial Nº 62. 1924.

Izquierda: Alan John Cobham que presenció el despegue crítico de Zanni. Derecha: El De Havilland DH-50J G-EBFO empleado por el piloto y su mecánico Arthur B. Elliot, fotografiado en Rangún con Sir William Sefton Brancker[27] en los días de la llegada de Zanni y Beltrame. Agosto de 1924

Het lot van den wereldvlieger Zanni.

Men zal zich afgevraagd hebben wat er geworden is van den Argentijnschen vlieger Zanni, die den 26sten Juli in een Fokker-machine Amsterdam verliet om te trachten de wereld rond te vliegen. Zanni bevindt zich nog te Hanoi (Fransch China) waar zijn toestel zooals bekend ten gevolge van de weekheid van het terrein bij het opstijgen over den kop sloeg, met het gevolg dat het geheel vernield werd. Zanni, die, evenals zijn mecanicien ongedeerd bleef; wacht thans op een nieuw Fokker-vliegtuig dat op het bericht van het ongeval onmiddellijk van Amsterdam naar Kobe is gezonden. Dit vliegtuig is einde Augustus te Kobe aangekomen en thans op weg naar Hanoi. Zoodra het daar aankomt hoopt Zanni zijn tocht te vervolgen. (A. P. A)

Izquierda: Noticia publicada el 11 de septiembre de 1924 sobre el vuelo de Zanni en Hanoi[28]. Derecha: Mayor Zanni probablemente en Hanoi

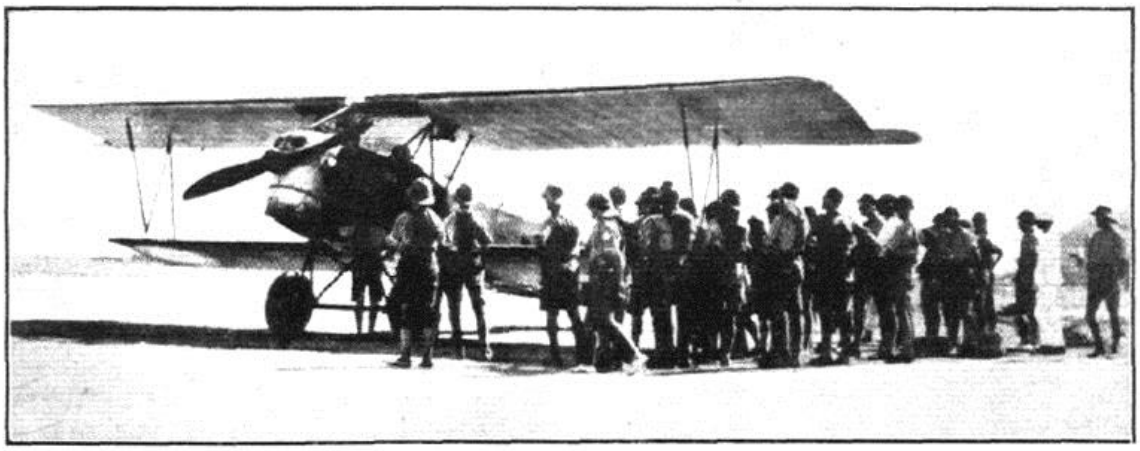
27 Royal Air Force Museum. Recuperado de Internet de: http://www.rafmuseum.org.uk/images/de_havilland/13lg.jpg

28 Recuperado de Internet de: http://www.hdekker.info/DAGBOEK/d24.htm

Maj. Zanni, of the Argentine Air Service, who, with his mechanic, Beltrame, is making a round-the-world dash on a Fokker C.IV (Napier "Lion"), has made very good progress since he left Amsterdam on July 26. From Rome he arrived at Constantinople on July 30, continuing after an hour's stop to Aleppo. On July 31 he reached Baghdad, and then flew on to Basra. The next day he got as far as Bundar Abbas, and on August 2 he got as far as Karachi. He reached Naserabad on August 5.

Sig. Locatelli, the Italian aviator who is attempting a flight across the Atlantic on a Dornier "Waal" mono sea-plane, arrived at Brough, Hull, from Rotterdam on August 4.

Llegada de Zanni a Constantinopla[29]



MAJOR ZANNI'S WORLD FLIGHT: The above photograph shows Major Zanni's Fokker-Napier arriving at Hinandi, Iraq. The Argentine airman has got as far as Tokio, but owing to the lateness of the season he has decided to abandon the flight. Major Zanni has taken 19 flying days for his Amsterdam-Tokio flight—one day less than Pelletier d'Oisy's Paris-Tokio flight. The first 7,500 miles (Amsterdam-Hanoi) was accomplished in 17 flying days and with one Napier "Lion." Then the machine stuck in the mud and was crashed. The rest of the journey was completed on a new Fokker-Napier. Major Zanni, in a cable from Tokio, says:—"Very delighted state two Napier engines worked admirably until now without slightest indication trouble wear, and without any necessity change or touch parts."

709

Llegada de Zanni a Irak[30]

29 Revista *Flight*. 7 de agosto de 1924. Pág. 493.

30 Revista *Flight*. 6 de noviembre de 1924. Pág. 709.

Izquierda: El Mayor Zanni y el Mecánico Beltrame en Kasumigaura con el Dr. García Uriburu y el oficial naval argentino Evaristo Velo. 11 de octubre de 1924. Derecha: Mayor Zanni en Japón[31]

Fokker C-IV W Provincia de Buenos Aires accidentado en Kasumigaura[32]

31 Fotos Archivo General de la Nación.

Fokker C-IV W Provincia de Buenos Aires accidentado en Kasumigaura. 14 de mayo de 1925[33]

Fokker C-IVW

Según los registros obrantes en los libros de actas del Aero Club Argentino hubo además un segundo C-IVW equipado con motor Rolls-Royce *Eagle VIII* que fue trasladado a Vancouver con un lote de repuestos. Allí permaneció almacenado en reserva a la espera de la llegada del *Provincia de Buenos Aires* para proseguir la etapa final de la gira. Según la información aportada por Jan Grisnich su número de serie fue 4127[34] y si bien la información es altamente probable por el momento no está categóricamente confirmado.

---

32 Recuperado de Internet de: http://i63.photobucket.com/albums/h141/el_jere/Fokker%20C4/ProvinciadeBuenosAires.jpg

33 Fotos Archivo General de la Nación.

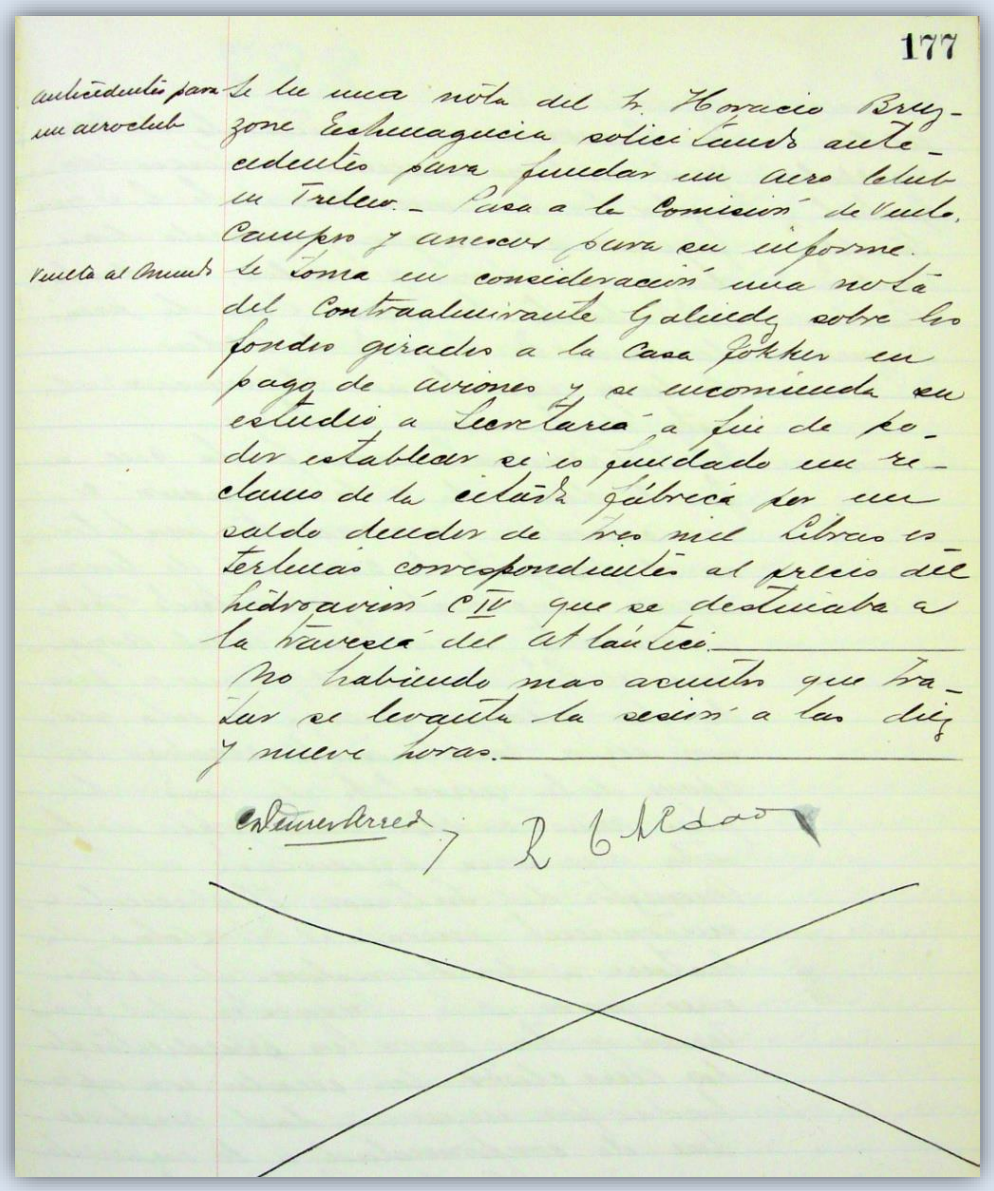
34 Hay fuentes que refieren que el avión en realidad es un C-VC.

C-IV con motor Rolls-Royce Eagle VIII similar al modelo argentino reservado en Canadá, comprado y llevado a EE.UU.

Fokker C-IV motor Rolls Royce Eagle[35]

35 San Diego Air & Space Museum Archives.

La aeronave quedó a disposición de la tripulación argentina, pero la cancelación del periplo generó cuantiosos gastos de almacenamiento mucho después de la terminación del raid y, si bien se realizaron gestiones para repatriarlo, finalmente fue vendido para solventar los gastos residuales de la travesía, guarda del avión y una deuda pendiente con la casa Fokker de 3000 £. Vendido a un particular en EE.UU. y registrado en la aviación civil NC439.



177

antecedentes para un aeroclub

Se lee una nota del Sr. Horacio Brugzone Echenagucia solicitando antecedentes para fundar un aero club en Trelew.- Pase a la Comisión de Vuelo, Campo y anexos para su informe.

vuelta al Consejo

Se toma en consideración una nota del Contraalmirante Galindez sobre los fondos girados a la Casa Fokker en pago de aviones y se encomienda su estudio a Comisión a fin de poder establecer si lo guardado en reclamo de la citada fábrica por un saldo deudor de tres mil libras esterlinas correspondientes al precio del hidroavión C IV que se destinaba a la travesía del atlántico.

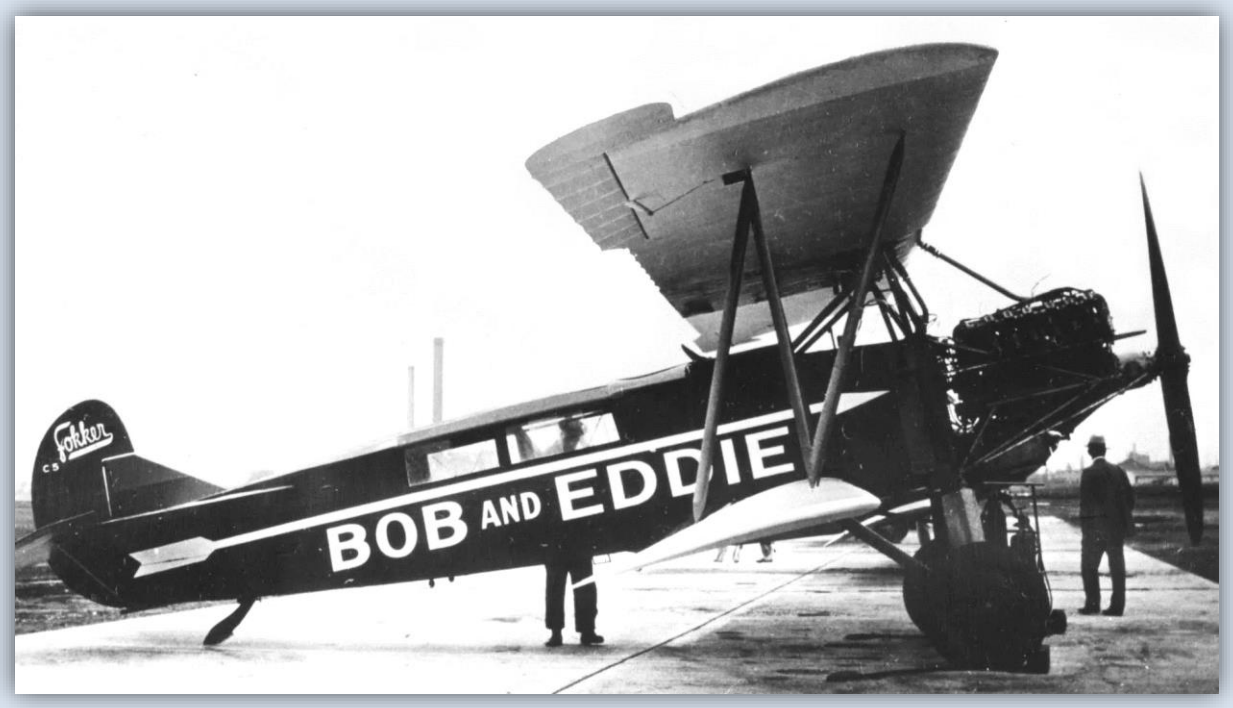
No habiendo mas asuntos que tratar se levanta la sesión a las diez y nueve horas.

Acta del Aero Club Argentino. 29 de abril de 1926[36]

El avión en Estados Unidos

Fue acondicionado para transporte de pasajeros y temporalmente matriculado C-5. Se le eliminó el puesto trasero, acondicionaron cuatro sillones de mimbre en el interior del fuselaje y se abrieron cuatro ventanas laterales para emplearlo como transporte de pasajeros.

36 Libro de Actas del Aero Club Argentino. Período enero de 1925-Julio de 1926. Acta Nº 286. 29 de abril de 1926. Foja 177.



Fokker C-IVA (N/C 4127) C-5[37]

El 10 de agosto de 1930 los pilotos Robert B. Wark (*Bob*) y Edward L. Brown Brown (*Eddie*) iniciaron un vuelo proyectado desde Tacoma, Washington a Tokio siguiendo la ruta por la costa oeste de Alaska, la cadena de las Islas Aleutianas y la costa este de China hasta su destino (8700 km de recorrido). Desmontaron los asientos, lo reemplazaron con un tanque de combustible de 1703 litros, se instaló una pequeña cabina justo delante del estabilizador vertical con una bomba de combustible manual en el interior.

37 Recuperado de Internet de: https://lirp.cdn-website.com/564b3bc8/dms3rep/multi/opt/29+Fokker+C-IV +Bob+and+Eddie-1920w.jpg

Bob Wark dando arranque al Fokker C-IV[38]

Fokker C-IVA NC139[39]

[38] Colección Museum of History & Industry de Seattle. Recuperado de Internet de: https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/api/singleitem/image/imlsmohai/2919/default.jpg

[39] Recuperado de Internet de: https://lirp.cdn-website.com/564b3bc8/dms3rep/multi/opt/30+Fokker+C-IV +%28CO-4%29+439-1920w.jpg

En el tramo inicial con destino a Vancouver, Columbia Británica tuvieron una emergencia en vuelo y aterrizaron en un campo. Luego de drenar el combustible excedente para posibilitar el despegue. Cuando sólo habían recorrido unos 115 km con rumbo a Ladner Field se accidentaron y abandonaron la travesía. Desarmaron el avión, lo embarcaron en un camión y regresaron a Washington.

En 1932, el avión fue vendido a L. R. Nelson, de Ephrata, Washington, por suma de $1 y otras consideraciones. Su propietario le desmontó el motor y guardó el fuselaje en un granero de Ephrata, Washington. En ese momento desapareció por completo del *radar* de los investigadores y la aeronave quedó en el olvido ignorándose su origen y finalidad real por la que apareció en esa ciudad de Canadá.

En 1970 Ken Cianchette, miembro fundador del Museo de Transporte de Owls Head, descubrió los restos del avión y comenzó su restauración para dejarlo en condiciones de vuelo. Doce años más tarde, con la restauración casi completa, Cianchette donó el histórico aeroplano al Museo.

En 1999, con la restauración finalizada Cianchette realizó el primer vuelo del C-IV en 69 años. Tras este destacado logro, entregó las llaves del Museo[40], ignorando la trazabilidad de origen de la aeronave.

