ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

Del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- Un recuerdo de los sismos de mayo de 1960
- Redescubriendo el lugar donde nació el Comodoro Arturo Merino Benítez, un hijo ilustre de Chillán
- La Aviación en el arma de Ingenieros del Ejército Argentino hasta 1912
- Jorge Chávez Dartnell Pionero de la Aviación Mundial

Actividades de mayo de 2022 - Nº5

Tenientes Roberto Herrera Ramírez y Alfredo Gertner Fernández

22 de mayo de 1921
Primer Cruce en Avión de la Cordillera de los Andes con Pasajero

"Ayer se ha agregado a los triunfos de la aviación nacional, una nueva hazaña que en un arranque de entusiasmo realizaron dos de nuestros mejores pilotos militares y que constituye desde luego un nuevo récord en la lucha por la conquista del espacio.
Por primera vez las cumbres andinas se ven transmontadas por un aeroplano que, además del piloto, llevaba un pasajero."

Así iniciaba la noticia central de la portada del diario chileno La Nación, del lunes 23 de mayo de 1921.

REVISTA AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"a todos esos héroes alados, que se atrevieron a abrir y conquistar los horizontes de nuestros países, volando siempre más alto en pro del futuro y desarrollo de las naciones".

Hoy cuando muchos vemos y vivimos con asombro lo que nos acontece y poder suceder en el mundo, valoramos aún más, la importancia de la tarea emprendida por quienes, con amor por la Patria, con esfuerzo, persistencia y valor, trazaron esa ruta aérea para acercar nuestras vidas y sueños con el mundo que nos rodea, para así juntos, seguir construyendo un mundo mejor.

Sin lugar a equivocación, la conquista de la conectividad aérea para una nación, es una de las obras más macizas que alguien puede regalar a su país. Por ello, la oportunidad de realizar siempre un reconocimiento sincero y justo hacia quienes a través de los tiempos han construido caminos de paz, progreso y unión a través de los cielos, se convierte en un deber sagrado que cumplimos con gran orgullo.

Es así, que este mes de mayo recién pasado, asistimos gustosos a los actos públicos y privados, en los que se recordara la figura franca del "Chillanejo" llamado Arturo Merino Benítez que hizo suya la actual institucionalidad aérea nacional y que como testimonio vivo del valor de su legado, hoy podemos asociar y recordar con acciones de rescate y servicio a la comunidad tan ejemplares, como lo fueron el sobresaliente puente aéreo de 1960. También en junio, volvemos a recordar a esos hombres e hitos que también, con entusiasmo y valentía, sortearon obstáculos impensados e infranqueables en pro de un mejor futuro.

Por otra parte, una situación coyuntural, muy triste, algunas veces adversa y no menos importante, nos presenta el vuelo al más allá, de grandes hombres y amigos que nos dejan periódicamente.

En la historia de la aviación, esa que nos llena de orgullo, accedemos a una constante más que ocasional, que celebra y descubre la huella dejada por aquellos que hicieron mucho por los otros, volcando algunas de sus experiencias y tareas en beneficio del hombre, varios de ellos regalando sus vidas, su patriotismo y un valor desinteresado que hoy los enaltece. Son muchos, los hombre e hitos que hoy constituyen ejemplo de objetividad, de creatividad y de dedicación revelada, que nos interpreta y descubre más allá de las tareas u oficios, situándolos en el mundo y dignificando la aviación como profesión, entrega y como espíritu de vida.

Nuestra corporación siempre fiel a difundir las alas de la historia, es que hace periódicamente con estas páginas, un homenaje perenne que recuerde, perpetúe y releve, algo más de la identidad de nuestro Chile y de las naciones de Iberoamérica, cumpliendo con ello, un sagrado compromiso deber de respetar, integrar y difundir este valioso patrimonio que forma parte importante y esencial de nuestra historia.

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
El Nonagésimo cuarto Aniversario del Club Aéreo de Santiago 6
Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos 9
Integrantes del Directorio del COSOC en el Ministerio de Defensa Nacional saludó a la Armada de Chile con motivo del Día de las Glorias Navales 15
Día del Profesor Civil en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" Aérea de Chile 15
47° Aniversario creación del Instituto Nacional Newberiano 17

OBITUARIO
Rodolfo Matthei Aubel 18
Carlos Mardones Díaz 19

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 22

ALIANZAS CULTURALES Y OTROS 24

EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO 29

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
Un recuerdo de los sismos de mayo de 1960 45
Redescubriendo el lugar donde nació el Comodoro Arturo Merino Benítez, un hijo ilustre de Chillán 56
La Aviación en el arma de Ingenieros del Ejército Argentino hasta 1912 64
Jorge Chávez Dartnell – Pionero de la Aviación Mundial 99

AVIONES CON HISTORIA
Partenavia/Vulcanair P-68 Observer en Chile 115

SABÍA USTED?
Nace don Arturo Merino Benítez 124

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
Servicio de pasajeros vía aérea 127

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 129

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *El Nonagésimo cuarto aniversario del Club Aéreo de Santiago, siempre presente en la memoria de nuestra corporación*

El sábado 7 de mayo se realizó en el aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz, a diferencia de los dos anteriores años recién pasados, el nonagésimo cuarto aniversario de esta muy querida institución aérea nacional pudo volver a ser festejado como era tradición.

Cuando recordamos la histórica fecha del 5 de mayo de 1928, nos retrotraemos al momento en que el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, fundara en la Base Aérea de El Bosque, el Club Aéreo de Chile, sembrando así esa primera semilla aeronáutica en nuestro país que hoy 94 años más tarde, ha producido ese gran árbol de clubes aéreos, que hoy constituyen la aviación civil nacional.

Recordar esta fecha y reconocer a aquellos hombres y entidades descendientes de los próceres de esta actividad, fue el eje central de esta ceremonia. Si bien aquellos fundadores quizás no imaginaron las nuevas tecnologías que hoy se utilizan, seguro tuvieron esa visión de importancia estratégica, que tienen entidades como el actual Club Aéreo de Santiago a casi un siglo más tarde, colaborando con ello con orgullo y responsabilidad, al desarrollo, crecimiento sostenido y conectividad de esta Nación,

La ceremonia que se inició a mediodía con el izamiento del pabellón nacional, bajo los acordes del himno patrio interpretado por la Banda Instrumental de la Fuerza Aérea de Chile, instancia en que cinco aeronaves GB1 GameBird de la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones sobrevolaron desde el norte, el aeródromo.

Tras el paso de las modernas aeronaves, el presidente del Club Aéreo de Santiago, Ricardo Barnert, efectuó una reseña histórica de la entidad, manifestando que "*miramos al futuro con optimismo, con nuestra institución que trabaja, se moderniza y digitaliza, pero sin perder los valores de su historia. Hemos sido capaces, como antes de sortear crisis y momentos difíciles, cuestión que solo se logra gracias a la grandeza de sus miembros, que sin egoísmo ni condiciones siempre han aportado lo mejor de sí*".

Posteriormente, se efectuó un reconocimiento a los nuevos pilotos formados por la Escuela de Vuelo e Instructores del CAS, instancia en que se les hizo entrega de los diplomas y piochas que les acreditan como piloto privado. Además, se entregó el Premio Excelencia Académica 2020 y 2021, junto con entregar un reconocimiento a cinco "ayudantes de vuelo" y dos Instructores de Vuelo, distinción esta última entregada por el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile.

Dentro de los reconocimientos otorgados este año, estuvo el nombramiento de Socio de Mérito a Víctor Palacios, un reconocimiento especial al personal de la entidad y la imposición de un premio especial para la aviación civil nacional, la "Piocha Fundador Arturo Merino Benítez" distinción en su grado de oro, que fuera otorgado por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, y que recayera en justicia en don Arturo Miquel Bañados.

Durante la imposición de la "Piocha Fundador Arturo Merino Benítez"

Don Arturo Miquel Bañados junto al presidente del IIHACH, Norberto Traub Gainsborg

Por su parte, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), a manos de su director, el General de Aviación Raúl Jorquera Conrads, entregó a nombre de la entidad, el Premio *Instructor Destacado* 2020 y 2021 a Gabriel Vassallo Salvia y Marcos González Vassallo, respectivamente.

El Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil entrega el premio Instructor Destacado 2020 y 2021

Al finalizar esta ceremonia pletórica de orgullo y tradiciones, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Arturo Merino Núñez, hizo entrega de un presente al presidente del Club Aéreo de Santiago, Ricardo Barnert, simbolizando los lazos perpetuos de amistad, colaboración, camaradería y compromiso de ambas instituciones en beneficio de la aviación nacional.

Ricardo Barnert, presidente del Club Aéreo de Santiago recibe de manos del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Arturo Merino Núñez, un cuadro que ilustra uno de esos primeros aviones de la aviación militar, con que se instruyeran los nuevos pilotos del Club Aéreo de Chile en su período de fundación.

❖ *Autoridades edilicias de Chillán recordaron a uno de sus ilustres hijos*

Dentro de la ocupada agenda pública y familiar de la tarde del lunes 16 de mayo, parte del alto Mando de la Fuerza Aérea de Chile, máximas autoridades chillanejas junto y numeroso público de la Región de Ñuble, acudieron a disfrutar de un excelente Concierto de Gala que brindara en el Teatro Municipal de

Chillán, la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea de Chile en conmemoración del 134° aniversario del natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez, prócer de la Aeronáutica Chilena y verdadero arquitecto de la institucionalidad Aérea nacional.

La actividad presidida por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Arturo Merino Núñez junto al Alcalde de Chillán, Camilo Benavente, contó con una gran audiencia y 40 músicos bajo la diligente dirección del maestro Fabrizzio De-Negri.

Al finalizar, el público que concurrió al Teatro Municipal de Chillán interpretó el Himno “Camaradas” de la Fuerza Aérea de Chile, brindando al término de éste, un fuerte aplauso a los brillantes músicos de la Banda Sinfónica institucional, quienes una vez más, rindieron un merecido homenaje a la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez.

Por la mañana del día siguiente, se rendió un nuevo homenaje al prócer de la aeronáutica chilena militar, civil y comercial, donde la Fuerza Aérea de Chile junto a la Municipalidad de Chillán y otras entidades del país, en la Plaza de Armas de la capital de la Región de Ñuble, una ceremonia cívico-militar, acto que fue presidido por la Ministra de Defensa Nacional, Maya Fernández Allende, acompañada del Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire Arturo Merino Núñez, del Comandante en Jefe del Ejército, General de Ejército Javier Iturriaga del Campo, además del Alcalde de Chillán, Camilo Benavente, parte del Alto Mando Institucional, autoridades civiles y militares; representantes de organizaciones locales; invitados especiales y de la comunidad de Chillán.

Con los honores de reglamento rendidos a la Secretaria de Estado por una Unidad de Formación compuesta por Alumnos de la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas” y efectivos del Ejército, la Armada y Carabineros de Chile, se dio inicio a la ceremonia cívico-militar.

Tras el izamiento del Pabellón y la interpretación del Himno Nacional, el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (A) Juan Ilharreguy Niklitschek, realizó una reseña histórica del fundador de la Fuerza Aérea, de la Línea Aérea Nacional (LAN) y del Club Aéreo de Chile, entre otras entidades.

A continuación, las autoridades civiles y militares, junto a los familiares del Comodoro Arturo Merino Benítez, colocaron ofrendas florales ante el busto del Prócer de la Aeronáutica Chilena y arquitecto del Sistema Aeronáutico Nacional, emplazado en el frontis de la Intendencia de la Región de Ñuble.

Tras este significativo y solemne acto, el Alcalde de Chillán se refirió a la noble y visionaria labor desarrollada por el fundador de la Fuerza Aérea, señalando que "*es un orgullo que el prócer de la Fuerza Aérea haya visto la luz un 17 de mayo de 1888 en nuestra ciudad, llamada con justa razón, Cuna de Héroes y Artistas. Don Arturo forma parte de los hijos de esta comuna que en el transcurrir de sus vidas han destacado por sus acciones en beneficio de la comunidad y en el desarrollo de la República*".

A continuación, agregó que *"siempre se le ha llamado Hijo Ilustre, por sus innumerables méritos y por tener como lugar de nacimiento nuestra ciudad, pero, lamentablemente este reconocimiento no estaba debidamente oficializado. Esta es una feliz ocasión para rectificar esta situación y, por este motivo, me complace informarle al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Arturo Merino Núñez y a todos los presentes, que con fecha 19 de abril del presente, solicité al Honorable Concejo Municipal, reconocer al Comodoro Arturo Merino Benítez, como Hijo Ilustre de Chillán, lo cual fue aceptado por unanimidad"*.

Acto seguido el edil hizo entrega al General Merino del Decreto de Nombramiento quien junto a agradecer, señaló: "*Declárase en forma póstuma como "Hijo Ilustre", de la comuna de Chillán al*

Comodoro del Aire don Arturo Merino Benítez (Q.E.P.D.), destacado militar, por su importante aporte al desarrollo de la aeronáutica militar y civil en Chile".

El Alcalde de Chillán, Sr. Camilo Benavente, hace entrega del documento oficial en que se declara al padre del Señor Comandante en Jefe, como "Hijo Ilustre de Chillán"

A continuación, las autoridades civiles y militares, junto a los familiares del Comodoro Arturo Merino Benítez, colocaron ofrendas florales ante el busto del Prócer de la Aeronáutica Nacional y fundador de la Fuerza Aérea, emplazado en el frontis de la Intendencia de la Región de Ñuble.

Presentan la ofrenda floral de la DGAC, su Director y Secretario General

El Presidente y Secretario General del IIHACH, junto a la ofrenda floral que presentó nuestra corporación

Para finalizar el solemne homenaje y al son de la marcha "Viejos Camaradas", se procedió al encajonamiento de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Especialidades para dar inicio al desfile cívico militar, donde rindieron honores a las autoridades y público presente, Unidades de Formación de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública del país, delegaciones de colegios de la ciudad y clubes de huaso de la zona. El desfile finalizó con la presentación de la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" de la Fach. De esta manera, la Fuerza Aérea de Chile y la Municipalidad de Chillán, rindieron un merecido homenaje al Prócer de la Aeronáutica Chilena y Arquitecto del Sistema Aeronáutico Nacional con motivo del 134º aniversario de su natalicio.

Terminado el homenaje, la Ilustre Municipalidad de Chillán ofreció un refrigerio a las autoridades de las organizaciones presentes en la ceremonia conmemorativa.

De izquierda a derecha: Ricardo Gutiérrez A.; Maya Fernández A., Ministro de Defensa Nacional; General del Aire Arturo Merino N.; Orietta Rodríguez G.; Aníbal Pinto B.; General de Aviación Raúl Jorquera C. y Norberto Traub G.

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANTE EN JEFE

Cerrillos, mayo de 2022.

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico
Aeronáuticas de Chile
Norberto Traub Gainsborg
Presente

Con especial agrado me dirijo a Usted para saludar cordialmente y en nombre de la Fuerza Aérea de Chile y especialmente en el mío propio, quisiéramos testimoniar a través de esta misiva, nuestros sinceros y profundos agradecimientos por todas las muestras de apoyo hacia nuestra institución en las actividades de conmemoración del natalicio del "Comodoro Arturo Merino Benítez", que se realizó en la ciudad de Chillán los días 16 y 17 de mayo del presente año.

En virtud de lo anterior, no quisiera dejar de destacar la importancia de vuestra presencia como organización y honrar a mi Padre, prócer institucional y de la Aeronáutica Nacional, con la colocación de una ofrenda floral, que sin duda brindaron un gran realce a esta solemne ceremonia, acto que fortalece la camaradería y cooperación entre ambas organizaciones.

Al despedirme, me permito formular mis sinceros votos por el éxito y fortaleza en sus futuras actividades personales y profesionales, aprovechando esta grata oportunidad para reiterar mis agradecimientos y expresar mis sentimientos de estima y consideración.

Atentamente

ARTURO MERINO NÚÑEZ
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

❖ *Integrantes del Directorio del COSOC en el Ministerio de Defensa Nacional saludó a la Armada de Chile con motivo del Día de la Glorias Navales*

El pasado miércoles 18 de mayo, el presidente y vicepresidente del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional, señores Joaquín Pinto López y Norberto Traub Gainsborg respectivamente, efectuaron un saludo protocolar al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De la Maza Larraín, con motivo de la próxima conmemoración del 143° aniversario del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa y Día de las Glorias Navales.

En la oportunidad, en dependencias de la Comandancia en Jefe Naval en Santiago, los señores Pinto y Traub del COSOC, transmitieron un mensaje de saludo y felicitaciones a todos los miembros de la Armada a nombre de las respectivas instituciones que representan.

❖ *Día del Profesor Civil en la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"*

El día 18 de mayo de 1942 se reconoce como el primer día de clases formales de la primera promoción de Cadetes ingresada a la Escuela de Aviación.

La contratación de profesores se produjo a la par del proceso de ingreso de los primeros cadetes. Los docentes de aquellos días, tendrían la labor de enseñar las materias de historia, matemáticas,

educación física y meteorología. En la historia quedaron grabados los nombres de los primeros profesores civiles del plantel educacional como el de Armando Torres Cuevas, Esteban Doña Uriarte, Hernán Téllez Calderón y Erick Trollund Acosta, entre otros.

En los escritos del también profesor e historiador Sandrino Vergara Paredes, distinguido director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IIHACH, publicados en el Boletín N° 5/2016 de esta corporación, su autor señala "*el profesor Armando Torres se convirtió en el primer decano de la Escuela de Aviación. Él prestó sus servicios en el alma mater de oficiales hasta el año 1987, cuando fue llamado a integrar la escuadrilla que emprendió el vuelo hacia la eternidad. En homenaje a este docente, la biblioteca del instituto matriz recibe su nombre*". En tanto, el profesor Esteban Doña Uriarte, era nicaragüense y su extensa carrera de más de 50 años de enseñanza fueron reconocidos incluso por el Gobierno de Chile con la medalla Bernardo O´Higgins.

Don Sandrino Vergara Paredes, profesor de Historia de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"

Parte del material bibliográfico y de gran contenido que expone nuestro integrante del IIHACH, es el trabajo realizado por el recientemente nombrado profesor Machuca que escribió en la Revista Fuerza Aérea N° 209 del año 1996, el artículo "*Profesorado de la Escuela de Aviación, Capitán Manuel Avalos Prado",* efectuó una completa investigación de la historia de profesores y legado docente contenido en las aulas de la Escuela de Aviación. Tal es que, en su reflexión final señala: "*allí se practica la investigación, el color de la sabiduría, lo que permite que el artista compita con la naturaleza. Hay alegría, mucha alegría, deseos de vivir. El profesor se siente educador y partícipe de esta invención y lo que ha recibido en la vida lo devuelve con creces*".

Cabe señalar que, desde fines de la década de 1980, el mando institucional reconoció el 18 de mayo

como el “Día del profesor civil”, fecha en que comenzó la relación educativa entre docentes y los Cadetes de la Escuela de Aviación, y que se conmemora cada año en la Fuerza Aérea de Chile.

❖ *47° Aniversario Creación del Instituto Nacional Newberiano*

El viernes 27 de mayo pasado, nuestro Directorio envió una nota de saludos, recordando el cuadragésimo séptimo aniversario del Instituto Nacional Newberiano de la Argentina.

Entidad nacida el 27 de mayo de 1975, como Instituto de Historia Aeronáutica Argentina “Jorge Alejandro Newbery”, y que más tarde fuera nacionalizada el 27 de mayo de 1997, dependiendo hoy de la Presidencia de la Nación Argentina, a través del Ministerio de Cultura.

Su misión muy similar a la nuestra, es la investigación, difusión y conocimiento de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina, tanto civil como militar.

Tal como su presidente, el Comandante Mayor Profesor Salvador Roberto Martínez, alguna vez dijese: *“El Instituto Nacional Newberiano, es una entidad Decana en el país trasandino e iberolusoamérica, dedicada a difundir en todos los ámbitos posibles: la vida, obra e ideario del fundador de la Aeronáutica Argentina, Ingeniero y Aviador don Jorge Alejandro Newbery; como también la de hombres y mujeres que hicieron posible su desarrollo y a divulgar la Historia Aeronáutica y Espacial, por todos los medios a su alcance…”*

¡¡¡Por ello, les deseamos una vez más, un MUY FELIZ ANIVERSARIO, Instituto Nacional Newberiano!!!

II. OBITUARIO

CDB. Rodolfo Matthei Aubel (Q.E.P.D.)

CDB (R) RODOLFO MATTHEI AUBEL

"Atento a la nueva jornada"

Egresado de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" en 1954 con la primera antigüedad de su curso, desarrolló una brillante carrera como oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Los Grupos de Aviación N°1, 7 y 8 y la Academia Politécnica Militar fueron testigos de su capacidad profesional, como también se le recuerda como integrante del afamado conjunto acrobático "Cóndores de Plata".

Trayectoria a la que puso término al final de la década de los sesenta con el grado de Capitán de Bandada, al incorporarse a la estación de la NASA en territorio chileno y más tarde a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con la experiencia lograda, posteriormente emigró al extranjero radicándose en Canadá, lejano país donde echó raíces. Primero en Montreal y posteriormente en las cercanías de Ottawa, trabajando para una importante corporación internacional y finalmente como empresario independiente.

Manteniendo sus vínculos con la patria, año a año, regresaba por estos lados reuniéndose con sus familiares, amigos y antiguos camaradas del arma aérea. Siempre el mismo. Alegre y servicial y sobre todo, el gran caballero que todos conocimos. Fue en uno de aquellos viajes, que tomamos contacto con él, haciéndole algunas consultas sobre hechos de la historia de la aeronáutica nacional, en los cuales le había cabido participación.

No dejó de sorprendernos su buena memoria y sobre todo el interés que puso en colaborar con la labor de nuestro Instituto.

De entonces nació entre él y nosotros una relación de camaradería que se iba acrecentando cada vez que retornaba a Chile y de ello estábamos muy atentos.

Fue para el funeral de uno de los Cóndores de Plata, cuyo fallecimiento coincidió con una de sus venidas a Santiago, que nos encontramos por vez postrera. Oportunidad donde lo vimos expresar con sincero pesar el dolor que le había causado la partida de aquel camarada, con el cual compartiera tantas jornadas en los cielos de la patria.

De entonces sus venidas se fueron espaciando hasta que se interrumpieron y la razón fue algo que mucho nos apenó.

Su esposa, la compañera inseparable de toda una vida, había contraído un mal incurable y al cuidado de ella dedicó toda su atención.

No hace mucho dio a conocer a otro de sus compañeros de curso, que últimamente sentía que sus fuerzas ya no eran las mismas, notándose cansado. Haciéndole llegar desde la distancia unas palabras para que en su nombre fueran leídas, en una ceremonia religiosa que se celebraría en memoria de otro que se les había adelantado en el paso a la vida eterna.

Poco después, desde el Canadá llegó la triste noticia de su inesperado fallecimiento, causada por una grave enfermedad que su cuerpo mantuvo oculta, hasta el día en que hizo aparición, cuando ya era tarde para hacerle frente.

Acompañado del cariño de los suyos se durmió en la paz del Señor, manifestando estar consciente de haber tenido una larga y maravillosa vida y que miraba con atención la nueva jornada que pronto emprendería.

Desde aquí, en las noches estrelladas elevaremos nuestros pensamientos hacia lo alto, tratando de distinguir rastros de su paso rumbo a la nueva jornada que ha emprendido.

Amigo y camarada "Rudy" descansa en la Paz del Señor

Sergio Barriga Kreft

Carlos Mardones Díaz (Q.E.P.D.)

Coronel de Ejército (R)
CARLOS MARDONES DÍAZ

"***Muy pronto victorioso volverá***"

No bien nuestro Instituto dio comienzo a sus actividades en la vieja sede del paseo Bulnes, en representación del Club Aéreo del Personal del Ejército, llegó a saludarnos y a desearnos el mejor de los éxitos en la tarea que habíamos emprendido.

Encontrándose en situación de retiro, era el mismo al que en los años sesenta conociéramos primero como socio fundador de aquella entidad de aviación deportiva y posteriormente, como oficial piloto. Uno de los precursores del entonces recién creado, Comando de Aviación del Ejército.

El mismo que como líder de una formación de aeronaves de exploración, o como piloto de un Puma, en tantas oportunidades lo viéramos pasar por nuestros aeródromos.

Siempre atento, servicial, ofreciendo satisfacer cualquier necesidad de orden institucional.

Ahora vistiendo de civil, directivo de la entidad a la cual pertenecía, nos ofrecía toda su colaboración en nuestras investigaciones de índole histórico aeronáuticas.

Colaboración que aceptamos de muy buen grado y no fueron escasas las oportunidades que hicimos uso de su oferta y él, por su parte, en nosotros encontró la ayuda que en ocasiones requería.

Muchas veces coincidimos en asambleas de la Federación Aérea de Chile, en simposium aeronáuticos, participando tras un mismo ideal, en pos de la unidad de los aviadores.

Ud. que es ajeno a la causa aérea, ha de saber que las cualidades de caballerosidad que hoy en día adornan a todo aviador, son las mismas, que se gestaran en la época de la aviación heroica sobre los campos de batalla de la vieja Europa, en la denominada "La Gran Guerra del 14", donde los aviadores combatieron con fiereza, pero siempre con nobleza.

Ahí tuvo su génesis el término "Caballeros del Aire".

Por ello no pretenda encontrar diferencias y menos fomentarlas entre aviadores civiles y militares. Comerciales o deportivos. Antes que nada, somos "Camaradas".

Como una vez me lo dijera el recordado general Diego Barros Ortiz, todo piloto atesora en su alma algo de poeta; romántico y sentimental.

Cualidades que adornaban al coronel Mardones, que hasta su ancianidad dio demostración de poseerlas y repartirlas a manos llenas.

Sabemos que sus últimos años fueron muy duros, víctima de un odio que aún roe muchos corazones y que Dios en su misericordia infinita, a la postre lo hizo indemne a ello.

Sus funerales dieron muestras de un pesar hondo y más de una lágrima rodó por curtidos rostros de viejos aviadores.

Nos anima lo que señala el himno del Comando de Aviación del Ejército; "Dejan tras de ellos la esperanza que muy pronto victoriosos volverán"

Sergio Barriga Kreft

PATRICIO AMENGUAL ESCOBAR, ***General de Brigada, Comandante de la Brigada de Aviación Ejército,*** *saluda con especial atención al* ***Señor Norberto Traud Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile,*** *y agradece las sentidas condolencias que nos hiciera llegar ante el sensible fallecimiento del* ***CRL. CARLOS MARDONES DIAZ (Q.E.P.D.),*** *quien fuese en vida uno de los precursores de nuestra querida Aviación Ejército.*

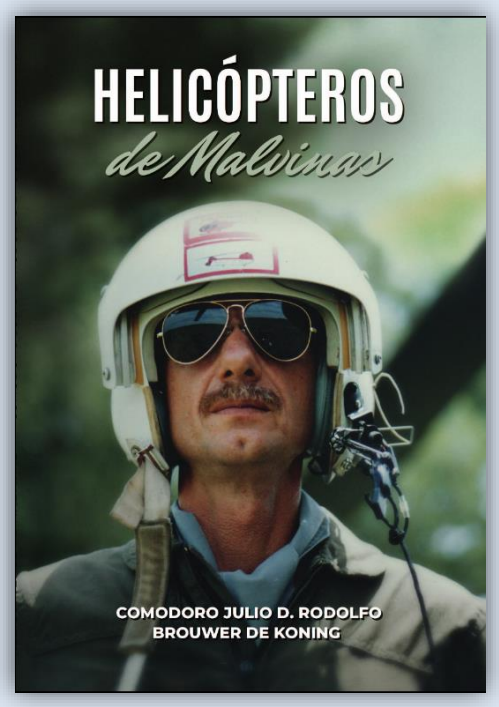
El ***GDB. AMENGUAL,*** *junto con reiterar sus agradecimientos, se vale de la ocasión, para manifestar a Usted y el distinguido personal integrante de tan prestigiado Instituto, los sentimientos de consideración y estima personal.*

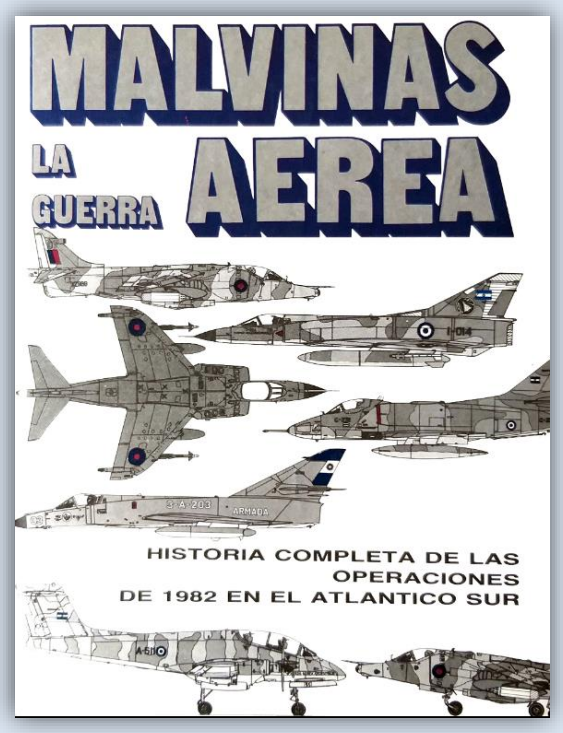
Rancagua, Mayo del 2022.

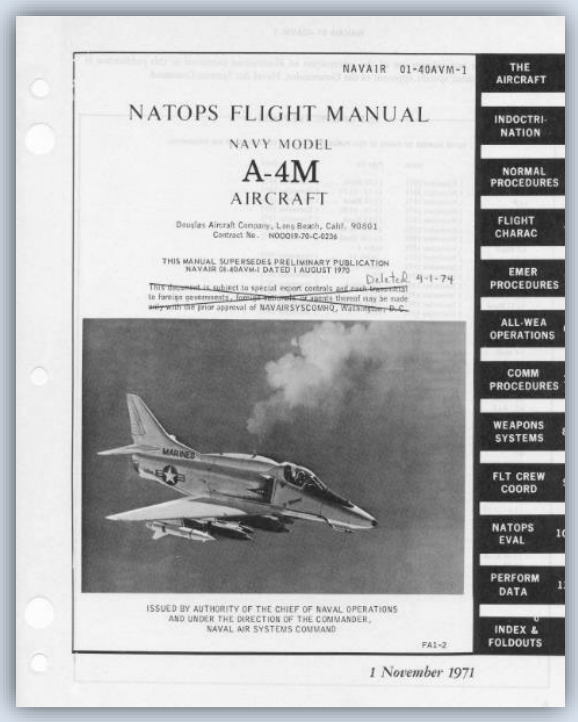
III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas

- ***En mayo, hemos recibido para nuestra biblioteca virtual nuevas e interesantes publicaciones digitales que ya están disponibles para su lectura, consulta o descarga.***

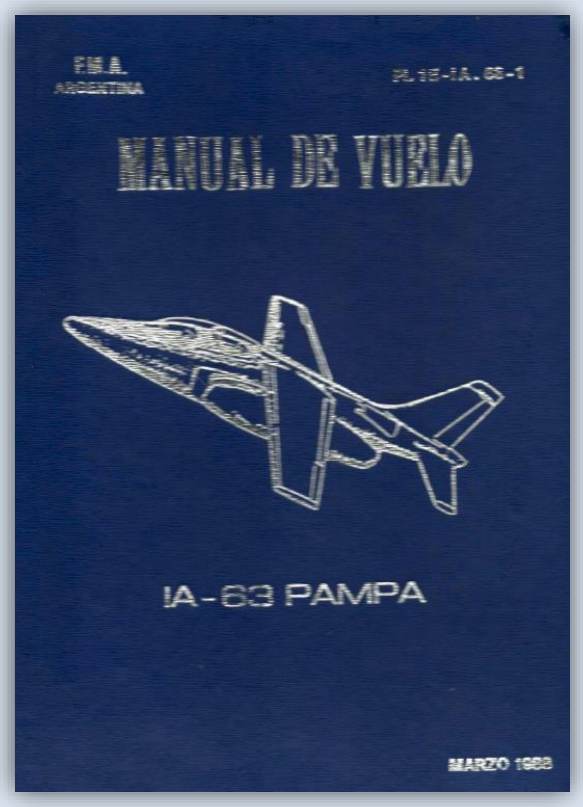
Muchas gracias a todos quienes han aportado con este muy útil, interesante y benéfico material.