El avión preservado en el Owls Head Transportation Museum (Foto Harold A Skaarup)[41]

40 Recuperado de Internet de: https://www.mainememory.net/artifact/23897/zoom

41 Recuperado de Internet de: https://www.silverhawkauthor.com/post/warplane-survivors-usa-maine

El avión preservado en el Owls Head Transportation Museum (Foto Harold A Skaarup)[42]

Foto del avión tomada el 2 de diciembre de 2019[43]

Fokker C-IV NC139[44]

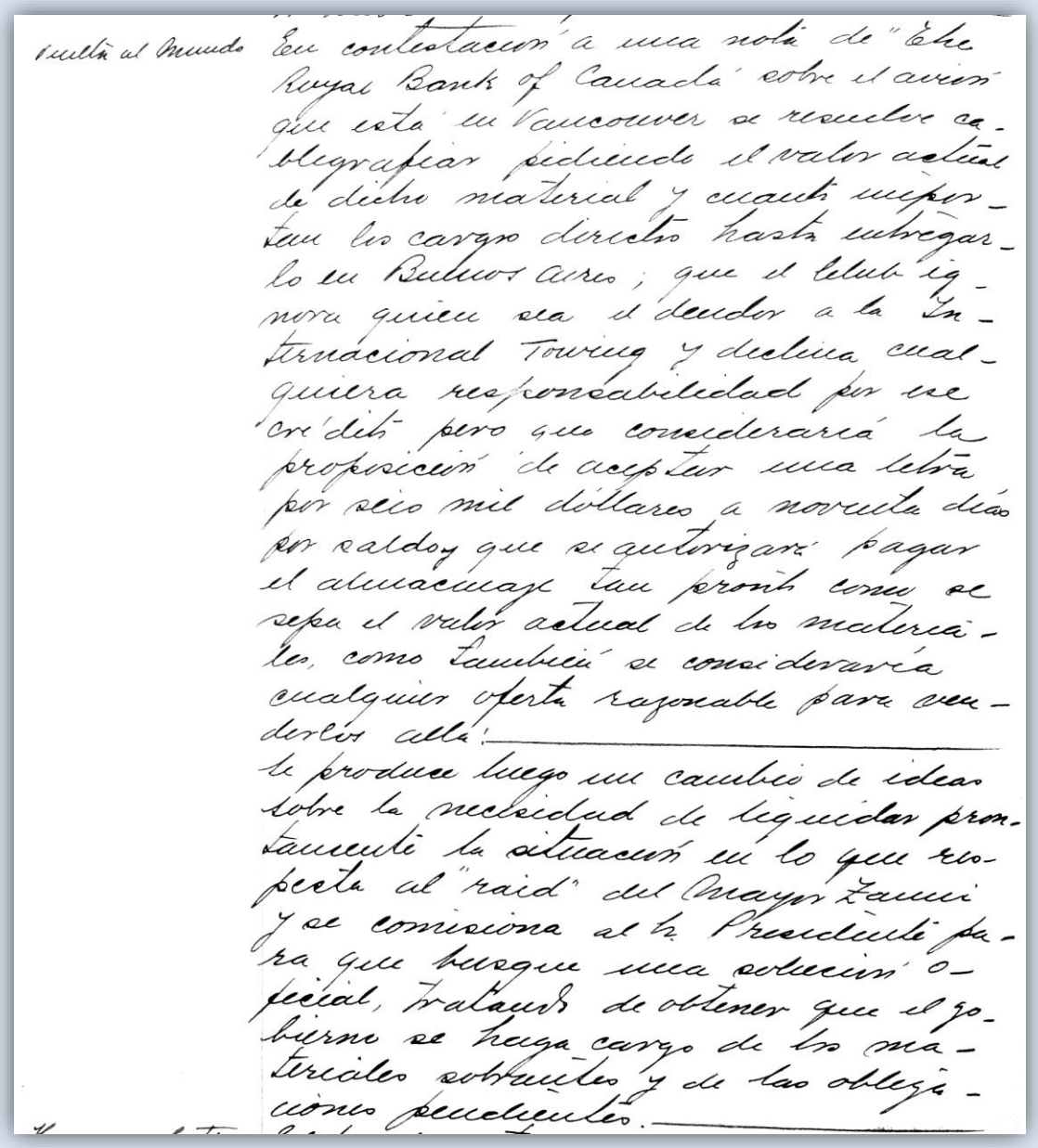
42 Recuperado de Internet de: https://www.silverhawkauthor.com/post/warplane-survivors-usa-maine

43 Recuperado de Internet de: https://cdn.ymaws.com/owlshead.org/resource/dynamic/communitygallery/20191202_143614_21079.jpg

44 Recuperado de Internet de: https://www.mainememory.net/artifact/23897/zoom

Fokker B.II

Hubo un tercer avión que no fue utilizado, un Fokker B.II del cual se construyó un único prototipo que realizó su primer vuelo el 15 de diciembre de 1923. Era biplaza (piloto y observador) de hélice tractora equipado con un motor Rolls Royce *Eagle IX* de 360 hp refrigerado por dos radiadores circulares Lamblin que le proporcionaba una velocidad de crucero de 175 km/h.



vuelta al Mundo En contestación a una nota de "The Royal Bank of Canada" sobre el avión que está en Vancouver se resuelve telegrafiar pidiendo el valor actual de dicho material y cuanto importan los cargos directos hasta entregarlo en Buenos Aires; que el Club ignora quien sea el deudor a la International Touring y declina cualquiera responsabilidad por ese crédito pero que considerará la proposición de aceptar una letra por seis mil dólares a noventa días por saldo y que se autorizará pagar el almacenaje tan pronto como se sepa el valor actual de los materiales, como también se consideraría cualquier oferta razonable para venderlos allá:

Se produce luego un cambio de ideas sobre la necesidad de dilucidar prontamente la situación en lo que respecta al "raid" del Mayor Zanni y se comisiona al Sr. Presidente para que busque una solución oficial, tratando de obtener que el gobierno se haga cargo de los materiales sobrantes y de las obligaciones pendientes.

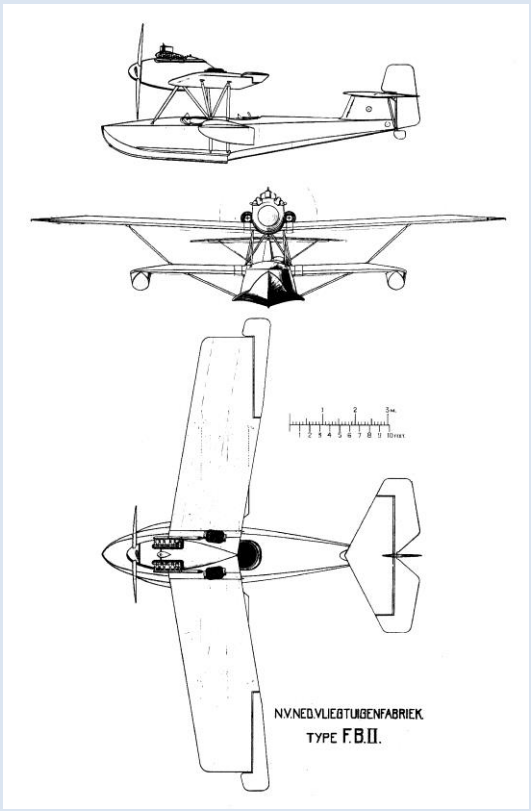
Fokker C-IVW almacenado en Vancouver. 27 de mayo de 1926[45]

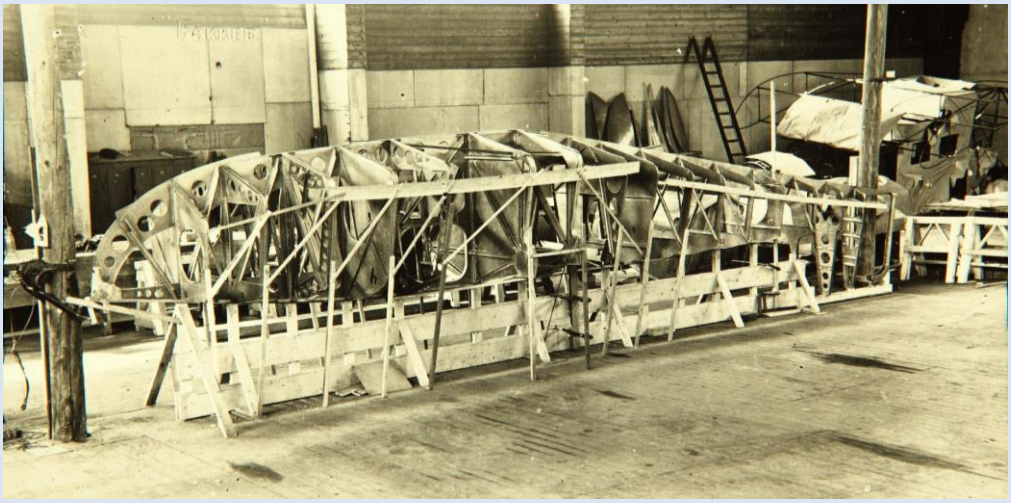
Los planos estaban construidos en madera (factor de carga 52.5 kg/m^2). Tenía una relación peso-potencia de 5.85 kg/hp que le posibilitaba ascender a 1000 m en 6 minutos y alcanzar una velocidad máxima de 195 km/h. El puesto del piloto estaba ubicado sobre el lado izquierdo debajo del plano y el observador-artillero inmediatamente detrás de las alas.

45 Libro de Actas del Aero Club Argentino. Enero de 1925-Julio de 1926. Acta 287. 27 de mayo de 1926. Foja 186.

Este avión, probablemente ofrecido personalmente por su fabricante, fue el elegido por el equipo del Mayor Zanni para completar la vuelta al mundo, pero si bien figura adquirido en el presupuesto[46] en realidad no se utilizó y fue definitivamente reemplazado por del Fokker C-VIW enviado a Vancouver.

El bote volador, tuvo dos configuraciones de motor con hélice tractora y hélice impulsora, finalmente fue entregado a la Armada holandesa para su evaluación.

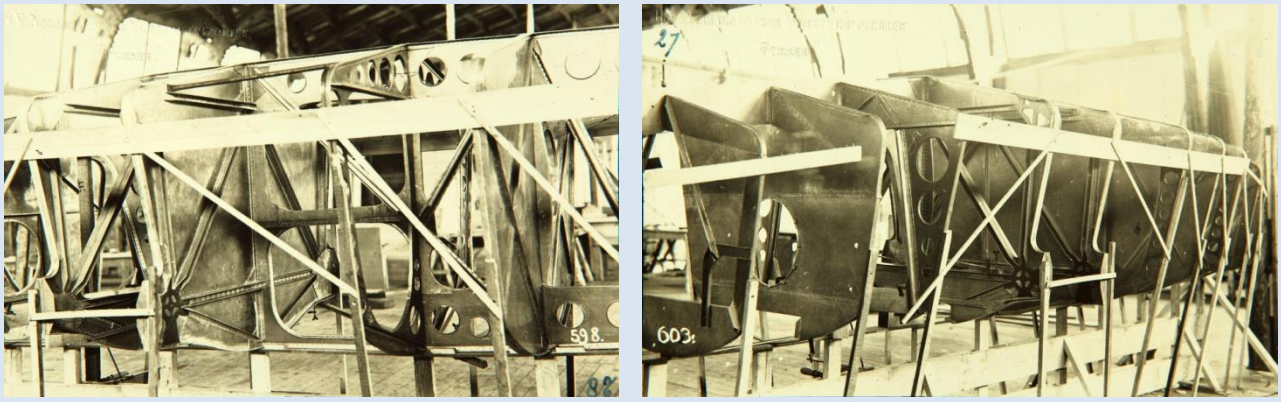




Fokker B.II en proceso de construcción[47]

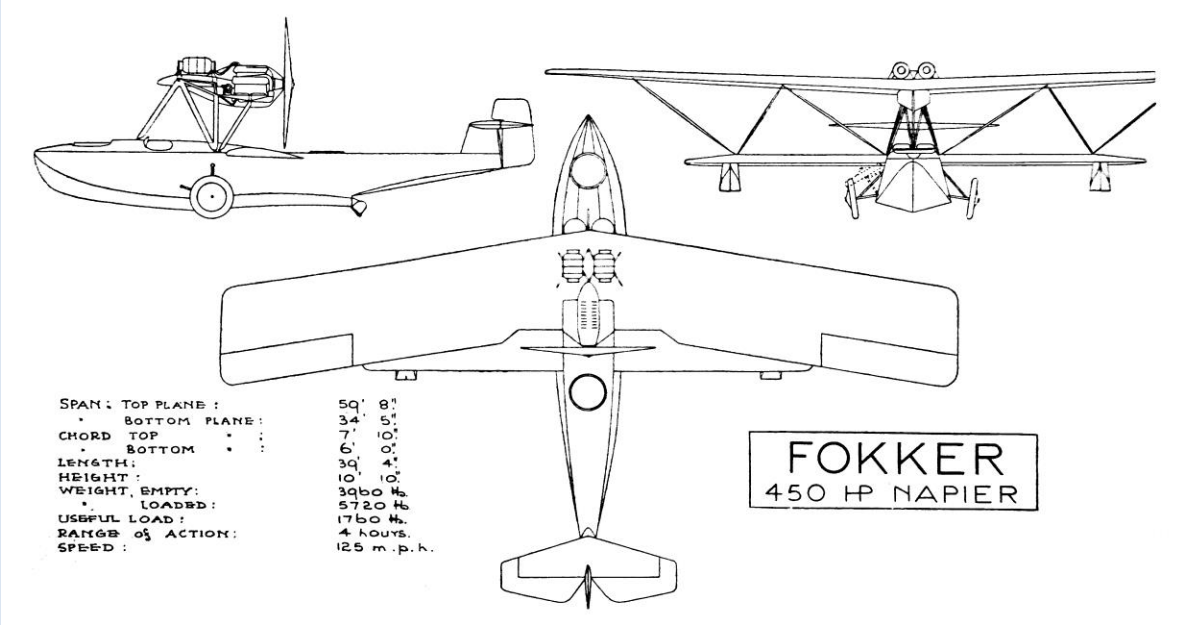
46 Libro de Actas del Aero Club Argentino. Agosto de 1926-Noviembre de 1928. Acta 285. Foja 174.

47 Foto archivo San Diego Air & Space Museum.



Fokker B.II en proceso de construcción[48]

48 Foto archivo San Diego Air & Space Museum.



Variante proyectada del Fokker B.II con motor impulsor

El regreso al país

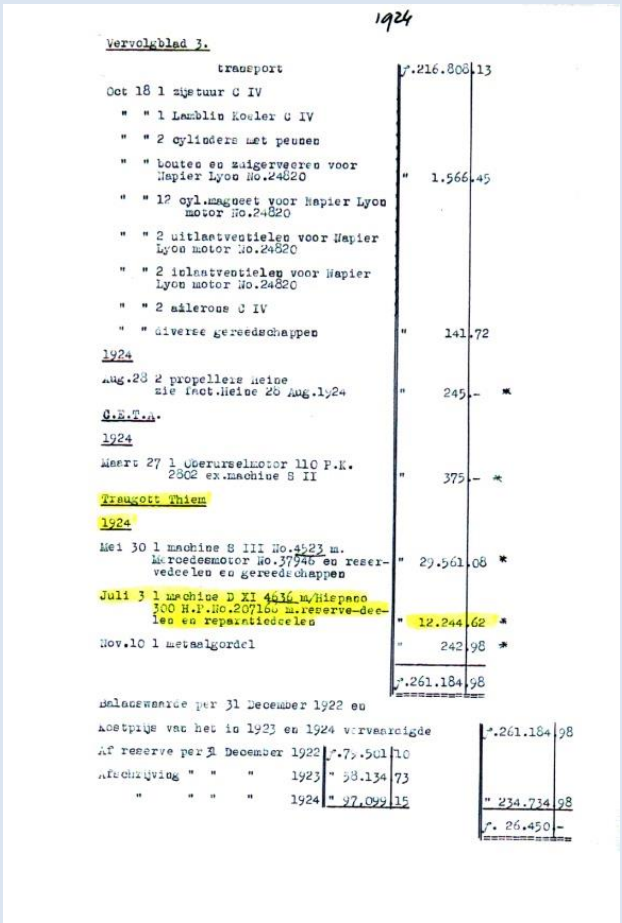
Arribado Zanni, disertó en el Círculo Militar sobre las alternativas de la travesía. Según nos relató el historiador Biedma Recalde en uno de sus artículos, en la ocasión el aviador modestamente dijo: *no pretendo, ni quiero, dar a esta exposición, el carácter o el nombre de una conferencia, ella tratará solamente de la forma como el vuelo fue planeado, organizado y llevado a cabo*[49].

Mayor Zanni con el mecánico Beltrame luego del viaje por la vuelta al mundo en avión[50]

49 BIEDMA RECALDE, Antonio María. *La épica gesta del comodoro Pedro L. Zanni hace 43 años la argentina intentó volar alrededor del mundo*. Revista Aeronáutica y Espacial. Febrero de 1967. Pág. 14 a 18.

50 Foto Archivo General de la Nación.

Tapa de la partitura del tango Zanni-Beltrame compuesta en honor de los protagonistas por Elio Rietti con letra de Juan José Barros editado por Alfredo Perrotti



1924

Vervolgblad 3.

transport		f.216.808.13
Oct 18 1 zijstuur C IV		
" " 1 Lamblin Koeler C IV		
" " 2 cylinders met pennen		
" " bouten en zuigerveeren voor Napier Lyon No.24820	"	1.566.45
" " 12 cyl.magneet voor Napier Lyon motor No.24820		
" " 2 uitlaatventielen voor Napier Lyon motor No.24820		
" " 2 inlaatventielen voor Napier Lyon motor No.24820		
" " 2 ailerons C IV		
" " diverse gereedschappen	"	141.72
1924		
Aug.28 2 propellers Heine zie fact.Heine 28 Aug.1924	"	245.- *
C.E.T.A.		
1924		
Maart 27 1 Oberurselmotor 110 P.K. 2802 ex.machine S II	"	375.- *
Traugott Thiem		
1924		
Mei 30 1 machine S III No.4523 m. Mercedesmotor No.37946 en reservedeelen en gereedschappen	"	29.561.08 *
Juli 3 1 machine D XI 4636 m/Hispano 300 H.P.No.207166 m.reserve-deelen en reparatiedeelen	"	12.244.62 *
Nov.10 1 metaalgordel	"	242.98 *
		f.261.184.98

Balanswaarde per 31 December 1922 en

Kostprijs van het in 1923 en 1924 vervaardigde			f.261.184.98
Af reserve per 31 December 1922	f.79.501.10		
Afschrijving " " " 1923	" 58.134.73		
" " " " 1924	" 97.099.15		" 234.734.98
			f. 26.450.-

Ll) ¿Cuál es el pie en que se encuentran las instituciones deportivas aeronáuticas, en lo que respecta, también, a material de vuelo?

Ya sabemos que de acuerdo a lo consignado en el parágrafo E son 42 los pilotos que en ellas mantienen entrenamiento, no contando, como es natural, para nada los que son alumnos; número este que varía diariamente y que en la fecha son 11:

Centro de Aviación Civil 2
1 desde 1920 y el otro desde 1925.
Aero Club Argentino 5
3 Fokkers inutilizados y 2 en servicio desde 1925.
Aero Club Rosario 2
Reconstruidos con varios aviones de 1920.
Aero Club Santiago del Estero 3
1 desde 1924 y 2 desde fines de 1926.
Aero Club Córdoba. 2
Los dos desde fines de 1926.
Aero Club Tucumán 4
3 desde 1924 y 1 desde 1925.
Aero Club Chaco 3
1 desde 1924 y los otros dos inutilizados.
Aero Club Mendoza. 3
1 desde 1926 y los otros dos inutilizados.
Aero Club Corrientes 1
En absoluta inactividad desde 1925.
Aero Club Rafaela 1
Completamente inutilizado.
Aero Club Bahía Blanca 2

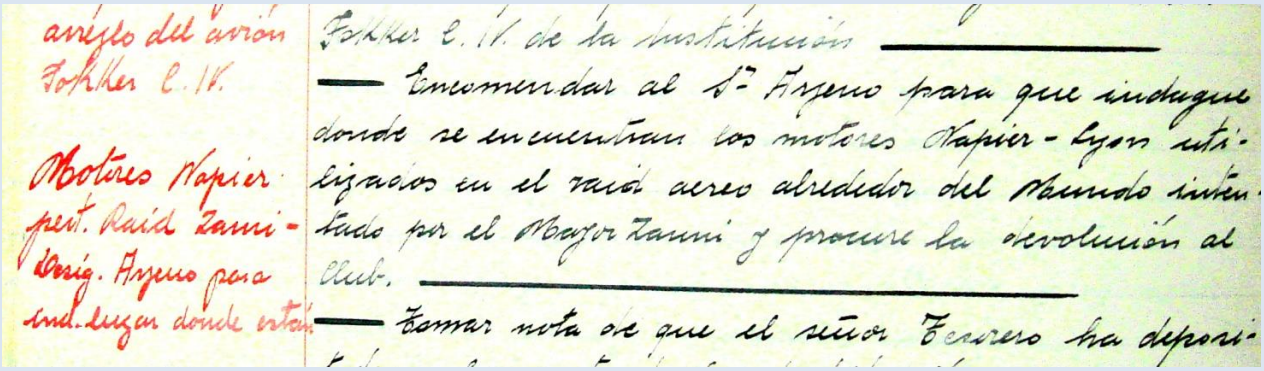
Izquierda: Documento de origen proporcionado por el investigador Jan M. Grisnich. Derecha: Estado de material Fokker en la aviación civil. En 1925 hubo cinco aviones de la marca asignados al Aero Club Argentino[51]

51 Revista *Aviación* Nº 58. Enero de 1926.

Detalle de los cinco aviones consignados por la revista *Aviación*

	Avión	N/C	Estado	Comentarios
1	Fokker B.II	001	E/S	En fábrica, Finalmente fue entregado para evaluación en la Armada Holandesa.
2	C-IV	4118	F/S	H-NABW. DAC. Aero Club Argentino. Inutilizado en Metán
3	C-IV	4525	F/S	*Ciudad de Buenos Aires*.
4	C-IVW	4109	F/S	*Provincia de Buenos Aires.* Adquirido para la vuelta al mundo del Mayor Zanni. Inutilizado en Kasumigaura.
5	C-IVW	4127	E/S	En Vancouver. Adquirido para la vuelta al mundo del Mayor Zanni. Vendido a EE.UU. Registrado NC439[52]

Las autoridades del Aero Club Argentino también realizaron gestiones a través del socio Arzeno para repatriar los motores Napier Lion adquiridos como reserva para el raid alrededor del mundo



arreglo del avión Fokker C.IV.