MALVINAS
LA GUERRA AEREA
HISTORIA COMPLETA DE LAS OPERACIONES DE 1982 EN EL ATLANTICO SUR


NAVAIR 01-40AVM-1
NATOPS FLIGHT MANUAL
NAVY MODEL
A-4M
AIRCRAFT
THE AIRCRAFT
INDOCTRI-NATION
NORMAL PROCEDURES
FLIGHT CHARAC
EMER PROCEDURES
ALL-WEA OPERATIONS
COMM PROCEDURES
WEAPONS SYSTEMS
FLT CREW COORD
NATOPS EVAL
PERFORM DATA
INDEX & FOLDOUTS
1 November 1971

> ACTUALIDAD > PRIMER A330 PARA PLUS ULTRA, EN SERVICIO
AVION REVUE
INTERNACIONAL
40 ANIVERSARIO
PODER AÉREO 2022
> España define su futuro en defensa
> Latinoamérica no encuentra su camino
¡EXCLUSIVA!
Entrevista al JEMA
95 ANIVERSARIO de IBERIA
PRIMER VUELO DEL A321 XLR
EBACE 2022


FMA ARGENTINA
MANUAL DE VUELO
IA-63 PAMPA
MARZO 1988

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.

- ***El Círculo de Coroneles de Aviación, nos envió muy gentilmente su Boletín especial aniversario y que compartimos con ustedes en esta edición descargable***

SOCIOS IN AETERNUM

Orden del Día

Círculo de Coroneles de Aviación

Constituido el 28 de mayo de 1987

Base Aérea Santiago, Sede del C.C.A. 02 de mayo de 2022

Informativo Oficial Nº 03/2022

I.- NOTA EDITORIAL

NUESTRO ANIVERSARIO.

Coroneles asistentes a la 1ª Asamblea del Círculo de Coroneles de Aviación

Estas dos fotografías son el testimonio de la constitución del CCA, que hace 35 años, por iniciativa y patrocinio del Comandante en Jefe de esa época, el General del Aire Fernando Matthei Aubel, se conformó una Organización, que bajo el alero de la Fuerza Aérea, reúne hasta hoy a los Coroneles en condición de retiro.
Nombrar a todos sus protagonistas sería muy extenso, dejándoles entonces a ustedes que los recuerden e incluso conversen con algunos, sobre ese momento.
En agradecimiento a todos ellos, esta Orden del Día les rinde un homenaje solemne con el compromiso de continuar, cada día con mayor entusiasmo, vuestro

O D Círculo de Coroneles de Aviación, mayo 2022

XXXV Aniversario

❖ *Gratas noticias recibidas por parte de la Municipalidad de Las Condes*

MAT.: Instalación busto conmemorativo don Silvio Pettirosi Pereira.

LAS CONDES, 27 MAY 2022

SR.
NORBERTO TRAUB GAINSBORG
PRESIDENTE
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS AERONÁUTICAS DE CHILE
PRESENTE

En relación con el correo enviado el lunes 2 de mayo referente a la donación del busto conmemorativo para homenajear al aviador don Silvio Petterosi Pereira, venimos por medio de la presente a formalizar la aceptación de tal donación y, mediante la aceptación del Consejo Municipal, la instalación del busto en la plaza Paraguay, lugar muy importante para nuestra comuna.

Agradecemos profundamente que podamos instalar el busto de este destacado Teniente del Ejército paraguayo y pionero en la aviación. Estamos seguros de que podremos hacer que más personas de nuestra comuna conozcan su gran hazaña e historia. Además de que, con la donación de este busto, seguiremos fomentando que esa plaza sea símbolo de la unión y cooperación entre ambos pueblos.

Nuevamente reiteramos la motivación para recibir la futura donación y la disposición de llevar a cabo una próxima inauguración entre las autoridades paraguayas y chilenas.

Saludos cordiales

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES
ALCALDESA

DANIELA PEÑALOZA RAMOS
ALCALDESA

Distribución:
- Interesado
- Departamento Parques y Jardines
- Departamento Compras Públicas
- Archivo
- OPPA

Carta que será adjuntada al proyecto que prepara nuestro Instituto en colaboración con la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile para presentar al Consejo de Monumentos Nacionales, y que se espera concretar para el próximo mes de marzo de 2023. Con ello, cumplimos con reconocer la participación generosa del aviador acrobático paraguayo, Silvio Pettirossi Pereira en Chile, cuando entre julio y agosto de 1914, realizara toda suerte de arriesgadas maniobras aéreas, destinando parte importante de sus ganancias, para obras de ayuda social y para el desarrollo aeronáutico nacional.

❖ *Nota del presidente de la International Commission of Military History*

International Commission of Military History
Commission Internationale d'Histoire Militaire

The President
Le Président

14th June 2022

Dear Members of the ICMH Community and Fellow Military Historians,

I wish to draw your attention on our XLVII Annual Congress, which will take place in Poland, in Wroclaw (and one day in Opole) from 28th August to 2nd September 2022. The General Theme is *Defence of the Borders in Military History* and sub-topics are the following:

- Military doctrines concerning the protection and defence of borders.
- Structures to defend borders: forts, castles, fortresses, fortresses' systems, defensive lines.
- The great defensive lines, from the Roman limes to the Maginot, Siegfried, and Stalin lines.
- Special armed forces units that were created to protect the borders.
- Border protection in international law.
- Alliances and agreements created for the purpose of border protection and defence.
- The importance of border protection in the policies of states.
- Border wars.

All information on the Congress can be found at the address: http://icmh-mmxxii.wns.uni.opole.pl/. I earnestly invite you to visit the Congress's website and seriously consider your participation. Many of you are familiar with our Congresses and will not miss this opportunity to meet again; new participants will discover a kind of event which will remain impressed in their memories and enhance the knowledge of military history. Registration for the congress is still possible until July 5th. After that date, the organizers cannot guarantee any longer the same favourable prices for the hotel.

The Polish Commission of Military History and the ICMH ExBoard are ready to answer any question you might have on the Congress's organization.

Hoping to see you in Poland, I remain yours sincerely

Prof. Massimo de Leonardis

Address: Prof. Massimo de Leonardis – Ordinario (a. r.) di Storia delle relazioni internazionali, Dipartimento di Scienze Politiche
Università Cattolica del Sacro Cuore – Largo A. Gemelli, 1 – I 20123 Milano – Italia
Tel.: +390272342733 (secretary); +3972342309 (direct); +393307004369 (mobile). E-mail: massimo.deleonardis@unicatt.it

❖ ***Boletín del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales FACH***

Fuerza Aérea de Chile
Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales
Estrategia, Aeronáutica, Espacio, Tecnología & Innovación

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 16-2022 Santiago, 30 de mayo de 2022

La Carrera por la Supremacía Cuántica

Los últimos desarrollos tecnológicos han consolidado los inicios de la computación cuántica, una tecnología que se distingue de la computación comúnmente entendida, por su uso de principios del mundo subatómico. Estas tecnologías podrían llevar a la rápida solución de tareas complejas, generando alarma por las posibles aplicaciones de estos computadores en materias de defensa. El desarrollo de estos computadores era hasta hace poco solo una teoría, pero con la presentación del primer computador cuántico con 50 Qubits en 2017, por IBM, ha empezado una carrera por generar computadores con más Qubits, y, por tanto, con mayores capacidades de cómputo. Ello ha llevado, a su vez, a una carrera entre las potencias para obtener usos prácticos, y controlar estos nuevos ingenios de manera pionera, consiguiendo la denominada "supremacía cuántica".

Los impactos de esta tecnología son variados, por cuanto pueden llevar a la obsolescencia de tecnologías actualmente usadas, como la tecnología de sigilo de radar, las telecomunicaciones seguras, o mejorar la inteligencia artificial a niveles nunca antes vistos.

Computador cuántico Sycamore, de 53 Qubits, fabricado por Google en 2019, instalado en su laboratorio Goleta, en California. Fuente: Erik Lucero, vía Google.

Uso de las tecnologías cuánticas

La diferencia sustancial de esta nueva lógica, con respecto a la computación "tradicional", radica en la aplicabilidad del "Principio de Incertidumbre". Este principio implica que las partículas pueden estar en varios estados físicos simultáneamente. Esto en la computación se logra con los llamados Qubits, bits informáticos que se encuentran en ambos estados posibles (0 o 1) al mismo tiempo, lo que permite elevar la capacidad de procesamiento de manera exponencial, ya que el Qubit realizará todos los cómputos posibles al mismo tiempo, a diferencia de un bit normal que debe emplearse de manera secuencial y lineal.

Otro principio de importancia a nivel cuántico es el fenómeno del entrelazamiento, consistente en la vinculación de dos o más Qubits, de tal manera que los cambios realizados en uno impliquen la modificación de su par enlazado, sin importar la distancia que los separe. Esto lleva a una velocidad de transmisión de información casi instantánea, superando a cualquier sistema de transferencia de información físico, cableado o inalámbrico.

La literatura ha definido, por lo menos, tres vertientes principales para los usos de los ordenadores cuánticos, siendo estos: la computación, los sensores, y la comunicación cuántica.

La computación cuántica permitiría incrementar los poderes de cómputo, que superarían a los mejores supercomputadores actuales. El principal impacto para la seguridad se verá en el desarrollo de la criptografía, basada en operaciones matemáticas de difícil cálculo para los ordenadores normales, tardando varios años en poder descifrar las encriptaciones. Por esto, las capacidades de un ordenador cuántico de solucionar estas tareas en cortos periodos, de unas horas o minutos, haría prácticamente inútil cualquier intento de cifrado y encriptado usado en la actualidad, creando enormes vulnerabilidades de ciberseguridad a los gobiernos y grandes empresas, pues sus arquitecturas de ciberseguridad se volverían fácilmente hackeables.

Otra utilidad futura de la computación cuántica está en el desarrollo de simuladores del mundo físico, que podrían dar lugar a modelos más eficientes y rápidos de simular los impactos sobre nuevos materiales y modelos de construcción. Esto podría revolucionar los procesos de diseño de aeronaves y otros vehículos, acelerando su desarrollo de manera exponencial, así como medir sus capacidades teóricas con alta exactitud, evitando costosos procesos de diseño.

El segundo elemento, los sensores cuánticos, aprovecharían efectos subatómicos, para generar sistemas de medición que sobrepasen en sensibilidad y rapidez a los sistemas actuales. "En cuanto los átomos se enfrían hasta una milonésima de grado por encima del cero absoluto, se convierten en partículas detectoras perfectas para sensores cuánticos. Se ha demostrado la detección de tiempo, gravedad, rotación y campo magnético en el laboratorio con precisiones de récord", explica el profesor Kai Bongs de la Universidad de Birmingham (Reino Unido) y coordinador de proyecto ISENSE. Por ejemplo, se puede crear sistemas de radar de amplio alcance, con alta resistencia a interferencias, que invaliden las capacidades de sigilo de vehículos modernos. Otro uso importante sería en la generación de sistemas de navegación predictivos, que podrían manejar sistemas, como aeronaves no tripuladas, con altísima precisión, inclusive sin necesidad de conexión por GPS, u otros sistemas de posicionamiento satelital.

En tercer lugar, las comunicaciones cuánticas posibilitarían una segunda revolución de las comunicaciones, pues darían lugar a la creación de redes de información más seguras y rápidas. Esto, unido a infraestructuras específicas, como constelaciones satelitales cuánticas, podría dar lugar a un nuevo Internet cuántico, con velocidades de interconexión y seguridad sin precedentes. Asimismo, estos sistemas darían lugar a comunicaciones militares más seguras ante las interferencias, dando mayor seguridad futura a las capacidades 4C (comando, control, computadores y comunicaciones) a nivel operativo.

Carrera entre potencias

Estas tecnologías se encuentran en una intensa investigación para corroborar su viabilidad, siendo China y los Estados Unidos los países más adelantados, además de otros actores con crecientes inversiones en el área. Entre algunas de estas se pueden contar: Alemania, Australia, Canadá, Corea del Sur, Francia, el Reino Unido, Japón, Rusia y los Países Bajos. Todos estos países ya han generado planes estratégicos nacionales, con participación público-privada, destinados al desarrollo de la computación cuántica para sus usos estratégicos nacionales, tanto en defensa como en otras instancias. Al 2022 se estima, a nivel global, una inversión de 30 mil millones de dólares para el desarrollo del sector, según la compañía de capacitaciones en la industria cuántica QURECA.

De los actores mencionados, China se encuentra a la cabeza del desarrollo de tecnologías de comunicación y sensores cuánticos, creando, en 2016, su primer sistema de comunicaciones encriptadas entre las ciudades de Beijing, Shanghái, Hebei y Jinan. Además, el país cuenta con los primeros elementos de computación cuántica satelital, con el proyecto de Experimentos Cuánticos a Escala Espacial (QUESS) y su primer satélite de este programa, Micius (o Mozi), ayudando a la interconexión entre las ciudades ya

Las ideas expresadas en nuestras publicaciones son responsabilidad de cada autor, y no representan necesariamente el pensamiento de la Fuerza Aérea de Chile.

mencionadas, en una red terrestre-espacial. Además, China generó el primer link de comunicaciones cuántico a nivel intercontinental, con la ayuda de la Academia de Ciencias de Austria en 2016. Beijing espera expandir esta red de comunicaciones por medio de una mega constelación satelital, creando primero una conexión con Europa, y generar una red global para el 2030. China, además, está investigando sobre el uso de radares y sensores cuánticos más resistentes a las interferencias, los cuales, si resultan efectivos, podrían inutilizar la ventaja americana de tecnologías de sigilo al radar, como los presentes en sus aviones F-35 Lightning II, pero de momento, estos sistemas aún no han probado su funcionalidad en todos los ambientes.

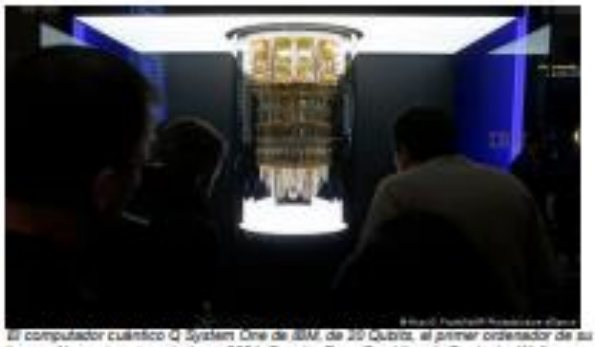
En el caso de Estados Unidos, se han empezado a dirigir grandes esfuerzos en esta área, con la *National Quantum Initiative* (NQI) de 2018, a cargo de la Fundación Nacional de Ciencias y el Departamento de Energía, buscando la creación de un sistema de 3 pilares para el desarrollo cuántico, a decir, con la comunidad civil, militar, y los servicios de inteligencia, en relación a la naturaleza de uso dual de estas tecnologías (civil y militar). Washington cuenta además con la cooperación de las empresas tecnológicas con más experiencia en el área, como IBM y Google. Ambas compañías esperan crear computadores cuánticos con miles de Qubits en la presente década, para posteriormente expandirlos a millones de Qubits. Con esto, EEUU tiene en la actualidad una importante ventaja frente al resto del mundo en esta materia.
La NQI llevó a la creación de la *National Quantum Coordination Office* (NQCO), que busca impulsar múltiples iniciativas y centros de estudios, enfocados en la computación cuántica. Además, el Acta de Autorización de Defensa de 2020, permite al Departamento de Defensa ayudar con la creación de centros de estudios, con instituciones de investigación de la Armada y la Fuerza Aérea cooperando activamente con otros actores públicos y privados.

En el plano internacional, EE.UU. también ha mostrado iniciativa de coordinar sus esfuerzos con aliados cercanos, firmando memorándums de cooperación con Japón en 2019; el Reino Unido y Australia en 2021; y Finlandia y Suecia en 2022. Estos países han mantenido esfuerzos individuales para mejorar sus avances en este ámbito, principalmente fomentando sus empresas privadas que utilicen esta emergente tecnología. Esto además se relaciona con las nuevas iniciativas de la alianza militar de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), para la incorporación de tecnologías emergentes y disruptivas con posibles usos de defensa, entre las que se encuentran las tecnologías cuánticas. Esto ha llevado a la OTAN a establecer una estrategia común en 2021, y crear un centro de investigación cuántica en Dinamarca en 2022.

El tercer actor con desarrollos en el área es la Unión Europea (UE), siendo Alemania, Francia y Países Bajos sus integrantes con mayores desarrollos de esta tecnología, por lo menos en términos de inversión monetaria. En 2018 se crea la iniciativa *Quantum Technology Flagship*, que espera crear una sinergia entre actores privados y públicos, para una creciente industria cuántica, la cual ha visto un incremento de inversiones de 2 mil millones de dólares desde 2015. También, se ha iniciado el *European High Performance Computing Joint Undertaking*, que planea crear una serie de supercomputadoras cuánticas para 2023, conectándose a su red existente de supercomputadoras tradicionales, generando un sistema híbrido, que permita mejores tareas de simulación e investigación en múltiples áreas. Otro proyecto en desarrollo es el *European Quantum Communications Infrastructure (EuroQCI)*, desde 2019. Este busca crear la infraestructura de una red de comunicaciones aseguradas cuánticamente, para toda el área europea, en cooperación con la Agencia Espacial Europea.

Además de esto, muchos países miembros de la UE han presentado avances en el área de manera individual, producto de una gran trayectoria de investigaciones desde la década pasada. Por ejemplo, Alemania ha presentado su propia estrategia nacional cuántica en 2018, la denominada Roadmap Quantencomputing, enfocada en el desarrollo de hubs regionales involucrando a universidades, empresas y el gobierno germano, con una inversión estimada en 2.6 mil millones de euros al 2022. Esto ha llevado a proyectos como la puesta en marcha de su primer ordenador cuántico comercial en 2021, en conjunto con IBM.

Francia, ha hecho lo mismo con el desarrollo de un plan cuántico estratégico en 2020, y la inversión de 1.8 mil millones de euros en la industria cuántica hasta 2025. Autoridades como la ministra de defensa francesa, Florence Parly, han mencionado la importancia de los futuros sistemas cuánticos en la seguridad del país galo, manteniendo que los futuros sistemas de navegación y guiado con tecnologías cuánticas serán necesarios en el futuro.
Los Países Bajos también han enfocado esfuerzos, emprendiendo un plan estratégico hacia una industria nacional en 2019, desarrollando un marco de cooperación mediante la iniciativa Quantum Delta NL, con una inversión inicial de 615 millones de euros. Actualmente, el país ocupa el tercer lugar a nivel mundial por investigaciones y patentes en computación cuántica, especialmente en las áreas de criptografía y comunicaciones.



El computador cuántico Q System One de IBM, de 20 Qubits, el primer ordenador de su tipo en Alemania, presentado en 2021. Fuente: Ross Franklin, vía Deutsche Welle.

Las tecnologías cuánticas aún se encuentran en sus primeros experimentos para ser una alternativa computacional viable, pero sus posibles impactos, en términos de nuevos inventos y la obsolescencia de los métodos criptográficos, la han vuelto un interés estratégico para múltiples actores, llevando a crecientes inversiones en el área, con grandes impactos en las futuras capacidades de defensa nacional de los países con altas inversiones en esta área.

Finalmente, el desarrollo de esta tecnología de uso civil-militar, generará una importante ventaja estratégica de las capacidades de defensa frente a nuevas amenazas, como los impactos sobre la ciberseguridad global, producto de la supremacía cuántica. Los impactos en múltiples áreas de la defensa llevarán a una moderna carrera armamentística, como la generación de comunicaciones más rápidas y seguras; ayudando en el diseño de nuevos vehículos de combate y sus subsistemas; o la creación de nuevos ingenios militares. En definitiva, a pesar de las dificultades tecnológicas de la adopción masiva de estos inventos, los próximos años serán capitales para la expansión y consolidación de esta revolución tecnológica.

BAS

Las ideas expresadas en nuestras publicaciones son responsabilidad de cada autor, y no representan necesariamente el pensamiento de la Fuerza Aérea de Chile.

V. Efemérides del mes de Junio

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

1/06/1912: El aviador francés Marcel Paillette realiza impactantes espectáculos aéreos sobre el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar, piloteando un biplano Farman.

Ese hermoso día sábado 1° de junio, el piloto ofrece vencer un récord de altura en Chile, además de llevar pasajeros en alguno de sus vuelos. La elegida para realizar esta promesa, será la viñamarina Frances Joste y días más tarde otra joven, Rosina Sansson.

Vuela junto a Marcel Paillette, la primera pasajera de avión en Chile, Frances Emily Joste Fox.

1/06/2000: LAN Airlines ingresa oficialmente a la alianza global Oneworld. Esta alianza global reúne a trece de las mejores y mayores compañías aéreas del mundo, todas comprometidas en proporcionar servicios y valor de clase mundial.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

Rodolfo Marsh Martin

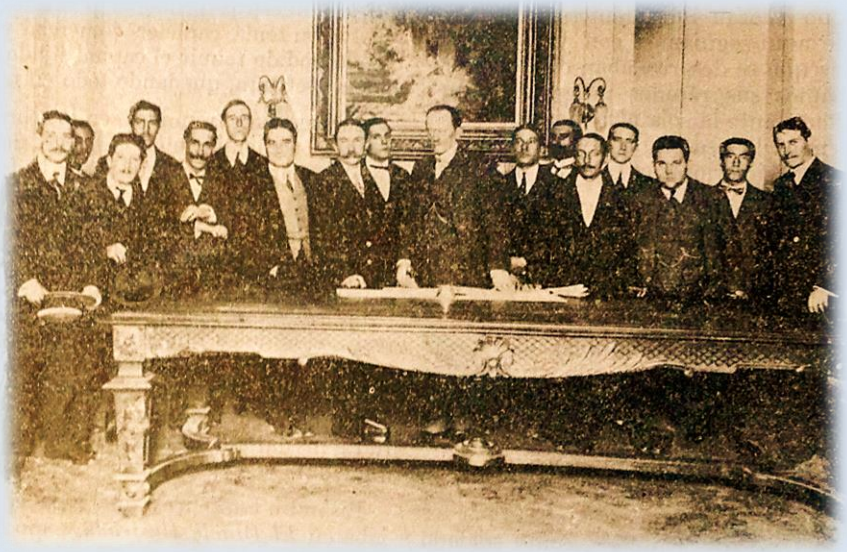
2/06/1937: Fallece el joven teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfibio Sikorsky S-43 “Chiloé”.

Junto a Marsh fallecieron el teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña, el Cabo 1º Fernando Hermosilla y los pasajeros Lorenzo Leuschner, Francisco Manuel Núñez, Norman MacAuliffe, Armando Sanhueza Líbano y su hijita Gloria Sanhueza.

Por la encomiable labor y trayectoria que tuvo este oficial, principalmente en el desarrollo de la aviación en estas australes tierras, se bautizó en 1980 con su nombre la Base Aérea Antártica ubicada en la isla Rey Jorge del Territorio Antártico chileno. Denominación que posteriormente se relegó sólo para el aeródromo que esta base posee.

2/06/1938: “Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente”.

3/06/1913: Con esta fecha se realizó la primera reunión formal del Aero Club de Chile para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La fecha de su publicación oficial en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, será casi un mes más tarde, el 4 de julio de 1913.



4/06/1919: Se dan de alta en el servicio de aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra tras el término de la Primera Guerra Mundial al Gobierno de Chile, 12 monoplanos Bristol, 8 biplanos Experimental Scout S.E.5 y 2 biplanos Avro.

Uno de los "nuevos aviones AVRO"

4/06/1928: El gobierno peruano autoriza a Faucett a operar en el país, la compañía contaba sólo con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de cinco asientos.

4/06/1986: Los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, efectuaron el primer cruce del Estrecho de Magallanes en aparatos de este tipo. Dos días antes habían iniciado el raid "Uniendo el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa hasta Kimiri Aike, donde aterrizaron a eso de las 14 horas, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

4/06/2005: La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) otorga el premio internacional "Eagle Award", a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

5/06/1924: Dos años luego su retiro del Ejército, fallece el distinguido General de División, don Arístides Pinto Concha.

Quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó el metódico y eficiente desarrollo de la aviación militar e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer piloto militar y Director de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile.

Señor Arístides Pinto Concha,
General de brigada.

5/06/1938: Creación del Club Aéreo de Copiapó. Ubicada en la capital de la provincia homónima y de la Región de Atacama, con tradición minera desde sus orígenes.

5/06/1945: Fallece el Teniente Piloto Aviador, señor José Espinosa Fuentes, perteneciente al famoso Escuadrón Aéreo 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana, que participa en los frentes de guerra del Teatro Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial.

Sus restos descansan en el Monumento que recuerda a los participantes de este Escuadrón, y que se ubica en Bosque de Chapultepec.

5/06/1963: Se constituye la Sociedad PANAMEÑA DE AVIACIÓN INTERNACIONAL, S.A. (PAISA).

6/06/1921: El teniente aviador Eduardo Alfredo Olivero se elevó a más de 8000 metros, batiendo el récord sudamericano de altura, dando un nuevo galardón para la aviación argentina y para este continente.

6/06/1946: La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile otorgó la primera licencia de paracaidismo deportivo, al señor Jorge Alberto Bonhomme Jélvez, ex paracaidista militar nacido en Valparaíso y que sirviera en el Ejército Francés durante la II Guerra Mundial. Bonhomme acreditó estar en posición del brevet emitido por la Parachute Training School de la RAF, en Ringway, Inglaterra.

7/06/1936: Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde.

Recibió por su hazaña un trofeo internacional, el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión inglés Miles Hawk Major “Saturno”, que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Franco Bianco realizó una gran proeza al unir por primera vez el trayecto de Punta Arenas - Puerto Montt en vuelo directo sin acompañante, travesía que se logró en 9 horas y 45 minutos, en su avión Saturno. Luego de aterrizar en Chamiza, Puerto Montt, prosiguió a Santiago.

El Saturno había despegado desde la base aérea Bahía Catalina a las 7:30 de esa mañana del 7 junio, donde fue despedido por los jefes de la aviación local y amigos. La aeronave era un avión Miles Hawk

Mayor de 130 hp, monoplano de ala baja, que podía desarrollar velocidad crucero de 190 a 210 km por hora y una máxima de 240. Considerando la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, de unos 1.600 kilómetros, el Saturno fue equipado con estanques suplementarios de combustibles en el espacio destinado al copiloto, hasta un total de 340 litros que le permitirían 12 horas de vuelo.

El audaz piloto llevaba como alimento chocolate, galletas y medio litro de agua. Bianco vestía un equipo de cuero forrado para defenderse del intenso frío de las alturas y calefacción eléctrica para los pies y manos. Por si tuviera que aterrizar en la Cordillera confiaba en su avión, que podía maniobrar en menos de 100 metros y, por si hubiese necesidad, llevaba un cuchillo campesino, como lo que se usaban en las estancias, para sacrificar algún animal cordillerano.

Su aterrizaje sin novedad en La Chamiza se produjo a las 17:15 hrs. de ese mismo día y fue transmitido desde Puerto Montt a Punta Arenas para ser comunicado a través de la broadcasting de la época (radioemisoras) y teatros de la comunidad. En los cines de la época, tanto en las funciones de matinée, vermouth y noche, el público aplaudió con indescriptible alegría la noticia.

Al día siguiente emprendió la segunda etapa Puerto Montt-Santiago. Donde nuevamente tuvo problemas meteorológicos, esta vez relacionados a la baja visibilidad. Tal sería que durante aquella jornada le fue imposible llegar a Santiago. Por lo que a la altura de Loncoche tomó la decisión de regresar a La Chamiza.

Al otro día, el 9 de junio, pudo finalmente emprender el viaje hacia Santiago, aterrizando en el aeropuerto Los Cerrillos, a las 16:05hrs, en medio de un festival aéreo que organizó el Club Aéreo de Chile, Santiago. Tal sería la magnitud del viaje que visitó días después, el 15 de junio, al Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, siendo acompañado por el General del Aire, Diego Aracena y el Comandante de Escuadrilla, don José Jara.

10/06/1933: Los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, llegan a Camagüey, Cuba tras un vuelo de 4,500 millas procedente de Sevilla, España, en el avión “Cuatro Vientos” quienes venían en misión de buena voluntad. Al día siguiente continúan su viaje llegando a La Habana, donde permanecen 20 días, para luego partir rumbo a México, donde aparentemente fueron ultimados al descender en un campo en poder de bandidos o indígenas.

11/06/1921: Se bautiza un avión Avro 504K de instrucción, con el nombre del Educador chileno, don “José Abelardo Núñez”.

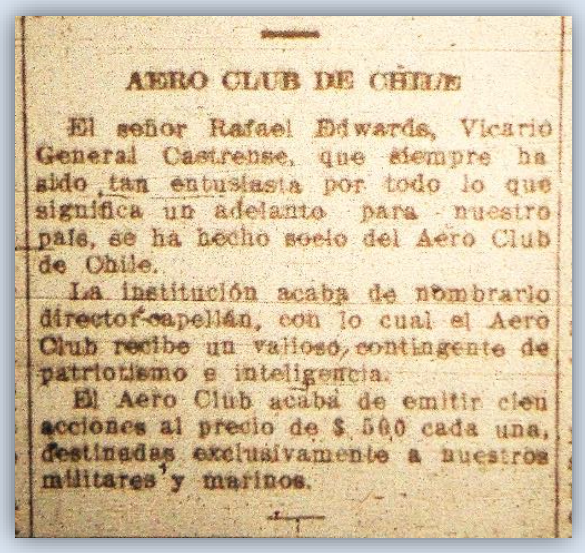
11/06/1928: En el avión “México Excélsior”, el piloto aviador, capitán Emilio Carranza, inicia su vuelo sin escalas México-Washington.

12/06/1843: Vuelo en Popayán del argentino José María Flores, a bordo de un globo inflado con gas de petróleo, quien repitió el vuelo en Bogotá, Colombia el 27 de octubre de 1845 desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente hizo vuelos en Medellín, Barranquilla y Tunja.

12/06/1899: Se realiza en el Jardín de las Tullerías de París, Francia, la competencia de Globos libres, en donde participa el famoso pionero aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos-Dumont, pilotando el globo “América”, califica en cuarto lugar luego de recorrer unos 325 kilómetros desde el punto de partida y permaneciendo en el aire 22 horas.

12/06/1912: Vuela la primera pasajera de avión en Santiago de Chile, la joven Rosario Herrera Lira, a bordo de un biplano Farman sobre los terrenos del Club Hípico y piloteado por el joven francés, Marcel Paillettte.

12/06/1912: La primera institución aérea civil del país, el **Aero Club de Chile**, conquista para su entidad las simpatías del Vicario General Castrense, don Rafael Edwards Salas, quien además de haber tenido el honor de ser el Primer Vicario Castrense del mundo en 1910, sería a partir de esta fecha, el primer *Capellán Aéreo de Chile* e integrante del Directorio de la nueva corporación.



AERO CLUB DE CHILE

El señor Rafael Edwards, Vicario General Castrense, que siempre ha sido tan entusiasta por todo lo que significa un adelanto para nuestro país, se ha hecho socio del Aero Club de Chile.

La institución acaba de nombrarlo director-capellán, con lo cual el Aero Club recibe un valioso contingente de patriotismo e inteligencia.

El Aero Club acaba de emitir cien acciones al precio de $ 500 cada una, destinadas exclusivamente a nuestros militares y marinos.

12/06/1932: La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizara la proeza de cruzar la Cordillera de los Andes por avión, tras la aviadora francesa Adrienne Bolland, en abril 1921.

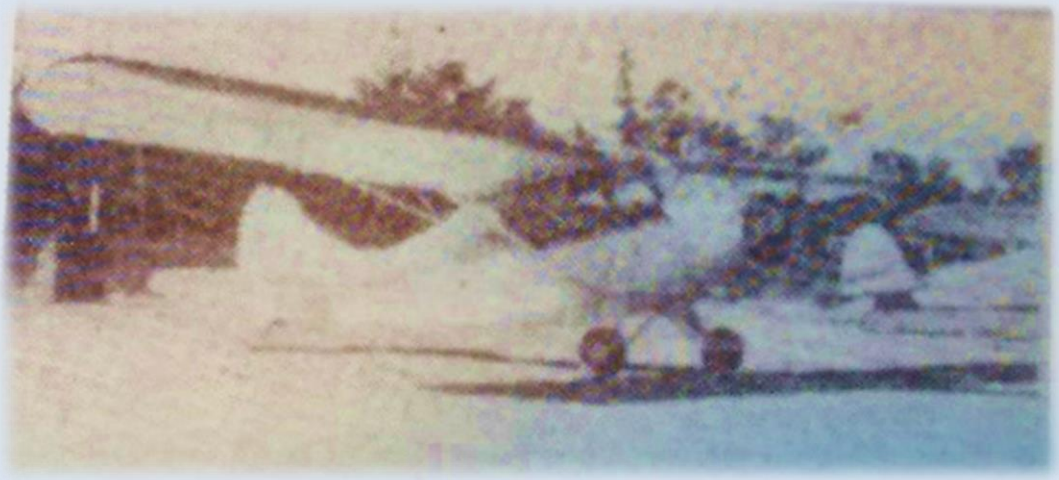
12/06/1970: Primer paro de controladores en Chile. 180 de los 548 funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, incluyendo casi todos los controladores de tránsito aéreo iniciaron un paro indefinido de labores. La decisión sorprendió tanto al Gobierno, como a las compañías aéreas nacionales y extranjeras, afectando a cientos de pasajeros. El conflicto se extendió hasta el 3 de julio de ese año, reintegrándose los funcionarios a sus labores el sexto día.

14/06/1941: Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile. Si bien la creación del Club Aéreo de Antofagasta data de esta fecha, la realidad histórica o más bien, la vida efectiva de la institución, parte hace 77 años atrás, cuando el 11 de marzo de 1944 llegara su primer avión. Un *"Aeronca"* de 65 H.P. adquirido con el producto de la colecta "Alas para Chile" y que fuera llevado desde Santiago a Antofagasta por la aviadora civil Dora (Mucki) Koeppen Maisan.

"Mucki" junto al piloto pionero nacional David Fuentes

En ese mismo año se inició el primer y segundo curso de vuelo, contando siempre para ello, con la eficaz y valiosa cooperación de la Fuerza Aérea de Chile. Con especial cariño se recuerda el nombre de su fundador y primer presidente, el entonces Capitán de Bandada Alfonso Scheihing Ritter.

14/06/1959: Con un cóctel celebrado a las 11.00 horas con las autoridades de la ciudad de Valparaíso y los socios del Club Aéreo Universitario Santa María, se procedió al bautizo del avión "Champion" adquirido para la instrucción de los socios pilotos de esa entidad.



El avión "Champion" del Club Aéreo Universitario Santa María.

15/06/1927: Fallece trágicamente el distinguido capitán ecuatoriano, señor Santiago Duarte, quien formó parte del grupo de siete alumnos que fueron becados en la Scuola di Aviazione Gabardini, en Italia.

15/06/1946: Regresa desde Roma, el Arzobispo de Santiago, Su Eminencia Reverendísima José María Caro, convertido en el primer Cardenal chileno. Su recepción constituye una fiesta nacional. Una escuadrilla de aviones de la Fuerza Aérea vuela sobre la capital formando ***una cruz en el cielo***.

15/06/1961: El emblemático avión "Manutara" que realizara el primer vuelo entre Chile continental y la Isla de Pascua (Rapa Nui), se estrella en el Lago Peñuelas, destruyéndose totalmente.

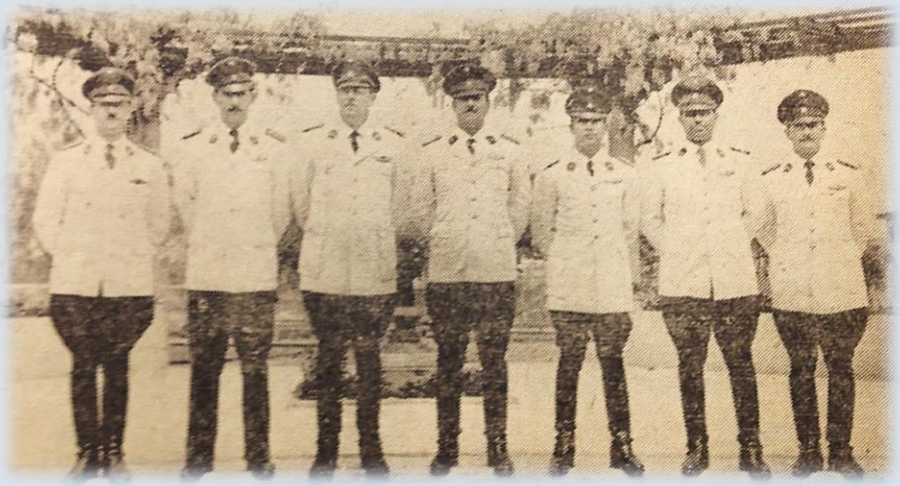
16/06/1887: Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como "El Rey del aire". Tuvo una destacada y promisoria trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América.

Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, se le denomina Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).

16/06/1934: Se crea la Banda de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.

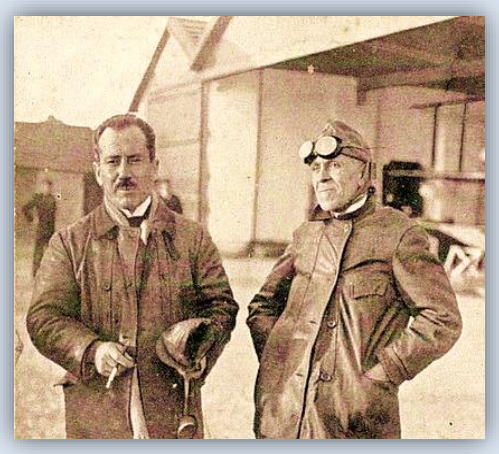
16/06/1948: Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de "*fomentar dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y un servicio aéreo-policial*." Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes B. como Presidente y Mauricio von Teuber S., como Vicepresidente.



De izquierda a derecha: ***Tenientes René Barrera Vásquez (Secretario), Garcerán Monje Rosas (Protesorero), Mauricio von Teuber Stevens (Vicepresidente), Capitán Guillermo Fuentes Besoaín (Presidente), Tenientes: Raúl Figueroa Escobar, Julio Gallardo Donoso (Director Consejero) y Sergio Márquez Molina (Tesorero)***

16/06/1968: La primera lluvia artificial en Santiago de Chile, con asistencia de aviones Vampire DH-115 de la Fuerza Aérea de Chile. El Proyecto "Meta" se realizó en conjunto al Ministerio de Agricultura y la Universidad de Chile.

16/06/1964: Es creada la Escuela Técnica Aeronáutica. Contando con la importante cooperación de la Misión Aérea Civil Norteamericana, la Dirección de Aeronáutica pone en marcha este centro formador de especialistas en diversas áreas como meteorología, control de tráfico aéreo, etc., para satisfacer los requerimientos del país en esas áreas. Su primer Director fue el Comandante de Grupo (T) Víctor Robinovitch Castro.



17/06/1922: Con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil, amarizan en Rio de Janeiro, los aviadores portugueses, señores Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, luego de llevar a cabo el primer vuelo transatlántico entre Lisboa, Portugal y Brasil.

Los aviadores realizaron esta famosa primera travesía aérea del Atlántico Sur de 8.383 kilómetros, considerado uno de los mayores hitos aeronáuticos de época, utilizando instrumentos de navegación astronómica de su propia concepción.

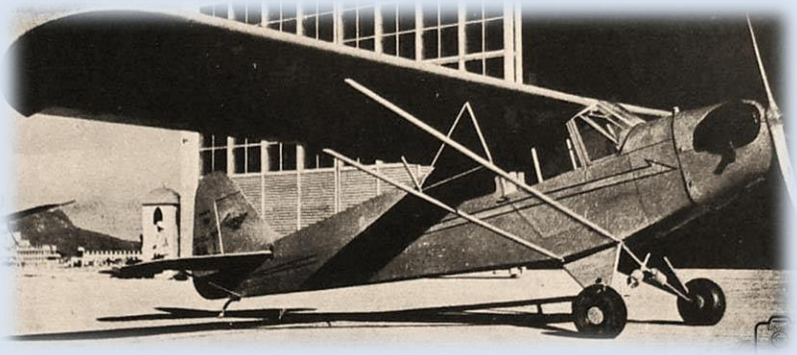
17/06/1985: El transbordador Discovery de la NASA, coloca en órbita el primer satélite mexicano, bautizado "Morelos I".

18/06/1919: Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado "Bolívar", fue además el primer avión ensamblado

en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

18/06/1925: A través del Decreto N° 1849 se crea el primer servicio de vuelo con pasajeros Santiago-Valparaíso, utilizando un avión Junkers A-20 y otro F-13; el primero de dos plazas con el que se transportaría un pasajero y el segundo con 6 plazas de las cuales 4 serían usadas con pasajeros. Los aparatos operaron con pilotos militares desde un aeródromo implementado en la Avenida Antonio Varas con Irarrázaval de esta capital.

18/06/1940: Vuela por primera vez un prototipo de avión nacional brasilero, el HL-1 (Henrique Lage-1) construido en las oficinas de la Compañía Nacional de Navegación Aérea, en Isla de Viana ubicada en Bahía de Guanabara, Brasil.



Avión HL-1, fabricado por la fábrica CNNA, del renombrado industrial Henrique Lage.

18/06/1956: Fallece don Luis Omar Page Rivera. Precursor de la aviación chilena que realizó múltiples hazañas, entre las que podemos citar: Primer suboficial del ejército, en obtener título de piloto; Primer vuelo nocturno con público en Chile, el 27 de febrero de 1914; Primer vuelo en la ciudad chilena de Punta Arenas, Magallanes, en la noche del 23 de agosto de 1914 y el Primer vuelo con aeroplano en Bolivia, el 31 de julio de 1915.

18/06/2009: Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile. Tras cuatro años de funcionamiento regular, el 29 de julio de 2013, anuncia el abandono de los vuelos regulares concentrándose en realizar sólo operaciones charter dentro del país.

19/06/2006: La aviadora chilena, señora Margot Duhalde (Q.E.P.D) recibió del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial, y como recompensa a su contribución eficaz al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna.

21/06/1911: La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) define en múltiples clases y sub divisiones, las reglas para todos los records de Aviación.

22/06/1927: Se inician los vuelos comerciales de VARIG en la ruta Porto Alegre – Pelotas – Río Grande, Brasil.

22/06/1946: A partir del Decreto Ley Nº 349, se crea la Fuerza Aérea Venezolana con igual rango y categoría que el Ejército y la Armada Venezolanas.

22/06/1979: Promulgación del Decreto con Fuerza Ley N° 2.564 sobre la Aviación Comercial en Chile que garantizaba la libre operación en el mercado nacional de empresas nacionales o extranjeras, así como una desregulación en materia tarifaria, tomando como base la desregulación del mercado aéreo estadounidense y junto con los principios acordados en la Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en tres principios fundamentales: libertad en el ingreso a los mercados, libertad de precios y la mínima intervención estatal.

23/06/1978: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°23. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) Luis Z. Ruiz Navarro. Denominado originalmente Grupo de Artillería Antiaérea N°4, operó en la Base Aérea “Bahía Catalina”, Punta Arenas - Chile, desde el 1° de abril de 1957.

23/06/1986: Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yáñez. Desde 1970 la Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

24/06/1916: Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes por su parte alta. Los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y el Capitán de Ejército, Ángel María Zuloaga, despegan de Santiago, Chile en el Globo “Eduardo Newbery” elevándose hasta alcanzar los 8.100 metros de altura sobre el nivel mar. Luego de tres horas y media de travesía bajaban en el valle de Uspallata, Argentina.

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: “***Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la***

fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre".

La placa fue puesta allí por iniciativa de una Comisión Nacional de Homenaje, presidida por D. Jorge A. Mitre para distinguir, en nombre del pueblo argentino, a los héroes de la primera travesía aérea de los Andes, don Eduardo Bradley y el entonces Teniente 1º, don Ángel María Zuloaga en el lugar donde aterrizaron con un globo libre, luego de la hazaña.

24/06/1917: Se hace acreedor al Brevet de Piloto Aeronauta Nº4 del Aeroclub de Chile, don Armando Venegas de la Guarda, fundador y primer presidente del Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, entidad fundada el 20 de agosto de 1948.

24/06/1950: Alrededor de las diez de la mañana de este día, fueron bautizados los dos primeros aviones del Club Aéreo de Carabineros de Chile. En lo que resultó ser una interesante ceremonia efectuada en el costado oriente del Aeropuerto de Santiago "Los Cerrillos", tras una misa de campaña a cargo del capellán mayor del Cuerpo de Carabineros, Monseñor Guillermo Canning, se verificó el bautizo de las dos primeras aeronaves: un Cessna 170 y un Aeronca Chief.

25/06/1953: Se dispuso el traspaso de la Dirección de Aeronáutica a la Subsecretaría de Aviación, dejando de depender de la Fuerza Aérea de Chile, aunque esta última debía continuar suministrando el personal y los recursos económicos.

25/06/1953: Se dicta el Decreto Fuerza de Ley Nº 343, el cual introdujo una completa reorganización institucional en materia de transportes. Se crea una nueva institucionalidad aeronáutica que especifica que el tráfico aéreo dentro del país queda reservado exclusivamente para empresas nacionales, medida que se mantendría por 27 años, hasta la promulgación de la Ley 2.564, que establece la libertad de los cielos nacionales. En segundo lugar, se da por terminado el monopolio de LAN, al no quedar establecido ninguna empresa en particular para operar rutas domésticas.

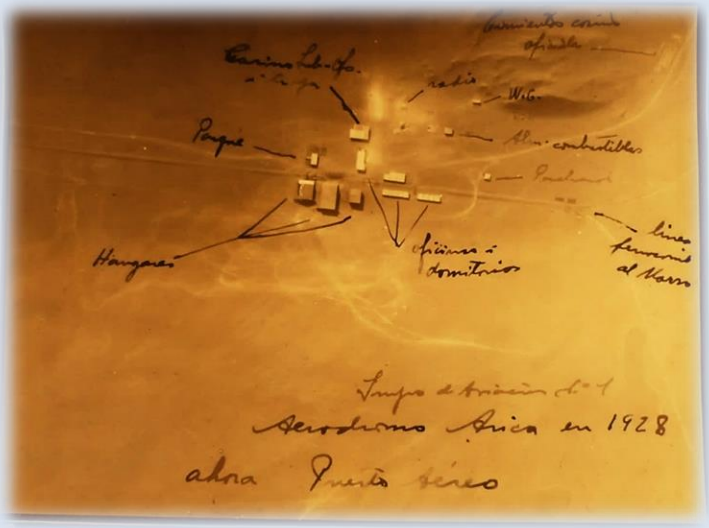
26/06/1921: Hace 100 años atrás, la Inspección General de Aviación, ordenó que una escuadrilla de aviones chilenos evolucionaran sobre el monumento al prócer argentino y gran amigo de Chile, General Bartolomé Mitre, inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio. En la actividad, el Intendente de Santiago, señor Alberto Mackenna Subercaseaux se refirió a Mitre: *"…hace más de cincuenta años, residía en el seno de la sociedad chilena, haciendo vida común con ella, un ilustre desterrado, que espiraba en nuestro ambiente el aire puro de la libertad".* Más adelante puso de relieve, la sobresaliente actuación de don Bartolomé Mitre cuando las relaciones estaban a punto de romperse violentamente, entre Chile y la Argentina, y que gracias a ella, pudo evitarse una de las mayores calamidades para un país: LA GUERRA.

26/06/1929: Otro más de los aspectos aeronáuticos que preocupaba a Arturo Merino Benítez, era la pronta creación de una infraestructura aeroportuaria nacional. A través del Decreto Supremo Nº 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica,

Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

Junto a esto el DS Nº 2028, reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares.

Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.



Vista aérea del Aeródromo El Buitre en Arica, 1928

26/06/1942: Es creado el Club Aéreo Universitario de Aviación. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke. En esta fecha, se dan cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional, y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio .

26/06/1971: Inicia operaciones en Chile Cubana de Aviación, primer reflejo en la aeronáutica nacional de los cambios políticos tras la llegada al poder del Gobierno socialista del Doctor Salvador Allende G.

27/06/1889: A poco tiempo de recibir el Batallón de Telégrafos su primer globo, arriba sin previo aviso la Reina Regente en España, doña María Cristina, a la Casa de Campo donde junto al estanque de patinar, la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos hacía prácticas y maniobras de inflación con el recientemente adquirido Globo “Yon” de origen francés.

Sin dudarlo un instante, la Reina subió a la barquilla con el Teniente Coronel, señor Lícer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión.

Como recuerdo de la misma, se acuñó una medalla y desde ese momento el primer globo recibió el nombre de “María Cristina”. Días después fue S.A.R. la Infanta Isabel, la que ascendió hasta una altura de 500 metros en este mismo globo, que era la longitud máxima del cable de retención.

27/06/1914: El aviador civil chileno, David Fuentes S., acompañado del Capitán de Corbeta Guillermo Vargas, logró elevarse sobre Concepción a una altura de 3.150 metros, hito que en Chile y en varias partes del mundo era todo un récord para la época. El motor Gnome de 80 Hp. del avión Blériot “Talcahuano” respondió admirablemente bien a esta proeza, a pesar de que, para lograr remontarse a la altura deseada, Fuentes demoró poco más de una hora.

27/06/1959: Creación del Club Aéreo del Cobre, “Cadeco”. Su principal y entusiasta fundador, fue nuestro recordado socio y distinguido piloto, Mauricio von Teuber Stevens, quien tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear ese Club Aéreo.

27/06/1977: Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica Nº 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas. Su primer comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.

28/06/1941: Creación del Club Aéreo de Chillán. Ubicada en la Región del Biobío.

28/06/1958: Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**.

Esta importante entidad que hoy está a cargo del CDA (DA) Claudio Alcázar Sichel, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

En su origen, estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.

Roberto Sánchez Celedón

28/06/1966: Se crea el Club Aéreo de Nacimiento, situado en la provincia del Bío-Bio. Se ubica a 550 km al sur de Santiago y a 108 km de la capital de la región.

29/06/1919: Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE". El 29 de mayo de 1919 se fijó que Agustín Parlá realizaría el primer vuelo comercial con los Estados Unidos de Norteamérica, y así resulto al transportar un cargamento de jabón en polvo Sapolio en el avión "Sunshine". Un mes más tarde —el 29 de junio— fueron tomadas desde el mismo avión por el reportero gráfico del periódico *El Mundo*, señor Adolfo Regreceni, las primeras fotografías aéreas de la Habana".

30/06/1921: Por D.S. del Ministerio de Marina, se dan de alta en la Escuela de Aviación y se nombran nuevos alumnos del curso del Mayor Scott, al Teniente 2° de Marina, Carlos Silva y al Ingeniero 2° José Gómez, este último será dado de baja al mes siguiente y regresará a la Armada.

30/06/1930: Por iniciativa del comandante Merino Benítez, se crea el Gabinete de Fotogrametría Aérea de la Fuerza Aérea Nacional, cuya misión principal fue la de fotografiar y levantar una gran carta del territorio nacional.

30/06/1943: Siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el Comodoro del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, se crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial Nº 14, con la responsabilidad de "*regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral…*"

Bote volador Consolidated PBY-5 "Catalina", exitosamente utilizado para la creación del Comando Costanero

V. Galería de hombres y hechos destacados

UN RECUERDO DE LOS SISMOS DE MAYO DE 1960

Ese día sábado 21 de mayo de 1960, en Temuco el Grupo de Aviación N°3 participó en la tradicional ceremonia en la plaza Teodoro Schmidt, en homenaje a las glorias navales de Chile. Lugar donde se encuentra asentado el busto al héroe de nuestra armada, Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón y una vez finalizada ella, nos dirigimos al casino de oficiales del Regimiento Tucapel donde se realizaría el coctel de rigor, en conmemoración a tan importante efeméride.

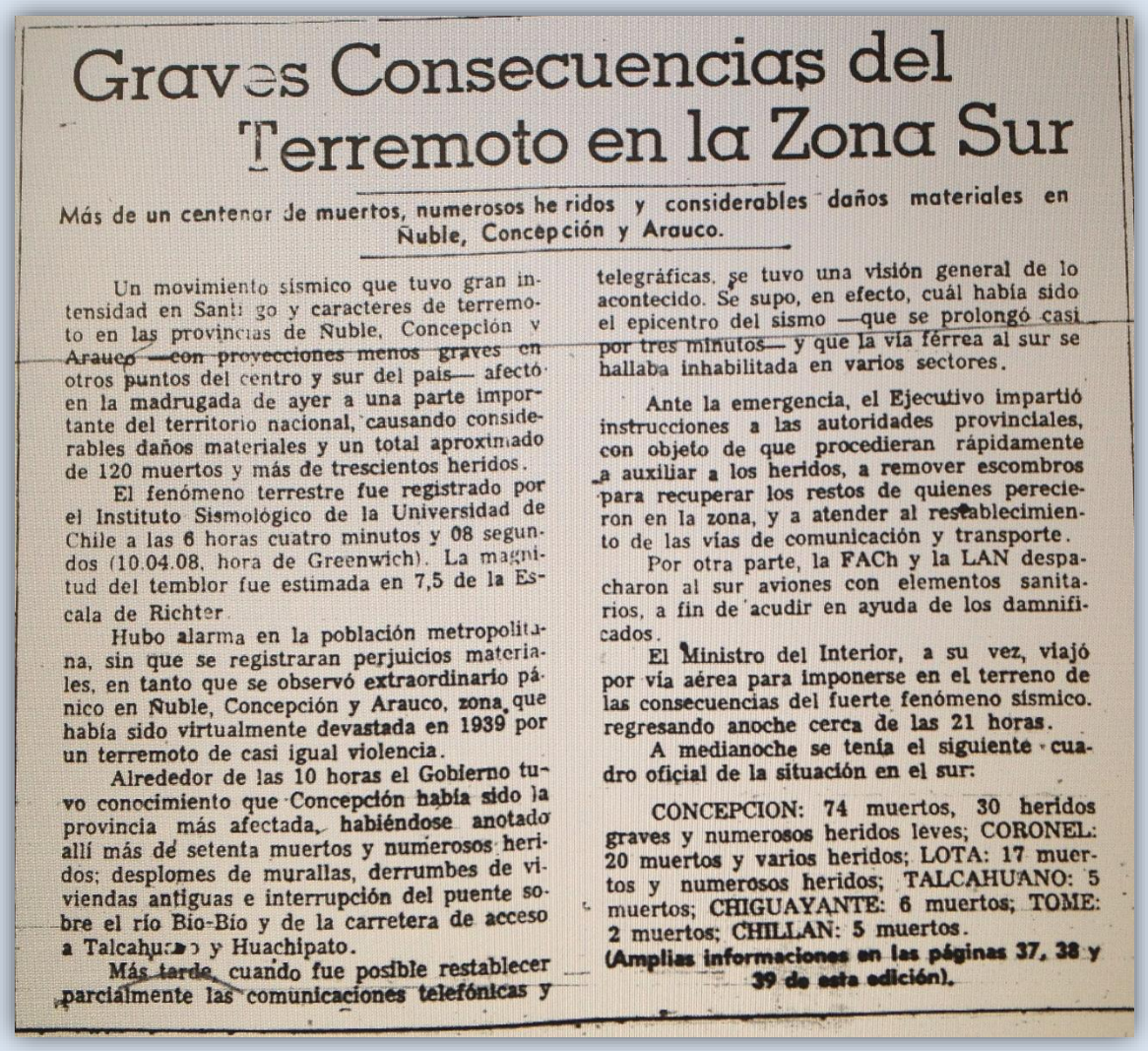
Fue entonces que el Intendente de la provincia nos indicó, haber recibido información del gobierno señalando que el terremoto que temprano aquella mañana remeciera la zona sur del país, había tenido su epicentro en Concepción y se requería ir con urgencia en ayuda de los damnificados de dicha ciudad. Instante en que una fuerte réplica se dejó sentir, como queriendo poner énfasis a sus palabras.

Por ello, en reunión de emergencia, pidió a los comandantes del Regimiento de Infantería de Montaña N°8 "Tucapel" y del Grupo de Aviación N°3, al Prefecto de Carabineros de Cautín y a los jefes de las instituciones fiscales, cooperar en la recolección de la ayuda solicitada por el gobierno, la que sería enviada a Concepción tan pronto fuera posible.

De regreso en la Base Aérea “Maquehue”, lugar de asentamiento del Grupo de Aviación N°3, su comandante, el Comandante de Grupo (A) Humberto Tenorio Iturra, nos citó a su oficina a los oficiales de la unidad y al Presidente del Club Aéreo de Temuco, don Otto Gudenschwager Baechler, señalando que se solicitaría a los habitantes de Temuco y localidades cercanas, hacer llegar su ayuda a la Base Aérea, para su traslado por vía aérea a Concepción.

Para tal efecto dispuso habilitar uno de los hangares de la base como centro de acopio y clasificación de la ayuda, la que en primera instancia, se mandaría en un avión del grupo y en aviones del club aéreo,

en espera llegaran aeronaves con mayores capacidades para organizar un puente aéreo entre Temuco y Concepción.



Graves Consecuencias del Terremoto en la Zona Sur

Más de un centenar de muertos, numerosos heridos y considerables daños materiales en Ñuble, Concepción y Arauco.

Un movimiento sísmico que tuvo gran intensidad en Santiago y caracteres de terremoto en las provincias de Ñuble, Concepción y Arauco —con proyecciones menos graves en otros puntos del centro y sur del país— afectó en la madrugada de ayer a una parte importante del territorio nacional, causando considerables daños materiales y un total aproximado de 120 muertos y más de trescientos heridos.

El fenómeno terrestre fue registrado por el Instituto Sismológico de la Universidad de Chile a las 6 horas cuatro minutos y 08 segundos (10.04.08, hora de Greenwich). La magnitud del temblor fue estimada en 7,5 de la Escala de Richter.

Hubo alarma en la población metropolitana, sin que se registraran perjuicios materiales, en tanto que se observó extraordinario pánico en Ñuble, Concepción y Arauco, zona que había sido virtualmente devastada en 1939 por un terremoto de casi igual violencia.

Alrededor de las 10 horas el Gobierno tuvo conocimiento que Concepción había sido la provincia más afectada, habiéndose anotado allí más de setenta muertos y numerosos heridos; desplomes de murallas, derrumbes de viviendas antiguas e interrupción del puente sobre el río Bío-Bío y de la carretera de acceso a Talcahuano y Huachipato.

Más tarde, cuando fue posible restablecer parcialmente las comunicaciones telefónicas y telegráficas, se tuvo una visión general de lo acontecido. Se supo, en efecto, cuál había sido el epicentro del sismo —que se prolongó casi por tres minutos— y que la vía férrea al sur se hallaba inhabilitada en varios sectores.

Ante la emergencia, el Ejecutivo impartió instrucciones a las autoridades provinciales, con objeto de que procedieran rápidamente a auxiliar a los heridos, a remover escombros para recuperar los restos de quienes perecieron en la zona, y a atender al restablecimiento de las vías de comunicación y transporte.

Por otra parte, la FACh y la LAN despacharon al sur aviones con elementos sanitarios, a fin de acudir en ayuda de los damnificados.

El Ministro del Interior, a su vez, viajó por vía aérea para imponerse en el terreno de las consecuencias del fuerte fenómeno sísmico, regresando anoche cerca de las 21 horas.

A medianoche se tenía el siguiente cuadro oficial de la situación en el sur:

CONCEPCION: 74 muertos, 30 heridos graves y numerosos heridos leves; CORONEL: 20 muertos y varios heridos; LOTA: 17 muertos y numerosos heridos; TALCAHUANO: 5 muertos; CHIGUAYANTE: 6 muertos; TOME: 2 muertos; CHILLAN: 5 muertos.

(Amplias informaciones en las páginas 37, 38 y 39 de esta edición).

El Mercurio, domingo 22 de mayo de 1960

En mi calidad de oficial piloto e instructor del Club Aéreo de Temuco, me designó como líder de la formación que volaría a Concepción y al señor Gudenschwager como sub líder, pidiéndole analizara la situación del material aéreo del club, poniendo a disposición de la Fuerza Aérea el máximo de ellos.

Había que trabajar contra reloj y mientras por las radios locales se comenzaba a transmitir mensajes instando a enviar ayuda para los habitantes de Concepción, preparamos el hangar que se emplearía para recibirla, determinando lugares de recepción, distribución interna para clasificar y armar los envíos, conteniendo al máximo posible elementos diversificados.

Cosa increíble, al poco rato empezó a fluir toda clase de elementos, como medicamentos, alimentos no perecibles y ropa, la que personal del grupo iba recibiendo y clasificando.

Tarea a la cual, pronto se incorporaron socios y amigos del club aéreo y sus respectivas familias, junto a familiares del personal de la base, dueños de empresas y gente de buena voluntad que se ofreció a colaborar.

Descargando la ayuda desde un C-123 Provider de Venezuela

Por mi parte, me reuní con don Otto Gudenschwager y los pilotos designados para integrar la formación, determinando que para aquel vuelo, incluyendo uno de los Cessna L-19 del Grupo 3, piloteado por mí, dispondríamos de un total de diez aviones, entre particulares y los del club. Partiendo por el de don Otto, quien en su calidad de oficial de reserva de la FACh, puso el suyo sin condiciones a disposición de la institución.

Como no había tiempo para improvisar, ordené que todos los aviones fueran cargados con el máximo de combustible, que les permitiera ir y regresar sin necesidad de ser reabastecidos, dado que en Concepción con seguridad no dispondríamos de él.

Luego, procedimos a determinar cuál era el peso máximo que cada avión podría transportar. Carga que debería ser estivada de manera de no alterar su centro de gravedad y debidamente amarrada, a fin de evitar se llegara a soltar en vuelo y trabara los mandos del avión.

Esa noche trabajamos hasta altas horas de la madrugada, preparando los paquetes y luego nos retiramos a nuestros respectivos hogares, con el compromiso de juntarnos al día siguiente a las 07:00 hrs. para ultimar detalles de la partida. La que estimamos según se presentaran las condiciones meteorológicas y lo que demoráramos en cargar los aviones, un poco después de las 10:00 hrs.

Dado a que en Concepción no podríamos solicitar nada, sugerí a cada piloto llevar su propia colación y una bebida, la que debía alcanzarles para la ida y regreso.

En una muestra de su deseo por cooperar, tanto los pilotos como las personas que habían trabajado hasta tarde en la recepción, clasificación y empaquetadura de la ayuda, el 22 se presentaron en la Base mucho antes de la hora acordada.

Reunido con los pilotos les indiqué que despegaríamos en forma individual desde la pista 24, la antigua de ripio, ya que en aquel entonces aún no existía la asfaltada que se construyera con posterioridad a los sismos. Señalando que ningún piloto iniciaría su despegue sin antes cerciorarse que el avión que lo antecedía estuviera en el aire y que nos mantendríamos volando en círculo sobre la base, hasta que el último avión hubiera despegado para que ninguno se quedara rezagado.

Como no todos tenían radio, volaríamos en formación abierta a 4.500 pies de manera de realizar un viaje tranquilo evitando un gasto excesivo de combustible y que en atención integraban la formación aviones de distintas velocidades, yo lo haría a velocidad reducida, estimando una duración del vuelo de aproximadamente dos horas. Recomendando a cada piloto mantener su posición en la formación y por ningún motivo perderla.

De acuerdo a los dispuesto por el Comandante Tenorio, deberíamos iniciar el regreso tan pronto fuera posible, dejando los aviones cargados en la base para emprender un nuevo vuelo en la mañana del 23 de mayo.