Motores Napier pert. Raid Zanni - Consig. Arzeno para ind. luego donde están.

Fokker C. IV. de la institución

— Encomendar al Sr. Arzeno para que indague donde se encuentran los motores Napier - Lyon utilizados en el raid aereo alrededor del Mundo sostenido por el Mayor Zanni y procure la devolución al club.

— Tomar nota de que el señor Tezano ha depos-

Acta donde figura la iniciativa de repatriar los motores Napier Lion adquiridos para la vuelta al mundo[53]

Conclusión

Estos fueron los hechos documentados de esa epopeya, y como señalamos al principio de esta investigación, reafirmamos que el conocimiento en general es provisional. Desde esta aseveración hemos podido reconstruir la historia del tercer C-IVW, que aún hoy parece desconocida para los integrantes del Museo de Transporte de Owls Head.

La variable incierta, la proporcionó el loable gesto de Ken Cianchette que, ignorando su verdadero origen, lo restauró trabajosamente y puso en condiciones de vuelo, casi seis décadas después de su salida de la línea de montaje.

Sin dudas, estas son las cosas que nos motivan a los aficionados por la historia aeronáutica a persistir casi obcecadamente y la mayor parte del tiempo en soledad en tratar de avanzar tímidamente un pequeño paso más en la historia completa y detallada de los hechos.

Mg. Eloy Martín
Miembro correspondiente en Argentina
Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

[52] Fuente Jan Grisnich. Recuperado de Internet de: http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_N1.html

[53] Libro de actas del Aero Club Argentina Libro de Actas período Agosto 1926-Noviembre de 1928. Acta Nº 352. 31 de julio de 1928. Foja 154.

Reportaje a FIDAE 2022
"Feliz reencuentro"

Cuando en la tarde del 8 de abril de 2018 caía el telón poniendo término a la Feria Internacional del Aire y del Espacio y nos despedíamos de otros corresponsales que al igual que nosotros habían cubierto la feria, lo hicimos con los sentimientos de pesar ya acostumbrados, pero con la esperanza cierta del reencuentro en dos años más.

Cuán lejos estábamos de imaginar que un virus insignificante, de procedencia hasta hoy en día desconocida, prácticamente iba a paralizar el mundo y a echar por tierra tantos proyectos, tantas ilusiones...

Pero la salud estaba primero y todos sin excepción, nos vimos enfrentados a postergarlos ante un enemigo que no conocíamos y a una situación digna de las horrendas pestes que en épocas ya distantes azolaron la vieja Europa.

Fue entonces que resignados debimos aceptar que el 2020, no se realizaría la FIDAE dadas las restricciones sanitarias vigentes y a que los recursos y esfuerzos estaban orientados hacia otras prioridades.

Por ello no podemos menos que dar gracias a Dios, que si bien es cierto a nivel mundial la situación epidemiológica no está del todo controlada, este año si se pudo materializar el que denominamos "Feliz reencuentro", con tantos amigos corresponsales, expositores, spotter y muchos amantes de la aviación de diversas partes del mundo, en esta ya tradicional feria organizada por la Fuerza Aérea de Chile, que más que abrirnos de par en par las puertas del recinto ferial, nos volvió a abrir las de su corazón.

Feria que sin querer, en algo se vio afectada por las acciones bélicas de Ucrania, invadida y atacada sin misericordia por una Rusia que ya pensábamos pertenecía a un pasado distante, sujeta actualmente a las normas de convivencia entre naciones civilizadas.

Sin embargo, la prensa se ha encargado de llevarnos a realidades tangibles, con imágenes dignas de la Segunda Guerra Mundial, con ciudades arrasadas, con sus habitantes huyendo de la muerte, dejando tras sí, sus más valiosas pertenencias para escapar del exterminio.

Que mal habla todo ello de Rusia y aunque a la postre su enorme poderío bélico logre doblegar la fiera resistencia de los ucranianos, a diferencia de otros conflictos, en esta oportunidad no podrá exhibir ante la faz del mundo, el rostro de ningún líder militar victorioso.

Por supuesto, Rusia no estuvo presente en la feria por cuanto Chile le retiró la invitación a participar, no obstante, estamos ciertos igual no lo habría hecho ante la repulsa mundial que su actitud le ha acarreado.

En el aspecto defensa, un sector siempre interesante y con novedades, en esta ocasión no mostró nada que no se hubiera visto ya y en su mayoría con aviones que hace años dejaron de causar admiración.

Lo más moderno fueron los dos F-22 Raptor de la USAF, presentes también en FIDAE 2018, que en sus vuelos demostrativos hicieron tronar el espacio, pero que en esta oportunidad, en tierra estuvieron lejos del público, estacionados en la plataforma de la Segunda Brigada Aérea de la FACh.

Integraba la presentación de la USAF, un Hércules C-130H equipado con hélices de ocho palas, cuyo rendimiento se señaló, lo hacía equivalente al del Hércules C-130J.

Al respecto, se mencionó que la Fuerza Aérea de Chile igualmente dotaría del kit correspondiente a su flota de Hércules C-130H, que forman su columna vertebral de transporte aéreo.

Por su parte, Embraer puso en exhibición estática un ejemplar de su KC-390 “Millennium” (FAB 2855), aeronave presentada como “El verdadero multi misión”, junto a un A-29 Super Tucano de la FACh (N°470).

Aunque había trascendido la posibilidad que la FAB trajera en vuelo uno de sus nuevos JAS-39 Gripen, de incorporación reciente al arma aérea del Brasil, ello no se concretó. De Argentina, tradicional asistente en FIDAE, nuevamente vino un viejo conocido, un IA-63 Pampa III Block II (EX-04), con un llamativo camuflaje, que no dejó de atraer las miradas con sus limpias maniobras acrobáticas sobre el campo.

País trasandino con una ya larga trayectoria en el campo de la ingeniería aeronáutica, en una muy bien montada conferencia de la Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" (FAdeA), encabezada por el Ministro de Defensa de aquella Nación, dio a conocer el que será su futuro avión de instrucción Elemental Primario IA-100B "Malvina" (sin "S" como lo recalcó el señor ministro, *letra que todo argentino lleva en su corazón*, dijo). Monomotor escuela biplaza, lado a lado, dotado de un motor Lycoming AEIO-540-D4A5 (260 HP), construido totalmente en material compuesto, es un derivado del IA-74, proyecto que no se concretó, destinado al reemplazo del Grob G120TP y del T-6 Texan II como aeronaves de instrucción en la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea Argentina. Ojalá en FIDAE 2024 podamos ver en exhibición al IA-100B.

A lo anterior, se agregaba la presentación de un RPA-170M, radar táctico de defensa aérea 3D de mediano alcance de última generación, que opera en la banda L/D de diseño y construcción por la compañía argentina INVAP y dos UAV también de fabricación trasandina.

Por su parte, ENAER y su filial DTS dieron a conocer más antecedentes del proyecto de su futuro avión de instrucción Pillán II, aeronave en evolución destinado reemplazar al T-35 Pillán, cuyas primeras unidades van a completar 38 años de operación tanto en la Fuerza Aérea de Chile como en las de otras naciones. Monomotor biplaza en tándem, cuya cabina equipada con aviónica de última generación semejante a la de un avión de combate, permitirá al alumno recibir instrucción desde sus primeras lecciones en la operación de aviones de última generación.

Lamentada fue la ausencia en esta ocasión de la Fuerza Aérea del Perú, quien desde años nos ha deleitado con su activa presencia en material en vuelo. En su reemplazo en el stand del SEMAN, amablemente se proporcionaba al público asistente interesante información sobre aquel prestigiado servicio de la hermana nación. En cuanto a la denominada aviación de transporte público, Airbus, expositor de reconocida tradición en esta feria, presentó por primera vez en la región su birreactor A220-300. Especialmente diseñado para el mercado de 100 a 150 asientos, que al decir de sus expositores, es un cincuenta por ciento más silencioso y ofrece un veinticinco por ciento menos de consumo de combustible por asiento y emisiones de CO2 con respecto a aviones de anterior generación.

En conferencia de prensa se indicó que el A220 no es el reemplazante del A319. Con los colores de la empresa SWISS (Swiss International Airlines), matrícula HB-JCU, durante su permanencia en la feria no realizó demostraciones en vuelo y tan silenciosamente como llegó, se fue en gira de promoción por otras naciones latinoamericanas.

Llamó la atención junto a él la presencia de un A330, matrícula inglesa G-VYGK sin librea de ninguna compañía, del que se dijo era parte del proyecto de su conversión en el A330 MRTT, de reabastecimiento en vuelo.

Competidor europeo del KC-46A "Pegasus", aquel derivado del Boeing 767, cuya elección por la USAF y posterior entrega no ha estado ajena a discrepancias y observaciones por parte del operador. Sin embargo, nada en su estructura indicaba que aquel A330 tuviese características de tanquero.

En el mismo campo, una vez más la presencia de Boeing en FIDAE en este sector de la aviación comercial pasó casi desapercibida. Si en el 2018 exhibieron un 737-8 Max de Aerolíneas Argentinas, en esta oportunidad, no presentaron ningún avión de pasajeros o carga.

Algo entendible por lo sucedido a Boeing con los accidentes sufridos por dos Boeing 737 Max con lamentables pérdidas de vidas humanas, que significó que la FAA ordenara dejar en tierra en los EE.UU. toda la flota de aquel tipo de aeronaves de las diferentes compañías norteamericanas hasta que no se determinara fehacientemente sus causas. Medida seguida en muchas otras naciones, con lo que el prestigio del fabricante norteamericano fue puesto en entredicho.

Menos interés demostraron en el stand de Boeing al referirse al reciente accidente del 21 de marzo de un 737-800 de China Eastern Airlines, vuelo MU5735, en el que 132 personas perdieran la vida y si uno pedía un kit de prensa con los productos de la compañía, respondían que buscara la información por internet.

Que lejanos estaban aquellos días cuando Boeing presentó en Los Cerrillos en gloria y majestad su nuevo 777.

En contraste con tan fría participación, en un medio de prensa internacional, se destacó la presencia en el Wings of Change Américas, de Landon Loomis, vicepresidente de Boeing para América Latina y el Caribe.

Encuentro internacional de IATA, que una vez más se realizó en Santiago, en forma simultánea con FIDAE, pero nuevamente en otro recinto y ajeno a la feria, en el cual tan importante ejecutivo manifestó que, "*Latinoamérica es esencial y estratégica para su compañía*".

La ausencia de Rusia este año hizo imposible saber en qué estado se encuentra la fabricación del MC-21-300 de Irkut Corp., birreactor de alcance corto y mediano, cuyas primeras entregas, en la feria anterior se anunciaban para el 2019. Aunque extraoficialmente, se ha mencionado que su entrada en servicio habría sido pospuesta para dos años más.

Algo similar sucedía con el Comac C919 de China, que en su oportunidad se señalaba sería un serio competidor de Boeing y Airbus en el segmento de los birreactores para el transporte de pasajeros. Bien se dice que "*del dicho al hecho, hay mucho trecho*".

Si en la plataforma no se presentó nada nuevo en el sector defensa, distinto era en los stands bajo techo, donde múltiples empresas exhibían tanto armas de puño como fusiles de asalto y otro tipo de armamento para la infantería y los comandos. Todo ello unido a novedosas tenidas de combate de diferentes características.

En cuanto al aspecto aviación de combate, variadas eran las ofertas de misiles, bombas, miras y otros elementos que ayudan notablemente a aumentar la capacidad bélica de las aeronaves en aquel rubro.

El ejemplo de Ucrania flotaba en el ambiente, advirtiendo que siempre había que estar preparados para la guerra que en cualquier instante podía llegar con todas sus lacras. Evidente desmentido para aquellos que majaderamente insisten en que hoy en día un conflicto bélico, será de muy corta duración antes de que la ONU lo detenga, por lo que hay que limitar al máximo los gastos en defensa, o sencillamente eliminarlos.

¿Por ventura, cree alguien que un habitante de Ucrania afirmará lo mismo después de la amarga experiencia que están sufriendo?.

Con respecto a los helicópteros, nuevamente quedó demostrado el enorme interés que siguen despertando en Sudamérica, un continente con una geografía tan difícil.

Tanto Bell como Airbus, mostraron una variada gama de su producción entre los que vimos un Bell 407 GXi, un Bell 429 de diseño futurista y un Bell 505, con las más modernas tecnologías de aviónica y control de motores. Con relación a Airbus, daba a conocer que en el 2021 el 64% de los pedidos de aeronaves de ala rotatoria para el mercado civil de América Latina fueron para esa empresa, presentando entre otros su versátil monomotor H125, su nuevo bimotor H145 de cinco palas, uno de los cuales fue entregado a la empresa chilena Aviasur y un H215, de operación por el Ejército y la Armada de Chile.

Junto a ellos, llamaba la atención uno de los Black Hawk MH-60M de Sikorsky, empresa de Lockheed Martin, de reciente incorporación a la Fuerza Aérea de Chile operando en el Grupo de Aviación N°9.

En cuanto a la aviación corporativa o de transporte de ejecutivos de grandes empresas, evacuación aeromédica y un sin fin de otras tareas, esta se encuentra bien posicionada en Sudamérica, exhibiéndose este año un Pilatus PC-12NGX (N872DG), un Cessna Citation Latitude (N221GK), un Cessna Citation CJ4 (N372CZ) y un Beech King Air 250 (CC-AFO).

Cuando a comienzos del siglo pasado la aviación se tornó una realidad, tanto los ejércitos como las armadas de diferentes naciones la incorporaron a su inventario, primero como elemento de exploración y luego como arma. Situación que hizo que muchos visionarios, lucharan porque la aviación fuera considerada un arma independiente del ejército y de la armada, en igualdad de condiciones con ellas.

Algo que a la postre dio origen al nacimiento de las fuerzas aéreas, siendo Chile nación pionera, gracias a la concepción futurista y a los desvelos del Comodoro Arturo Merino Benítez.

Similar situación sucedió no hace mucho en los Estados Unidos de Norteamérica, que con fecha 20 de diciembre de 2019 creara oficialmente su Fuerza Espacial de los Estados Unidos (USSF).

Enmarcada dentro del Departamento de la Fuerza Aérea, con su lema "*Semper Supra*" (Siempre Arriba), poco a poco se irá separando de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, pasando a ser un arma independiente más dentro del Departamento de Defensa del país del norte.

En el stand de los Estados Unidos ya se podía obtener información al respecto. No olvidemos que quien domine el espacio, dominará el mundo.

Como es ya tradicional, FIDAE también tuvo su parte de espectáculo aéreo y a las demostraciones en vuelo de los F-22 de la USAF, del IA-63 de la FAA y de algunos aviones de la Fuerza Aérea de Chile, se unió la actuación de su Escuadrilla de Alta Acrobacia "*Halcones*". La que en la feria de este año, estrenó sus nuevos aviones GameBird GB-1, que reemplazaron a sus conocidos Extra 300, los que durante 31 años acompañaran al conjunto en sus presentaciones, tanto en el país como en el extranjero.

Demostraciones en el aire que nuevamente contaron con la actuación de la conocida y muy querida Escuadrilla *Da Fumaca* de la Fuerza Aérea del Brasil, con sus arriesgadas maniobras en sus Super Tucanos.

Espacio dentro del show en que también tuvo su lugar la participación de dos aviones Vans del RV Team, de la aviación civil chilena con sus acrobacias en formación, que sacaron merecidos aplausos del público asistente que supo valorar el esfuerzo que hacen aquellos pilotos de clubes aéreos por contribuir a crear conciencia aérea en la nación.

A lo anterior no podemos dejar de mencionar las actuaciones de la Escuadrilla de Paracaidismo "*Boinas Azules*" de la FACh, que sin duda también puso sus notas de emoción en los cielos capitalinos.

Al igual que en anteriores ocasiones, FIDAE sirvió también como punto de reunión de expertos en diferentes materias como lo fueran la segunda versión del Space Summit 2022, Cumbre Espacial donde durante tres días las organizaciones involucradas en el Sistema Nacional Satelital (SNSat) abordaron diferentes temáticas como lo son las Operaciones Espaciales, el Seminario de Geo información y el Programa Educacional Espacial y del Desarrollo de Tecnología Espacial.

Por su parte, la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA) presentó una conferencia sobre ciberseguridad, en la que se abordó la necesidad de proteger los datos y la información crítica encontrada bajo la constante amenaza de los nuevos desarrollos tecnológicos y los permanentes ataques ejecutados por ciberdelincuentes.

Tradicional ya, también se realizó la Reunión de los Comandantes Logísticos de las Fuerzas Aéreas de América del Sur. En esta oportunidad en su XIX versión.

Al igual como sucede en este tipo de eventos internacionales, asistió toda clase de público, desde científicos y gente importante del mundo de la aviación, hasta el ciudadano común, aquel que de lejos se traslada al recinto ferial y con gusto paga su entrada, porque siente una atracción especial por todo lo relacionado con el campo aeronáutico.

Para aquel, sin duda un punto de interés fue el stand montado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el que podía tomar conocimiento personal de lo relativo al Sistema Aeronáutico Nacional, del que no pocas veces es usuario.

En él, los dos aspectos que concitaron mayor atención fueron lo referente a la seguridad aeroportuaria, en que se daba a conocer en forma práctica, qué implica el pasar por los pórticos detectores de metales y la labor que realizan los especialistas en Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves (SSEI).

"Aerohistoria" se hace un deber el destacar el profesionalismo, amabilidad y gentileza del personal de la DGAC que atendía el stand en comento, lo que se traducía en las largas filas de gente esperando su turno de ser partícipes de algo que en su vida seguramente solo habían visto en películas, o al pasar a embarcar por algún aeropuerto.

Otros dos puntos ajenos a todo interés comercial, en el que prima la amistad entre quienes comparten comunidad de ideales, fueron el pequeño stand del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y la carpa de la Federación Aérea de Chile.