Con el paso de los años ya he olvidado los nombres de todos los pilotos del club que integraron aquel vuelo, recordando entre otros a don Otto Gudenschwager, el querido "Tata Gudenschwager", a René Picasso, Egon Hertling, Ricardo Poseck, Tulio Neira, Pedro Molina, Hernán Rivas.

Más o menos a medio día y luego de revisar junto a don Otto cada uno de los aviones y tras unas palabras de despedida del Comandante Tenorio, ya estábamos en el aire rumbo a Concepción, con un día maravilloso y conscientes de la responsabilidad que se nos había encomendado.

Durante el viaje, continuamente miraba hacia atrás y con satisfacción veía que los pilotos mantenían su ubicación en la formación y de acuerdo a las instrucciones dadas antes de partir. Aproximando a Hualpencillo, ya que en esa época no existía el Aeródromo de Concepción, inicié un alaveo (mover las alas llamando a reunión) y cada uno tomó posición detrás del avión que lo precedida. Lo que los aviadores denominamos "*formación en cola de ratón*".

Por radio llamé a la torre de control solicitando instrucciones para aterrizar, confirmando venían diez aviones, algunos sin radio.

Había sido enfático en ordenar que cuando me vieron ingresar al tránsito, cada piloto aumentara la distancia con el de adelante, de manera de aterrizar solo cuando aquel lo hubiera hecho y abandonado la pista, atento a las señales de luces que desde la Torre de Control, le harían a los aviones "nordo" (sin radio).

Con pilotos experimentados como eran los del club, el aterrizaje se efectuó sin problemas y nos estacionamos en el lugar que personal de tierra nos indicó. Siendo recibidos por el jefe del aeródromo Hualpencillo, directivos y socios del Club Aéreo de Concepción y gente de la Intendencia encargada de recibir lo que llevábamos.

En tierra ya había aviones de la Fuerza Aérea arribados desde la capital con ayuda enviada por el gobierno, siendo los nuestros los primeros de un club aéreo en hacerlo.

Con la prisa de retornar a Temuco a preparar el nuevo vuelo del día siguiente, la tarea de descargar los aviones, alistarlos para el regreso, sacar plan de vuelo, estirar las piernas y tomar un pequeño descanso antes de volver a ellos, nos debe haber tomado poco más de media hora, cuando pasadas las 15:00 hrs. la tierra comenzó a moverse y lo que en un momento se pensó era una réplica más del terremoto del día anterior, se transformó en un violento sismo mucho peor que el del día 21.

En verdad era casi imposible mantenerse en pie, el suelo se sentía inestable. *"Era como estar en una plataforma a flote sobre agua*". Cosa curiosa, misma sensación tuvieron los habitantes de Valparaíso para el terremoto de agosto de 1906, según lo atestigua la prensa de la época.

Algunos corrieron a los aviones para sujetarlos, pero todo fue en vano. Cerca nuestro pasó un C-47 que había saltado sobre las cuñas y en loca carrera se alejaba sin que hubiera nadie a bordo para controlarlo.

Pasado un rato y cuando los espíritus se hubieron serenado, ordené el inmediato regreso a Temuco, o de lo contrario no llegaríamos antes de la hora cero, como entonces se denominaba al fin del crepúsculo civil vespertino. Volar con la responsabilidad de liderar diez aviones y ya con la puesta del sol encima era algo que quería evitar.

El viaje de regreso no tuvo mayores novedades, salvo ver que en algunos pueblos y ciudades había mucha gente en las calles y se notaban destrozos en varias viviendas.

En fin, con las últimas luces del atardecer, casi en plena oscuridad, llamé a la torre de control, solicitando que dos vehículos se colocaran en diagonal junto al cabezal 24 y nos iluminaran la pista. Así, sin mayores novedades, pusimos ruedas en Maquehue y nos presentamos al comandante Tenorio que nos esperaba con los otros oficiales de la unidad y algunos socios del Club Aéreo de Temuco.

Por él nos enteramos de la violencia que había tenido en la zona este segundo terremoto, señalando que como las comunicaciones telefónicas, radiales y telegráficas habían quedado interrumpidas, no se

tenían noticias de lo sucedido en otras ciudades y pueblos. Notificando a todos los socios que eran oficiales de reserva de la Fuerza Aérea, que desde ese momento quedaban llamados al servicio activo y al club aéreo, que ningún avión saldría a volar sin su autorización.

Nos permitió ir a nuestros hogares a ver en qué estado se encontraban, ordenando a los reservistas regresar a la unidad y a los socios del club, mantenerse atentos a las órdenes que con seguridad, a contar del día siguiente se les impartirían.

Agregando que ya no habría otro vuelo a Concepción, pero que con seguridad, si y muchos dentro de la provincia.

Para los sismos de mayo de 1960, el Grupo de Aviación N°3 contaba con dos aviones Cessna L-19 Bird Dog, uno de los cuales se encontraba sometido a mantenimiento mayor, por los cual no pudo participar en las labores de apoyo a los damnificados

Al día siguiente, muy temprano comenzaron a recibirse noticias de lo ocurrido en varios de los pueblos cercanos, por lo que el Comandante Tenorio, dispuso que yo en un L-19 y los socios del club aéreo en sus aviones iniciáramos vuelos de observación hacia localidades aledañas como Puerto Saavedra, Hualpín, Toltén, Queule y otras como Mehuín, incluso tomando nota de lo observado para ir preparando el apoyo que hacia ellos se canalizaría.

En el intertanto, como se suponía comenzaron a llegar a Maquehue aviones de mayor capacidad trayendo la ayuda solidaría que desde la capital se enviaba.

Carga que fue siendo acopiada en el hangar dispuesto para ello, por las mismas personas que desde el 21, voluntarias se ofrecieron para clasificarla y empaquetarla y luego subirla a los aviones.

Un hecho que causó conmoción fue el arribo a Maquehue del Presidente de la República, don Jorge Alessandri Rodríguez a bordo del avión presidencial, el DC-3 de la Fuerza Aérea denominado "El Canela", único aeródromo en la región que estaba en condiciones de recibirlo.

Ilustre estadista que se reunió con las autoridades zonales y junto a ellas inició un recorrido por tierra hacia localidades cercanas, para formarse una mejor idea de los daños producidos por el terremoto y disponer hacia ellas el auxilio en ese momento tan necesario.

Con las informaciones que nosotros los pilotos reportamos, más otras recibidas por distintas vías, la Fuerza Aérea estableció Sub-bases en "El Budi", desde la cual se enviaban provisiones a Hualpín, Toltén, Villa Boldos, Queule, Puerto Boldos e inmediaciones; en "Nahuentúe", yendo desde ahí la ayuda a Puerto Saavedra, Trovolhue, Lobería, Nahuentúe misma, Tirúa y Pichihual y "Panguipulli" para de ahí ir en apoyo de Liquiñe, Neltume, Chanchan, Llanquén, Trautraico y Puerto Frei, apoyando además en sus inicios la "Operación Riñihue"; "Villarrica", para abastecer a Coñaripe y algunas localidades del interior cordillerano.

Piper PA-18 del Club Aéreo de Temuco que participó en el vuelo del 22 de mayo de 1960, llevando ayuda a Concepción.

En algunos vuelos de los que nosotros desarrollábamos, iba el piloto y un observador y si veíamos que desde tierra nos hacían señales, pasábamos lento a baja altura y les lanzábamos paquetes con algo de lo recolectado. En aquellas partes donde se podía aterrizar con cierta seguridad, se descendía y si había una persona que necesitara ser evacuada, se enviaba un avión solo con el piloto, y aquel, la rescataba.

Estimo que en este relato debe dejarse constancia del esfuerzo y sacrificio que desarrollaron todos los socios del Club Aéreo de Temuco, tanto los que volaron sus aviones, como aquellos que ayudaban a reabastecerlos de combustible, cargarlos, estivarlos y dejarlos listos para una nueva misión.

Y esto desde que amanecía hasta ya bien entrada la noche y con unas condiciones meteorológicas que en oportunidades eran francamente malas, en que se volaba "ratoneando" a ras de tierra saltando los cercos de los potreros y en muchas oportunidades aterrizando en verdaderos lodazales.

Abnegados camaradas que solo comían lo que ellos mismos llevaban y a las horas que podían y si no era factible, sencillamente dejaban el hambre para más tarde.

Bien merecido lo tienen quienes recibieron la Medalla Puente Aéreo y el club un reconocimiento en la que sin duda ha sido una de sus horas más gloriosa.

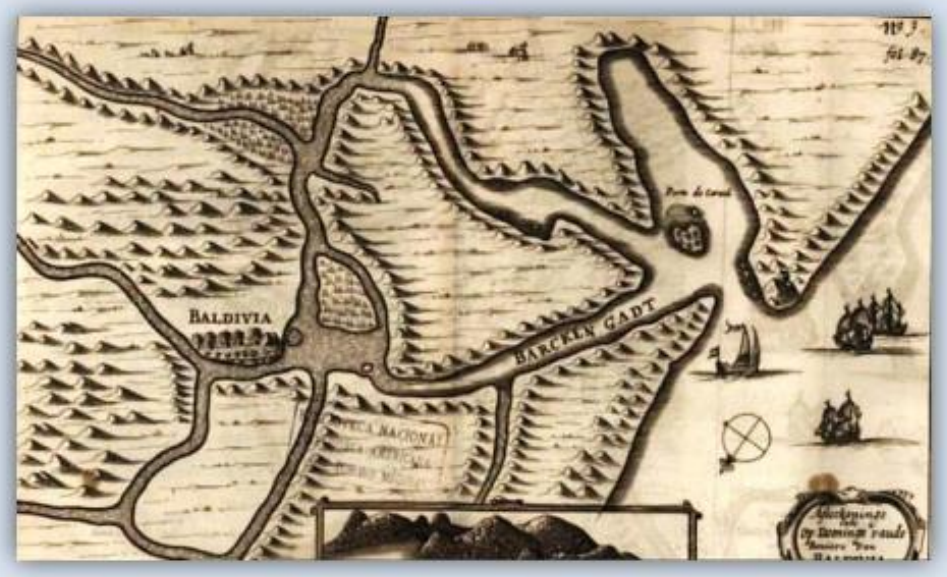
Medallón conmemorativo otorgado a los pilotos civiles, autoridades y otros participantes del Puente Aéreo 1960 Acuñados en la Casa de Moneda de Santiago. Cobre. 60mm de diámetro.

Como se preveía, la Fuerza Aérea, en atención a las necesidades destinó a Maquehue sus tres helicópteros Bell 47-D, los que evidentemente prestaron valiosos servicios en la evacuación de personas accidentadas y en la distribución de la ayuda.

Sin embargo, hubo una situación que puso en peligro evidente a la ciudad de Valdivia y pueblos cercanos, cual fueron los tres tacos que a causa del derrumbe de los cerros se formaron en el río San Pedro, por donde evacúa sus aguas el lago Riñihue.

Si las aguas del lago rompían los tacos, aquellas bajarían sin control destruyendo todo a su paso y por cierto inundando los sectores bajos de Valdivia.

En los registros históricos aún había recuerdos del terremoto del 16 de diciembre de 1575, en que un taco en el desaguadero de aquel lago finalmente cedió y las aguas se desbordaron, inundando aquella ciudad.



Plano de Valdivia[9], elaborado por exploradores holandeses en 1643

Un acucioso estudio de ingeniería determinó que la solución más factible y práctica, era abrir canales en los tacos, por los cuales en forma controlada, las aguas fluyeran hacia el río San Pedro retomando su cauce natural.

Para tal efecto se envió personal de Endesa, Corfo, Ministerio de Obras Públicas y del Ejército desde la guarnición militar de Valdivia, el que a las órdenes de ingeniero Sr. Raúl Sáez se dedicó a tiempo completo a aquella titánica tarea, que solo el paso del tiempo ha permitido dimensionar en toda su magnitud.

Asimismo, la superioridad de la institución dispuso que uno de los helicópteros asentados en Maquehue se dirigiera a la zona a operar exclusivamente en apoyo de Endesa.

Sin embargo, la tarea era inmensa, lo que motivó a la FACh a organizar una escuadrilla de helicópteros compuesta por aeronaves chilenas y extranjeras con material Sikorsky S-55, Bell 47-D y Hiller H-12E, la que al mando del Comandante de Grupo (A) Gustavo Leigh Guzmán el 20 de junio fue asentada en la localidad de Lanco.

Como aeronaves de enlace, el Grupo 3 puso un Cessna 182 y un L-19 designándome un tiempo a mi como piloto de ellas, empleando la carretera al sur como improvisada pista de aterrizaje en Lanco.

---

[9] A las 14.30 horas del 16 de diciembre de 1575 un sismo de magnitud 8,5 se siente en la zona austral del territorio, especialmente en la ciudad de Valdivia, pues su epicentro fue prácticamente en la misma ciudad. El corregidor de Valdivia, Pedro Mariño de Lobera, relata en su manuscrito "Crónica del Reino de Chile" cómo fue el sismo señalando que *"comenzó a temblar la tierra con gran rumor y estruendo, yendo siempre el terremoto en crecimiento sin cesar de hacer daño, derribando tejados, techumbres y paredes, con tanto espanto de la gente, que estaban atónitas y fuera de sí de ver un caso tan extraordinario*". Agrega que *«no se puede pintar, ni descubrir la manera de esta furiosa tempestad que parecía ser el fin del mundo, cuya prisa fue tal que no dio lugar a muchas personas a salir de sus casas y así perecieron enterradas en vida, cayendo sobre ellas las grandes máquinas de los edificios. Era cosa que erizaba los cabellos y ponía los rostros amarillos, el ver menearse la tierra tan aprisa y con tanta furia que no solamente caían los edificios sino también las personas, sin poderse tener en pie, aunque se asían unos de otros para afirmarse en el suelo".* El mismo testigo relata que a los pocos minutos de ocurrido el sismo, sucedió el fenómeno de retroceso de aguas del río Calle Calle, que anticipó la formación de un tsunami: *"Mientras la tierra estaba temblando por espacio de un cuarto de hora, se vio en el caudaloso río, por donde los navíos suelen subir sin riesgo, una cosa notabilísima, y fue que en cierta parte de él se dividió el agua corriendo la una parte de ella hacia la mar, y la otra parte río arriba, quedando en aquel lugar el suelo descubierto de suerte que se veían las piedras".*

Aircoupe matrícula CC-STA del Club Aéreo de Temuco, que a pesar de lo pequeño que era, el 22 de mayo voló a Concepción trasladando ayuda para los damnificados del sismo del día anterior.

Ello me obligaba a alternar mis labores en la zona de Temuco en favor de los damnificados, con vuelos periódicos hacia y desde Lanco, en donde en varias oportunidades volé llevando al comandante Gustavo Leigh, quien deseaba apreciar en terreno el avance de las obras.

De aquel entonces guardo el simpático recuerdo de un vuelo que se me asignó al mando del Cessna 182, trasladando a la zona a autoridades provinciales de gobierno, quienes me solicitaron los llevara al lugar de los tacos, para ver las labores que en ellos se realizaban.

El Cessna 182 del Grupo de Aviación N°3 aterrizado en la carretera frente a Loncoche

Así lo hice, sobrevolando el lugar a una altura prudente que permitía cumplir cabalmente con dicha petición. No obstante, me indicaron que no habían visto casi nada de las faenas y que por favor pasara más bajo.

Algo "ofendido", regresé e inicié un vuelo a ras del agua, emergiendo a nivel del terreno donde estaban las faenas. Al consultarles si era necesario otra vuelta, al unísono respondieron que habían visto lo suficiente y que regresáramos a Temuco.

Un mes después fui relevado de aquellas funciones por el Teniente Oscar Altermatt, a quien di algunas recomendaciones sobre los riesgos de operar en la carretera debido a los vientos reinantes y a unos árboles cercanos. Oficial que poco después con el L-19 fue destinado a la Sub-base Villarrica, donde en conjunto con el club aéreo de esa ciudad abastecieron Coñaripe y otras localidades, operando en potreros habilitados como pistas de emergencia.

Mientras tanto, el 18 de julio se daba inicio al desagüe controlado del lago, tarea a la que se puso fin el 8 de agosto cuando aquella enorme obra de ingeniería finalizó.

Valdivia y otras localidades se habían salvado y solo Dios sabe cuándo la naturaleza volverá a dar muestras de su furia en aquella zona tan hermosa, pero tan caprichosa.

Así el país lentamente fue retornando a la normalidad y dos años más tarde fui destinado como ayudante de la Academia de Guerra Aérea.

Sin embargo, el recuerdo de esos días permanece en mi mente y hoy en día, en la tranquilidad de mi hogar, al tornar la vista al pasado, como todo miembro de la Fuerza Aérea al que le cupo participación en ello, siento la satisfacción de haber tenido oportunidad de acudir en ayuda de compatriotas en momentos de desgracias.

Héctor Delgado Vargas
Coronel de Aviación (R)

REDESCUBRIENDO EL LUGAR DONDE NACIÓ EL COMODORO ARTURO MERINO BENÍTEZ, UN HIJO ILUSTRE DE CHILLÁN

Introducción

A pesar de todo lo que se ha dicho y escrito sobre la vida y obra del creador del Sistema Aeronáutico Nacional, Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez, siempre aparecerán nuevos antecedentes, que ayudarán a difundir más su historia y legado. Dentro de este contexto, se puede agregar que gran parte de los miembros de la Fuerza Aérea de Chile y de los amantes de la historia aeronáutica en general, saben que el Comodoro había nacido en la ciudad de Chillán, sin embargo, hasta el momento no se conocía el lugar preciso donde él había llegado a este mundo. En este sentido, este trabajo de investigación contribuye a completar ese vacío de conocimiento, dentro de la gran historia del prócer de la aeronáutica nacional.

Para poder determinar el lugar preciso donde nació el Comodoro, fue necesario además de efectuar una revisión bibliográfica de los libros y artículos escritos sobre su vida[10], estudiar planos de la ciudad de Chillán, de la época y actuales, junto con una revisión de los archivos del registro civil y del conservador de bienes raíces de la misma ciudad.

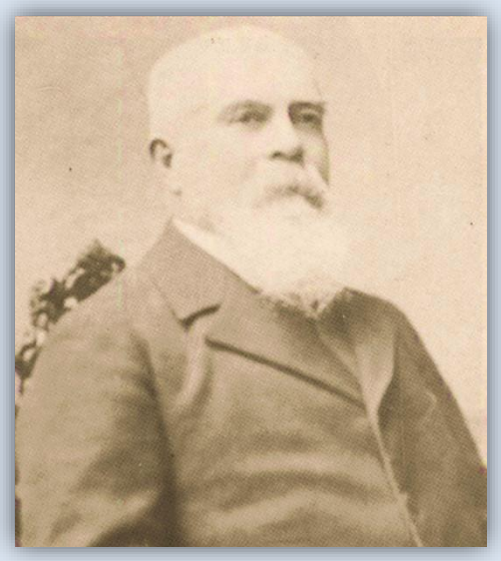
Nacimiento del Comodoro

Según lo descrito en el libro de registro de nacimientos de la circunscripción de Chillán del año 1888, se podría afirmar que el día 17 de mayo a las 03:30 hrs. de la madrugada, vino a este mundo en la ciudad homónima, un niño que fue inscrito como Arturo Ignacio Merino Benites, hijo de don Pedro Eliseo Merino y de doña Clorinda Benites de Merino.

49
Cuatro de Junio de mil ochocientos ochenta i ocho.
Nombre. Arturo Ignacio Merino Benites
Sexo. Hombre
Fecha. Diecisiete de Mayo de mil ochocientos ochenta i ocho, a las tres i media de la mañana
Lugar. Chillan Poniente
Nombre del padre D. Pedro Eliseo Merino
Nac Chilena Prof Comerciante
Dom Chilla
Nombre de la madre Doña Clorinda Benites de Merino
Nac Chilena Prof
Dom Chillan.
P. Eliseo Merino
Padre
Edad Cincuenta i un años
Prof Comerciante
Dom Chillan

Extraído del archivo del registro de nacimientos en la circunscripción de Chillán, 1888 p. 17

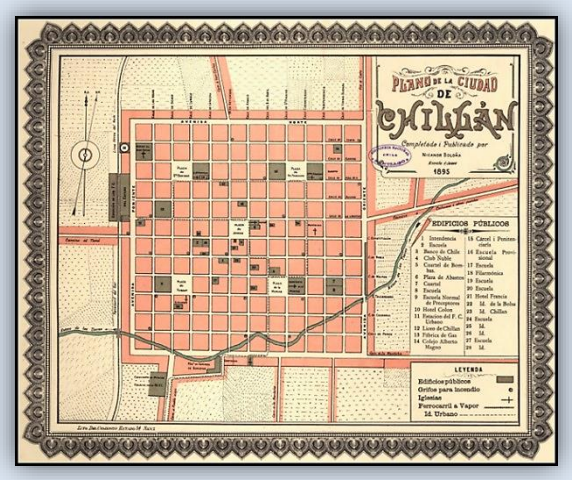
10 Fernández Donoso, Alberto y Traub Gainsborg, Norberto, "Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional", Especial 90° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. Homenaje del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, a la memoria del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional, Santiago de Chile, 2020.
Pizarro Soto, Alejandro, "El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino", Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, 1994.
Cuadrado Merino, Alfonso, "El Comodoro Arturo Merino Benítez", Editorial Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 1984.

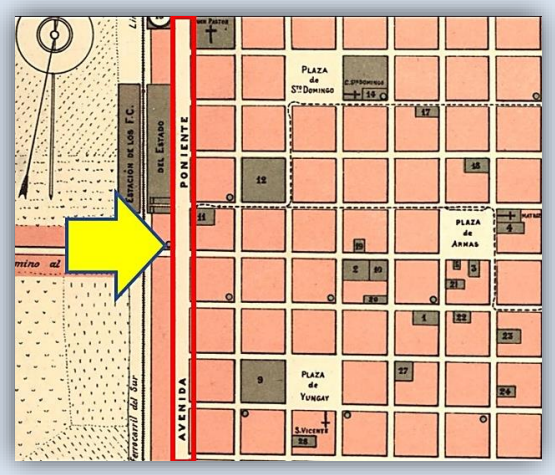


Fotografías de los padres del Comodoro, don Pedro Eliseo Merino Feliú y doña Clorinda Benítez Labbé[11]

Buscando el lugar del nacimiento

El primer antecedente para redescubrir el lugar donde nació el prócer de la aeronáutica, se puede desprender del mismo registro de nacimiento antes mencionado, pues en este se señala que el futuro Comodoro del Aire, vino a este mundo en un lugar llamado "Cañada Poniente" en la ciudad de Chillán. En esta primera etapa, de vital importancia fue el plano de la ciudad del año 1895, pues en este se puede apreciar que al extremo weste de Chillán, en aquella época existía una calle llamada "Avenida Poniente" (Cañada Poniente). Luego, tras contrastar el plano antiguo con planos más modernos y en particular con la aplicación Google Maps, se puede concluir que la antigua Avenida Poniente es la actual Avenida Brasil.[12]



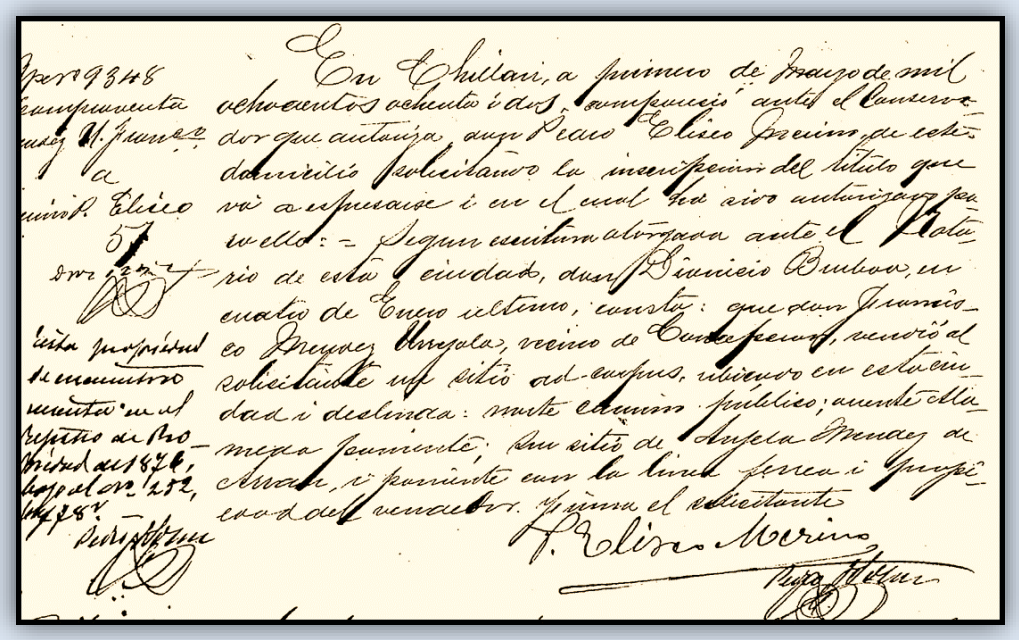


Plano de la ciudad de Chillán de 1895, completado y publicado por don Nicanor Boloña

11 Ibidem, p.15.

12 Esta información es ratificada por el estudio de don Máximo Beltrán, denominado "Chillán Antiguo" que se encuentra en http://chillanantiguo.blogspot.com/2013/07/el-misterio-de-los-tuneles-de-chillan-2.html

Posteriormente, la segunda etapa de la investigación, consistió en determinar en qué parte de la Avenida Poniente (Avenida Brasil) se encontraba la casa. En este punto, se revisaron los archivos del conservador de bienes raíces de Chillán de las décadas de 1860-1880, para buscar si don Pedro Merino (padre del Comodoro) había comprado alguna propiedad en Avenida Poniente. Felizmente, la búsqueda no fue en vano, pues en un registro de 1882 (seis años antes del nacimiento del Comodoro), se encontró que don Pedro Eliseo Merino le compró un sitio "ad-corpus" (con todo incluido y en las condiciones que se encuentra) a don Francisco Méndez Urrejola.

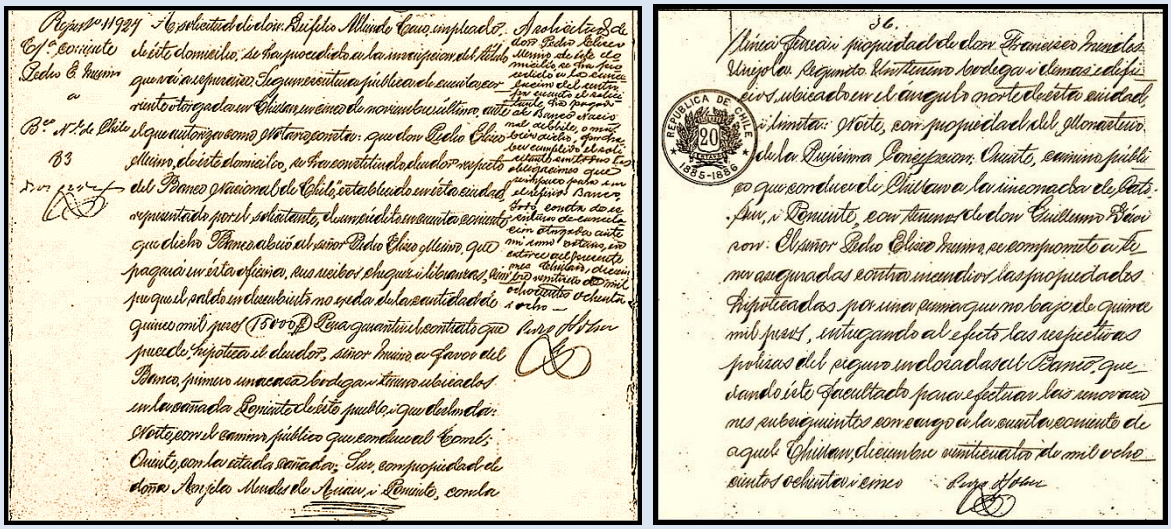


Extraído del archivo del Conservador de Bienes Raíces de Chillán del año 1882

> ***"En Chillán a primero de marzo de mil ochocientos ochenta i dos,*** *compareció ante el conservador que autoriza, don Pedro Eliseo Merino, de este domicilio, solicitando la inscripción del título que va a espresarse i en el cual ha sido autorizado para ello:= según escritura otorgada ante el notario de esta ciudad, don Dionicio Burboa, en cuatro de enero ultimo, consta que don Francisco Mendez Urrejola, vecino de Concepción, vendió al solicitante un sitio ad-corpus,* ***ubicado en esta ciudad i deslinda: norte camino público; oriente alameda poniente; sur sitio de Anjela Mendez de Arrau, i poniente con la línea ferrea i propiedad del vendedor. firma del solicitante".***
>
> ***P. Eliseo Merino*** (padre del comodoro)

Identificación del lugar preciso

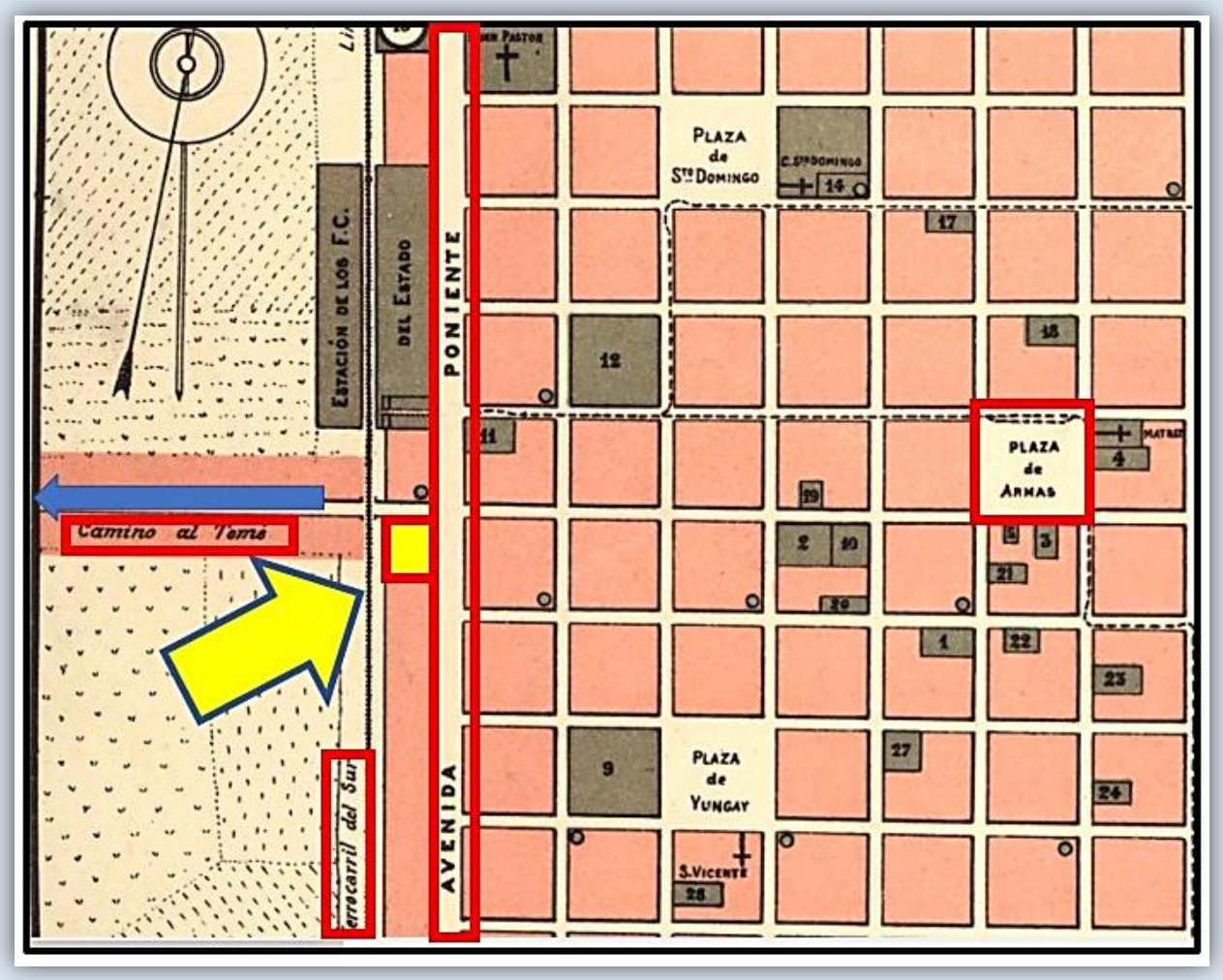
No obstante lo anterior, a pesar de que en este documento se señalan los deslindes de la propiedad, estos no son lo suficientemente claros para determinar donde quedaba aquella casa. Por este motivo, fue necesario continuar con la búsqueda hasta encontrar un nuevo registro, en este caso una hipoteca que efectuó don Pedro Merino, donde finalmente aparecieron los datos que se requerían para triangular la información.