En el primero de ellos, notoria fue la cantidad de público que se detenía y por largo rato, a conversar, relatando experiencias personales o formulando preguntas sobre hechos del pasado relativos a la aviación nacional. Sin equivocarnos podemos decir, se palpó el interés de la gente por la historia de las alas de la patria en sus diferentes vertientes y donde encontrar fuentes de consultas o aportar lo que ellos saben al respecto.

En cuanto al espacio de la Federación Aérea de Chile, se apreciaba en él un especial ambiente de camaradería aeronáutica, donde se producía el reencuentro de aviadores civiles de diversas partes del país o donde el visitante anónimo podía acercarse a los aviones en exhibición, tocarlos, inspeccionar sus cabinas, hacer preguntas, o tomarse fotos junto a ellos.

¿Alguien podrá cuantificar el número de vocaciones aeronáuticas que ahí se gestaron? ¿Porqué no imitar el ejemplo de otros países donde una vez al año existe el día de puertas abiertas, autorizándose pase libre al ingreso a aeropuertos, bases aéreas y clubes aéreos?

La feria llega a su ocaso, 420 expositores provenientes de 45 países han concurrido a promover sus productos. Algunos aviones que fueron traídos para exponerlos, ya han emprendido el retorno a sus naciones de origen.

En el aire un solitario jet de combate de la Fuerza Aérea hace vibrar las ventanas con el ruido de su motor, mientras sentados en la sala de prensa con otro corresponsal extranjero intercambiamos experiencias.

De improviso, en un momento de silencio me dice, *¿Te has dado cuenta, de cuantos de los de la vieja guardia, los que en esto nos iniciamos en 1980 con la primera feria, vamos quedando...?,* al tiempo que mientras un rictus de pena cruza su mirada, de su mente comienzan a aflorar nombres de aquellos que ya volaron hacia los espacios infinitos, como de quienes por edad de estos espectáculos se alejaron. Ante ello acuden a mi memoria los versos de las Coplas de Jorge Manríquez a la muerte de su padre;

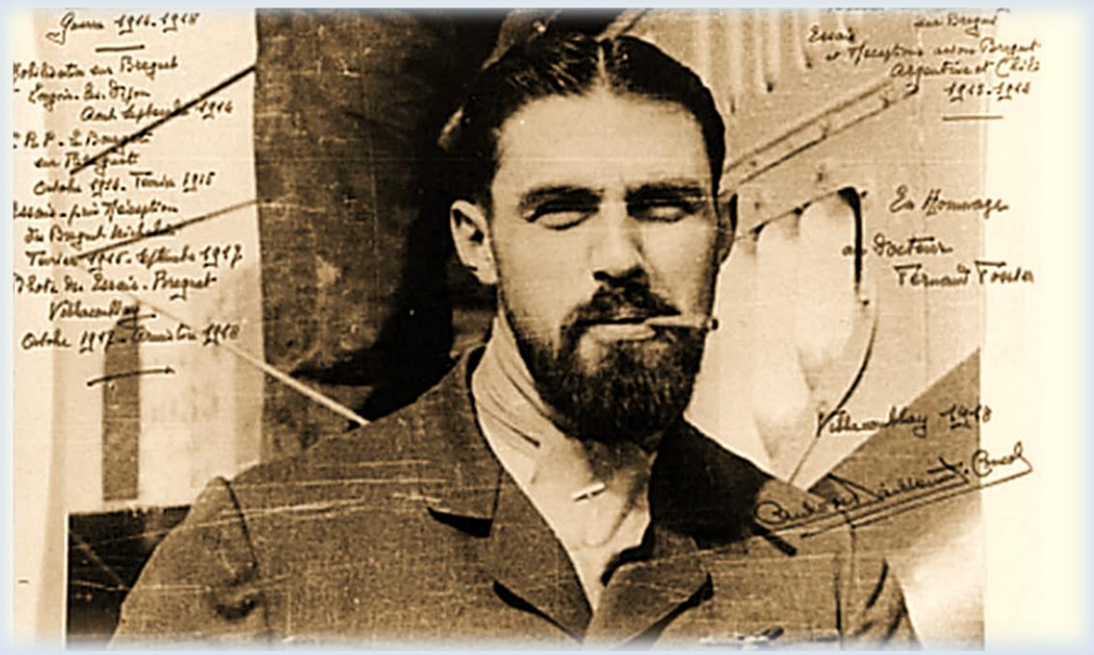
"¿Qué se fizo el rey don Juan?
Los infantes de Aragón
qué se fizieron?
¿Qué fue de tanto galán,
qué fue de tanta invención
como trujeron?"

Se que a él, la vida no siempre le ha sonreído y que pronto tomará un avión a Europa volviendo a su patria, por lo que evitando la tristeza de la despedida, le digo, *"Voy a confirmar un dato que aún me falta. Nos vemos..."*

Sergio Barriga Kreft
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: Fotografías, gentileza de nuestro socio Michel Anciaux Ponet.

ANDRÉ DE BAILLIENCOURT
Piloto de pruebas de la Casa Bréguet



André de Bailliencourt dit Courcol
(1892–1978)

André Henri Marie Joachim de Bailliencourt dit Courcol nació en Douai, Pas de Calais Nord, en el norte de Francia, el 26 de julio de 1892[54]. Fueron sus padres, Ferdinand Émile Rodolphe de Bailliencourt dit Courcol[55] y Émilie Marie Gabrielle Heidsieck.

Falleció en Monastier-sur-Gazeille, Haute Loire, en el sur de Francia, el 12 de mayo de 1978, cuando tenía 86 años, siendo enterrado en los terrenos de la catedral de Le Puy en Velay, Haute Loire, Auvergne.

El 7 enero de 1919, André se casó con Ernestine Rose Simonne Pitavy[56] en Espaly-St. Marcel, Haute Loire.

Actual Instituto de San Juan, donde estudió Bailliencourt (Junio de 2012)

54 "France, Indice de décès de la sécurité sociale de l'Insee, 1970-2019", database, FamilySearch (https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:C56Y-XD2M : 10 May 2020), André Henri Marie Joachim de Bailliencourt dit Courcol, 1978.

55 La adición de "conocido como Courcol" al apellido *de Bailliencourt*, se remonta a 1214, cuando Philippe-Auguste, el rey de Francia, felicitó a uno de los miembros de la familia por sus hazañas durante la Batalla de Bouvines, llamándolo "court col" (literalmente "corto cuello" o de complexión compacta). El lema de la familia se convirtió en: "fut par vertu Courcol" (Courcol a través de la virtud).

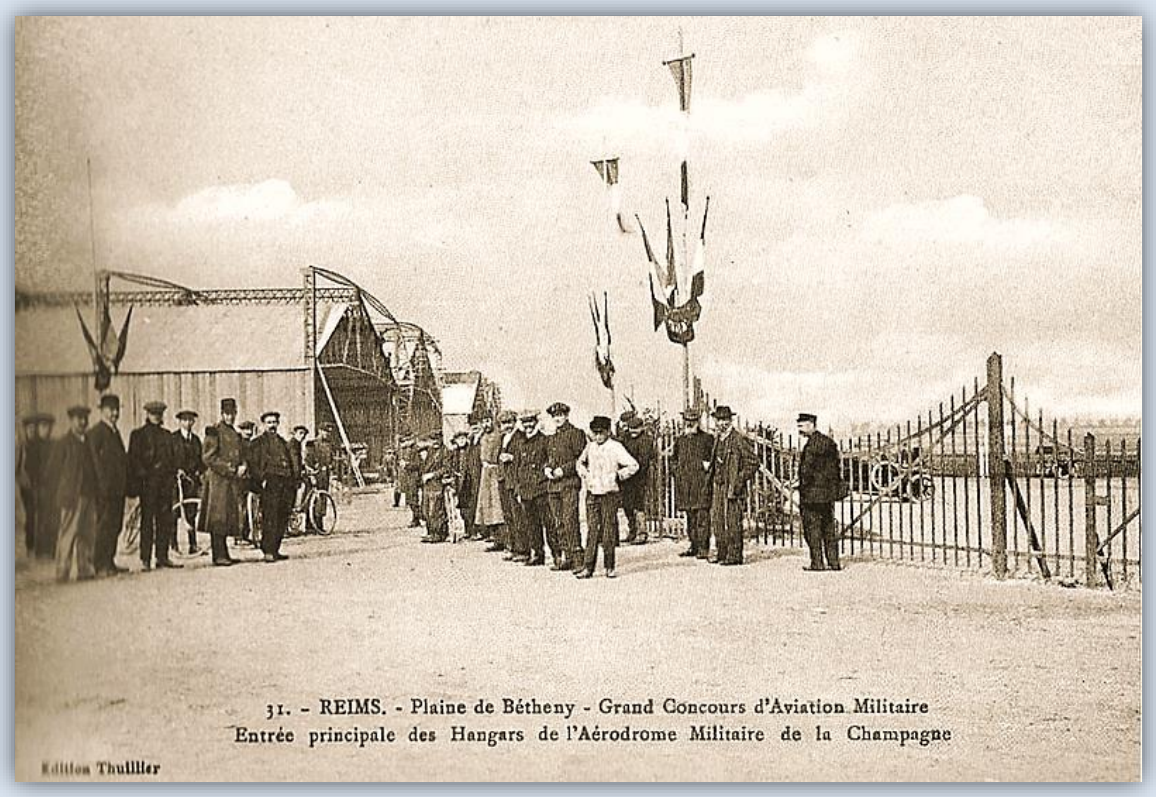
56 Los registros de Simone, señalan que había nacido en Espaly-Saint-Marcel, Francia, el 16 de junio de 1892. Ella fallecerá años después de su marido, el 27 de septiembre de 1984. Aparentemente, no tuvieron descendencia. (https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:C5H3-ZWW2)

Su educación primaria la recibió en el colegio de Saint Jean, ubicado en su natal ciudad de Douai, luego entre 1907 y 1910, asistió al Florennes College en Bélgica.

En julio 1911 terminó su educación en la Facultad Católica de Lille.

Su introducción al mundo mecánico aeronáutico, se iniciará con el oficio de mecánica automotriz, cuando en agosto de 1911, se inicie como aprendiz de mecánico de los automóviles Lorraine-Dietrich en Route de Bezons en Argenteuil.

Varias fuentes señalan que ese mismo año, al conocer a Louis Bréguet, mientras estaba participando en el Concurso de Aviación militar de octubre de 1911, en Bétheny-les-Reims[57], André tendrá su la oportunidad de acceder a una primera experiencia de vuelo, a bordo de un monoplano Hanriot, el que curiosamente, era probado nada menos que por el piloto peruano Juan Bielovucic Cavalié, quien por aquellos días comenzaba a volar este tipo de aviones y al cual había conocido y admirado desde que lo vio volar en julio de ese año, en el Festival Aéreo de Puy.



https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hangars_Reims_concours_militaire_1911_parc_automobile.jpg

[57] La promotora era una Sociedad francesa relacionada con la empresa: Banque de l'Automobile et de l'Aviation, propietaria de la patente Hanriot y de la Escuela de aviación en Reims-Bétheny, en la Champagne francesa. (Revista de ***Locomoción Aérea Nº10***, 1910. Páginas 320-321)

LES

FÊTES D'AVIATION

15 ET 16 JUILLET 1911

VÉDRINES ET BIELOVUCIC AU PUY

A NOS AVIATEURS

VÉDRINES

Il a donné ses fruits l'arbre de la Science !
Pour être plus savants, sommes-nous plus heureux
Que l'homme en sa caverne au temps de l'ignorance ?
Nos désirs plus cuisants, nos besoins plus nombreux
Sont des désirs pervers et des besoins factices,
Et, pour les satisfaire, il faut plus d'artifices.
Le boursier règne seul. Le mal n'est plus distinct
Du bien. La rosserie a remplacé l'instinct.
Rendez-moi la Nature et laissez-moi ses roses
Pour chasser de mon front les modernes névroses.

Avant que nous soyons incurablement fous,
Dieu, si vous êtes bon, ayez pitié de nous !
Chaque heure du progrès galope en catastrophe
Et de nos jours s'acharne à retrécir l'étoffe.
Les paquebots géants et les chemins de fer
Sont devenus vieux jeu. Malgré leurs hécatombes
Il nous faut du nouveau pour de nouvelles tombes
Et des oiseaux de Parque inconnus de l'enfer.
Rendez-moi la Nature et laissez-moi ses roses
Pour chasser de mon front les modernes névroses.

BIELOVUCIC

Si l'on juge aujourd'hui l'œuvre par ses méfaits,
L'automobile, hélas ! produit de beaux effets
On veut « faire du cent », tant pis si l'on trépasse.
Rangez-vous, les enfants, voici la Mort qui passe !
Pourtant il ne faudrait pas trop vous effrayer
Si le monstre vous met bras et jambe en écharpe.
Ou, si du même coup, il vous ôte la vie,
Car l'assurance suit la mort pour tout payer.
Rendez-moi la Nature, et laissez-moi ses roses
Pour chasser de mon front les modernes névroses.

C'est déjà très joli, mais ce n'est pas assez,
Cherchons d'autres engins plus sûrs pour les décès.
Les ballons Zeppelin gréés en dirigeables
Comme gros saucissons sont assez remarquables.
Ils enlèvent du monde autant qu'un omnibus.
S'ils éclatent en course, ils font du bel ouvrage
Car personne ne peut échapper au carnage.
C'est pis qu'un accident de pesant autobus.
Rendez-moi la Nature et laissez-moi ses roses
Pour chasser de mon front les modernes névroses.

Mais tout cela n'est rien, la merveille du jour
Qui vous fait déserter la famille, l'amour,
Le bonheur du foyer, c'est l'engin à deux ailes,
De nos inventions de mort la plus nouvelle,
Sans nul autre soutien, sans autre appui que l'air,
Emporté, subjugué par un vent de folie,
Au féroce hasard vous livrez votre vie
Et semblez la jouer à pair ou bien impair.
Rendez-moi la Nature et laissez-moi ses roses
Pour chasser de mon front les modernes névroses.

Mais j'ai beau m'attaquer à l'aviation,
Ce qui domine en moi c'est l'admiration,
Ceux qui meurent par elle, hélas ! c'est grand dommage,
C'est la fleur de la race et la fleur du courage.
Ces pilotes hardis, ces héros glorieux !
D'un œil d'aigle et le cœur enflammé d'espérance
Ils vont planter au ciel le drapeau de la France.
Ne les pleurons pas trop, ils sont aimés des dieux !
Couronnons-les de myrte entrelacés de roses,
Et que leur nom triomphe en nos apothéoses !

PIERRE BAILE

LE PUY — IMPRIMERIE PEYRILLER, ROUCHON ET GAMON, 22, BOULEVARD CARNOT, 22

Supplément du journal "LA HAUTE-LOIRE" du 14 Juillet 1911. — Doit être donné gratuitement avec le numéro de ce jour.

Afiche que circulara en la prensa de Haute-Loire del 14 de julio de 1911 para promover las Fiestas de Aviación en Puy donde participará activamente el aviador peruano Juan Bielovucic junto al francés Jules Védrines

Esta primera experiencia de volar, parece haber sido muy satisfactoria, ya que le brindó un nuevo sentido hacia sus tareas de mecánico de motores hacia la aviación, iniciando con ello, y en corto tiempo, una verdadera y muy prolífica carrera aeronáutica.

Tras recibir algunos meses, la instrucción necesaria para convertirse en piloto, pronto rendirá su examen de vuelo ante una comisión del Aero Club de Francia, tras la cual recibirá a pocos días de cumplir sus 21 años de edad, su brevet de piloto civil N°1406 en Villacoublay fechado 4 de julio de 1913.

Por esta fecha, será contrado para trabajar en la entonces *Société anonyme des Ateliers d'aviation Louis Breguet,* empresa fundada sólo dos años antes[58]. En los registros encontrados sobre Bailliencourt, se da cuenta de un primer vuelo en solitario a bordo de un biplano Bréguet-Renault III, el 17 de julio de 1913, el cual lo probará durante una hora, a una altitud de más de 500 metros (1640 pies) alrededor de su natal Douai y La Brayelle.

Poco después, el destino para este joven piloto, lo llevará a Vélizy-Villacoublay donde se encontraba la Escuela de Vuelo de la empresa, para estudiar el procedimiento de montaje de los recientemente perfeccionados aviones militares Bréguet III o también conocidos como "Modelo 1911", de los cuales uno, había sido adquirido por el Jockey Club de Buenos Aires y el Aero Club Argentino, para ser donado a la Escuela de Aviación Militar de esa Nación[59], y otros cuatro más, adquiridos en abril, por el Gobierno de Chile para su recientemente fundada Escuela de Aeronáutica Militar.

Revista L'Aérophile del 15 de octubre de 1912

Será para agosto de 1913, cuando Louis Bréguet tenga que encomendar al joven André de Bailliencourt para que se desplace hasta Buenos Aires, Argentina, con la finalidad de supervisar el armado y vuelos de prueba del biplano militar recientemente adquirido, cuya principal y general característica, era su publicitada capacidad de carga[60] y gran resistencia debido a la estructura en acero, tela y partes del aún costoso aluminio, además de su reforzado tren de aterrizaje de cuatro ruedas independientes.

---

58 Si bien esta sociedad había sido formada sólo en 1911, las experiencias pioneras en el campo de la aviación del ingeniero electricista Louis Bréguet junto a su hermano Jacques y Charles Robert Richet además de otros fabricantes de motores databa de mediados de 1907, cuando experimentaran con éxito la construcción de un Giroplano.

59 Martín, Eloy. *El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino*. Pág. 15. La enorme trascendencia de los vuelos argentinos al Uruguay protagonizados el 21 de noviembre por el Ing. Aviador Militar Jorge Alejandro Newbery y el 1 de diciembre de 1912 por el soldado aviador Pablo Teodoro Fels, movió a las autoridades del Jockey Club a donar los dos aeroplanos (uno de ellos un Bréguet) al Aero Club Argentino y a la Escuela de Aviación Militar, entidades a las que ambos pilotos pertenecían y a través los cuales, se inmortalizarían sus respectivos nombres.

60 En marzo de 1911, habían logrado obtener el récord de capacidad de carga, al efectuar algunos vuelos con 10 pasajeros, promediando los 633 kgs. además del peso del piloto. (Fuente: Revista L´Aérophile. Marzo de 1911)

Otras de sus modernas y más singulares características técnicas, *eran que: "Las alas tenían un larguero principal de tubos de acero, estaban enteladas y tenían el borde de ataque recubierto de aluminio, el ala inferior estaba visiblemente separada del fuselaje sin acople directo al cuerpo del avión y tenían incidencia regulable en tierra. Estaban unidos por cuatro montantes de acero de los cuales los pares próximos al fuselaje hacían de soporte de este. La estructura alar en su conjunto estaba diseñada para soportar una carga de trabajo catorce veces superior a la normal. Tenían además un dispositivo que permitía su plegado en tierra de manera que posibilitaba su guarda en espacios reducidos como galpones que no excedieran los 3.60 m de ancho por 8.75 m de profundidad y facilitaba sensiblemente su transporte por modo terrestre"*[61].