Extraído del archivo del Conservador de Bienes Raíces de Chillán del año 1885

"A solicitud de don Deifilio Alliende Caro, empleado de este domicilio, se ha procedido a la inscripción del título que se va a espresarse. según escritura pública de cuenta corriente otorgada en Chillán, en cinco de noviembre último ante el que autoriza como notario consta: que ***don Pedro Eliseo Merino,*** *de este domicilio, se ha constituido deudor respecto del banco nacional de Chile, establecido en esta ciudad, representado por el solicitante, de un credito en cuenta corriente de dicho* ***banco abrió al señor Pedro Eliseo Merino*** *que pagará en esta oficina, sus recibos, cheques y libranzas, siempre que el saldo en descubierto no exeda de la cantidad de quince mil pesos (15000 $). para garantir el contrato que precede,* ***hipoteca el deudor, señor Merino en favor del banco, primero una casa bodega i terreno ubicados en la cañada poniente de éste pueblo, i que deslinda: norte, con el camino público que conduce al Tomé; oriente, con la citada cañada; sur, con propiedad de doña Angela Mendes de Arrau i poniente, con la*** (hoja siguiente) ***línea ferrea i propiedad de don Francisco Mendes Urrejola.*** *segundo, un terreno bodega y demas edificios ubicados en el angulo norte de esta ciudad i limita: norte, con propiedad del monasterio de la purísima concepción; oriente, camino público que conduce de Chillán a la rinconada de cato, sur i poniente, con terrenos de don Guillermo Davison:* ***el señor Pedro Eliseo Merino****, se compromete a tener aseguradas contra incendios las propiedades hipotecadas por una suma que no baja de quince mil pesos, entregando al efecto las respectivas polizas del seguro endozadas al banco, quedando este facultado para efectuar las renovaciones subsiguientes con cargo a la cuenta corriente de aquel.* ***Chillán, diciembre veinticuatro de mil ochocientos ochenta i cinco.***

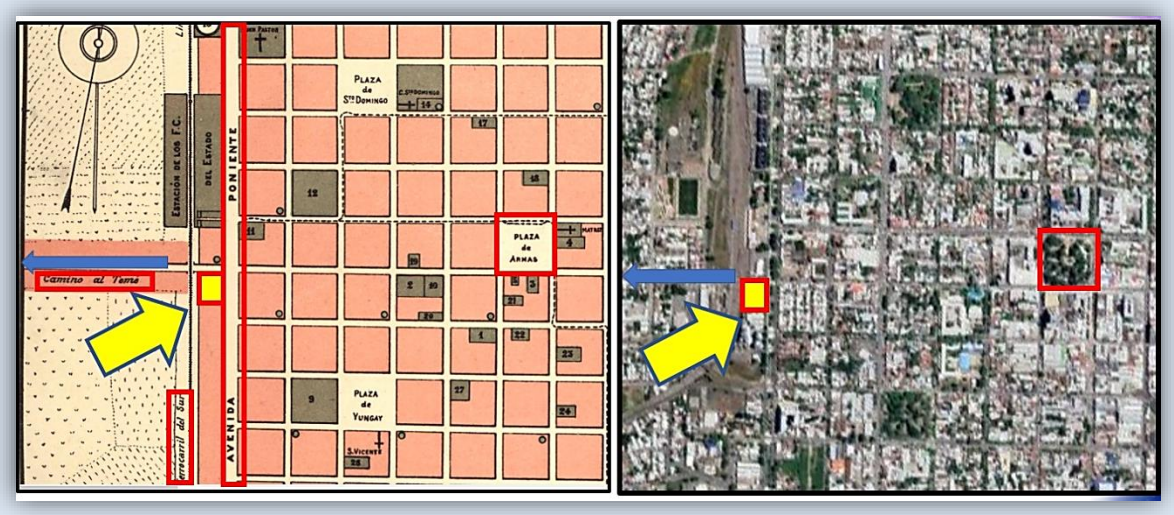
Pedro J. Solar"
(Conservador de bienes raíces de Chillán)



Ubicación de la casa en el plano de la ciudad de Chillán de 1895

Con esta información, se pudo determinar que la casa que estaba ubicada en *"la cañada poniente de éste pueblo, i que deslinda: norte, con el camino público que conduce al Tomé; oriente, con la citada cañada; sur, con propiedad de doña Angela Mendes de Arrau i poniente, con la línea ferrea i propiedad de don Francisco Mendes Urrejola*", actualmente estaría localizada en la esquina sur-poniente de la intersección de las calles (avenida) Brasil con Constitución, a cinco cuadras al poniente (weste) de la Plaza de Armas de Chillán, donde tradicionalmente para el natalicio de nuestro prócer, cada 17 de mayo, se realiza una ceremonia en su memoria.

No obstante lo anterior, como se puede apreciar en las siguientes fotografías, la casa donde nació el Comodoro hoy día no existe y el lugar se ha convertido en un sitio eriazo, en espera de que alguien lo pueda comprar.



Contraste entre el Plano de Chillán de 1895 y una imagen aérea actual de Google Maps

Fotografía del lugar, extraída de la aplicación Google Maps

Fotografías del lugar en el presente, realizadas por don Eduardo Fischer Herreros y facilitadas por el CDG (DA) Carlos Belmar Fischer.

Conclusiones

En primer lugar, se puede concluir que después de realizado este trabajo de investigación, se logró determinar el lugar preciso donde vino a este mundo el prócer de la aeronáutica nacional, Comodoro del Aire Arturo Merino Benítez y con esto, se contribuyó a completar un vacío de conocimiento existente, dentro de la historia personal, de la principal figura de la aeronáutica chilena.

Por otro lado, se reafirma la convicción que aún quedan temas por investigar, tanto en la biografía del Comodoro, como de otros ilustres aviadores y de la historia aeronáutica nacional en general.

De igual forma, tras efectuarse este trabajo, se puede destacar la utilidad de las nuevas aplicaciones computacionales como Google Maps, que permite obtener tanto fotografías aéreas, como imágenes de las calles. En esta misma línea, también fueron muy útiles los archivos digitalizados del Registro Civil y del Conservador de Bienes Raíces de Chillán, que facilitaron enormemente la investigación.

Finalmente, se puede concluir que con el redescubrimiento del lugar donde nació el Comodoro, de aquí en adelante se podrían desarrollar algunos proyectos en su memoria, los cuales podrían ir desde cambiar el nombre de la actual avenida Brasil (o calle Constitución), por avenida Comodoro Arturo Merino Benítez, pasando por desarrollar un paseo en su honor en la misma avenida, junto con sus respectivos bustos y aviones, hasta la adquisición del lugar, que actualmente se encuentra a la venta, para convertirlo en un museo en homenaje al arquitecto del Sistema Aeronáutico Nacional, todo esto considerando que el Comodoro fue nombrado recientemente hijo ilustre de la ciudad de Chillán.[13]

Sandrino Vergara Paredes[14]
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

13 https://www.fach.mil.cl/noticias/2022/mayo/17_natalicio/17_natalicio.html

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

Referencias Bibliográficas y Fotográficas

- Archivos del Conservador de Bienes Raíces de Chillán, años 1882 y 1885.
- Archivos del Registro Civil de Chillán, año 1888.
- Beltrán, Máximo, “Chillán Antiguo” que se encuentra en http://chillanantiguo.blogspot.com/2013/07/el-misterio-de-los-tuneles-de-chillan-2.html
- Boloña, Nicanor, “Plano de la ciudad de Chillán”, 1895.
- Cuadrado Merino, Alfonso, “El Comodoro Arturo Merino Benítez”, Editorial Fuerza Aérea, Santiago de Chile, 1984.
- Fernández Donoso, Alberto y Traub Gainsborg, Norberto, “Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional”, Especial 90° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. Homenaje del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, a la memoria del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional, Santiago de Chile, 2020.
- Fischer Herreros, Eduardo, fotografías del lugar donde nació el Comodoro, Chillán, Chile, 2022.
- Google Maps, fotografías aéreas de la ciudad de Chillán y del lugar donde nació el Comodoro.
- Pizarro Soto, Alejandro, “El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino”, Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago de Chile, 1994.
- https://www.fach.mil.cl/noticias/2022/mayo/17_natalicio/17_natalicio.html

LA AVIACIÓN EN EL ARMA DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO ARGENTINO HASTA 1912

Introducción

Mucho se ha escrito sobre la creación de la Escuela Militar de Aviación el 10 de agosto de 1912 pero se conoce poco respecto de los antecedentes que se registraron en la institución en los años previos. Si bien el contacto de la aviación con el Ejército Argentino registró sus primeros antecedentes en los años previos al cruce de Los Andes por parte de las tropas del General José de San Martín con los proyectos de Miguel de Colombise y Andrés Tejeda Sosa[96].

En Latinoamérica, sin dudas, la guerra de la Triple Alianza fue el paso inicial de esa herramienta táctica. En este trabajo describiremos la crónica los antecedentes registrados en el arma de Ingenieros del Ejército Argentino en los años previos a la creación de la Escuela Militar de Aviación.

¿Por qué la aviación se inició en el arma de Ingenieros?

La actividad aerostación militar por su complejidad técnica, estuvo asociada a las formaciones de Ingenieros, esta arma históricamente tuvo cuatro misiones fundamentales: Construcciones, Defensa, Demoliciones y Comunicaciones; estas últimas tareas se materializaban mediante estafetas, señales luminosas, banderolas, palomas mensajeras, telegrafía, globos y fotografía aérea.

Precisamente en estas tareas de comunicación por señales y observación[97], los globos desarrollaron su rol central fundamentalmente, en todas aquellas actividades orientadas a mantener un seguimiento actualizado de los movimientos de las fuerzas terrestres empeñadas en operaciones de modo tal que permitiese a los jefes maniobrar con éxito anticipándose al enemigo[98].

Durante la guerra de la Triple Alianza, donde se proyectó el uso de cerfs volants[99] y se emplearon aeróstatos de observación tripulados adquiridos por Brasil en donde el Sargento Mayor de Ingenieros Robert Adolfo Chodasiewicz (1832-1896) tuvo un rol muy importante en los cuerpos de ingenieros brasileros y argentinos[100].

La idea del empleo de Cerfs volants se vio reflejada en diferentes medios periodísticos y avisos publicitarios de la época como *El Mosquito*.

---

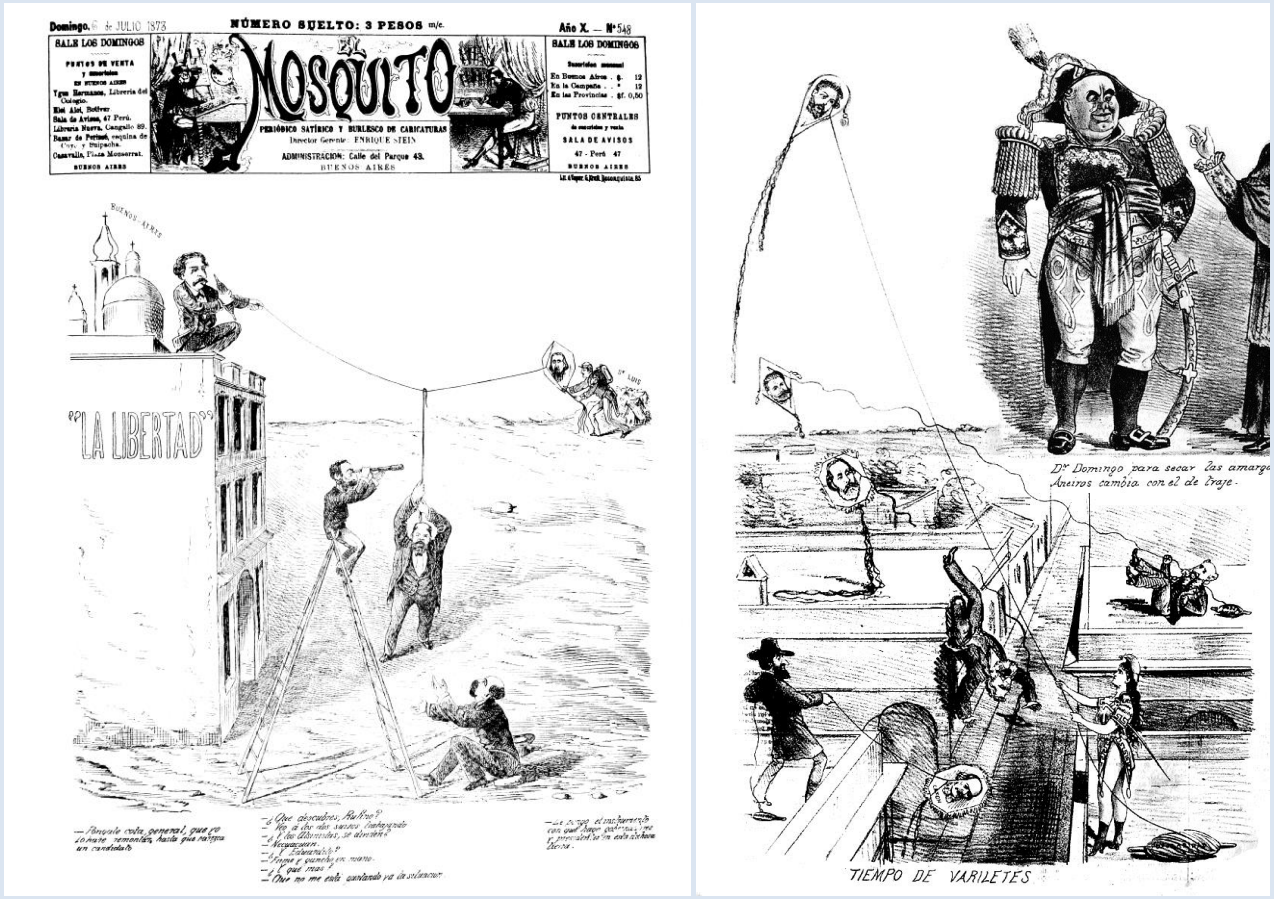
[96] MARTÍN, Eloy. 2009 *José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850.* Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 144862200 X; EAN-13: 978144862200 9. Pág. 25 a 56.
MARTÍN, Eloy. (2018) *Primeros proyectos para el cruce aéreo de los Andes.* Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 12. Diciembre de 2018. Pág. 80 a 133.

[97] Las primeras operaciones aeromilitares francesas fueron de observación y reglaje del tiro de artillería.

[98] MARTÍN, Eloy.(2916) *Operaciones militares con medios aéreos hasta 1865.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Operaciones-militares-con-medios-aereos-hasta-1865.pdf

[99] En Argentina, aunque fue un hecho absolutamente aislado, apareció en una correspondencia inédita del Coronel Czetz dirigida al Ministerio de Guerra el 6 de mayo de 1865 con conceptos relativos a la organización de la Compañía de Ingenieros y donde el día 30 reiteró un pedido de material formulado de instrumentos de matemáticas: *que son de absoluta necesidad en el cuerpo de mi mando*; dos sextantes y un teodolito. *A poco requeriría del Ministerio la provisión de cometas, cajas y el uso de distintivos color punzó para el uniforme del Cuerpo de Ingenieros.* RUÍZ MORENO, Isidoro J. (2000) *Los Ingenieros en el Ejército Argentino*. Edivern Srl. Buenos Aires. Capítulo VI. *Guerra del Paraguay*.

[100] MARTÍN, Eloy. (2019) *El primer vuelo de observación militar en Latinoamérica.* Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 7. Recuperado de Internet de: http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2019_n7.pdf



Izquierda: Tapa del diario *El Mosquito*[101]. Derecha: Caricatura con barriletes (o cerfs Volants). En la parte inferior del dibujo se aprecia al General Bartolomé Mitre tratando de remontar uno desde la azotea. En la parte superior derecha se ve una caricatura de Domingo Faustino Sarmiento con uniforme[102]

Finalizado el conflicto la organización correspondiente al Ejército Argentino sufrió una serie de modificaciones orgánicas y funcionales que se prolongaron hasta finales del siglo XIX. En 1886 el General Julio Argentino Roca (1843-1914) había manifestado ante las autoridades la importancia de tomar como modelo la doctrina militar alemana. Si bien hubieron antecedentes de la presencia de oficiales europeos fueron contratados al servicio de nuestro país tales como el Capitán Disserens (Suiza), Mayores von Kornatzi (Prusia), von Felgenhaner y von Schellendorff (Alemania)[103]; luego, las experiencias recogidas en Europa por el General Roca[104] y el Mayor Pablo Ricchieri (1859-1936)[105], nos permitieron comprender el porqué el reglamento estuvo inspirado en la doctrina del Ejército Alemán.

Con esta impronta el Coronel Ricardo A. Day (1859-1905) y el Teniente coronel Augusto A. Maligne[106] iniciaron la redacción de un trabajo titulado: *Proyecto de reglamentación para el régimen interno de los*

[101] Diario *El Mosquito* Año XI N.º 548. 6 de julio de 1873.

[102] Diario *El Mosquito* Año XV N.º 764. 2 de septiembre de 1877

[103] PICCIUOLO, José Luis. Coronel. *Historia de la Escuela Superior de Guerra*. Círculo Militar, Vol. 777.

[104] Carta del Coronel Julio Argentino Roca al Presidente de la Nación Domingo Faustino Sarmiento. Diario *La Tribuna*, 4 de agosto de 1875. Círculo Militar, Biblioteca del Oficial Vol. 605.

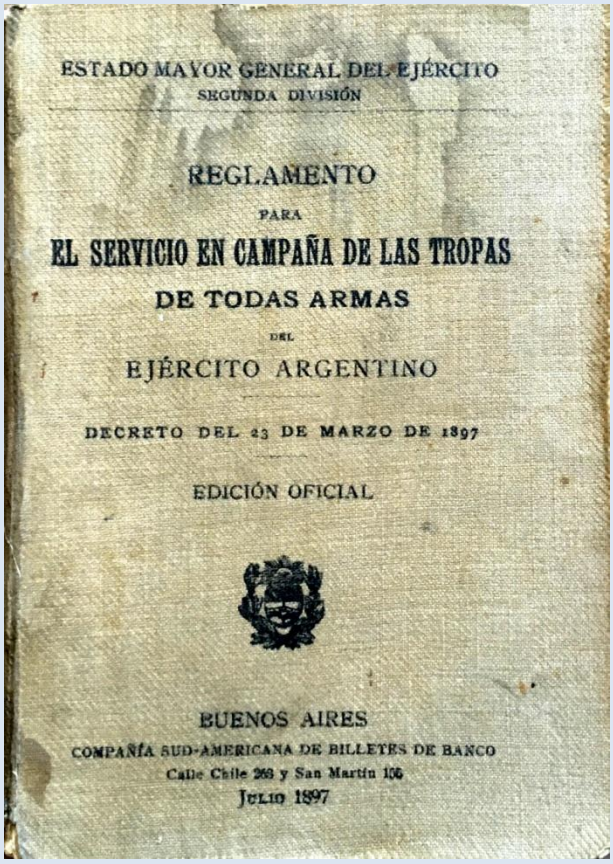
[105] Cursante en la Escuela Superior de Guerra de Bélgica e integrante de la comisión de adquisición de material bélico en Europa.

[106] Maligné era todo un intelectual militar francés enrolado en el Ejército Argentino que de alguna manera revolucionó el pensamiento militar de la época. Ambos oficiales fueron coautores en la elaboración de varios reglamentos y publicaciones. DICK, Enrique Rodolfo. (2014) *La profesionalización en el Ejército*

cuerpos de tropas y reparticiones del ejército que fue aprobado el 13 de febrero de 1895 por Decreto Nº 2868.

En julio de 1897[107] se publicó el Reglamento para *El servicio en campaña de las tropas para todas las armas* que consideraba el empleo de globos aerostáticos para observación como un recurso dentro del servicio de Ingenieros. Respecto del servicio de Ingenieros, el artículo 17 señaló que:

El Estado Mayor de los Ingenieros de un ejército se ocupa más especialmente del ataque y defensa de plazas o fortificaciones pasajeras o permanentes de la construcción, reparación o destrucción de puentes, caminos, vías férreas, telégrafos, teléfonos, palomas mensajeras, globos, etc. De las tropas necesarias a la explotación de estas dos últimas, o dirige las que haya requerido del comandante en jefe y trabajadores civiles[108].

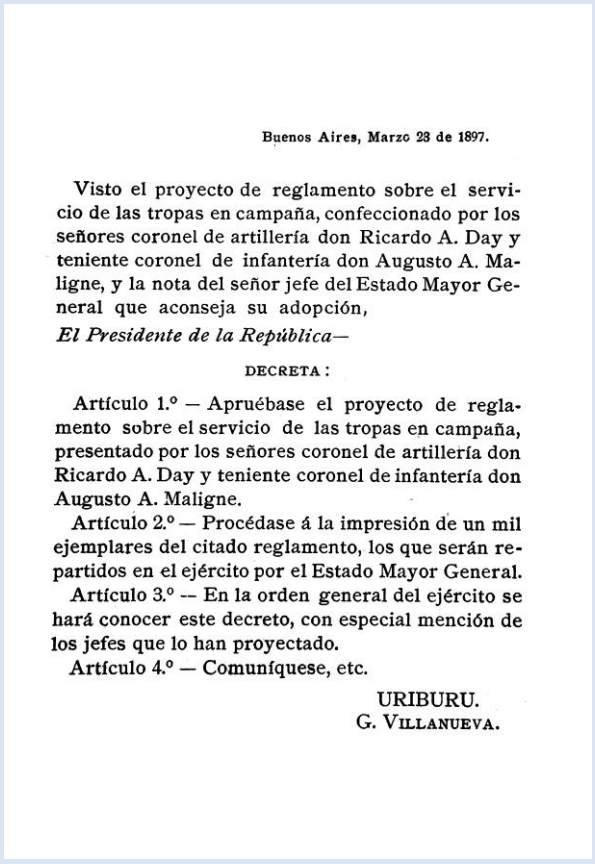

ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJÉRCITO
SEGUNDA DIVISIÓN

REGLAMENTO
PARA
EL SERVICIO EN CAMPAÑA DE LAS TROPAS
DE TODAS ARMAS
DEL
EJÉRCITO ARGENTINO

DECRETO DEL 23 DE MARZO DE 1897

EDICIÓN OFICIAL

BUENOS AIRES
COMPAÑÍA SUD-AMERICANA DE BILLETES DE BANCO
Calle Chile 268 y San Martín 106
JULIO 1897


Buenos Aires, Marzo 23 de 1897.

Visto el proyecto de reglamento sobre el servicio de las tropas en campaña, confeccionado por los señores coronel de artillería don Ricardo A. Day y teniente coronel de infantería don Augusto A. Maligne, y la nota del señor jefe del Estado Mayor General que aconseja su adopción,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Artículo 1.º — Apruébase el proyecto de reglamento sobre el servicio de las tropas en campaña, presentado por los señores coronel de artillería don Ricardo A. Day y teniente coronel de infantería don Augusto A. Maligne.

Artículo 2.º — Procédase á la impresión de un mil ejemplares del citado reglamento, los que serán repartidos en el ejército por el Estado Mayor General.

Artículo 3.º -- En la orden general del ejército se hará conocer este decreto, con especial mención de los jefes que lo han proyectado.

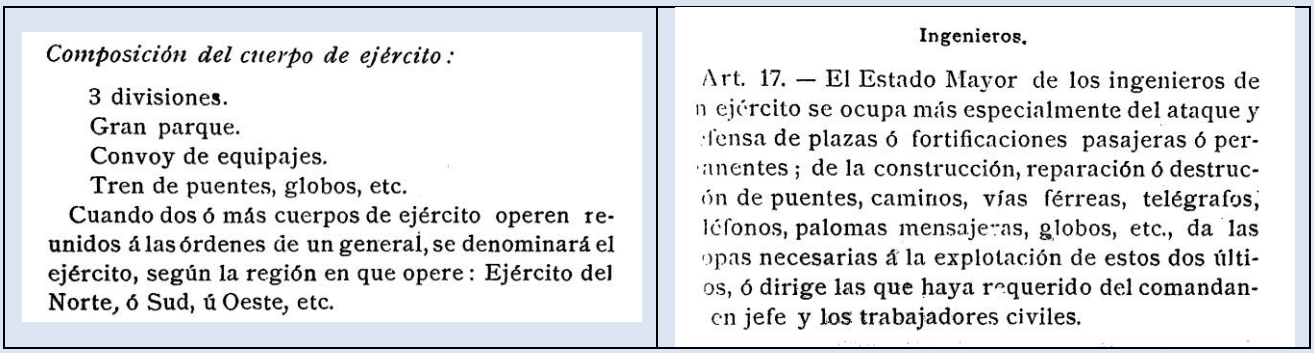
Artículo 4.º — Comuníquese, etc.

URIBURU.
G. VILLANUEVA.

Argentino (1899-1914). Editorial Dunken. Buenos Aires. Marzo de 2014. Pág. 95, 97, 127, 157, 263,482 y 483.

[107] Decreto del 23 de marzo.

[108] *El servicio en campaña de las tropas para todas las armas*. Título I. Organización General del Ejército. Capítulo III. Estados Mayores. Ingenieros. Pág. 12.



Composición del cuerpo de ejército:

3 divisiones.
Gran parque.
Convoy de equipajes.
Tren de puentes, globos, etc.

Cuando dos ó más cuerpos de ejército operen reunidos á las órdenes de un general, se denominará el ejército, según la región en que opere: Ejército del Norte, ó Sud, ú Oeste, etc.

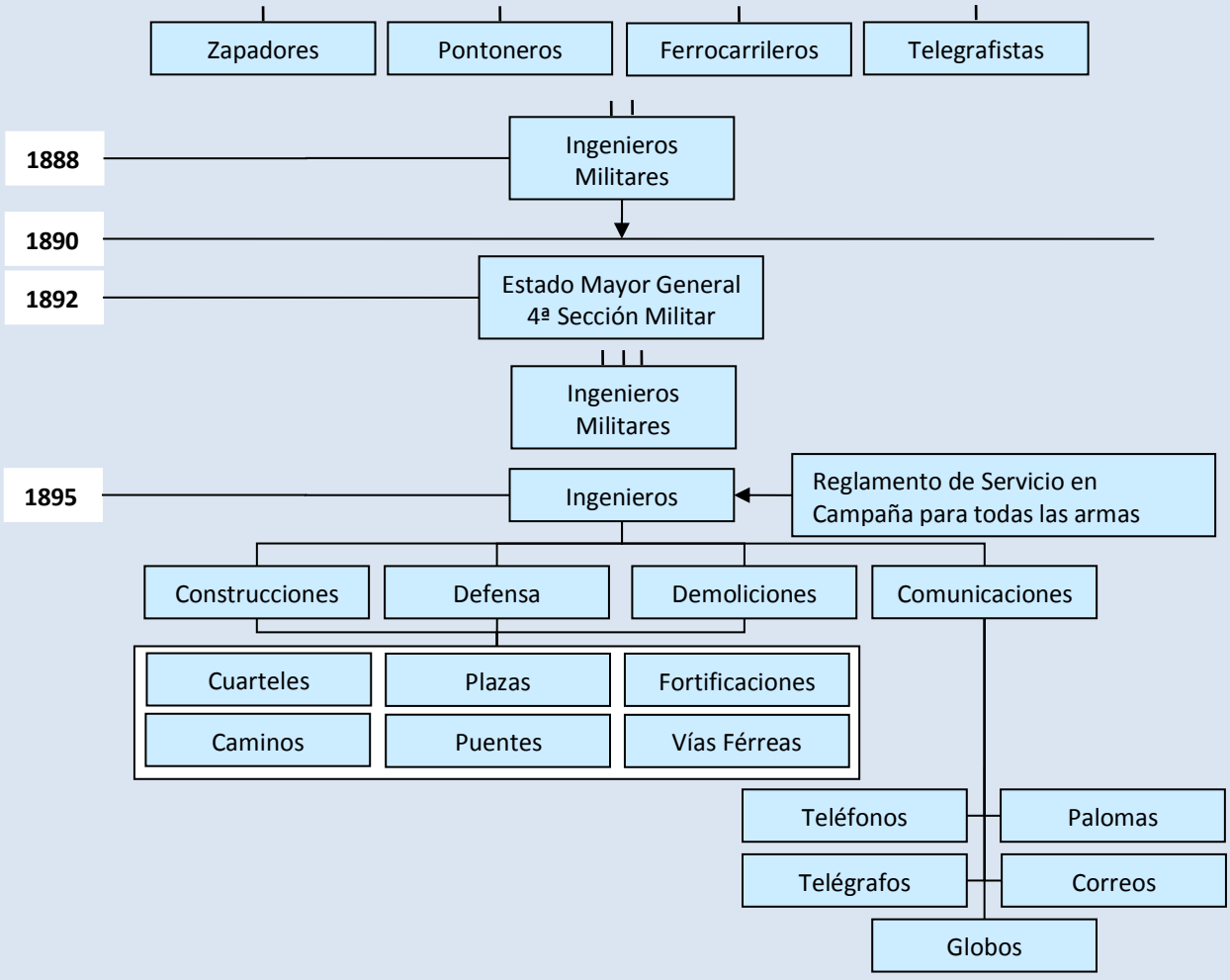
Ingenieros.

Art. 17. — El Estado Mayor de los ingenieros de n ejército se ocupa más especialmente del ataque y defensa de plazas ó fortificaciones pasajeras ó permanentes; de la construcción, reparación ó destrucción de puentes, caminos, vías férreas, telégrafos, léfonos, palomas mensajeras, globos, etc., da las opas necesarias á la explotación de estos dos últimos, ó dirige las que haya requerido del comandanen jefe y los trabajadores civiles.

Proyecto de reglamentación para el régimen interno de los cuerpos de tropas y reparticiones del ejército presentado por el Coronel. Day y el Teniente coronel Maligne. Pág. 2 y 12.

En esta publicación se establecieron las misiones operacionales del arma de Ingenieros, que no está demás decirlo, por esos años se encontraba en pleno proceso de transformación. Estas misiones las podemos sintetizar en el siguiente gráfico.

Evolución del arma de Ingenieros hasta la aparición de la aviación como parte integrante de la misma



Sobre la base de ese proyecto, en julio de 1897[109], se publicó el Reglamento para *El servicio en campaña de las tropas para todas las armas* que consideraba el empleo de globos aerostáticos para observación como un recurso dentro del servicio de Ingenieros. Respecto del servicio de Ingenieros, el artículo 17 señaló que:

> *El Estado Mayor de los Ingenieros de un ejército se ocupa más especialmente del ataque y defensa de plazas o fortificaciones pasajeras o permanentes de la construcción, reparación o destrucción de puentes, caminos, vías férreas, telégrafos, teléfonos, palomas mensajeras, globos, etc. De las tropas necesarias a la explotación de estas dos últimas, o dirige las que haya requerido del comandante en jefe y trabajadores civiles*[110].

En 1886 el General Julio Argentino Roca (1843-1914) había manifestado ante las autoridades la importancia de tomar como modelo la doctrina militar alemana. Luego, las experiencias recogidas en Europa por el General Roca[111] y el Mayor Pablo Ricchieri (1859-1936)[112], permitieron comprender, el porqué el reglamento hubiese estado inspirado en la doctrina del Ejército Alemán.

Si bien existieron con anterioridad oficiales europeos contratados al servicio de nuestro país tales como el Capitán Disserens (Suiza), Mayores von Kornatzi (Prusia), von Felgenhaner y von Schellendorff (Alemania)[113]; resulta un aporte interesante respecto del concepto doctrinario alemán, la contratación entre 1899 y 1902 por parte del encargado de negocios argentinos en Alemania: Ricardo Seeber[114], del Coronel (R) Alfred Gustav Friederich Arent, con el objeto de crear en el Ejército Argentino la Escuela Superior de Guerra. Esta circunstancia, asociada al creciente interés de Guillermo II en estimular vínculos comerciales con países de Ibero América, probablemente, haya sido el punto de inflexión que marcó el comienzo de la influencia alemana en nuestro ejército.

En 1897 el Semanario Militar también publicó artículos referidos al ensayo con globos dirigibles en Alemania y la actividad aerostática en España[115]. La Enciclopedia Militar por su parte publicó artículos sobre las experiencias del dirigible alemán construido por el Ing. húngaro David Schwarz (1850-1897). Exposición Militar de Bélgica, Servicios de Ingenieros, 3ª Sección: Medios de Observación y Aerostación[116].

---

[109] Decreto del 23 de marzo.

[110] *El servicio en campaña de las tropas para todas las armas*. Título I. Organización General del Ejército. Capítulo III. Estados Mayores. Ingenieros. Pág. 12.

[111] Carta del Coronel Julio Argentino Roca al Presidente de la Nación Domingo Faustino Sarmiento. Diario *La Tribuna*, 4 de agosto de 1875. Círculo Militar, Biblioteca del Oficial Vol. 605.

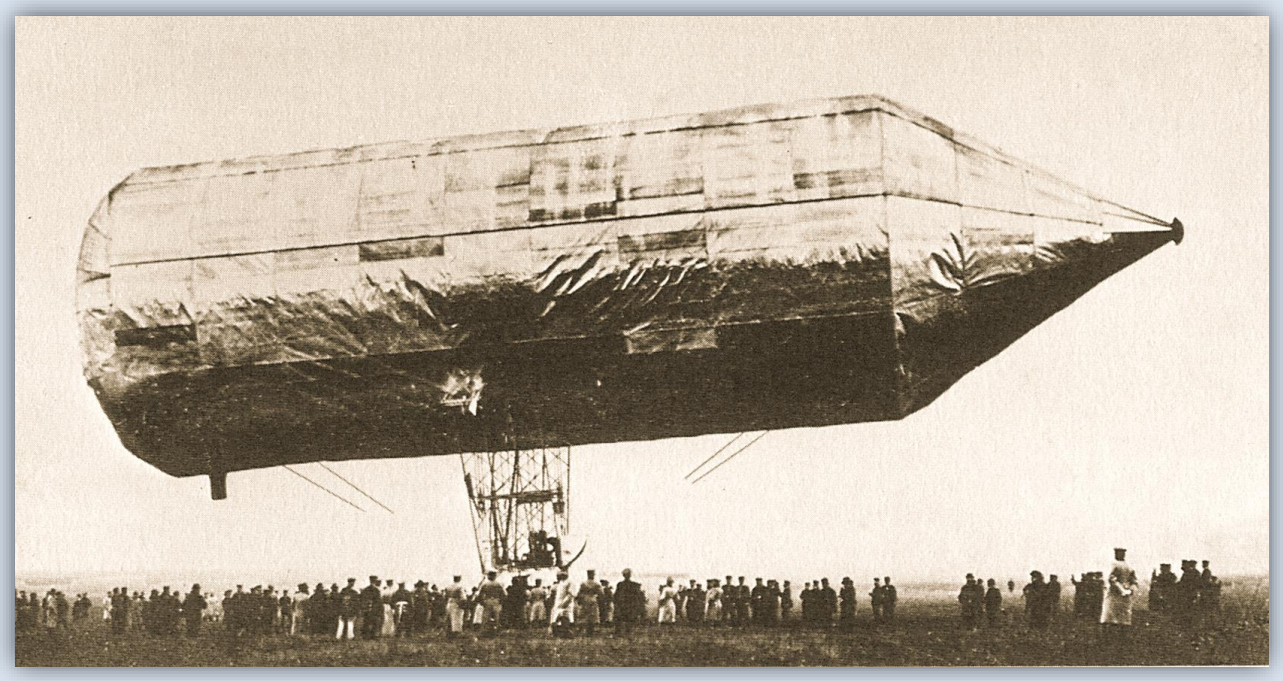
[112] Cursante en la Escuela Superior de Guerra de Bélgica e integrante de la comisión de adquisición de material bélico en Europa.

[113] PICCIUOLO José Luis. Coronel. *Historia de la Escuela Superior de Guerra*. Círculo Militar, Vol. 777.

[114] Francisco Seeber (1841-1913) habría servido con el grado de Capitán durante la Guerra de la Triple Alianza; participó en Curupaity en 1907 publicó *Cartas sobre la Guerra del Paraguay*.

[115] *Semanario Militar* Nº 22. 8 de enero de 1897. Pág. 855. *Semanario Militar* Nº 25. 1 de febrero de 1897.

[116] Enciclopedia Militar Nº 34. 8 de abril de 1897. Pág. 232. Dirigida por David Marambio Catán. Imprenta Europea Defensa y Moreno.



Dirigible del Ing. Schwarz. 1897[117]

Proyectos de empleo en las fuerzas armadas argentinas

Proyecto de Francesco Alexandro Cetti Forsberg

Nacido en Bergen, Noruega el 15 de abril de 1860[118], hijo de Skipsforer Francisco Cetti Forsberg[119] y Engel Margrethe Neergaard[120]. Tenía ascendencia italiana y se crió en su ciudad natal donde su abuelo se había establecido como un fabricante de instrumentos musicales.

Fue multifacético, trabajó como actor teatral[121], mago, malabarista, músico, pintor, y director de teatro en la Asamblea Popular Christiania, según fuentes especializadas, con el seudónimo artístico *Frants Forsberg*. Fue músico, actor y periodista fueron algunas de las ocupaciones desarrolladas.

[117] BEAUBOIS Henry DEMAND, Carlo. (1973) Airships an illustrated history. Macdonald and Jane´s. Edita S.A. and Henry Beaubois. London. Printed in Switzerland.

[118] Existen referencias de que habría nacido en Italia y luego se crió desde pequeño en esa ciudad.

[119] Nacido en 1835. Recuperado de Internet de: http://www.snl.no/.nbl_biografi/Francesco_Cetti/utdypning

120 Nacida en 1836. Recuperado de Internet de: http://www.snl.no/.nbl_biografi/Francesco_Cetti/utdypning

[121] Estudió teatro en el *Den Nationale Scene* y trabajo hasta 1880.

Francesco Alexandro Cetti Forsberg

Se habría interesado por la actividad aerostática a partir de la Guerra Franco-Prusiana, donde los franceses realizaron 55 vuelos (sanitarios, postales y de traslado) para burlar el sitio del ejército prusiano sobre París. En esos días uno de estos globos, el *Ville d'Orleans,* había partido a las 11:40 del 24 de noviembre de 1870 tripulado por el escritor Wilfred Fonvielle y Albert D. Jaudas con 506 libras (229.50 kg) de correspondencia. Atravesó una tormenta y, luego de recorrer 1323 km en 14:45 hs aterrizó en cercanías del monte de Lifjell cerca de Kongsberg (Noruega) y a unos 120 km al sudoeste de Christiania, causando un gran revuelo en la población.

Cetti con el Ville d'Oréans. 1895[122]

Aprendió el vuelo en Chalais Meudon, Francia hacia 1889. Entre 1889 y 1890 realizó exhibiciones en Noruega y Dinamarca con el aeronauta francés Emile-Louis Julhes (1855-1895)[123]. Luego compró un globo en Augsburg, Alemania al que bautizó *Christiania*, con el que desarrolló vuelos en los tres países escandinavos. El 28 de agosto llevó como pasajera a la periodista de Verdens Gang a bordo del globo *Groruddalen* protagonizando un violento aterrizaje en proximidades de la estación de Grorud al romperse la envoltura contra la copa de los árboles.

Llegada a la Argentina

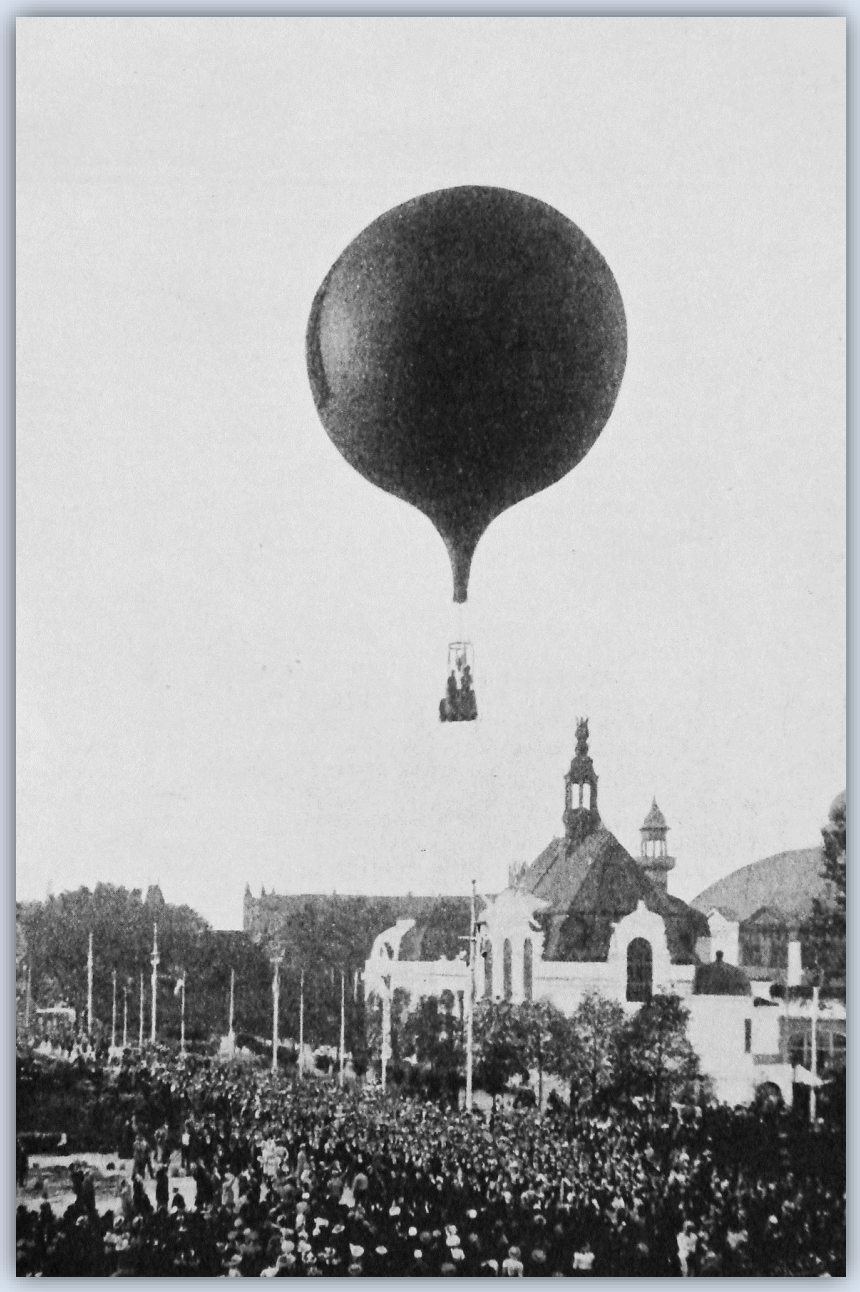
Representado en nuestro país por Elmer Ackerman, el Capitán noruego Francesco Alexandro Cetti y su ayudante Valerian Andersen[124], llegaron a Buenos Aires y realizaron exhibiciones aerostáticas entre octubre y noviembre de 1898, aunque algunas referencias señalan que permaneció ocho meses. Las crónicas noruegas remontan la actividad aerostática de Cetti al año 1890 y la de Andersen (con Cetti)

[122] Revista *Le Monde Illustré.* Año 53º Nº 2714. 3 de abril de 1909. *Les Aéronautes du siège*, Suite (4). Pág. 220.

[123] Con catorce años realizó su primer vuelo el 25 de junio de 1869. Falleció a raíz de un accidente aéreo registrado el 14 de julio 1885 de Le Harve. Debido al fuerte viento el globo se rompió a una altura considerable y cayó. Sobrevivió al accidente, pero murió en el hospital seis días después. Recuperado de Internet de: http://www.ballooninghistory.com/whoswho/who'swho-j.html

[124] En las crónicas apareció con el nombre de *Wilkhem Valerius, Valerino* o *Guillermo Vallerins.* Valerian Andersen era un aeronauta que había colaborado en varias ocasiones con Cetti. El 19 de septiembre de 1897 había realizado un vuelo sobre Estocolmo a bordo del *Fridtjot Nansen*.

al 11 de septiembre de 1897. Había traído el aeróstato de 800 m^3 bautizado *Fridtjot Nansen*, con quien habría trabajado y acreditaba además una importante experiencia como aeronauta.



Cetti despegando el 6 de noviembre de 1898 de la Primera Gran Exposición de las Industrias en Retiro[125]

Con esta aeronave tenía propuesto desarrollar unas veinte ascensiones a unos 300 m de altura y propuso hacer participar a doce militares en esos vuelos con la finalidad de difundir la actividad y construir un globo de 3000 m^3 en seis semanas. Sin embargo, solo llevó a cabo dos ascensiones[126]

[125] Revista *La ilustración Sud-Americana* Año VI N.º 142. 16 de noviembre de 1898. Director Rafael J. Contell, Redactor Ramón M. De Iribas.

[126] En el primer vuelo se sumaron como pasajeros los italianos Antonio Oscar de Marchi Croharé, barón de Marchi della Costa (1874-1934) y el profesor de Gimnasia y Esgrima Eugenio Pini (1859-1939); pero, debido a problemas con el suministro del gas para el inflado del aeróstato De Marchi desistió del

Buenos Aires con descensos en el Río de la Plata, desde la Primera Gran Exposición de las Industrias[127] desarrollada en plaza Retiro, más precisamente en terrenos aledaños a la Compañía de Gas. Según un reportaje de la época Cetti dijo: *Esta es la centésima vez que subo en globo libre y la primera en Buenos Aires. Ha sido la más peligrosa de todas…*

Hay testimonios que afirman que Cetti se puso en contacto con las autoridades del Ejército, para ofrecerles sus globos como plataformas de observación militar. Aparentemente la propuesta fue analizada seriamente, pero por razones que por el momento desconocemos[128], la operación comercial jamás se concretó[129].

Cerfs volants de Heynemann y Haack

Barriletes Militares fue el título de la nota que se publicó el viernes 14 de abril de 1899 en el Diario *La Nación*[130]. En ese entonces los ingenieros alemanes Carl Ludwig Wilhelm Heynemann[131] y Gustav Haack[132] habían presentado a fines de marzo un proyecto a la División Técnica del Estado Mayor Ministerio de Guerra con el objeto de propiciar el empleo de cerfs volants con fines militares. Como parte del proyecto, que habría demandado seis meses de estudio, los ingenieros se comprometieron a no realizar oferta similar a otros países de la región e instruir al personal designado por la institución a tal efecto.

El modelo de barrilete elegido fue el diseñado por el periodista norteamericano William Abner Eddy (1850-1909). Era una construcción con forma romboidal sin cola inspirada en el cerf volant de tipo *Malay*[133], no tenía cola y fue construido para uso en estudios meteorológicos[134], a partir de este diseño y conforme con las necesidades de la carga a transportar se conformaba un tren de cometas unidos entre sí, comandados por un conjunto de personas o un malacate en los de mayor porte, del cual se suspendía la carga (instrumental o una barquilla).

vuelo y a media tarde despegó con Pini, de unos 85 kg, que por pedido del piloto debió abandonar la barquilla en una azotea de la calle Artes.

127 Los vuelos podrían haberse desarrollado desde la plaza San Martín, conocida desde 1822 como plaza Marte.

128 Probablemente a raíz de la inutilización del globo en la segunda ascensión.

129 HALBRITTER Francisco. (Noviembre de 2004) *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*. Talleres Gráficos D.E.L. Srl.

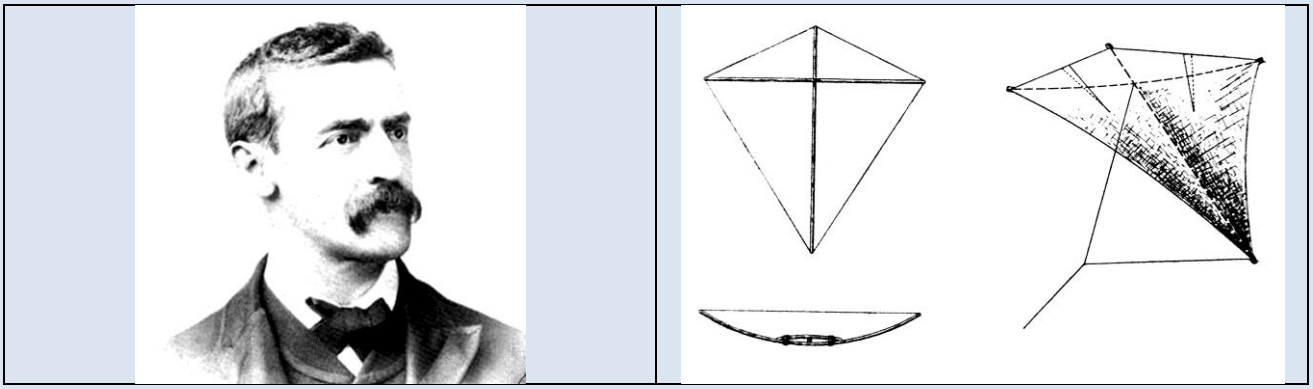
130 Edición N.º 9121

131 Recuperado de Internet de:
https://familysearch.org/search/records/index#count=20&query=%2Bgivenname%3A%22Carl%20Ludwig%20W.%22~%20%2Bsurname%3AHeynemann~%20%2Bresidence_place%3AArgentina~

132 Nacido aproximadamente en 1866, casado con Clemencia Sagory. Residió en el partido de San Isidro, La Plata y el barrio de Balvanera.
https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/MWW2-W5S
https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-266-11868-83014-53?cc=1410078

133 El cometa tipo Malay era un diseño muy popular en Europa que había llegado desde las islas de java de la mano de los comerciantes portugueses. SUAY BELENGUER, Juan Miguel. (2000) *La Historia de la Cometa*. Pág. 21.

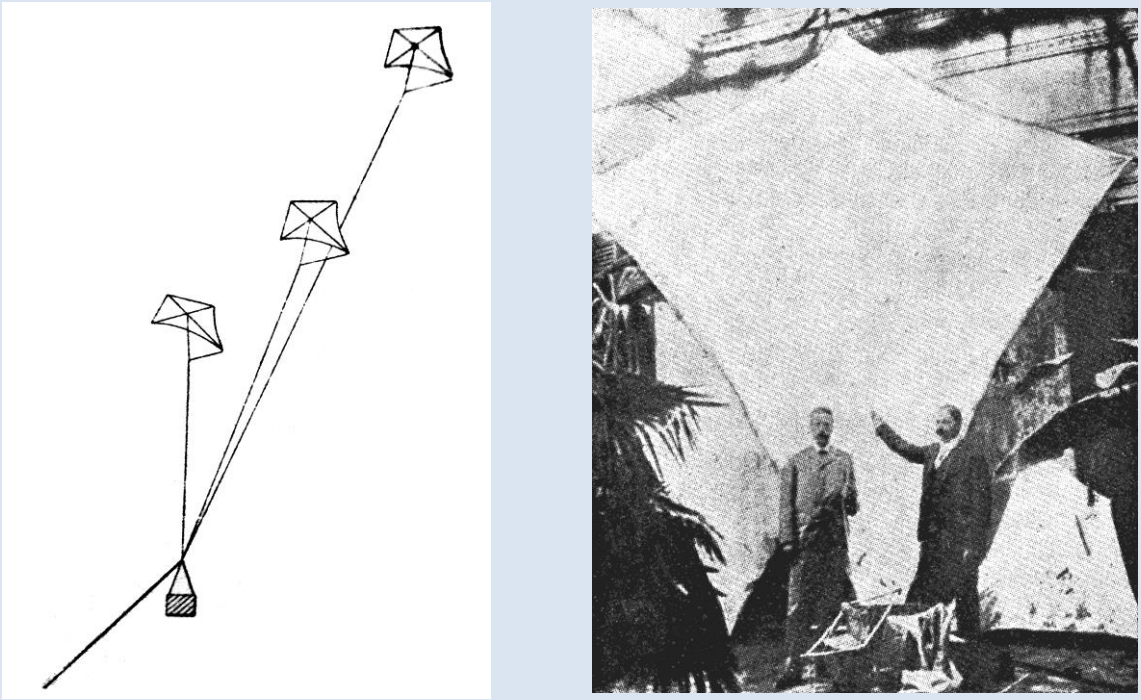
134 SUAY BELENGUER, Juan Miguel. (2000) *La Historia de la Cometa*. Pág. 21.



William Abner Eddy y su sistema de cerf volant

La primera experiencia de Eddy se llevó a cabo el 9 de mayo de 1891 cuando elevó un tren de cinco cometas hexagonales a una altura que osciló entre los 1200 y 1800 m. de altura. En agosto de 1894 ofreció sus cometas al Observatorio de Blue Hill para ser empleadas en vuelos meteorológicos, elevando un tren de cinco de sus cometas con una carga útil de un kilo a una altura de 426 m. En el siguiente año emplearon trenes de cometa *Eddy* en varias ocasiones se para elevar instrumentos[135].

Las posibilidades propuestas por los ingenieros Heynemann y Haack eran la realización de señales a distancia (por banderolas o bengalas), vigilancia, reconocimiento y fotografía aérea *a vuelo de pájaro* reemplazando la utilización de globos cautivos. Estos barriletes disponían de una canastilla con instrumentos para observación y con capacidad para un tripulante, y un dispositivo de malacate con cuerda de 1.5 pulgadas de diámetro para mantenerlo cautivo, y operaban desde una altura que oscilaba entre los 50 a 100 m.



Izquierda: Tren de cometas diseñado por Eddy. Derecha: Cerf Volant de Heynemann & Haack[136]

[135] SUAY BELENGUER, Juan Miguel. (2000) *La Historia de la Cometa*. Pág. 55.

[136] Revista *Caras y Caretas* N.º 32. 13 de mayo de 1899.

Fotografías del ensayo realizado en la zona de Barracas al Sur, el documento de la derecha es la primera fotografía aérea documentada en Argentina[137]

Para evaluar su aplicación fue comisionado el Teniente coronel de Ingenieros Luis José Dellepiane, con un grupo de oficiales y soldados del cuerpo de Ingenieros del Ejército y presenciaron varios ensayos realizados el jueves 13 de abril poco antes de las 13 en la zona de los corrales en Barracas al Sur[138]. Estas experiencias consistieron en ascensiones simultáneas de 8 barriletes a unos 15 m.

Como dato anecdótico, del cable correspondiente al segundo se ató una bandera argentina y así se fueron agregando sucesivamente los restantes.

El Ing. Heynemann (70 kg de peso) abordó una canastilla que, mediante una cuerda auxiliar fue izada hasta una altura de entre 35 y 40 m; luego se hizo subir a otra persona con un peso inferior (52 kg) que llegó hasta los 50 m. La crónica cuenta que el sistema propuesto fue informado favorablemente por el Teniente coronel Luis José Dellepiane y quedó a consideración final del Ministerio.

Teniente coronel Luis José Dellepiane

[137] Revista *Caras y Caretas* N.º 32. 13 de mayo de 1899.

[138] Se llamaba así la zona del partido de Avellaneda lindante con el riachuelo.

Entre 1899 y 1902 la influencia germano-prusiana continuó en el ejército por parte del encargado de negocios argentinos en Alemania: Ricardo Seeber[139] y del Coronel (R) Alfred Arent[140], con el objeto de crear en el Ejército Argentino la Escuela Superior de Guerra. Esta circunstancia, asociada al creciente interés de Guillermo II en estimular vínculos comerciales con países de Iberoamérica, promovieron un nuevo punto de inflexión tanto en el aspecto doctrinario como en el equipamiento militar, del cual lógicamente la aviación no estaba ajena.

En 1901 se reorganizó el servicio[141] y al año siguiente se formaron cuatro Batallones: Batallón Nº 1 de Zapadores, Batallón Nº2 de Ferrocarrileros, Batallón Nº3 de Pontoneros y Batallón Nº 4 de Telegrafistas. El 24 de febrero con estas unidades se formó el Regimiento de Ingenieros con asiento en Campo de Mayo[142] al mando del Coronel Dellepiane y del Teniente coronel Ricardo Anacleto Solá.

Esta unidad fue modificada poco tiempo después que determinó un nuevo desdoblamiento en cinco Batallones constituidos por tres Compañías (Zapadores, Pontoneros y Telegrafistas) cada uno[143] y desplegados en las Regiones Militares del siguiente modo:

Unidad	Destino
Batallón Nº 1 de Ingenieros Batallón Nº 6 de Ingenieros Ferrocarrileros[144] Compañía de Tren Nº 1	1ra Región Militar (Campo de Mayo)
Batallón Nº 2 de Ingenieros Compañía de Tren Nº 2	2da Región Militar (Bahía Blanca)
Batallón Nº 3 de Ingenieros Compañía de Tren Nº 3	3ra Región Militar (Paraná)
Batallón Nº 4 de Zapadores Pontoneros Compañía de Tren Nº 4	4ta Región Militar (Río IV, Córdoba) (Villa Mercedes, San Luis)
Batallón Nº 5 de Ingenieros Compañía de Tren Nº 5	5ta Región Militar (Tucumán)

El 17 de noviembre de 1904 estas Brigadas fueron denominadas Batallones numerándose según su especialidad de la siguiente manera:

- Batallón 1 de Zapadores.
- Batallón 2 de Ferrocarrileros.
- Batallón 3 de Pontoneros.
- Batallón 4 de Telegrafistas.

A raíz de los movimientos revolucionarios desatados a partir del 4 de febrero de 1905 por intervención del movimiento radical, se disolvieron los batallones 1, 2 y 4[145]. Dieciséis días más tarde el presidente Quintana creó un Regimiento de Ingenieros con los efectivos de los batallones disueltos que quedó a

[139] Francisco Seeber (1841-1913) habría servido con el grado de Capitán durante la Guerra de la Triple Alianza; participó en Curupaity en 1907 publicó *Cartas sobre la Guerra del Paraguay*.
[140] Primer Director de la Escuela Superior de Guerra. Decreto del Poder Ejecutivo del 29 de enero de 1900.
[141] Ley Nº 4031. 6 de diciembre de 1901.
[142] Cuartel Nº 4, luego designado Nº 1.
[143] Ley Nº 4707. 21 de septiembre de 1905.
[144] Constituido por dos Compañías.
[145] 8 de febrero de 1905.

cargo del Coronel Dellepiane. La existencia de esta unidad fue completamente efímera y en 1907 se disolvió formándose cinco Batallones de Ingenieros dotados de tres compañías (de zapadores, pontoneros y telegrafistas), un Batallón de Ferrocarrileros (dotado de dos compañías) y cinco compañías de tren en reemplazo del Batallón de Tren creado el 31 de enero de 1902.

Proyecto relativo a la organización del arma de Ingenieros

El proceso de transformación del arma de Ingenieros prosiguió su curso que podemos apreciar en las transformaciones orgánicas. Consecuentemente con estas misiones en 1904 y 1909 se publicaron en el *Reglamento de Uniformes* para el ejército los distintivos correspondientes a cada una de estas especialidades del arma de Ingenieros quedando relegado el correspondiente a aerostación[146].

Distintivo de la Sección Aerostática

El 20 de agosto de 1909 el Presidente José Figueroa Alcorta promulgó un decreto que puso en vigencia la primera parte de la reglamentación del uso de uniformes, atributos y distintivos para el Ejército, publicado en Boletín Militar Nº 74, 2ª Parte, con aplicación escalonada a partir del 1 de enero de 1910; la nueva norma modificaba el reglamento anterior publicado en 1904. Los talleres gráficos del Estado Mayor General del Ejército publicaron el *Reglamento de Uniformes -Impresión Provisoria-*. En este documento se fijaron, entre otras cosas, los colores distintivos de armas, institutos y servicios. Para el arma de Ingenieros y sus especialidades quedó determinado el color negro, quedando comprendidos por esta medida los siguientes elementos:

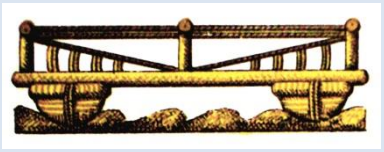
- Colegio Militar, Sección Ingenieros.
- Escuela de Clases, Sección Ingenieros.
- Ferrocarrileros.
- Sección Aerostática (distintivo).
- Compañía Obrera Topográfica.

Dos años más tarde en virtud del decreto del 10 de julio de 1911 promulgado por el Presidente Roque Sáez Peña, se publicó con carácter definitivo el Reglamento de Uniformes para el Ejército, agregándose un álbum anexo con la ilustración correspondiente a cada prenda, atributo, distintivo o insignia, alcanzado por dicho decreto. Fue entonces donde recién apareció ilustrado el distintivo de la Sección Aerostática del arma de Ingenieros consistente en un *Globo de metal dorado de 20 mm de alto*, el cual, fue reiterado en la reglamentación publicada a partir del 19 de julio de 1913 y se habría mantenido vigente, a juzgar por la documentación existente, hasta la nueva Reglamentación de Uniformes publicada en 1922.

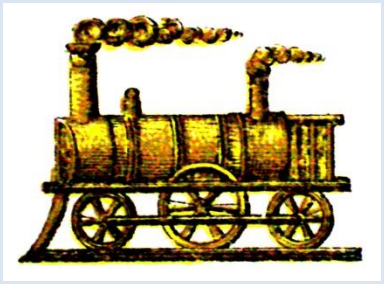
Si bien, hasta la fecha no está documentado su empleo en las crónicas y antecedentes del arma de Ingenieros, de la cual dependía, es muy probable que fuese una formación constituida sobre la base del Reglamento para *El servicio en campaña de las tropas para todas las armas* redactado por el Coronel Ricardo A. Day y el Teniente coronel Augusto A. Maligne y publicado en julio de 1897.

[146] Reglamento de Uniformes para el Ejército (Impresión Provisoria). 20 de agosto de 1909.

Su función habría estado orientada a constituir la fracción orgánica del proyectado Parque de Aerostación del Ejército dado a publicidad en octubre de 1909 que se agregaría como parte integrante del Servicio de Comunicaciones (Telegrafistas y Palomares Militares).



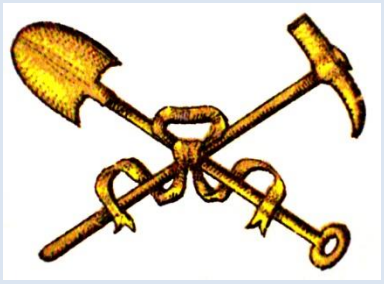
Zapadores Pontoneros



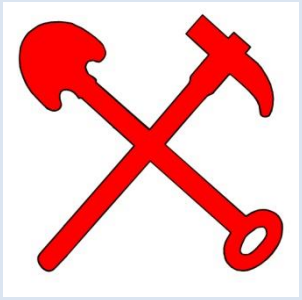
Ingenieros Ferrocarrileros

Telegrafistas

Tren



Zapadores Minadores



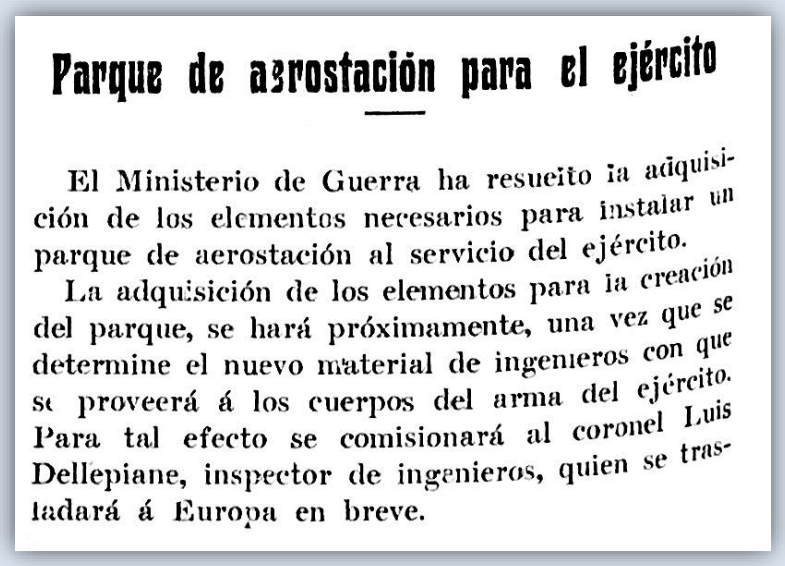
Soldados de Ingenieros (1ª Clase)

Sección Aerostática[147]

[147] Reglamento de Uniformes para el Ejército (Impresión Provisoria). 20 de agosto de 1909.