Por otra parte, estos robustos aeroplanos Bréguet, desde un punto de vista militar, incorporaban a este tipo de modelo "multiplaza" una verdadera revolución que para aquellos días de guerra sería muy provechoso en un avión de guerra. Es así que al tener este biplano una estructura metálica compartimentada, que podía disminuir o aumentar su capacidad de asientos, combustible o incluir un sistema lanza bombas Scott, a partir del cual podía considerar una tripulación mayor que acompañara al respectivo piloto, llevando un observador, un artillero o un sistema bombardero, según fuese la misión asignada o simplemente ampliar su capacidad de radio de alcance en cuanto se refiere a combustible.

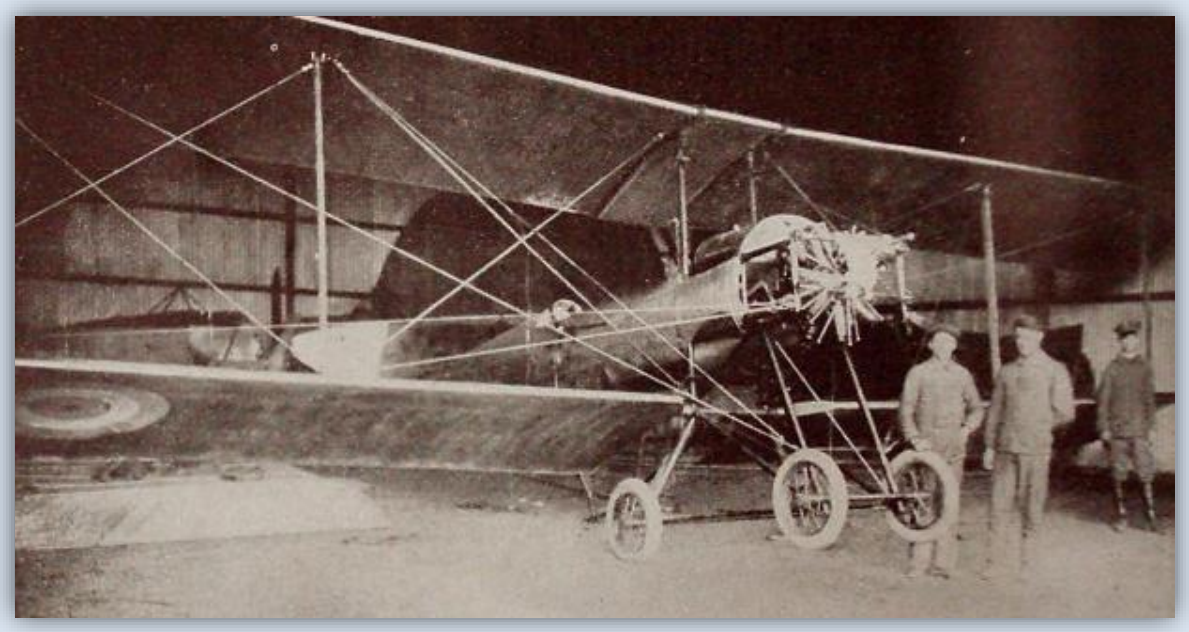
El Bréguet consideraba la posibilidad de llevar una tripulación multipropósito
(Fuente: El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino. Eloy Martín)

Arribado Bailliencourt y el Bréguet a la Argentina a comienzos de septiembre de 1913, durante este mes fue ensamblado con ayuda del ingeniero Macías y el mecánico ruso Pablo Juan Parasovska[62]. El entonces piloto de pruebas, realizó los primeros vuelos e instruyó a los tenientes pilotos argentinos, señores Raúl Eugenio Goubat y Pedro Leandro Zanni, en las artes del vuelo que requería este Biplano Bréguet adquirido en julio.

61 Martín, Eloy. *El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino*. Página 7

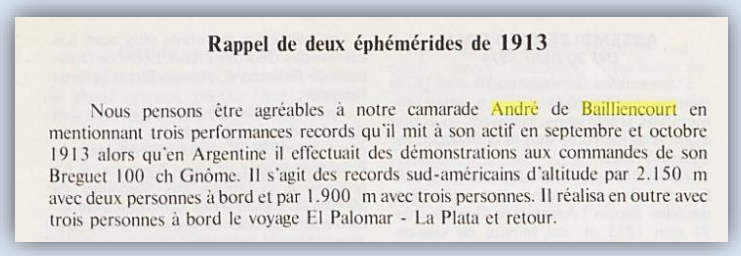
62 Información parcialmente extractada de https://www.amilarg.com.ar/breguet-1913.html

Al respecto, se señala que el primer despegue verificado para el Breguet, ocurrió tras un recorrido de unos 20 metros, hecho que no sólo impresionó positivamente a los aviadores argentinos, sino que "*acredita para ese aparato condiciones de operabilidad en espacio reducido. Para poner a prueba las demás condiciones del mismo, Balliencourt, en compañía del Teniente Goubat voló por Liniers, Belgrano, San Isidro, San Martín y Campo de Mayo, a 1400 m. de altura, descendiendo en vuelo planeado desde 1.000 metros*"[63].



En primer plano, aparecen presumiblemente Bailliencourt junto a Pedro Zanni, oficial de la aviación militar argentina

Una interesante información aparecida en la revista aeronáutica francesa Pionniers[64], consigna que de acuerdo a unos datos entregados por Bailliencourt, se habrían efectuado entre septiembre y octubre de 1913, las primeras demostraciones del avión Breguet de 100 HP con motor Gnome, donde se batieron récords sudamericanos de altitud a 2.150 mts con dos personas y otro de 1.900 mts con tres personas.



Rappel de deux éphémérides de 1913

Nous pensons être agréables à notre camarade André de Bailliencourt en mentionnant trois performances records qu'il mit à son actif en septembre et octobre 1913 alors qu'en Argentine il effectuait des démonstrations aux commandes de son Breguet 100 ch Gnôme. Il s'agit des records sud-américains d'altitude par 2.150 m avec deux personnes à bord et par 1.900 m avec trois personnes. Il réalisa en outre avec trois personnes à bord le voyage El Palomar - La Plata et retour.

***Pionniers**, Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges N°41, 15 Juillet 1974.*

Nuestro distinguido Miembro Correspondiente en la Argentina Sr. Eloy Martín, por su parte, describe otra interesante marca para esos primeros días del mes de septiembre: *"El Teniente 1.º Goubat, obedeciendo órdenes superiores se trasladó del Palomar a La Plata en 40 minutos de vuelo a una*

63 Martín, Eloy. *El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino*. Pág. 22.

64 ***Pionniers***, Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges N°41, 15 Juillet 1974. 11e année. Pág. 37

altitud de 1300 m, manteniéndose a pesar del fuerte viento, a una altura no menor de 500 m, durante todo el viaje de más de 100 km, realizado en 1:00 h y con viento contrario. Se trataba de entregar una nota del Director de la Escuela al jefe del Regimiento 6 a que pertenece el Teniente Biedma; con fines de estudio y como base para proponerlo a los demás pilotos en su rendición de examen superior. Cumplida la orden, regresó el aviador, con una escala en Villa Lugano por falta de nafta y lubricante, que se le llevó en el auto de la escuela, pudiendo así concluir su viaje[65]. Cumplieron así una marca sudamericana de distancia sin precedentes hasta esa fecha, para traslado aéreo de dos pasajeros."

Otro registro histórico que ha permanecido vinculado al Breguet y su "piloto de pruebas", será el 24 de septiembre de 1913, fecha en que André de Bailliencourt, realizó un vuelo entre El Palomar pasando por la capital misma; atravesando lugares tan concurridos como la Plaza del Congreso, Recoleta, Riachuelo y Puente Alsina, y llegando a Quilmes, lugar donde junto a Pedro Zanni subió a 2.150 mts de altura, superando en 200 metros, una anterior marca anterior que detentaba el ingeniero Jorge A. Newbery[66].

Culminados los ensayos el aparato será entregado oficialmente a la Aviación Militar a mediados de octubre de 1913, mes en el que Bailliencourt, continuará las tareas encomendadas para el alistamiento de los Bréguet adquiridos en Chile. En unas notas encontradas carentes de fuente clara y precisa, se consigna que André de Bailliencourt, se dirigió desde Buenos Aires hasta Mendoza el día 16 de ese mes, para tomar el ferrocarril trasandino, y arribar finalmente a Santiago, el 25 de octubre de 1913. Se relata además, que a su llegada, habría sido acompañado hasta el aeródromo de El Bosque, donde iniciaría el ensamblaje de tres aviones Bréguet, los que también habían arribado por aquella fecha a la capital nacional.

Menester sea recordar que Bailliencourt, conocía a algunos de los oficiales y suboficiales chilenos, que se formaron como pilotos en Francia, especialmente entre ellos, al Teniente 1° Tucapel Ponce; al Teniente 1° Amadeo Casarino y al Sargento 1° Adolfo Menadier; estos últimos quienes además, fueron parte de la Comisión que recepcionó los tres primeros Breguet en Douai.

Cabe finalmente señalar, que para el arribo de André de Bailliencourt a Chile, los únicos aviones[67] que ya estaban volando en la Escuela de Aeronáutica Militar eran sólo 11 unidades; entre ellos dos Blériot de 80 HP para piloto y un pasajero o alumno; tres Blériot de 50 HP para una persona; un Deperdussin de 70 HP con asientos en tándem, un biplano Voisin de 80 HP con capacidad de un piloto y dos plazas; dos Blériot de 25 HP y dos más para instrucción, denominados "Pingüino" por sus alas cortas y que sólo servían para instrucción en tierra. Posteriormente, según lo informaba el semanario Sucesos, en su edición N°580 del 16 de octubre de 1913, se esperaba por aquellos días, el arribo *"de cinco*

---

65 Boletín del Aero Club Argentino. Año III N.º 17. Septiembre de 1913. (Gentileza de Eloy Martín).

66 Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 38. 10 de diciembre de 1915. (Gentileza de Eloy Martín).

67 La primera remesa de aviones adquiridos por el Gobierno de Chile para implementar la aviación militar, están indicados en el siguiente texto, que reseña y complementa la anterior, a través de una declaración que el General don Pedro Pablo Dartnell entregara en mayo de 1944, a un periodista del semanario *La Palabra*: ***"En Chile, la necesidad de tener aviación militar y los deseos de hacer este proyecto una realidad, se hizo febril. Era Ministro de la Guerra por aquellos tiempos, el notable político don Jorge Matte, quien poseído de un enorme entusiasmo por la nueva arma, preparaba en los alrededores de Santiago, en los potreros de El Bosque, el sitio donde habría de montarse la Escuela. Giró a París la suma de doscientos mil francos oro, y con ella se adquirieron los siguientes aparatos: un Blériot, un Deperdussin, un Sánchez Besa, un Voisin y un aparato escuela, al que el Coronel Dartnell bautizó con el nombre de Cóndor. Se adquirieron, además todos los aparatos, accesorios y herramientas para montar la primera maestranza de aviación en Chile, con el agregado de un camión de transportes***.

biplanos Sánchez Besa, para dos pasajeros, cuatro biplanos Breguet para un pasajero, y un monoplano Sánchez Besa, regalado al capitán Ávalos por el constructor, valor de 28.000 francos. Bonito regalo."

Una vez armados los tres primeros aviones en Chile, y mientras esperaban la llegada del cuarto ejemplar, será requerido nuevamente en Argentina. Bailliencourt realiza un corto viaje a Buenos Aires a comienzos de noviembre, período en donde se registrará para el día 19 de ese mes, un accidente tras aterrizar Bailliencourt sin la rueda delantera, que se había desprendido tras el despegue. En la revista Aviación N°17 de mayo de 1922, se hace referencia a este incidente con el siguiente comentario: "*luego de dar 2 circuitos, y pese a los avisos desde tierra, al aterrizar piloneó y el piloto salió despedido*." Tanto el piloto francés como el avión, no sufrieron mayormente, y tras un cambio de refacciones principalmente en el tren de aterrizaje, la nave volvió a volar tiempo después.

Bailliencourt en la Argentina

Si pudiera resumir los días de ese avión, puedo agregar que con fecha 31 de diciembre de 1913, el Teniente 1° Raúl E. Goubat intentará batir el récord sudamericano de distancia con pasajeros (con el Jefe de Mecánicos Ambrosio Luis Vicente Taravella) realizando un vuelo entre El Palomar y Las Flores, provincia de Buenos Aires, a la altura de Cañuelas (provincia de Buenos Aires), Goubat comprobó que el avión perdía altura por una falla del motor y decidió aterrizar de emergencia en un campo cercano a la estación Abbot, ocasión donde el avión al perder velocidad, impactó contra una cerca de alambrado, enterrándose en el suelo de nariz. El Bréguet fue reconstruido meses más tarde (abril de 1915) y continúo en servicio hasta que fue dado de baja después del mes de junio del mismo año.

Retornado Bailliencourt en Chile para recibir el cuarto avión, un Bréguet de 100 h.p. provisto de tubos lanza bombas, el 23 de enero de 1914 emprenderá su montaje y respectivas pruebas de vuelo en pleno verano. Un registro sin fecha de la revista francesa Pioneers, señala que este envío incluía cajas de aviones Bathiat-Sánchez-Besa[68] *"de fabricación francesa que, lamentablemente, no incluían instrucciones ni diagramas. Sánchez-Besa era originario de Chile, un héroe popular y un aviador experimentado*", por lo que Bailliencourt también estuvo vinculado en la puesta en marcha de los biplanos del constructor nacional radicado en Francia.

Ciertamente que el aporte pionero de aviones y principalmente de algunos mecánicos franceses con experiencia aeronáutica probada, fue realmente notable tanto en la aviación civil como militar. Muchos no dudaron en dejar su suelo natal para venir hasta América del Sur, pues se les presentaba lejano y exótico, a vivir aventuras, penurias y tragedias según la suerte que corrieran. En el leal desempeño de su noble oficio, descansó buena parte del éxito obtenido de muchos de los precursores nacionales.

Nuestro socio y distinguido investigador, Alberto Fernández Donoso señala en su trabajo sobre *los franceses en la aviación chilena*, que *"hubo por cierto, algunos que no se sintieron a gusto en su estadía, por las múltiples dificultades que debieron resolver. En este caso se encuentra el ingeniero*

[68] Nombre que, desde enero de 1913, tenían los aviones Sánchez Besa quien se había asociado con Léon Bathiat, un reconocido ingeniero y piloto de pruebas francés.

mecánico André de Bailliencourt, enviado por la casa Breguet a armar y entregar los cuatro aparatos de esta marca, adquiridos por el Ejército".

"Estos controvertidos biplanos estaban aun en su etapa de experimentación cuando fueron adquiridos para la Escuela de Aeronáutica Militar y no dieron los resultados previstos. Pese a ello, Bailliencourt se las ingenió para conseguir que rindieran las performances deseadas y defender su reputación ante la presencia de los Sánchez Besa, mucho más seguros y confiables".

Un reporte que Bailliencourt envió a la Casa Bréguet, resulta trascendental para tratar de entender algunas de las percepciones que este modelo de biplanos parece haber tenido por aquellos días. En él, el piloto y mecánico Bailliencourt, señala que el rendimiento de los aviones Bréguet se había visto afectado por *"la altitud (de Santiago), que reducía la potencia de los motores; las corrientes de aire brutales; las altas temperaturas (37º a 40º)*[69] *que reducían la densidad del aire y la mala calidad del combustible empleado"*, agregando que la poca preparación del personal puesto a su disposición y la poca experiencia de los aviadores chilenos Ponce y Menadier, en el manejo de estos aviones, pese a que como señalara anteriormente, éstos no sólo habían estudiado en la escuela de la "*Societé Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet,* sino que habían merecido grandes elogios en Francia.

Biplano Bréguet de 100 H.P., construido en Francia para misiones de guerra. Llegado a Chile en diciembre de 1913, siendo armado en los talleres de la Escuela de Aeronáutica Militar y probados en vuelo por el piloto de pruebas de la Casa Bréguet, André de Bailliencourt dit Courcol

[69] En los meses de enero de 1914 y 1915, efectivamente se registraron algunos de períodos más calurosos de Santiago de Chile. https://www.tvn.cl/programas/muybuenosdias/actualidad/estamos-viviendo-el-verano-mas-caluroso-de-los-ultimos-100-anos---3811761

Otro experimentado y legendario piloto chileno, además de principal autor de algunos de los mejores registros de nuestra aviación nacional en sus comienzos, el Coronel de Aviación don Enrique Flores, autor de la Historia Aeronáutica de Chile, señala por cierto, que los problemas de Bailliencourt provinieron principalmente del tipo de avión elegido. Pues según su apreciación, el biplano Bréguet-III adolecía de serias deficiencias de diseño por *"encontrarse en experimentación este tipo de aeroplanos en Francia*". Era extremadamente inestable y veloz, difícil de controlar aún para los expertos, y las planchas soportes del motor, se rompían con facilidad, constituyendo esto último, un verdadero desafío, puesto que habían sido calculadas para motores de menor potencia en vez de los de 80 o 100 hp con que estaban dotados[70].

Tenientes Urrutia y Ponce sobre el Breguet de 100 HP

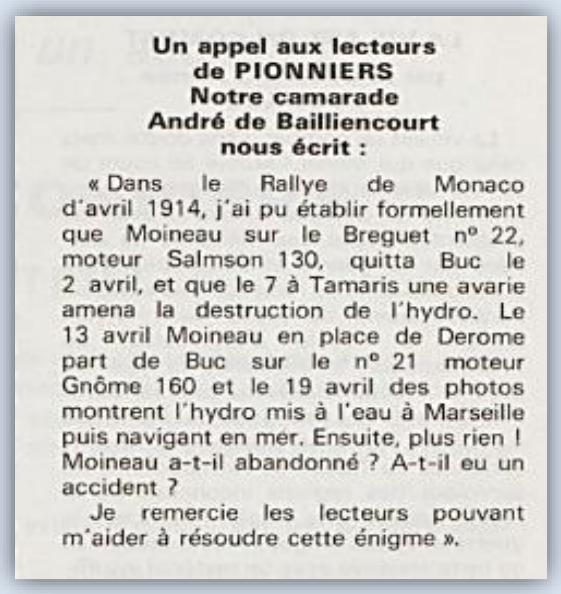
Al respecto, añade Fernández Donoso, *"pese a que Louis Breguet se regía por estrictos cálculos matemáticos para diseñar sus aviones, este modelo en particular, aún no había alcanzado la madurez y desarrollo final que sólo daban la experimentación y el error. Ya tendría el constructor francés, la oportunidad de volver a enviar aviones capaces de vencer a los Andes y a "les courrants d'air brutaux" que allí reinan*".

Con estos antecedentes, que más que nada nos aportan sobre el comportamiento y quizás magros resultados con ese modelo de avión Bréguet en Chile y Argentina, por igual.

70 Flores Álvarez, Enrique. Historia Aeronáutica de Chile. Santiago de Chile,1950. Páginas 113 y 114.

El 24 de marzo de 1914, André de Bailliencourt daría por terminada su tarea, fecha en la que dejó atrás el puerto de Valparaíso, a bordo del vapor Oronsa con destino a Río de Janeiro, puerto desde donde se reembarcó con rumbo a Lisboa, Portugal. Desde allá tomaría el tren a París, y de ahí a su natal Douai arribando a casa, la primera semana de abril de 1914.

Bailliencort cumplirá una longeva trayectoria de vida, en la que la firma Bréguet, le acompañará en muchas de sus aventuras, sea en tiempos de paz como también durante la guerra que estaba por desatarse ese fatídico año de la *Gran Guerra de 1914*.