Estudios del Ejército sobre la incorporación de material aéreo

El primer antecedente que hemos hallado sobre el tema se remonta a una noticia publicada en octubre de 1909[148] donde se informó sobre la decisión del ejército de adquirir los elementos necesarios para formar un Parque de Aerostación Militar para lo cual se comisionó a Europa al inspector de Ingenieros: Coronel Dellepiane.



Parque de aerostación para el ejército

El Ministerio de Guerra ha resuelto la adquisición de los elementos necesarios para instalar un parque de aerostación al servicio del ejército.

La adquisición de los elementos para la creación del parque, se hará próximamente, una vez que se determine el nuevo material de ingenieros con que se proveerá á los cuerpos del arma del ejército. Para tal efecto se comisionará al coronel Luis Dellepiane, inspector de ingenieros, quien se trasladará á Europa en breve.

Noticia publicada por la revisa del Touring Club Argentino. Octubre de 1909

Dando un paso más en este tipo de estudios, ese mismo mes el Coronel Maligné publicó un artículo titulado *Aplicaciones militares del aeroplano* publicado en la Revista del Círculo Militar[149] replicado un año más tarde en la *Revista de Derecho, Historia y Letras*[150].

En este trabajo que reproducimos más abajo hizo un interesante recorrido sobre la aplicación de medios aéreos; clasificó los aeroplanos en ornitópteros, helicópteros[151] y aeroplano *con planos oblicuos* accionado por una o más hélices (avión tal como lo conocemos). Hizo consideraciones muy interesantes respecto del empleo de aeróstatos dirigibles y aeroplanos (de bombardeo y ataque con armas a bordo).

[148] Revisa del *Touring Club Argentino* Nº 10. Octubre de 1909.

[149] Revista del Círculo Militar. Año XI, Nº 106. Tomo XVI Nº 10. Octubre de 1909.

[150] Revista de Derecho, Historia y Letras. Año XII. Tomo XXXV. 1910.

[151] Si bien las primeras experiencias se remontan al siglo XV; entre los antecedentes más cercanos a la fecha de publicación del artículo los experimentos eran múltiples y variados; entre otros podemos citar: Igor Ivanovitch Sikorsky y Boris Yurev (1900), Achille Bertelli (1902), Charles Renard (1903), Charles Richet (1904), Alberto Santos Dumont (1905), Hermanos Dufaux (1905), M. Leger (1905), Wilbur R. Kimball (1906), Louis y Jacques Bréguet (1906), E. Neyes (1907), Paul Cornú (1907), K. A. Antonov (1907), Rikman (1908), Otto Luyties (1908), John C. Irvine (1908), Albert Bracke (1908), Alfred Micciollo (1908), Harry Fisher (1909), R. Wegner von Dallwitz (1909), Engelis (1909), Cantelou (1909), DeForge, Sazerac (1909), Tatarinov (1909), D. Riabouchinsky (1909), Giuseppe Pietro Ottino y George Algernon Wyllie (1910), H. De Graffigny (1910), Thomas A. Edison (1910), Louis Vuitón (1910), Amédée Sebillot (1910), Goupil (1910), Louis Philip Brennan (1910), etc. En Argentina se estaban ensayando los prototipos de José Arbecchi y Juan Pedro Felize Gardey (ensayado en una estancia de Río IV).

Año - XI No. 106 REPÚBLICA ARGENTINA Tomo XVI-No. 10

REVISTA DEL
CÍRCULO MILITAR

PUBLICACION MENSUAL

PREMIADA CON MEDALLA DE PLATA EN LA EXPOSICIÓN DE SAN LUIS, E. U. A.

Esta Revista admite canje con publicaciones científico-militares

La correspondencia á nombre del Director, Calle FLORIDA 112

AVIS – MM. les Auteurs et Editeurs son prévenus que la REVISTA DEL CÍRCULO MILITAR fera un compte rendu. s'il y á lieu, des ouvrages militaires envoyés en doubles. Les autres seront simplement annonces

SUMARIO — Las aplicaciones militares del aeroplano, *Comandante Maligne.* — Condición política del militar, *Guillermo Teobaldi.* – La campaña del Riff, *Nemo.* — El Ejército de la Iliada, *Leopoldo Lugones.* – Un capitulo de Derecho Internacional, *Gladiador.* – Proporción de las tropas de las diferentes armas en Alemania, etc. – Las enseñanzas de una derrota, *Story.* – Informaciones cortas. – El límite de la edad en los generales, *Capitán Dickman* – El Tohué, *M Moreno.* – ARTILLERÍA: Consideración sobre la instrucción de la artillería. – INFANTERÍA: El efecto de los proyectiles de infantería modernos, *Nemo.* – TIRO Y GIMNASIA. – CRÓNICA EXTRANJERA. – CRÓNICA DEL CÍRCULO. – BIBLIOGRAFÍA. – Balance Círculo Militar, Agosto y Septiembre. – Balance Seguro de Vida.

No es solidaria de las opiniones vertidas por los autores | Director: Tte. 1.º Rodrigo Amoretti | Dirección y Administración en el Local del Círculo

Buenos Aires, Octubre de 1909

Las aplicaciones militares del aeroplano

Entre los primeros aerostatos ó globos, los de Montgolfier, de Charles y Robert, lanzados en París en 1783, y los de hoy, los dirigibles de Renard y de Zeppelin, hay alguna diferencia; pero parece pequeña si se la compara con los 136 años transcurridos.

Diferencia mayor es la que acaba de comprobarse entre el primero, «más pesado que el aire», que, sin duda, fué el del pobre Ícaro, inventor desgraciado del primer ornitóptero, ó sus imitadores, que, sin embargo, le llevan la ventaja de haber existido, y los aeroplanos ó «aviones», de los Blériot, los Farman, los Paulhan, los Wright, los Latham y veinte más de quienes uno ha pasado á Inglaterra por sobre la Mancha, hazaña al parecer fácil, puesto que se ha volado recorridos cinco ó seis veces mayores; pero, en realidad, atrevida,

pues el aviador francés podia caerse al mar, como su rival desgraciado Latham, y hazaña que pronto renovarán otros, suprimiendo «the silver streak of the sea», ó recorrido otros cerca de 200 kilómetros en tres horas, en un solo vuelo, mucho más rápido que la carrera de Black Prince ó de Melgarejo.

Merced á un poco de cordura, robustecida por la «entente cordiale», Inglaterra, por sobre la cual pasó ya un dirigible francés desbocado, el Patrie, no ha lanzado esta vez los gritos de alarma más ó menos real de cuando se proyectaron un túnel y un puente. No cree en la seriedad de un peligro de invasión, ya que ha rechazado el proyecto de servicio obligatorio de lord Robert. Sin embargo, los aeroplanos son instrumentos de guerra. Y es esto tan cierto que en Francia su patria, sus inventores y sus patrocinadores han considerado en ellos, después del avión en sí, sobre todo sus aplicaciones militares.

Antes de examinar, con los capitanes franceses Ferber y Sazerac de Forge y el escritor militar de los «Debates» cuales pueden ser éstas, que actualmente son pocas, recordaremos que era natural que así fuera. En Francia, que ha creado ya en estos últimos años tantos medios de guerra nuevos; el submarino, el «más ligero que el aire», el globo dirigible, el cañón de tiro rápido, son los ministros de la guerra quienes han alentado la creación del «avión», del aeroplano: Freycinet, desde 1890; Etienne y Berteaux, más tarde; el general Picquart, ayer, por medio del interés que á los inventores demostraban y, sobre todo, de subvenciones. Come se sabe (ya llegamos á las aplicaciones militares) el «avión» se divide en tres clases: el «ornitóptero» ya nombrado; el de Icaro, el más impresionante si se consigue realizarlo algún día, pues volaría realmente el hombre con él, que se sostiene por medio de alas batientes, como los pájaros, alas que «reman» en el aire, como el remo en el agua—el «helicóptero», que se levanta y sostiene por medio de una ó varias hélices el «aeroplano», en fin, que también imita las aves, pero no en su vuelo batiente ó remado, sino en su vuelo cernido, que se desliza dentro y sobre el aire, utilizando su resistencia en

planos oblicuos sustentadores y recibe su propulsión por medio de una ó varias hélices.

De las tres clases de «aviones», la única que haya podido realizarse es la de «aeroplano», que puede ser monoplano, biplano, triplano y multiplano, según tenga uno, dos, tres ó más planos sustentadores.

El monoplano, que es el de Blériot, y de otros muchos aviadores, parece más lógico que los demás, que, tal vez más estables (como el de Wright), son más pesados, exigen mayor peso de propulsor, y son, por consiguiente, menos rápidos. Sea lo que fuere, es del aeroplano en general que nos ocuparemos al tratar de las aplicaciones militares del nuevo invento, aplicaciones que, en el actual momento de entusiasmo, exageramos casi todos, movidos por un sentimiento paralelo al del tradicionalismo ó la rutina: el snobismo, que consiste en pasmarse ante cualquier novedad y encontrarle consecuencias extraordinarias é... imaginarias.

Los aeroplanos no servirán jamás, aunque así se haya dicho, para transportar sobre la cabeza del enemigo ó sobre sus ciudades, lluvias de proyectiles explosivos: no lo pueden hacer con utilidad verdaderamente militar los mismos dirigibles, aunque pueden cargar dos ó tres mil kilogramos. La lluvia inesperada de dos, diez ó veinte torpedos aéreos puede evidentemente ser molesta, pero nada más: hay que gastar un peso mucho más considerable de hierro y explosivos para causar mucho daño en un ejército ó una ciudad sitiada, decimos sitiada porque no se pensará jamás en asesinar á los habitantes de una ciudad abierta. Un ejército, y hasta la población civil, que se dejasen impresionar por este bombardeo en miniatura, porque los proyectiles caerían verticalmente en vez de llegar oblícuamente, harán prudentemente entonces en no entrar jamás en ninguna clase de guerra.

A los aeroplanos se llegará sin duda á dotarlos, en substitución de un tripulante, de algunos proyectiles explosivos con los cuales se podrá desorganizar un pequeño convoy, una tropa poco numerosa, la que está expuesta á algo más serio

de parte del cañón y del fusil: pero, nada más... salvo que como se divierte en suponerlo uno de los capitanes franceses «avioneros», el proyectil lanzado del aeroplano caiga precisamente sobre la cabeza del mismo generalísimo, lo que sería una casualidad demasiado feliz para ser común.

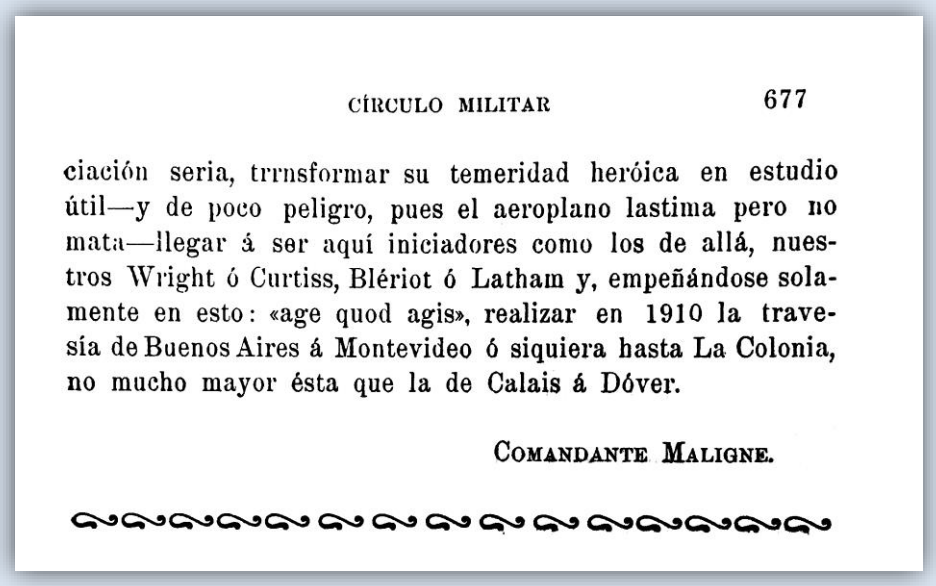
Pero, si la acción ofensiva de los aeroplanos es muy limitada, más aún que la de los Liberté ó los Zeppelin, lo es menos su acción exploradora. Cuando puedan elevarse con facilidad á 600 metros, pues estarían muy expuestos á 200 metros, que no han pasado, y aun á 400, y cuando, como lo han hecho ya Farman, Paulhan y Latham (1) puedan recorrer, no como prueba sino como servicio normal, 200 kilómetros, con una velocidad (aún no alcanzada) de 100 kilómetros por hora, entonces suplirán ventajosamente á la caballería sobre todo donde no pueda ésta penetrar: atrás de las líneas y frentes del adversario, en el corazón del país enemigo. En suma, los aeroplanos serán en breve, medio de exploración militar mucho más barato y más seguro que el globo, de suerte que no hay imprudencia en hacer suya la opinión de que con los más livianos que el aire sobre todo los muy grnesos, los Zeppelin, se ha entrado en un progreso sin porvenir más de parada que de utilidad, del punto de vista militar, se entiende.

Así, pues, exploración y comunicación rápida: nada más por el momento. É Inglaterra puede dormir tranquila, como lo hace seguramente. Entre la seguridad inmensa que le da el «Silver Streak» y el peligro infinitamente pequeño á que la expondrían los globos y aviones de hoy, hay distancia tan inconmensurable que hace sonreir el mencionarla. Entre tanto, como los aeroplanos darán seguramente algún suplemento de fuerza al ejército que los tendrá en mayor cantidad, todos los de Europa imitan de más ó menos cerca á Francia. Hagamos lo mismo nosotros, con tranquilidad.

Los que, hasta hoy, han realizado tantas excursiones más peligrosas que útiles, podrían elevar su deporte hasta la ini-

---

(1) El conde de Lambert ha volado, últimamente, á 600 metros de altura.



CÍRCULO MILITAR 677

ciación seria, trrnsformar su temeridad heróica en estudio útil—y de poco peligro, pues el aeroplano lastima pero no mata—llegar á ser aquí iniciadores como los de allá, nuestros Wright ó Curtiss, Blériot ó Latham y, empeñándose solamente en esto: «age quod agis», realizar en 1910 la travesía de Buenos Aires á Montevideo ó siquiera hasta La Colonia, no mucho mayor ésta que la de Calais á Dóver.

COMANDANTE MALIGNE.

Ese mismo año el Ejército dispuso la formación de una comisión en Europa para investigar y evaluar el desarrollo de la aviación militar en los países del continente. Dicha comisión estuvo constituida de la siguiente manera:

Presidente: Teniente coronel Daniel Fernández.
Secretario: Mayor Miguel Ángel Berón de Astrada.
Vocales: Teniente coronel Alonso Baldrich, Mayor Enrique Carlos Alberto Mosconi.
Auxiliares: Mayor Waldino Correa, Mayor Carlos Palemón González, Teniente Manuel Gerardo García.

¿Más pesados o más livianos que el aire para el Ejército?

Estos dos grandes grupos estaban organizados en ornitópteros, aviones y cerfs (*más pesados que el aire*) y aeróstatos (*más livianos que el aire*) Por esos años este era el motivo de largos debates. El impulso dado por Francia, Gran Bretaña, Alemania, Rusia, Italia, etc., a su aviación militar (aviones, globos cautivos y dirigibles) captaba la atención del mundo. Todas ellas disponían de material aerostático y aviones, pero ambos recursos generaban un sistema operacional y logístico diferente. El material aerostático comprometía un tren logístico mucho más complejo, con mayor demanda de personal y en consecuencia bastante más costoso que la organización militar con aviones.

En este orden la *Comisión de Adquisición de Materiales de Ingenieros* emitió un informe fechado en Berlín en mayo de 1910 sobre el material. En este documento bastante bien ilustrado se formuló un análisis descriptivo y propuestas de factibilidad técnica respecto del material aéreo y de los recursos logísticos y económicos implicados para su adquisición y operación.

Presupuesto Global

Costo del material Parque Aerostático para una Compañía	Mk. 250.000.–
1 Aeroplano "Voisin"	„ 25.000.–
1 Aeroplano "Blériot"	„ 12.000.–
1 Hangard globos y Usina generadora de Hidrógeno	„ 40.000.–
1 Hangard "Voisin" / 1 Hangard "Blériot"	6.000.–
Atalajes para 25 Carros á 6 caballos y un gefe de carro	„ 25.000.–
Contrato de un mecánico durante un año	„ 5.000.–
Contrato de un aeróstata durante un año	„ 5.000.–
	Mk. 368.000.–

Berlin, Junio 9 de 1910

Teniente Coronel
Presidente.

Monso Baltrich
Tte Coronel.

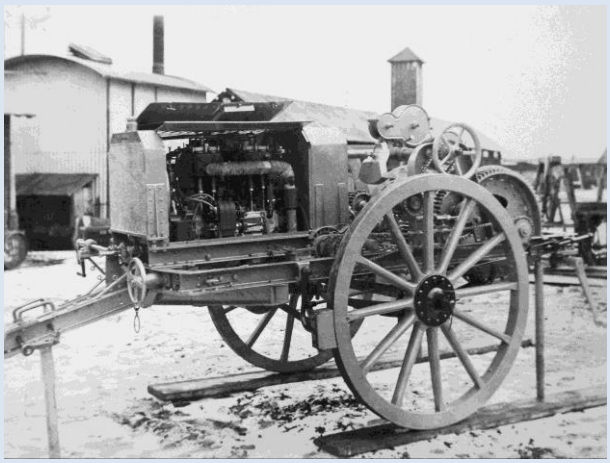
Miguel Berón de Astrada
Mayor, Secretario.

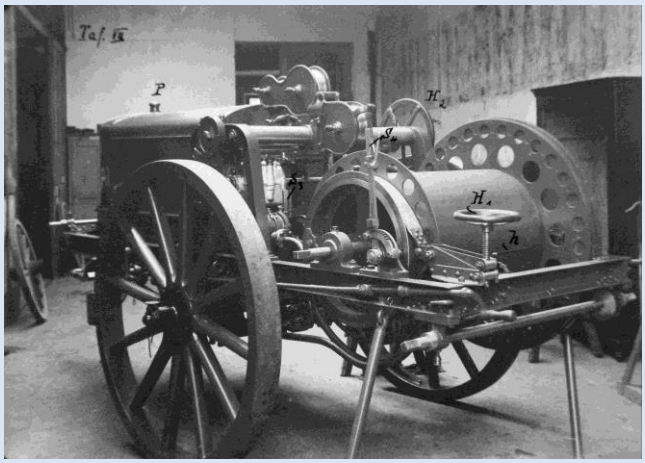
Waldino Correa
mayor-auxiliar.

Manuel S. García
Teniente

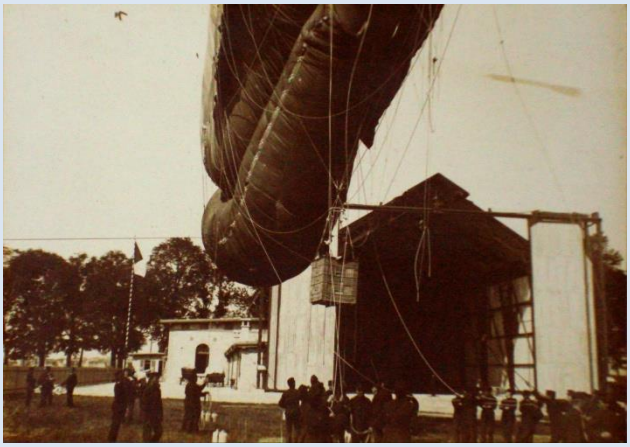
Mayor.

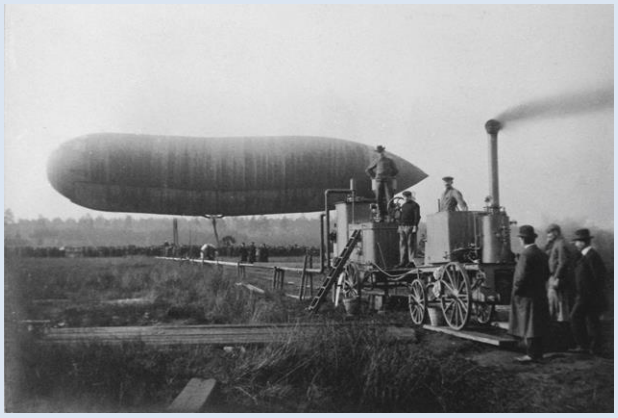
Mayor Auxiliar



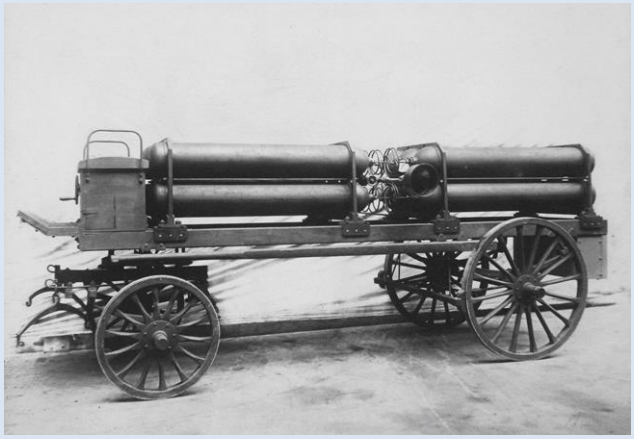


Sistema de malacate para globo cautivo

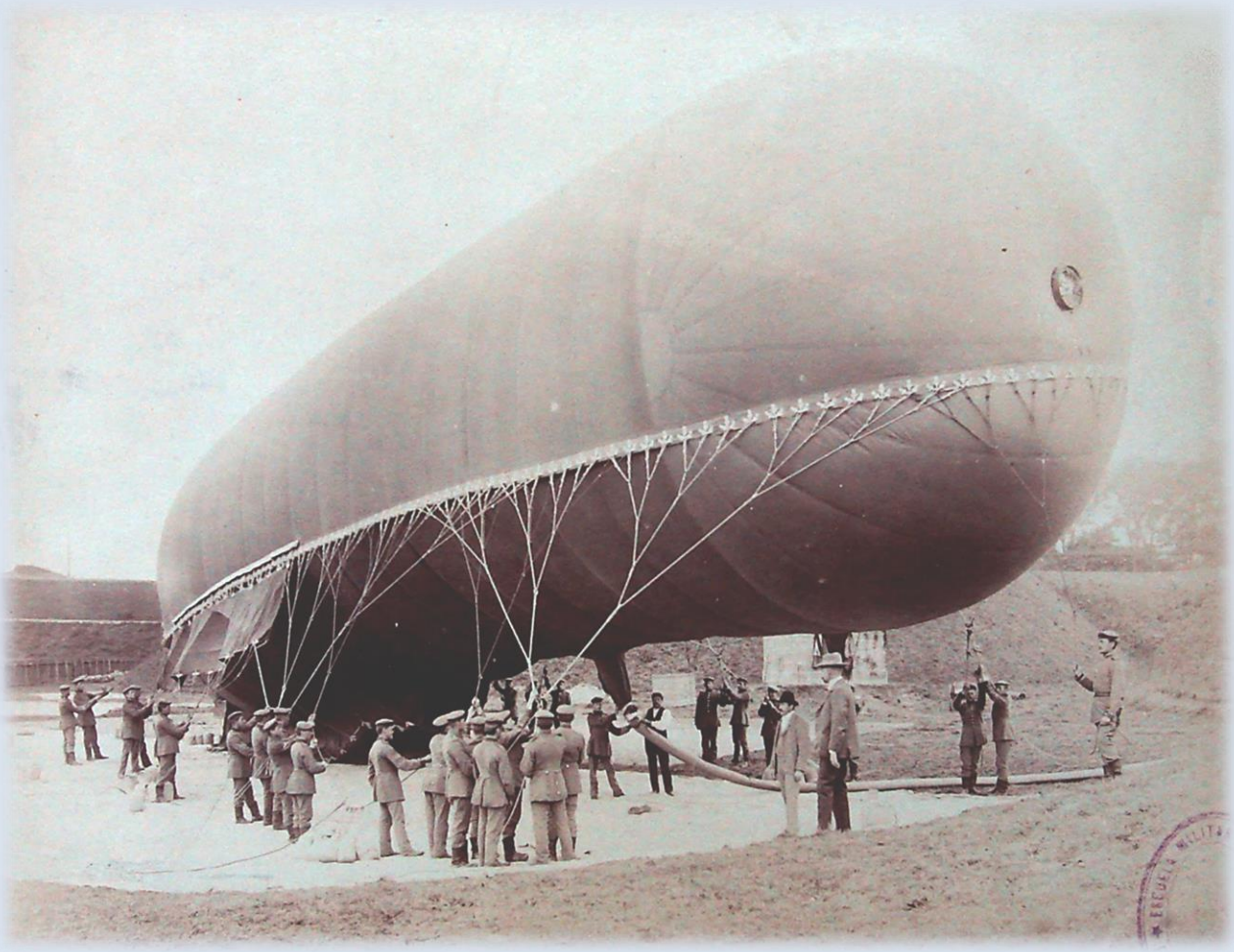




Sistema para la carga de gas

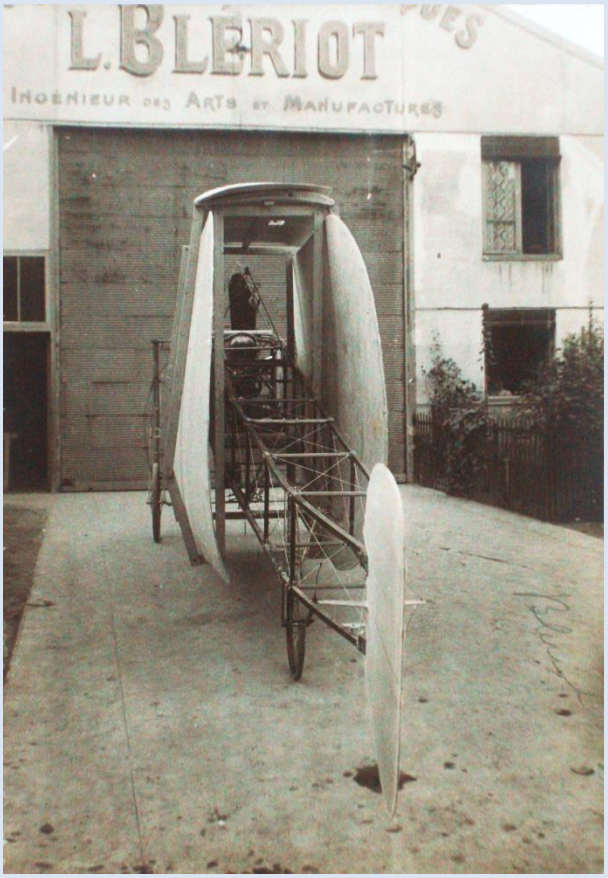


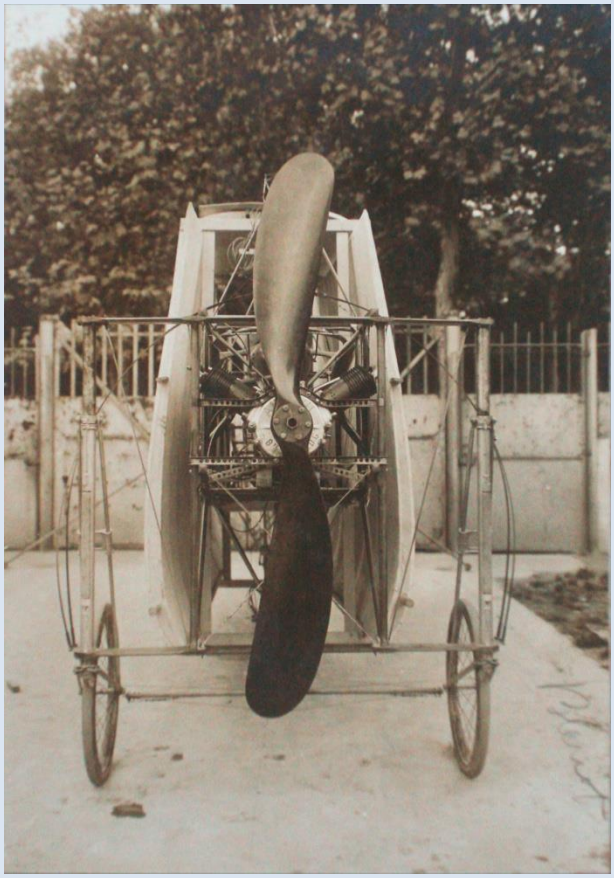
Carro de gas



Globo de observación

Blériot XI





En este informe se determinó que el material aerostático comprometía un tren logístico mucho más complejo, con mayor demanda de personal y en consecuencia bastante más costoso que la organización militar con aviones. En ese entonces el cuadro de organización de una compañía aerostática tipo del ejército alemán afectaba dos secciones integradas por: 2 oficiales, 5 suboficiales, 8 cabos y 97 soldados. El material de sostén logístico para operación estaba compuesto por 27 carros (con elementos de: maniobras, comunicaciones, gas y transporte) y 148 caballos.

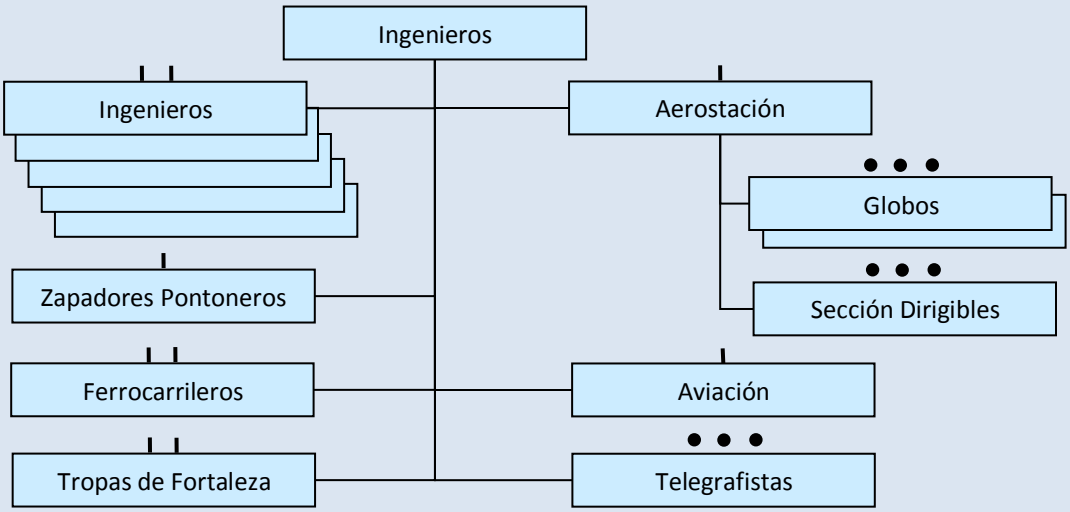
El 19 de enero de 1911 el diario *La Nación* publicó un artículo titulado *El arma de Ingenieros. Falta completa de organización. Carencia de material consideraciones generales*. En el mismo se propuso organizar el arma en seis especialidades: Zapadores-Pontoneros, Ferrocarrileros, Tropa de fortaleza, Telegrafistas, Aerostación y Aviación de las cuales, aclaraba el artículo, estaban organizadas las tres primeras.