Un appel aux lecteurs de PIONNIERS
Notre camarade André de Bailliencourt nous écrit :

« Dans le Rallye de Monaco d'avril 1914, j'ai pu établir formellement que Moineau sur le Breguet nº 22, moteur Salmson 130, quitta Buc le 2 avril, et que le 7 à Tamaris une avarie amena la destruction de l'hydro. Le 13 avril Moineau en place de Derome part de Buc sur le nº 21 moteur Gnôme 160 et le 19 avril des photos montrent l'hydro mis à l'eau à Marseille puis navigant en mer. Ensuite, plus rien ! Moineau a-t-il abandonné ? A-t-il eu un accident ?

Je remercie les lecteurs pouvant m'aider à résoudre cette énigme ».

L
La primera de sus relevantes actuaciones[71] a su regreso, será participación en el icónico Rallye de Mónaco en 1914

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Clavijo Pecino, José A. y Sánchez Lladó, Francisco Javier. ***La Escuela de aviación Hanriot en el Campo gibraltareño se inauguró en el mes de abril de 1911.*** Septiembre 2019.

Fernández Donoso, Alberto. ***French presence in the aeronautical history of Chile***. Santiago de Chile, septiembre de 1997

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

De Bailliencourt-Courcol, André. ***L'époque héroïque de l'aviation en Haute-Loire.*** 1967 https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k32056792/f159.item.r=andr%C3%A9%20de%20bailliencourt%20dit%20courcol

Martín, Eloy. ***El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino***. https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Breguet-III-1913-en-el-Ejercito-Argentino.pdf

[71] ***Pionniers***, Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges N°40, 15 Avril 1974. 10e année. Pág. 45 https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5326750f/f47.image.r=andre%20de%20bailliencourt?rk=171674;4

Mathevet, Paul. ***Des «Poilus» qui sont devenus «Aviateurs» au cours de la Première Guerre mondiale.*** 07/2014
https://espacesaerienslyon.pagesperso-orange.fr/vieilletige/hteloire.html

Seltzer, Gregory Charles. ***The hopes and the realities of aviation in french Indochina, 1919-1940.*** 2017. https://uknowledge.uky.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1060&context=history_etds

Registros genealógicos de la Familia Bailliencourt dit Courcol
https://man8rove.com/fr/profile/d69f4zjw-ferdinand-de-bailliencourt-dit-courcol

Pionniers, Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges N°40, 15 Avril 1974. 10e année.
https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5326750f/f47.image.r=andre%20de%20bailliencourt?rk=171674;4

Pionniers, Revue Aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges N°41, 15 Juillet 1974. 11e année.
https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5326751v/f39.image.r=andre%20de%20bailliencourt?rk=85837;2

Canal de televisión TVN.
https://www.tvn.cl/programas/muybuenosdias/actualidad/estamos-viviendo-el-verano-mas-caluroso-de-los-ultimos-100-anos---3811761

Diario El Mercurio de Santiago, lunes 8 de septiembre de 1913

Diario El Mercurio de Santiago, viernes 24 de octubre de 1913

Revista L´Aérophile. Ediciones varias de 1911- 1912-1913 y 1914
Biblioteca Nacional de Francia. Gallica

Revista de Locomoción Aérea Nº10, 1910

LUIS CENOBIO CANDELARIA
y otros recuerdos rescatados de la memoria

Los recuerdos de la colonización del sur de Chile, se entremezclan con nuestra memoria aeronáutica de uno de los descendientes de aquellas primeras familias de colonos. Pieza central de nuestra revista, se vuelve esta transcripción de una entrevista realizada por nuestro socio Héctor Alarcón Carrasco, que el Profesor don Arturo Toro Herrera, nos regalara con su acostumbrada generosidad, el pasado 5 de noviembre del 2021, y que este mes publicamos como homenaje al teniente aviador argentino, Luis Cenobio Candelaria.

Colonos de la zona

PROFESOR ARTURO TORO HERRERA

Soy descendiente de una de las primeras familias de colonos que llegaron al valle del volcán Llaima, eso más o menos a fines de 1888, por ahí. El valle estaba prácticamente deshabitado, salvo algunas familias mapuches que habían emigrado desde Argentina, porque las primeras familias mapuches acá se asentaron emigrando desde los territorios de Neuquén, Zapala, Río Negro y otros de Argentina como lo dice el historiador argentino que escribió el libro Neuquén[72]. Él dice que los mapuches eran tribus que vivían allá haciendo guerrillas con otras tribus, las que al final cansadas, los expulsaron y emigraron hacia Chile.

Así se empezó a poblar, pero acá había en el valle del Llaima muchas tierras desocupadas, tanto así que cuando se organiza la colonización del valle, se entrega la concesión a una empresa. Había más de 180.000 hectáreas deshabitadas. Entonces llegaron colonos de distintas partes de Chile y también llegaron del extranjero, de distintos países.

[72] Se refiere a la revista de la Historia de Neuquén, Pangea editora, Neuquén, diciembre de 2001. 120 páginas.

Yo nací en 1923, prácticamente ya a las puertas de comenzar los cien años. Todo lo que sé de esto es a través de entrevistas personales, de la tradición, de documentos históricos, de la Biblioteca Nacional de Santiago, entrevistas personales a mucha gente que yo conocí.

Ahora, el vuelo fue el 13 de abril de 1918, era un día sábado. En la torre del templo que había en Cunco era una torre de 25 metros de altura, sonaban las campanas como llamando al descanso de la semana. Ahí se me vienen a la memoria los versos de una canción que dice:

Toque de oraciones, la torre sueña ya y el eco de sus sones llena la inmensidad…

Y realmente el eco se perdía por las montañas y por el valle. Así empezaba la gente a descolgar los bueyes, a suspender el trabajo y el sacerdote que estaba como párroco, llamaba a la oración, pues se tenía la devoción del rosario. Allí se encontraban niños, señoras y algunos trabajadores que ya habían largado los bueyes y estando ahí se escuchó un ruido, que parecía como el eco de las oraciones, pero era un ruido lejano, entonces el sacerdote suspendió la oración e hizo salir a la gente. Cuando salieron vieron que desde el lado del volcán algo venía como una cruz volando. La gente sorprendida creyó que se trataba del fin del mundo y se arrodillaba sobre el polvo de las calles y pedían perdón, misericordia y el sacerdote también salió y escuchaba que la gente decía misericordia, misericordia y él a la vez que se pegaba en el pecho, *decía "mí ser alemán, mí ser alemán".*

Era el avión, era un monoplano, de 80 caballos de fuerza. Eran los aviones que ya se desechaban en la Guerra de 1914 en Europa. Por qué los desechaban, porque ya estaban saliendo otros mejores. Entonces tanto Argentina como Chile, se interesaron en comprar estos aviones con el propósito de tener relaciones a través de la cordillera.

Los aviones se desarmaban en Europa y se embarcaban en barcos, porque no había otra forma en esos años. Estamos hablando de más de **cien** años atrás. Se embarcaban y llegaban desarmados, primero a Buenos Aires y un mes después llegaban a Valparaíso porque los barcos tenían que dar la vuelta por el estrecho de Magallanes y entrar al Océano Pacífico y llegar a Valparaíso.

Primero tocaban el puerto de Corral en Valdivia. Los aviones llegaban desarmados y se montaban sobre carretones tirados por caballos y se trasladaban a Santiago. En Santiago se armaban los aviones. Los aviones eran muy simples construidos con varillas y lona, muy frágiles, con un motor tipo cuatro estrellas dicen los narradores y alimentados con aceite de ricino y una potencia de 80 caballos de fuerza, capaces de permanecer en vuelo unas tres horas más o menos y luego tenían que bajar para revisar y para volver a cargar el combustible.

Así llegan los aviones. Entonces tanto en Argentina como en Chile, empiezan a manejar ya, con el propósito de cruzar la cordillera y unir ambos países sabiendo que la cordillera es una de las montañas más altas de la tierra después de los montes de Everest en Asia. Están los grandes volcanes de más de siete mil metros de altura, seis mil quinientos. Bueno y los aviones no tenían la potencia para cruzar. En Argentina hubo siniestros fatales. Matienzo, el aviador Newbery[73], chocaron con la cordillera y fallecieron. Los aviones se destrozaron; pero había un joven llamado Luis Cenobio Candelaria que era alumno de la Escuela de Aviación El Palomar en la ciudad de Buenos Aires.

El año 1917**,** él había recibido ya su licencia como piloto. Estaba próximo a cumplir los veinticinco años, era muy joven y en ese año llega el primer centenario de la batalla de Chacabuco[74], se iban a cumplir cien años. Luis Cenobio Candelaria solicita permiso para cruzar la cordillera y asistir a los actos de la recordación de la Batalla de Chacabuco, entre el Ejército Libertador de los generales O'Higgins y San Martín y se le deniega el permiso, no lo autorizan. Entonces solicita él, permiso para trasladarse al sur, con la disculpa de que se iba a entrenar. Era un poco llamativa la petición, porque si quería cruzar la cordillera de Mendoza a Santiago, por qué venir al sur, donde la cordillera era más baja. Bueno eran las intenciones que él quería ser el primero; quería ser el vencedor y el primero en cruzar la cordillera y la porfía lo llevó entonces a embarcar su avión desde Mendoza a la ciudad de Zapala en Argentina.

El ferrocarril había llegado un año antes a Zapala, así que lo embarcó con su mecánico que se llamaba Miguel Soriano. Embarcan el avión y llegan a la ciudad de Zapala. El mecánico arma el avión y empiezan los primeros ensayos. La gente quedaba admirada de ver ese pájaro tan raro y se sorprendía. Así empiezan los entrenamientos.

Cuando ya el vio que podía elevarse y cruzar algunos cerros en Argentina como el cerro Carrere y otros, solicita permiso a Mendoza para cruzar la cordillera y se le deniega el permiso, pero el sabiendo que ya no se le iba a autorizar y que la respuesta iba a llegar, cuando él ya hubiera emprendido el vuelo.

Así el 13 de abril, como a las quince treinta más o menos de la tarde de un día sábado levanta el vuelo y un amigo le dice "*si te pierdes en la cordillera busca un río y sigue su curso*", porque los ríos bajan de la cordillera y siguen hacia el Océano Pacífico y siguiendo el río, se iba a internar más en el territorio de Chile. Así emprende el vuelo[75] y cruza la cordillera sobre las elevaciones de una cadena montañosa que se llama Batea Mahuida[76] entre ese y un paso que hay un poquito más al norte que es el Paso del

[73] Jorge Alejandro Newbery resultó fallecido en un vuelo demostrativo en Mendoza el 1° de marzo de 1914, cuando preparaba su eventual cruce de la Cordillera de los Andes. Posteriormente el aviador Benjamín Matienzo falleció el 28 de mayo de 1919 al intentar el cruce cordillerano entre Mendoza y Santiago de Chile.

[74] Se refiere a la Batalla de Maipú el 5 de abril de 1818.

[75] Desde Zapala, Argentina a 1,012 MSNM

[76] Batea Mahuida, se encuentra a 2.100 MSNM

Arco[77]. Dos pasos que están a menor altura que el paso de Pino Hachado[78], que une la ciudad de Zapala con Lonquimay[79].

Antes de salir le ordenó a su mecánico que viajara a Chile, para que revisara el avión, porque su propósito era llegar acá y seguir volando hasta Santiago. Ese era el propósito, pero el futuro no estaba dado así. Entonces emprende el vuelo y se pierde en la cordillera, porque miraba hacia el norte y veía montañas más altas. Para el sur la cordillera descendía, porque al sur va descendiendo hasta el Cabo de Hornos, el sur extremo de Chile.

Pero ya había hecho muchos ensayos y se decide a cruzar. Siguiendo los consejos de su amigo sigue su vuelo hacia el sur, donde veía que la cordillera bajaba para ver si encontraba un río. Efectivamente, después de un tiempo descubre primero un afluente del río más grande que tiene el valle, que es el río Allipén. Llegando al curso de este río se interna en el valle del volcán Llaima, que se empieza a abrir, abrir del volcán y eso le permite mirar de un lado para otro. Hacia el norte siempre veía cerros más altos, de modo que él tenía que seguir el curso del río. En eso pierde mucho tiempo, se separa después del río y sigue hacia el sur, llegando a las proximidades del lago Colico[80]. Ahí se da cuenta de que se equivocó y regresa hacia el norte, cruza nuevamente el río Allipén y sigue un poquito más al norte y empieza a volar buscando ya un lugar donde bajar porque el motor le funcionaba bien, pero los instrumentos le señalaban ya que el combustible se empezaba a agotar y él no podía cargarlo. El avión tenía que bajar. Así vuela y descubre que está volando sobre una laguna.

Se equivocó, según lo manifestó después. Se trataba del humo que salía de las chozas de uno de los poblamientos que había ahí y que más tarde supo que eso era Cunco. Equivocado perdió mucho tiempo y ahí ya la gente vio que andaba perdido; lo trataron de guiar, entonces don Juan Félix Pérez, que era el encargado de la pulpería de la concesión de la colonización llamó a unos muchachos y les entregó retazos de géneros blancos de tocuyos y lienzos y que los ataran a varas y corrieran a un potrerito que había despoblado de árboles, para que el aviador los viera de arriba y pudiera encontrar entonces donde aterrizar.

Así el avión va bajando apenas sobre las copas de los árboles. Al avión ya el combustible se le agotaba, así que tenía que bajar y descubre entonces el potrerito libre de árboles entonces enfila el avión hacia allá, pero antes del potrero había un estero que pasa por Cunco que se llama estero Nahuelcura. El estero estaba cercado por ambos lados con cerco de tranqueros y ya abajo, cerca ya de aterrizar al otro lado, enreda la cola en el cerco de tranqueros y el avión se da vuelta y cae invertido, quedando el aviador en muy mala posición, quedando cabeza abajo colgando sin poder desatarse las correas, pero un poblador que era colono español, llamado Sandalio Ardura, vivía como a 150 metros del lugar donde había descendido el avión y corre y corre y llega justo para ayudarlo en compañía de Cipriano Ormeño.

Él le ayuda a desatar las correas y el aviador se pone de pie, pero el avión quedó invertido. Se había quebrado un ala y la otra estaba apoyada dentro del estero. Se había partido la hélice, lo que indicaba que ya el avión no quedaba en condiciones de continuar el vuelo.

77 Paso del Arco se encuentra a 1.400 MSNM

78 Pino Hachado se encuentra a 1884 MSNM

79 Lonquimay se encuentra a 842 MSNM

80 Cunco se encuentra a 500 MSNM

Empieza entonces a llegar la gente, de todas partes corriendo, corriendo al lugar y el primero que llega es el colono español Santiago Ardura, de profesión mecánico, que como dije, lo ayuda a desatar.

Según su descripción, el aviador Candelaria vestía un overol de color plomo oscuro y llevaba un cinturón atado a la cintura y ahí un revólver, como prevención por si caía en la cordillera en caso de tener que defenderse de algún puma o alguien que lo atacara, era una prevención.

El aviador se pone de pie, pero queda mudo, no habla, tal vez por la impresión y empieza a llegar gente de todas partes, corriendo, corriendo y el miraba de un lado para otro, pero con la mano puesta sobre el revólver y así llegó un colono de apellido Le Pent, era francés y cuando vio la marca del avión que decía "*Morane Saulnier Parasol*", dijo ah, este viene de Francia y lo interroga en francés. El aviador Candelaria no contesta y mirando de un lado para otro.

A continuación, llega un colono de ascendencia alemana, don Carlos Federico Hettig, que era como el patriarca de la colonización, un hombre muy bondadoso, muy caritativo, quien lo interroga en alemán y Candelaria sigue mudo, no contesta. Así, de todas partes, pero viendo que la gente lo miraba con curiosidad y trataba de ayudarle, entonces al final se decide y dice *"¿Dónde estoy?"* En Chile le gritan, en Cunco, en Chile. Candelaria se quita la gorra, la lanza al aire y grita *"estoy en Chile" "Viva Chile, la patria hermana".*

Postal conmemorativa del vuelo de Candelaria

Ahí ya tomó confianza y viendo que la gente quería ayudarle, entonces pide le ayuden a sacar el avión del estero. El avión era muy liviano. Era un avión de varillas y alas de lona, muy liviano. Se dice que el avión con el motor y el aviador, apenas pesaba 250 kilos. De modo que fue fácil sacarlo.

Ocho muchachones grandes lo tomaron, lo sacaron del estero. Él solicitó que lo dejaran debajo de un árbol para protegerlo y que él se iba a quedar ahí a alojar. Entonces don Carlos Federico Hettig le dice: *"No señor, yo le ofrezco mi casa".* En eso llega también el concesionario de la comunidad de la colonización y le ofrece los galpones de la comunidad y le dice *"llevémoslo a los galpones de la comunidad, ahí va a quedar bajo techo, va a quedar seguro*". Entonces Candelaria acepta y entonces ocho o diez muchachones toman el avión y lo llevan, como dije un ala rota y la hélice partida, ya no en condiciones de poder seguir el vuelo.

Quedó guardado el avión ahí, pero en Argentina, antes de salir Candelaria había encargado a su mecánico que viniera a Chile para que le revisara el avión y Miguel Soriano montado a caballo cruza la cordillera por el paso que hoy se conoce como paso Pino Hachado, que es 500 metros más alto que el paso por donde pasó Candelaria, que es Batea Mahuida, por lo que el mecánico cruza a caballo a mayor altura que el piloto. Así Soriano llega y se aloja en Lonquimay. Ahí alojó, para continuar y preguntar ahí si habían visto un avión o qué se yo y donde podía ir para encontrarlo. Porque en ese tiempo las comunicaciones no existían los teléfonos, no existían las radios, no había los medios como ahora.

Pero la noticia ya había llegado a Europa, cómo?, si no había radio. Estaba el cable submarino desde Buenos Aires a Francia. Entonces se hablaba, como quien dice por la línea del cable. Así llegó la noticia a Europa y todos los diarios y publicaciones, lanzan la noticia al mundo con grandes titulares diciendo la hazaña mundial, pero ellos no sabían por dónde, sabían que la cordillera de los Andes es una cadena montañosa muy alta, pero resulta que Candelaria cruzó por la parte baja. Bueno, don Carlos Federico Hettig le ofrece su hogar para hospedarse por el tiempo que fuera necesario, mientras llegaba el mecánico y ver después, qué se podía hacer.

Así, lo llevan a la casa y don Carlos organiza en la misma noche una cena para atender al aviador e invita a las personas más destacadas del pueblo para que asistan y lo acompañen. Así el aviador se hospeda en la casa de este caballero y ahí entonces empieza a contar cosas, porque la gente le preguntaba una y otra cosa y él contestaba en la medida que podía.

Asiste también un señor llamado Ruperto Toro Anríquez, que no tiene nada que ver con el apellido de mi familia. Él también era un colono y don Ruperto asistió también, porque era un señor importante ahí y llevó su guitarra, tocaba muy bien y componía versos como un payador. Al final de la cena don Ruperto toma la guitarra y empieza entonces a componer los versos ahí, dice:

Desde Zapala salió
y cruzó la cordillera
volando en tierra chilena
que lo vio por vez primera

Los cóndores se asustaron
cuando el aviador pasó
y extrañados comentaron
¿Esto de donde salió?

Perdido entre las montañas
de natura
le cerró su paso el Llaima
un volcán de gran altura

Buscó nuevo derrotero
que lo llevara ligero
a cualquier lugar seguro
más cuando vio piedras miles
se dijo ¡Ya estoy en Chile!

Muy celebrados los versos de don Ruperto Toro. Dos días después llega el mecánico Soriano, que en Lonquimay sabían la noticia que más al sur de Lonquimay y probablemente en Cunco puede haber llegado. Entonces montando su caballo se dirige a Cunco.

Llegado al lugar, ve el estado del avión y ve que éste ya no puede continuar en vuelo y que lo único que queda es desarmarlo y ver la posibilidad de embarcarlo de alguna forma para llevarlo nuevamente a Argentina. Por entonces no existía el ferrocarril en Cunco, ya que por el momento se estaban haciendo los estudios y la estación más cercana del ferrocarril estaba en Freire a unos 45 kilómetros de Cunco y la única posibilidad de llegar era o a caballo o en carreta. De modo que el avión había que desarmarlo, embarcarlo en un par de carretas, motor, alas y había que llevarlo a Freire, que era la estación más cercana. Eso demoraba uno o dos días porque los caminos eran malos en ese tiempo y la lentitud de los bueyes hacía que se retardara más. Así es trasladado hasta la estación de Freire, En Freire ya estaba el ferrocarril y ahí se embarca el avión para llevarlo por el longitudinal hasta el ferrocarril trasandino que había en el norte y este lo comunicaba con la ciudad de Mendoza.

El aviador es recibido en Temuco. La prensa lo entrevista, hace declaraciones, le ofrecen homenajes también, hospedaje, el Regimiento Tucapel de Temuco, lo visita, lo entrevista, le ofrecen hospedaje en los hoteles. Así pasó dos o tres días ahí, hasta que al final se decide a viajar entonces con el avión hasta la ciudad de Los Andes. Por ahí cruzaba el ferrocarril hacia Mendoza. Así llega, desarmado, porque Candelaria pensaba aterrizar donde fuera en Chile y después levantar el vuelo, volando hacia Santiago, pero el avión quedó en malas condiciones así que no pudo.

Y toda la prensa, entonces todos los diarios comienzan a publicar. Yo saqué muchas informaciones de los diarios que están en archivos en la Biblioteca Nacional de Santiago cuando comencé a escribir la historia que me encomendó don Sergio Barriga Kreft, Administrador de Aeropuertos en Chile.

El visitó Cunco y me dijo que en Temuco había escuchado que en Cunco había caído un avión, pero no se sabía nada y se decía que el avión estaba guardado en Cunco. Él viajó a Cunco para verificar qué había de eso y llegando a Cunco, lo primero que hace se dirige a la parroquia de Cunco y habla con el sacerdote misionero que había ahí para preguntarle si tenía alguna información. Entonces él le dice: mire señor, yo hace poco que estoy aquí (porque ya no estaba el otro párroco), por qué no habla usted con el director de la escuela pública, él puede saber algo y así llegó él.

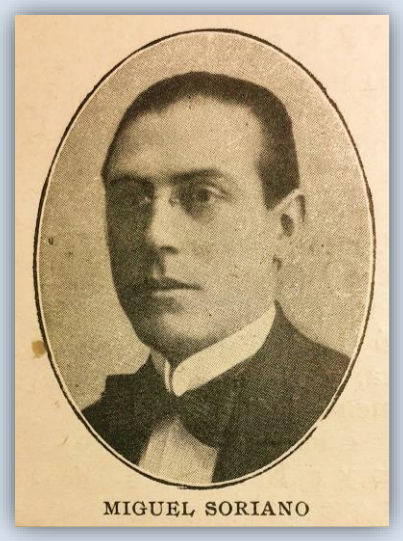
Yo era director de la escuela y se entrevista conmigo y me expone lo que él pretendía y qué es lo que yo sabía y me dice y usted sabe más o menos donde cayó el avión. Si le dije es aquí nomás, como a doscientos metros de la plaza de Cunco, así que fuimos allá y visitamos el lugar. Tomó informaciones, fotografías y después regresamos y antes de despedirse me dijo por qué no escribe usted algo sobre esto, es interesante porque es el primer avión extranjero que toca suelo chileno aquí en Cunco.

Cuando yo escribí entonces le mandé una copia, la copia la mandó él a una revista que se llama Aerodeportes, que se edita en Buenos Aires en cuatro idiomas y mi artículo fue publicado en esa revista y él le pidió al director que me mandara un ejemplar. Poco tiempo después recibí desde Buenos Aires una copia del ejemplar, así le debo a don Sergio Barriga Kreft que me interesara en esto de la historia y así seguí escribiendo y haciendo historia y sigo escribiendo, es lo que puedo decir y contar.

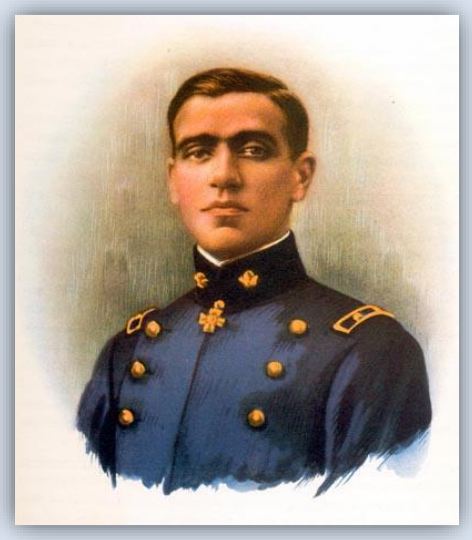
Cuando ya pasó todo esto don Ruperto Toro Anriquez, tomando la guitarra le agregó otros versos a los que ya se conocían:

Y el mecánico Soriano
ya cruzó los Andes
sobre el lomo de un caballo
taloneando y taloneando.
A Cunco llegó trotando

Teniendo las herramientas
se desarmó el aparato
lo que fue cosa de un rato
y el aviador Candelaria
no pudo cumplir la meta
la gente dijo a Cunco llegó volando
y de aquí se fue en carreta.



Miguel Soriano



Luis Cenobio Candelaria

Pero no fue el único cruce, porque existe otro primer cruce. El aviador Luis Cenobio Candelaria lo hace desde Argentina a Chile y el otro primer cruce se hace desde Chile a Argentina y lo hace el piloto chileno Dagoberto Godoy Fuentealba, cruzando la cordillera sobre las altas cumbres y sobre las faldas del volcán Tupungato sobre los 6.600 metros de altura. Esto ha resultado ser la hazaña de los Andes y eso sucedió ocho meses después del vuelo del teniente Candelaria, el 12 de diciembre de 1918.

Como dije yo nací cinco años después y desde niño escuché todas estas cosas. Mis padres fueron testigos, mis abuelos mis tíos, ellos vieron al aviador, lo conocieron. Eso es lo que puedo decir sobre la travesía de los Andes del aviador Luis Cenobio Candelaria y como dije, el otro primer cruce a la inversa. Cosa curioso, el aviador Candelaria viajó de Mendoza a Zapala y cruza la cordillera, cayendo en tierra que era prácticamente de Dagoberto Godoy, porque el aviador Godoy nació en Temuco, así que vino a caer a las tierras de acá de Godoy, y Godoy lo hace al revés y aterriza en Mendoza de donde era Candelaria[81].

En Mendoza existe un monolito que se erigió después, me parece que es un italiano, que tenía una pequeña villa, en los alrededores de Mendoza, donde aterrizó el aviador chileno, porque al llegar a Mendoza había una niebla muy cerrada y Godoy no pudo descubrir el lugar de aterrizaje que tenían los aviones en Mendoza, así que siguió volando, siguió volando y encontró una finca, o sea una parcela y su dueño talló en una piedra este recuerdo del aviador GODOY, sólo erró un poquito la fecha, pues grabaría noviembre, siendo que este suceso fue el *12 de diciembre de 1918.*

Detalle de la piedra grabada y que en la actualidad se encuentra lamentablemente vandalizada

Héctor Alarcón Carrasco
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: Agradecimientos a nuestro socio en Argentina, SM (R) Walter Marcelo Bentancor.

[81] Luis Cenobio Candelaria, nació en Buenos Aires, el 29 de octubre de 1892, hijo de Asisclo Victorio Candelaria y de María Luisa Micossi.

UN AVIÓN JAPONES EN CHILE

Postal japonesa ilustrando el vuelo del Mitsubishi G3M2 Modelo 21 "Nippon".

A lo largo de la historia aeronáutica de Chile, son escasas las ocasiones que una aeronave de origen japonés, haya llegado a nuestro país.

En forma contemporánea, solo han sido los aviones del Gobierno de Japón que han traído a sus autoridades a una cumbre internacional de países del pacifico, como la APEC (Asia Pacific Economy Cooperation), o alguna visita oficial de Estado.

En esta publicación describiremos el viaje alrededor del mundo de un avión Mitsubishi realizado en el año 1939, y que tocó nuestro suelo durante su gira.

Boeing 747-400 JF 20-1101 fotografiado el año 2014 en la losa del aeropuerto Arturo Merino Benítez, durante la visita del Primer Ministro Señor Shinzo Abe.

El Vuelo del Sol Naciente

Japón irrumpió en la aviación mundial con los aviadores Masaaki Iinuma y Kenji Tsukagoshi, quienes en el monoplano Mitsubishi Ki-15 Karigane, J-BAAI, "*Divine Wind*", despegaron de Tokyo a las 5.12 p.m del lunes 5 de abril de 1937, para aterrizar a las 15:30 del viernes 9 en Croydon, al sur de Londres, completando el raid en 94:18 horas y 8 minutos, en el transcurso del cual, derribaron una serie de récords.

Hasta ese momento, Japón no había hecho ningún vuelo que concitara el interés mundial, mucho menos empleando un avión diseñado y construido íntegramente por la industria japonesa, por lo que el éxito del "*Divine Wind*" tomó por sorpresa a los expertos y puso al país del Sol Naciente, en el mapa aeronáutico mundial.

Dos años más tarde, la aviación japonesa habría de ser protagonista de otra hazaña, involucrando esta vez, a los cielos de la Iberoamérica.

Durante 1938, la Mitsubishi Jukogyo Co. realizó la conversión de una veintena de bombarderos de mediano y largo radio de acción destinado a la marina imperial, G3M2 Modelo 21, en un transporte comercial, suprimiendo su armamento y transformando su interior en una cabina para ocho

pasajeros, denominado G3M2 Modelo 22, el que sería mayormente utilizado por la Dai Nippon Koku K.K. (Greater Japan Air Lines) antes de la guerra. Estaba provisto de dos motores radiales Mitsubishi Ha-45 Kinsei de 900 hp cada uno, que le permitían desarrollar una velocidad de crucero de 260 kilómetros por hora.

Luego para 1939, tres de estos aparatos hicieron noticia. El J-BEOA "*Soyokaze*", que efectuó el raid de Tokio a Teherán, el J-BEOC "*Yamato*", que lo hizo a Roma, y el tercero, el J-BACI "*Nippon*", de propiedad de los diarios "*Osaka Mainichi*" y "*Tokyo Nichi Nichi*", sería utilizado para un vuelo alrededor del mundo.

Tarjeta postal del vuelo alrededor del mundo[82]

Para esta hazaña, el bimotor fue equipado con un moderno piloto automático y provisto de un estanque adicional para 5.200 litros de combustible, que le otorgaba una autonomía de casi 24 horas de vuelo sin reabastecimiento, en tanto que la tripulación fue integrada por el piloto y comandante de la aeronave Sumitoshi Nakao; el copiloto Shigeo Yoshida, el navegante Hajime Shimokawa, el ingeniero de vuelo Hiroshi Saeki, los radiooperadores Chosaku Yaokawa y Nobusada Sato, y Takeo Ohara, emisario del Emperador de Japón a los gobernantes a visitar.

[82] Old Tokyo – Vintage Post Cards Museum. "Nippon" round-the-world flight, Aug.-Sept.,1939 http://www.oldtokyo.com/round-the-world-flight-1939/

Mitsubishi J-BACI "Nippon" antes de su vuelo.

El vuelo se inició el 26 de agosto de 1939 en el aeropuerto Haneda de Tokio y en sucesivas etapas atravesó el Pacífico Norte de Japón a Alaska, continuando sobre Canadá y los EE.UU. en varios tramos para aterrizar en Miami, el 19 de septiembre.

El avión posado en los Estados Unidos.

El día 22, el "*Nippon"* y su tripulación iniciaron las etapas de la travesía que nos ocupa, a Ilopango en San Salvador; de allí a Cali, Colombia el 23, aterrizando en El Guabito, para continuar el 24 al

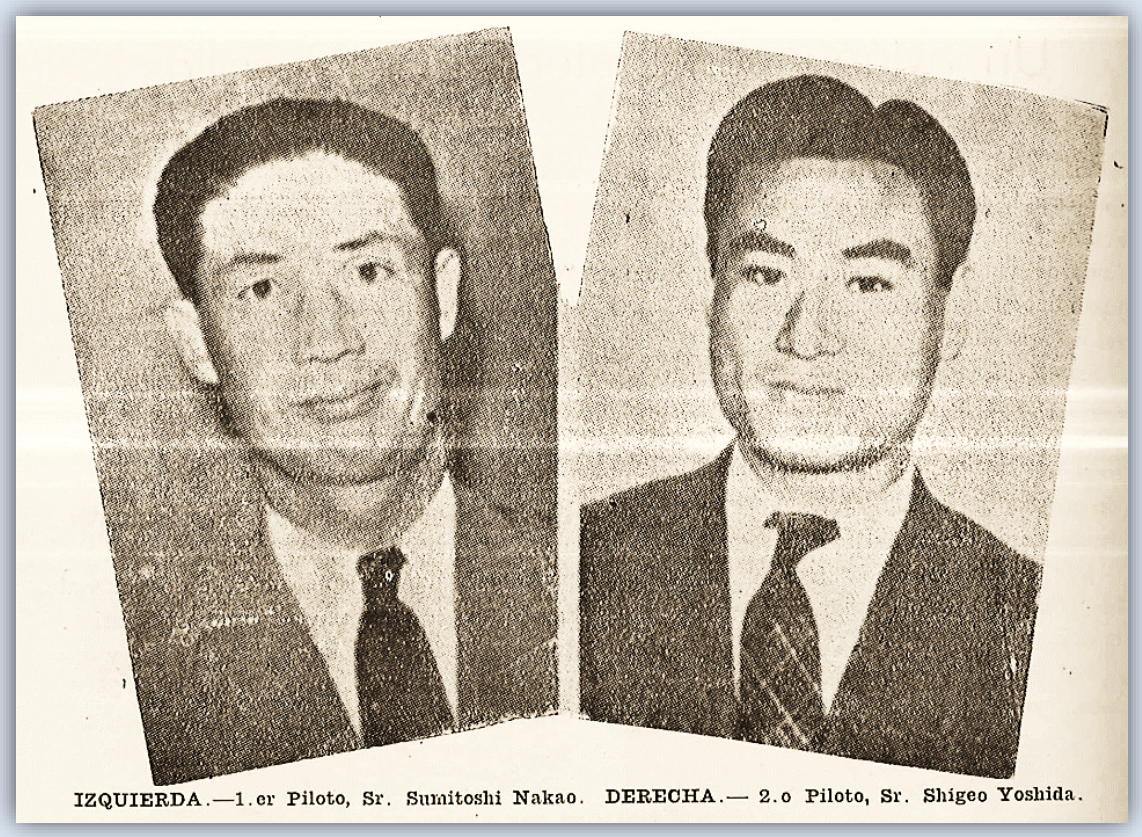
aeropuerto internacional de Limatambo en Lima, Perú. Al ingresar a territorio peruano por el oriente amazónico, salió a su encuentro una patrulla de hidroaviones Curtiss Falcon de la 81 Escuadrilla de Combate de la Base Aeronaval de Itaya en Iquitos, para otorgarles una bienvenida aérea y escoltarlos una parte del trayecto a la capital virreinal, donde los esperaba una multitud, en su mayoría de origen Nissei, que aguardaba impaciente el arribo del emisario del *Sol Naciente*, que se posó a las 10:30 am. de aquel día.

G3M2 Modelo 21 J-BACI aterrizado en Limatambo, Perú[83]

Tras completar las actividades programadas en la capital peruana, que contemplaron un homenaje en el monumento a Jorge Chávez y una recepción ofrecida por el presidente de la Republica, señor Oscar Raimundo Benavides Larrea, el "*Nippon*" y sus ocupantes despegaron de Limatambo en el amanecer del lunes 25 de septiembre con rumbo a Chile, ingresando al aeropuerto El Buitre de Arica, para cumplir los trámites de ingreso al país, continuando de inmediato a Santiago, previa escala en Antofagasta.

"*Este grandioso vuelo, que marca un hecho trascendental en la aeronáutica moderna, no solo tiene un alto valor técnico, si no que cumple una elevada misión nacional-periodística de acercamiento espiritual entre los numerosos pueblos que comprende su largo itinerario*" [84]. Con estas palabras definía El Mercurio de Santiago el objetivo del vuelo, agregando que los diarios Osaka Mainichi y Tokyo Nichi Nichi, habían creado una sección aérea y adquirido aviones en 1931, de los que poseían una flota de diez aparatos, nueve pilotos y 19 periodistas, fotógrafos y otros empleados, para cubrir las noticias del conflicto sino-japonés por la Manchuria.

[83] El Perú y los vuelos de confraternidad (parte tres). La visita del J-BACI "Nippon". En: https://alasandinas.wordpress.com/category/peru/
[84] El Mercurio de Santiago, 27 de septiembre de 1939

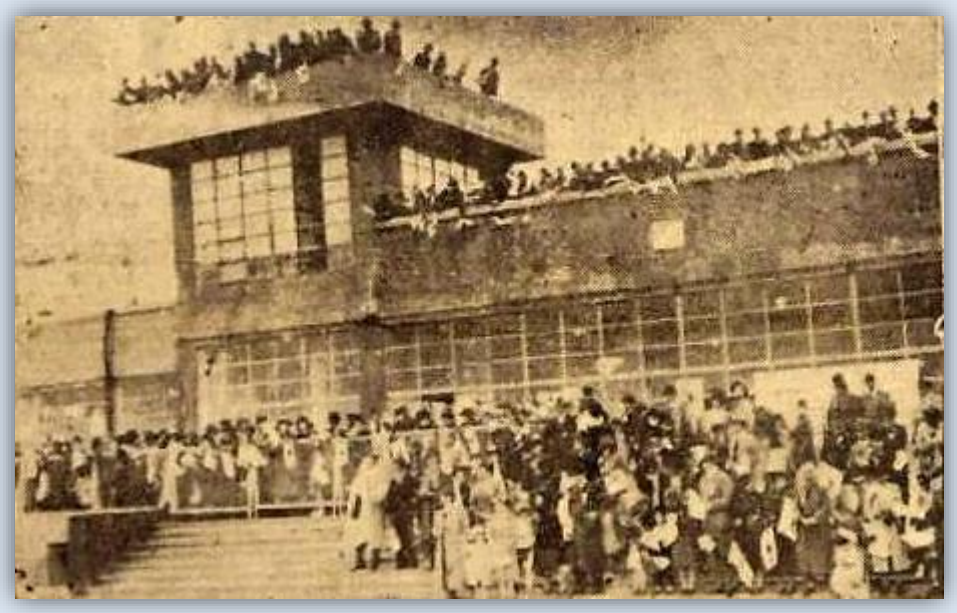


IZQUIERDA.—1.er Piloto, Sr. Sumitoshi Nakao. DERECHA.— 2.o Piloto, Sr. Shigeo Yoshida.

El avión apareció entre la espesa bruma que cubría Santiago escoltado por una escuadrilla de aviones Breda Ba 65, piloteados por el capitán Alfonso Sheihing, el teniente Enrique Flores Álvarez y el subteniente Julio de la Fuente, que habían salido a su encuentro para guiarlos por el valle del río Maipo hacia El Bosque y Los Cerrillos, en cuya pista se posó a las 13:00 hrs.

En el aeropuerto los aguardaba una calurosa bienvenida, encabezada por el embajador japonés señor Kanzo Shiozaki, que venía de ser Cónsul General en San Francisco, Estados Unidos y de publicar un par de libros acerca de la guerra con China; su secretario Eiji Kawaski y un gran número de integrantes de la colonia japonesa residente, que agitaban pequeñas banderas de su patria lejana, el comandante Carlos Montecinos, jefe del aeropuerto y el comandante Oscar Herreros en representación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Tan pronto descendieron del bimotor, la tripulación fue invitada a un brindis en su honor en el restaurante del aeropuerto, luego a depositar una ofrenda floral en el monumento a Bernardo O'Higgins y a un almuerzo en el Club de la Unión. A continuación, el embajador Shiozaki y el emisario del Emperador Takeo Ohara, acompañados por el senador Hernán Figueroa se dirigieron al Palacio de La Moneda a una entrevista con el presidente señor Pedro Aguirre Cerda y a los ministros del Interior y Defensa.



Aspecto que presentaba el aeropuerto de Los Cerrillos,
el lunes 25 de septiembre cerca de las 13 horas con la llegada del "Nippon".

El entonces Comandante de Grupo Sr. Oscar Herreros saluda a los pilotos

A su llegada, los aviadores nipones fueron saludados por diversas autoridades y por el Jefe del aeropuerto Los Cerrillos, comandante Carlos Montecinos y por el comandante Oscar Herreros, en representación del Comandante en Jefe de la FACH, general Armando Castro Lopez.

El día martes 26, lo dedicaron a recorrer Santiago, al descanso y a la preparación de la etapa a Buenos Aires, por sobre la cordillera de los Andes, por entonces la ruta más alta del mundo servida por la aviación comercial, mientras el señor Takeo Ohara visitaba al director de El Mercurio, Clemente Díaz, a quien le entregaría una conceptuosa misiva firmada por Shingoro Takaishi, director de los diarios nipones y otra para el ministro de Relaciones Exteriores Luis Arteaga, que a continuación se reproduce.

"*Gaimusho (Tokio), 26 de agosto de 1939.*

Señor Ministro: Me es particularmente grato poder hacer enviar este homenaje a V. E. por el avión japonés "Nippon". Uno de los poderosos órganos de prensa japonesa que dirige a los grandes diarios Tokio Nichi Nichi y Osaka Mainichi, ha emprendido un raid de amistad a diferentes países del mundo. El buen éxito de esta tentativa estoy cierto de ello, depende, no solamente de la actuación de los pilotos y aviones, más también del precioso concurso que los países interesados quieran prestarles. Me permito, pues, aprovechar esta ocasión para dirigir a V. E. la expresión de mis agradecimientos más vivos por haber querido otorgar diversas facilidades a los aviadores del Japón.

Me felicito vivamente de que un nuevo lazo del aire se ha unido a las conexiones que ligan a nuestros dos países, disminuyendo así en una considerable medida, las distancias que las separan hasta ahora.

Le ruego transmitir mi profunda amistad al pueblo pacifista y laborioso de vuestro bello país y de aceptar, para vos personalmente, señor Ministro, la seguridad de mi más alta consideración.

HACHIRO ARIJA.
Ministro de Relaciones Exteriores del Japón".

Tal como estaba programado, el 29 de septiembre, el "*Nippon*" continuó su vuelo a Buenos Aires, capital argentina donde recibirían otra recepción triunfal, y de allí a Brasil, Santos, el 1° de octubre, Río de Janeiro el 4, Natal el 5 y, cruzando el Atlántico, a Dakar, Senegal el día 6.

Frente al hangar de la Panagra en Morón, Buenos Aires. [85]

[85] Esteban Raczynski

Luego vendría su paso por Sevilla, España y Roma en Italia, evitando los países en guerra. El Medio Oriente, y Formosa (Taiwán), para dar término al raid con el aterrizaje en Tokio el 20 de octubre de 1939, habiendo recorrido 52,867 km, en 194 horas de vuelo cerrando la era de los grandes vuelos de buena voluntad japoneses.

Litografía que ilustra el raid efectuado por el Nippon Go.

Para quienes quieran reproducir este notable avión tras conocer algo más de su histórico paso por nuestro país, existen disponibles en el mercado modelos a escala 1:72, confeccionadas por las empresas japonesas LS y ARII, con una fidelidad digna de conocer.

Maqueta de la marca LS en su caja original.

Kit marca ARII escala 1:72 terminado.

Alberto Fernández Donoso
Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Birth of a Legend – The bomber mafia and the Y1B-17
The Story of the Pre-WWII Army Air Corps Visionaires
USA, 2012

Patrick M. Stinson Around-the-World Flights: A History. USA, 2011

Rene J. Francillon
The Mitsubishi G3M "Nell"
Profile Publications N°160
England.

Diario El Mercurio de Santiago
1938 y 1939

Diario La Nación de Santiago
Septiembre de 1939

El Perú y los vuelos de confraternidad (Parte Tres)
https://alasandinas.wordpress.com/2013/03/11/el-peru-y-los-vuelos-de-confraternidad-parte-tres/

Round the World Flights
Japanese Round the World Flight
http://www.wingnet.org/rtw/RTW002W.HTM

Colaboradores:

Sr. Rodrigo Larraín Bergen
Sr. Rino Poletti Barrios
Sr. Antonio Segovia Rentería

VIII. SABÍA USTED?

…que hace sesenta y cinco años atrás, una aerolínea chilena llamada “ALA”, inauguraba la ruta aérea Santiago – La Habana?

Avión Constellation "Ala" Inaugura Ruta Santiago-La Habana

Periodistas invitados al primer vuelo.

A las 14 horas de hoy partirá en vuelo inaugural del nuevo servicio Santiago-La Habana, el avión Constellation de la Empresa "Ala".

Entre los invitados a esta jira, viajarán el gerente del diario "El Debate", señor Octavio Marfán; directora de la revista "Eva" y redactora de la revista "Ercilla", señorita Lenka Franulic, y en representación de "El Diario Ilustrado" y "Zig-Zag", el señor Arturo Christie, y otras personas.

El servicio se mantendrá una vez por semana y los vuelos están calculados en 16 horas.

Don Guillermo Mac Queen Jeste, piloto comandante de la Línea Aérea Nacional, quien acaba de cumplir dos millones de kilómetros volados al servicio de dicha empresa de aeronavegación comercial.

Sesiones de Jornadas de Obstetricia

Fueron reanudadas ayer en el Salón de Conferencias de la U. de Chile

Las sesiones de las Jornadas de Obstetricia y Salud Pública, que patrocina la Asociación Na-

Incompetencia de un

de Refugiados Peronistas

DE LOS DETENIDOS

Diario El Mercurio de Santiago, miércoles 10 de abril de 1957

Uno de los principales diarios de la prensa capitalina, informaba el inicio de la ruta aérea comercial que abría la entonces aerolínea Ala (*Air Chile-Lyon Air*), con el primero de dos de sus aviones Lockheed Constellation, cariñosamente llamado “Connie” por los usuarios del aire.

La especial jornada iniciada a las 14 horas del miércoles 7 de abril de 1957, con un vuelo que demoraría por aquellos días unas 16 horas de duración, contemplaba en su viaje inaugural, la invitación a célebres personajes de los medios y líderes de opinión, entre ellos el gerente del diario “El Debate”; la directora de la emblemática revista “Eva”, revista dirigida a la mujer; la periodista[86]

[86] Lenka Franulić Zlatar. Primera mujer reconocida como periodista en Chile, quien en 1941 ingresara a trabajar a la revista Ercilla iniciando una sobresaliente y reconocida carrera. En 1957, Lenka junto a Orlando Cabrera, fundaron el Círculo de Periodistas, el cual auspició la creación de la carrera de periodismo a nivel universitario. Ese mismo año ganó el Premio Nacional de Periodismo y, un año más tarde, el Premio de la Sociedad Profesional de Mujeres Periodistas de Estados Unidos, convirtiéndose así en la primera y única chilena en recibir este galardón. Lenka llegaría a convertirse en la directora de la revista Ercilla en 1960. Lamentablemente al año siguiente, falleció la madrugada del jueves 25 de mayo, a los 52 años por cáncer de

redactora de la revista “Ercilla”, quien ese mismo año recibiría el Premio Nacional de Periodismo; del Diario Ilustrado y revista Zig-Zag.

Lockheed L-049 Constellation de ALA con que se iniciara la ruta semanal a Cuba.
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

El éxito obtenido para obtener esta rutilante ruta para aquellos años, tenía su base en un convenio firmado entre la empresa aérea chilena ALA y la aerolínea Cubana de Aviación, para el uso y arrendamiento de un avión Lockheed Constellation[87] modelo L-049[88], con el cual iniciaba ese 10 de abril de 1957, sus vuelos desde Santiago de Chile a La Habana, Cuba, lugar de gran encanto turístico, donde los pasajeros conectaban hacia Estados Unidos o Europa, merced de los convenios que sostenía la aerolínea de bandera cubana con otras aerolíneas.

Estos vuelos, que estaban circunscritos a la Cuba del presidente Fulgencio Batista, terminarán con la llegada de Fidel Castro a Santiago de Cuba y las acciones revolucionarias de enero de 1959, álgido período iniciado en 1953, y que marcaran primero la suspensión temporal de los vuelos, para luego dar paso a que el avión utilizado para esta ruta, tuviera una falla de motor, debiendo aterrizar de emergencia en Antofagasta, y sus pasajeros continuar viaje en otra aeronave de la entonces denominada “Ala-Cinta”.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

pulmón. En honor a su carrera y legado, desde 1963 la Asociación de Mujeres Periodistas entrega el “*Premio Lenka Franulić*” a todas las profesionales que se han destacado en el rubro.

87 Para conocer más sobre esta legendaria aeronave en Chile, se recomienda el artículo de nuestro distinguido socio Claudio Cáceres Godoy, publicado en: https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2019_n10.pdf

88 Después de un tiempo la compañía lo reemplazó por un Super G Constellation 1049, también de Cubana de Aviación, para hacerle competencia a los nuevos Douglas DC-6B con radar de Lan-Chile. (Gentileza de don Sergio Barriga Kreft)

IX. Recortes y notas con Historia

Falleció el primer

Cdte. en Jefe de Fach

En el Cementerio General de Santiago se realizarán esta tarde los funerales del general en retiro, Arturo Merino Benítez, fundador de la Línea Aérea Nacional, después de una misa que se celebrará en la Catedral Metropolitana a las 15 horas.

El general Benítez falleció a las dos de la madrugada de ayer en el Hospital Militar a los 81 años de edad.

El general Benítez fue el primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (1930-1932) y se considera que en gran parte se debe a él la independencia de los servicios aéreos. Estuvo presente, así mismo, como actor principal, en algunos hechos de los más significativos del desarrollo de la Fuerza Aérea.

Arturo Merino Benítez nació el 17 de mayo de 1888 en Chillán. Cadete de la Escuela Militar, en 1908 era teniente segundo en el arma de artillería. Sirvió en el Regimiento "Miraflores", "Tacna" y el "Maturana".

En 1926 fue nombrado director de la Escuela de Aviación. En 1930, Subsecretario de Aviación. Ese mismo año pasó a los servicios aéreos. Luego fue nombrado

GENERAL ARTURO MERINO BENITEZ

Comandante en Jefe y, en 1932, fue designado miembro del consejo de la Línea Aérea Nacional.

Los restos del general Merino Benítez están siendo velados en la Escuela de Aviación.

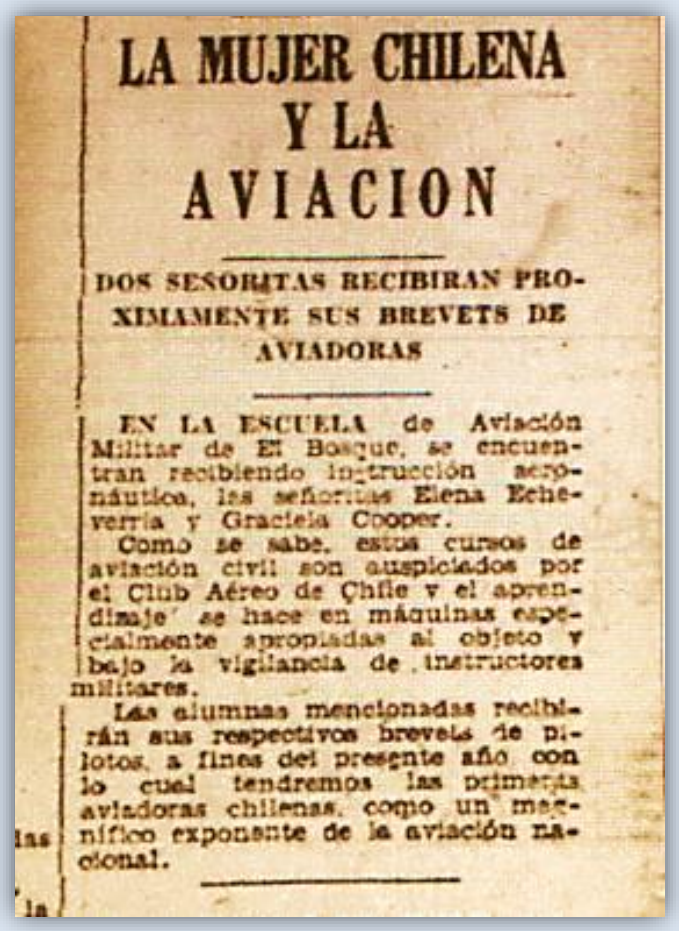
ASOCIACION CRISTIANA

El Mercurio de Valparaíso, domingo 3 de mayo de 1970

Quizás uno de los más luctuosos recortes de los *tantos momentos de la historia aeronáutica nacional* que hemos reproducido en esta sección de Aerohistoria, sea uno como este, que recuerda el sensible fallecimiento de Arturo Merino Benítez, verdadero arquitecto de la institucionalidad aérea del país, que entre de sus menos conocidos logros, se encuentra el otorgar en 1929, las dos primeras becas de gratuidad para formar mujeres pilotos.

La igualdad de condiciones en la aviación y el poder ayudar a formar mujeres pilotos, se dio a conocer por Merino, desde casi la fundación del Club Aéreo de Chile, el 5 de mayo de 1928, circunstancia que el propio comandante Arturo Merino Benítez, promovería con la anuencia del Directorio, el ingreso de mujeres interesadas por volar a esa entidad, y hacer realidad este ansiado y natural anhelo femenino.

Tras una selección de una cincuentena de postulantes, las primeras alumnas becadas en 1929, fueron las jóvenes Graciela Cooper Godoy y Clemencia Echeverría Palma.



LA MUJER CHILENA Y LA AVIACION

DOS SEÑORITAS RECIBIRAN PROXIMAMENTE SUS BREVETS DE AVIADORAS

EN LA ESCUELA de Aviación Militar de El Bosque, se encuentran recibiendo instrucción aeronáutica, las señoritas Elena Echeverría y Graciela Cooper.

Como se sabe, estos cursos de aviación civil son auspiciados por el Club Aéreo de Chile y el aprendizaje se hace en máquinas especialmente apropiadas al objeto y bajo la vigilancia de instructores militares.

Las alumnas mencionadas recibirán sus respectivos brevets de pilotos, a fines del presente año con lo cual tendremos las primeras aviadoras chilenas, como un magnífico exponente de la aviación nacional.

El Mercurio, 15 de julio de 1929

Si bien la prensa señalaba que, a fines de 1929 se esperaba que terminaran satisfactoriamente su instrucción, la realidad hizo que finalmente sólo una de aquellas dos distinguidas señoritas, pudiera rendir su examen para obtener su ansiado brevet tras recibir sus clases en la Escuela de Aviación de El Bosque.

Es así que sólo Graciela Cooper Godoy, tras una magnífica demostración aérea llevada a cabo en Los Cerrillos, pudo acceder el 26 de julio de 1930, al primer brevet de piloto otorgado a una chilena.

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

CORREO RECIBIDO

Sr. Presidente y Directorio

M*uchas gracias y acuso feliz recibo del ejemplar - muy interesante por su calidad aéreo histórica; correspondiente al ejemplar (N° 3) del mes de marzo 2022.*

Fraternal saludo,

Humberto H. Limongi S.
Brigadier director del Centro de Caballeros del Orden de Carabineros de Chile

---

Estimado Norberto,
Gracias por el envío de este nuevo ejemplar de la revista Aerohistoria....es una tremenda recopilación gráfica e histórica de la aviación...recorrer sus páginas es siempre un agrado.

FELICITACIONES NUEVAMENTE!!

Saluda atentamente,

OSCAR MEDINA ROJAS
Administrador de Aeropuertos

Estimado Presidente,

Tengo el agrado de acusar recibo de edición de la revista de marzo 2022 la que como siempre será difundida a todos nuestros socios pilotos.

Atentamente,

PABLO BELMAR LABBE
Brigadier
Sub Gerente del CAPE
Jefe de Operaciones

Estimado Sr. Presidente IIHACH, Dn. Norberto Traub G.,

Por el presente correo me es grato acusar recibo de la revista Aerohistoria correspondiente a las actividades de marzo 2022 y al respecto indicar que la sincronía entre la lectura y el material fotográfico que acompaña a cada artículo me permiten disfrutar cada línea que leo junto al antecedente gráfico que lo acompaña. Perfecto.

Atentos saludos

Lionel Zepeda Lamiothe
CDE (I-Ret)

Estimado Presidente y amigo:

Una generosidad de tu parte hacerme llegar este Nuevo ejemplar.
Es muy bueno y da tantas luces de la actualidad aérea y su historia.
El editorial de tu pluma buenísimo también.

Muchas gracias y un abrazo

Miguel Pérez de Castro V.

Mi querido Norberto:

Como siempre y tradicional, muy bello el ejemplar de la Revista Aerohistoria, con los mejores recuerdos de esas calendas pasadas y las gestas de nuestros amigos aviadores de la región latinoamericana.

Cordial saludo.

DR. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-PhD
Derecho Aeronáutico y Espacial
Facultad de Derecho Dpto de Postgrados
Universidad de Málaga-Upe España.

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	**Presidente**
Oscar Avendaño Godoy	**Vicepresidente**
Alberto Fernández Donoso	**Director - Secretario**
Sandrino Vergara Paredes	**Director - Tesorero**
José Guzmán Moreno	**Director**
Mario Magliocchetti Oleaga	**Director**
Aníbal Jiménez Lazón	**Director**

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial
Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores
Alberto Fernández Donoso
Arturo Toro Herrera
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín Rivelli
Héctor Alarcón Carrasco
Sergio Barriga Kreft

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

50 AÑOS

Grisolia
G & C
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchali
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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