Se señaló además la falta de material moderno y adecuado con las necesidades propias de nuestra extensión territorial a la luz de las enseñanzas surgidas de los conflictos bélicos más recientes. En la última parte del artículo señaló:

> *Hay que adquirir material de puentes, de ferrocarriles de campaña, de puentes para ferrocarriles y caminos de etapas, de telegrafía (dos clases), de aerostación, de trabajos de zapa y uso de explosivos (caballería e ingenieros).*

El artículo, que de alguna manera se emparenta con los reglamentos publicados a fines del siglo XIX, los reglamentos de uniformes de 1904 y 1909 y el informe producido en 1910 por la comisión técnica en Europa, advertía sobre la conveniencia de organizar el arma de la siguiente manera:

- 1 Compañía de Zapadores Pontoneros por Brigada de Infantería.
- 5 Batallones de Ingenieros (uno por división) con un efectivo de 1500 hombres.
- 1 Batallón de Ferrocarrileros integrado por tres compañías de 100 efectivos cada una.
- 1 Sección de telegrafistas (una por división separada de los Zapadores Pontoneros) integrado por un grupo de telegrafistas y un grupo de radiotelegrafía.
- 1 unidad de Aerostación integrada por 250 hombres organizados en dos secciones de globos y una de dirigibles
- 1 unidad de Aviación
- 1 Batallón de Fortaleza con 500 hombres destinados a mantener las baterías de artillería del puerto militar.



Propuesta de organización del arma de Ingenieros[152]

[152] Diario *La Nación*. 19 de enero de 1911.

EL ARMA DE INGENIEROS

FALTA COMPLETA DE ORGANIZACION

CARENCIA DE MATERIAL

CONSIDERACIONES GENERALES

Siendo evidente que los titulados batallones de ingenieros que figuran en la planta orgánica del ejército no tienen reglamentos técnicos de sus especialidades, ni personal de tropa adecuado, ni elementos indispensables de instrucción, hemos consultado á jefes de reconocida competencia lo que debiera hacerse para corregir tal abandono, después de haber leído el libro titulado «Temas tácticos para tropas de ingenieros», publicado por el mayor Felipe Perlasca, quien estuvo dos años en Alemania dedicado á estudios teóricos y prácticos de su arma.

Están incluídos en el presupuesto de guerra cinco batallones de ingenieros de tres compañías, una de pontoneros, otra de zapadores y otra de telegrafistas, más uno de ferrocarrileros con el mismo efectivo de 297 plazas asignado á los primeros, resultando así en los seis el total de 1782 hombres.

Tiene razón el mayor Perlasca al expresar en la introducción de su libro, que cuando las unidades de esta arma embrionaria en nuestro ejército dispongan del material adecuado á sus múltiples funciones, y cuando ellas sean mandadas únicamente por profesionales, serían evidenciados los beneficios que aportasen en un país donde los caminos en vez de unir separan, y sobre los cuales el paso de la artillería y demás vehículos pesados del ejército ocasionaría impedimentos difíciles de salvar sin la ayuda eficaz de las tropas de ingenieros.

La carencia de material puede atribuirse á defectos crónicos de régimen, á la indiferencia que suele perdurar por ciertos organismos de la institución militar, ó á cualquiera otra causa independiente del orden financiero, puesto que siempre ha habido más tendencia al derroche que á la economía.

Ello es que los batallones de pontoneros, zapadores, telegrafistas y ferrocarrileros, son considerados malas unidades de infantería y peores de ingenieros.

En la pasada administración fué designada una junta para adquirir material en Europa, presidida por el entonces coronel Dellepiane, que es ahora el único general procedente del cuerpo de ingenieros.

Su nombramiento de jefe de policía cuando ultimaba los preparativos de viaje, determinó su relevo del cargo.

Fué el resto de la comisión á Berlín, sin llevar instrucciones precisas ni facultad para formalizar contratos, encargándose el actual ministro de disolverla, á título, según se dice, de no haber fondos con que atender gastos.

Es posible que la situación del tesoro no permita mayores desembolsos por concepto de armamentos, pero se asegura que el ministro Aguirre dejó un saldo suficiente del crédito de 22.400.000 pesos oro que votó el congreso, destinado á la compra de material de ingenieros y de sanidad.

De cualquier modo, sería preferible rescindir en parte el contrato de las 94 baterías Krupp, á dejar sin elementos de campaña á los cuerpos de ingenieros y de sanidad.

Los cañones no son el todo, sino una parte componente.

Ya explicaremos cómo debiera efectuarse sin dilación y con acierto la compra del primero, poniendo á prueba los conocimientos de los jefes del arma, casi todos diplomados en facultades nacionales de ciencias físico-matemáticas, después de haber egresado del colegio militar.

Pero ante todo conviene establecer que el arma de ingenieros comprende las siguientes especialidades: zapadores y pontoneros, ferrocarrileros, tropas de fortaleza, aerostación y aviación, telegrafistas, de cuyas cinco tenemos creadas nominalmente tres.

Las agrupaciones de estas tropas deben responder de un modo esencial á la instrucción de cuadros y reservas, así como á su desempeño en campaña combinadas con las otras armas.

La organización racional, en concepto de los entendidos, consistiría en establecer una compañía de zapadores-pontoneros por cada brigada de infantería, suponiendo á la división como gran unidad táctica, de acuerdo con las zonas regionales existentes, colocando otra á órdenes directas del comando superior, de donde resultarían en tiempo de paz tres compañías de 100 hombres por región, que sirviesen de plantel para presuntas movilizaciones.

Corresponderían entonces á las cinco divisiones igual número de batallones, con fuerza efectiva de 1500 hombres.

Se agrega á esto un batallón de ferrocarrileros, compuesto igualmente de tres compañías de 100 plazas, una para ferrocarriles de campaña, otra para reparaciones y construcción de vías normales, y otra de puentes de ferrocarriles y caminos de etapas.

Los telegrafistas deben estar separados de los zapadores-pontoneros, bastando una sección divisionaria compuesta de dos grupos, uno de telegrafía común y otro de radiotelegrafía, formando una unidad de 250 hombres á los efectos de la instrucción, subdivisible en maniobras por secciones de 50 hombres.

Conviene agrupar también la aerostación en otra unidad de 250 plazas, divisible en dos secciones de globos cautivos y una de dirigibles.

La tropa de fortaleza podría constituirla un batallón de 500 soldados y clases destinado á guarnecer las baterías del puerto militar.

Habría, resumiendo cifras, 2800 hombres de ingenieros, cantidad proporcional á un ejército permanente de 20.000, siendo el aumento que se propone de 618, puesto que hay en esos servicios 2182, contando el cuerpo de artillería de costas que sostiene el departamento de marina en el puerto militar.

Alemania da la importancia que merece al instituto de ingenieros, manteniendo en su ejército 29 batallones de zapadores-pontoneros.

Esto en un país de caminos bien cuidados, abundancia de puentes, densidad de población, multitud de vías férreas estratégicas, vehículos especiales de transporte, ganado de tracción seleccionado y con conocimiento exacto de los obstáculos que pudieran dificultar operaciones de guerra, estando previstos los medios de salvarlos.

En nuestro territorio todo está por hacer en materia de vialidad y elementos de aprovisionamiento en campaña.

Resalta entonces la necesidad de proceder á organizar seriamente el arma de ingenieros, dándole una proporcionalidad algo mayor del 10 por ciento con relación al efectivo normal de 20.000 hombres.

En seguida de la organización hay que preocuparse del material estudiando con detenimiento cuál conviene adoptar para las peculiaridades del territorio, teniendo siempre en cuenta que los ejércitos se preparan en la paz para la guerra.

Es justo reconocer que el poco material adquirido hace 18 años era entonces de sistema adelantado, pero los sucesivos progresos alcanzados y el abandono en que se ha tenido, lo hacen ahora inservible.

Urge llenar la deficiencia con criterio razonable, comenzando por los preparativos de compra en la forma que vamos á exponer, según consejo de profesionales.

Ordenar desde luego á los tenientes coroneles y mayores diplomados de ingenieros, que presenten por separado un estudio sobre la calidad y cantidad del material á adquirir, consultando nuestra organización militar presente y la probable del futuro, así como otras circunstancias que se les indicasen con carácter reservado.

Los proyectos de innovación ó reforma al material que tengan en uso otras naciones serían acompañados de planos y datos informativos conducentes á justificar el fundamento.

Luego de efectuado el concurso intervendría en el examen de los proyectos el jefe de estado mayor del ejército con los jefes superiores de ingenieros, pudiendo además invitarse á formar parte del tribunal al general Dellepiane, por haber hecho su carrera en el escalafón del arma.

Con el fallo de esta junta pericial, llegaría el caso de encomendar la compra á los mayores ó tenientes coroneles que hubiesen demostrado mejores conocimientos en cada especialidad, bajo la inmediata vigilancia de un jefe superior, dándoseles á todos facultades y poderes de amplio procedimiento en la contratación y recepción con las consiguientes responsabilidades personales.

Hay que adquirir material de puentes, de ferrocarriles de campaña, de puentes para ferrocarriles y caminos de etapas, de telegrafía (dos clases), de aerostación, de trabajos de zapa y uso de explosivos (caballería é ingenieros), más el de ejecución de puentes de circunstancias en campaña y el requerido para ejercicios de los batallones, compañías ó secciones.

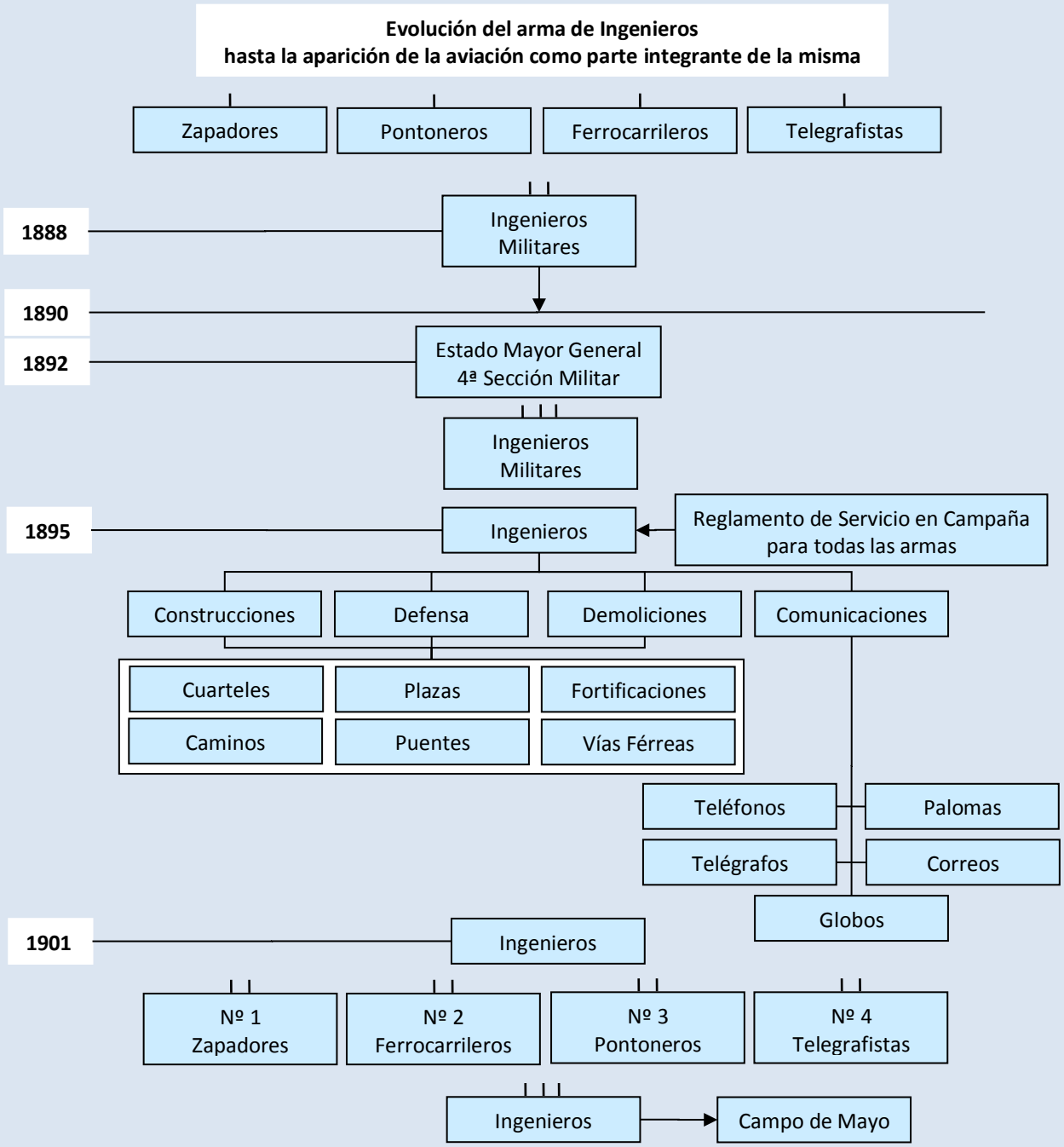
A juzgar por los datos que tenemos, no importaría suma excesiva el completo aprovisionamiento en cantidades moderadas, acudiendo directamente á los talleres de fabricación.

Después de su última guerra, el Japón ha cuadruplicado las tropas de ingenieros, aleccionado por la experiencia.

Tenemos jefes y oficiales que sirvieron en cuerpos alemanes del arma, los cuales han visto usar el material adoptado por esa potencia militar de primera categoría.

Algunos cursaron también, con permiso complaciente de aquel gobierno, el programa de la escuela de aplicación de ingenieros.

Sería indudablemente para ellos de sumo agrado ejercitar en su patria el caudal de conocimientos que poseen, á título de legítima recompensa.



Por esos años la elección de *más pesados* o *más livianos que el aire* continuaba siendo el motivo de largos debates. El impulso dado a su aviación militar (aviones, globos cautivos y dirigibles) por Francia, Gran Bretaña, Alemania, Rusia, Italia, etc., captaba la atención del mundo. Todas ellas disponían de material aerostático y aviones, pero como se dijo, ambos recursos generaban un sistema operacional y logístico diferente.

De hecho entre 1898 y 1912 especialistas en aviación hicieron demostraciones prácticas y elaboraron informes a las autoridades militares para emplear globos y cerfs volants con propuestas de empleo del medio aéreo en tareas de observación militar.

Sistema de cerfs volants de Cetrán

Durante los primeros meses de 1912, previo al proyecto de creación de la Escuela de Aviación Militar, el francés Enrique Luis de Vieux Boucau Cetrán[153] diseñó un conjunto de Cerfs Volants que construyó en la casa Eduardo Baltar y Cía.[154], y lo ensayó el 26 de mayo en la quinta de Olivera[155].

El sistema era muy parecido al diseñado por Jacques-Théodore Saconney (1874-1935) y consistía en un tren de doce barriletes separados en tres grupos. El primer grupo estaba integrado por cuatro barriletes separados 10 m entre sí; seguido de otros dos grupos similares, de los cuales el último sujetaba la barquilla. El torno de arrastre tenía un cable de acero de 4 mm y la tripulación disponía de un sistema de gobierno constituido por cuerdas y poleas que le permitía ascensos y descensos a voluntad.

La idea de Cetrán era conformar un tren de cometas de 3.22 m de largo y 10 m^2 de superficie constituido por doce barriletes separados en tres grupos separados 10 m entre sí; seguido de otros dos grupos similares, de los cuales el último sujetaba la barquilla. El sistema de cometas podría operar con un viento relativo mínimo de 55 km/h que le proporcionaba una fuerza ascensional de 35 kg y capacidad para dos tripulantes en la barquilla.

[153] Nacido aproximadamente en 1875. Hijo de Luis Juan De Vieux Boucau Cetrán y Amalia Husson. Tenía tres hermanos menores: Pedro Eugenio, Enriqueta Luisa y Víctor Luis. Estaba casado con María Antonia Faccio con la cual el 25 de diciembre de 1917 tuvo una hija llamada Sara, según consta en los registros de inmigración de la empresa aerocomercial Varig de Brasil correspondiente al 18 de agosto de 1963. Recuperado de Internet de: https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/MWCL-9BY; https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/V13M-DSL

[154] Tenía un comercio con salidas a las calles Florida Nº 548 y Tucumán Nº 678 de la ciudad de Buenos Aires. Era representante en argentina de la marca francesa de automóviles *León Bollée* (1870-1913), fundada en la ciudad de Le Mans en 1895. Curiosamente el fabricante León Bollée fue también presidente del Aéro-Club de la Sarthe. En agosto de 1911 durante un evento aeronáutico del que participaron Garros, Audemars, Grazzioli y Weymann; Bollée tuvo un accidente de aviación al caer sobre el techo de una tribuna volando en un Farman como pasajero de la aviadora belga Hélène Dutrieu (1877-1961). Nunca se recuperó y falleció años más tarde, debido a las secuelas del accidente sumados al sobrepeso, estrés y problemas cardíacos.

[155] La quinta de Olivera era un predio de 30 hectáreas conocido a partir de 1727 como *Chacra de los Remedios*. Su propietario José González Islas donó las tierras a la Hermandad de la Santa Caridad que organizó allí el primer colegio de huérfanas en Buenos Aires y desde entonces fue conocido como *Chacra de las Huérfanas*. Luego Bernardino Rivadavia confiscó las tierras y pasó a manos de la *Sociedad de Damas de Beneficencia* que lo gestionaron hasta 1828. Luego de algunas alternativas fue adquirido por Domingo Olivera por entonces casado con Dolores Piriz de Olaguer Feliú (sobrina del virrey). Su propietario falleció en 1866 y tomó la administración su hijo Nicanor. El 7 de marzo de 1912 predio estaba delimitado por las calles Lacarra, Directorio, Moreto y Gregorio de Laferrere; la Municipalidad de Buenos Aires ofreció comprarlo a los herederos de Olivera para destinarlo como paseo público. A partir del 28 de marzo de 1914, cambió su nombre por *Parque Presidente Nicolás Avellaneda.*

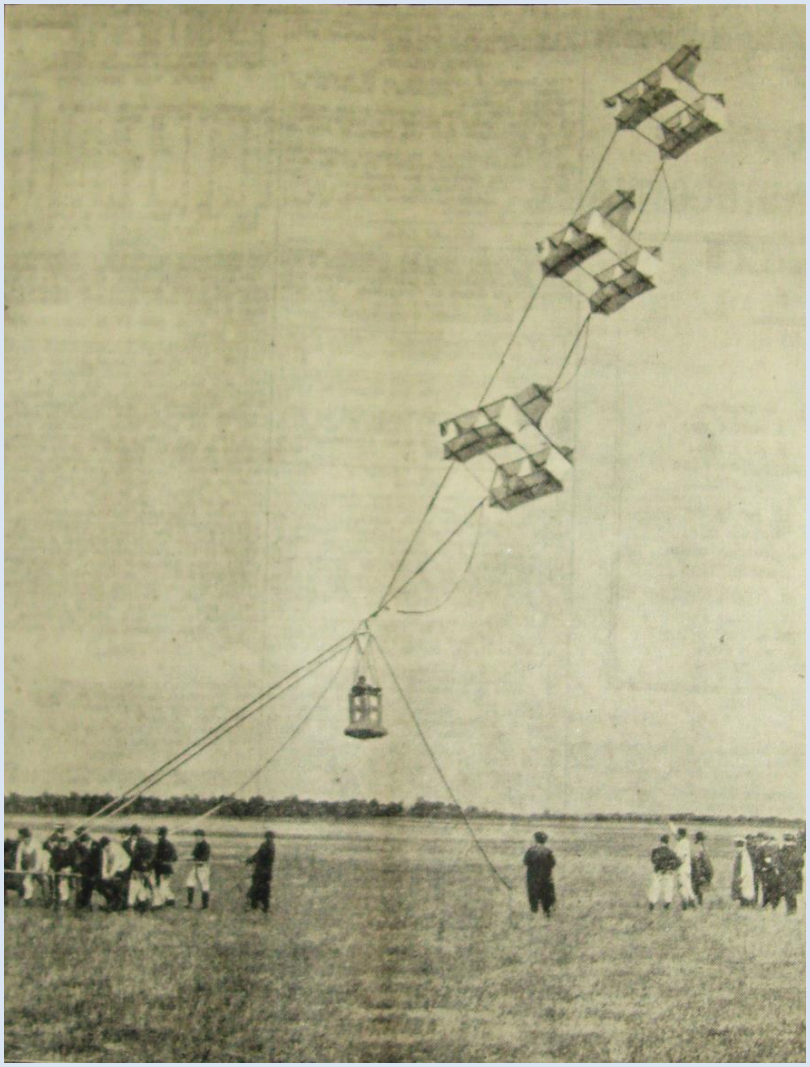
Cometas militares

En Francia, Inglaterra, Alemania y otras naciones se ha probado la eficacia de los cometas militares, que, sin peligro, permiten a un hombre elevarse hasta más de quinientos metros de altura, habiendo alcanzado algunos los mil metros.

Los trenes de cometas se destinan especialmente a practicar reconocimientos y pueden emplearse aun en las ocasiones en que a los globos y a los aeroplanos no les es permitido elevarse por las condiciones atmosféricas.

El señor Enrique E. Cetrán, construyendo los cometas militares, con los que próximamente efectuará ascensiones en Buenos Aires

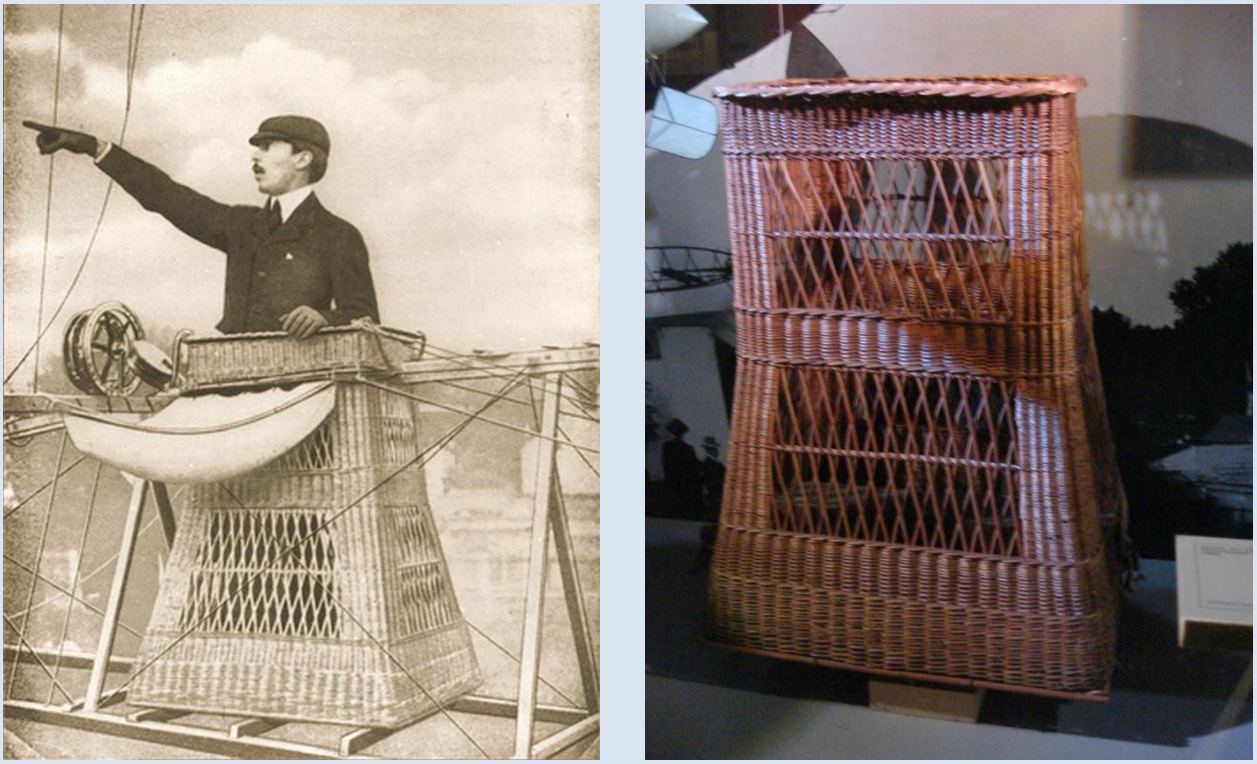
Actualmente, el señor Enrique E. Cetrán está construyendo en Buenos Aires una serie de esos cometas, en la casa de los señores Eduardo Baltar y Compañía, con los que en breve iniciará una serie de ascensiones en Villa Lugano ó en la quinta del señor Olivera, para probar la indiscutible eficacia de esos aparatos.



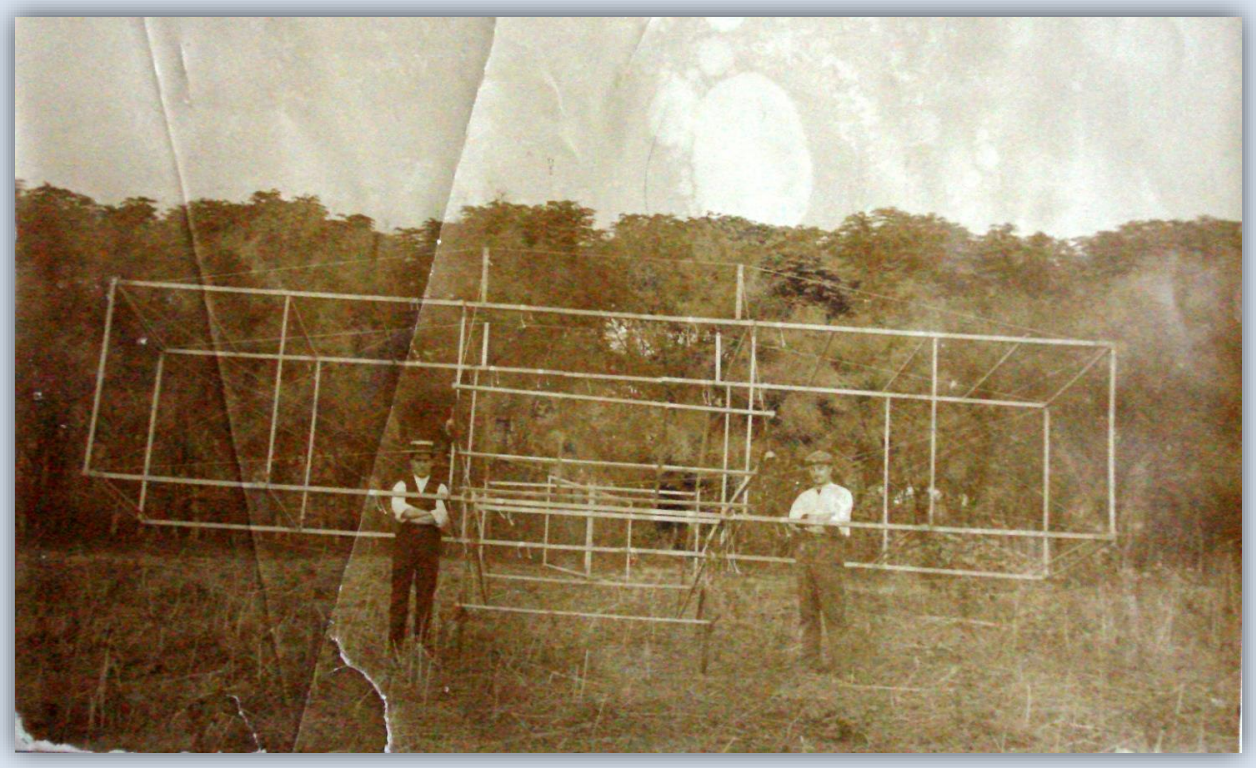
Cerfs Volants de Enrique E. Cetrán[156]. La barquilla que se aprecia sobre la izquierda de la fotografía estaba construida en caña de Ratán y era similar al diseño aplicado por Saconney y Alberto Santos Dumont en el dirigible Nº 14. A la derecha se puede apreciar el mismo sistema usado por el Capitán Madiot durante el concurso de barriletes similares llevado a cabo en Reims[157]

156 Diario *Mundo Argentino* N.º 65. 3 de abril de 1912.

157 Diario *La Nación*. 8 de agosto de 1910.



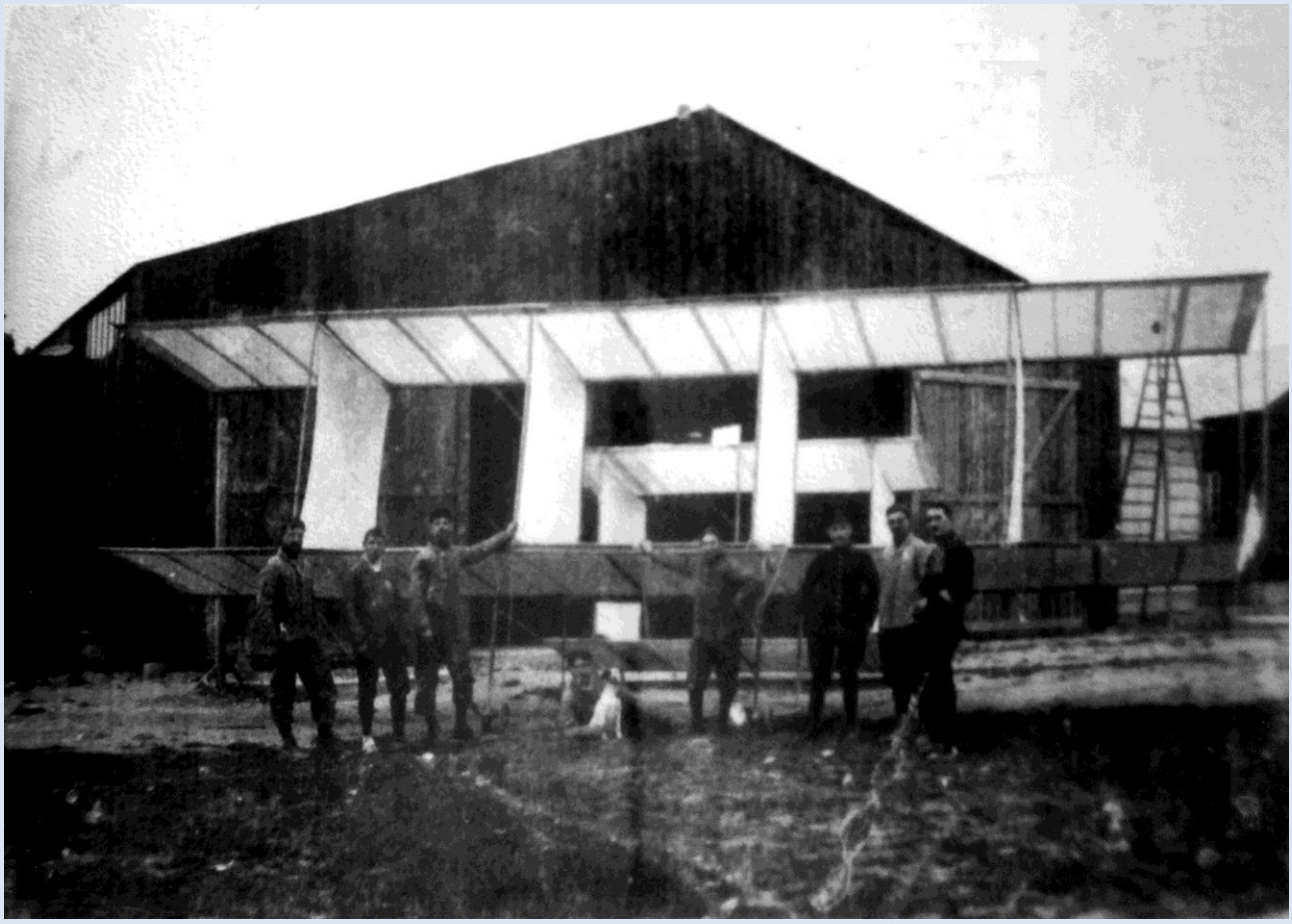
Barquilla empleada por Alberto Santos Dumont. A la derecha se observa la que está preservada en el Museo del Aire y el Espacio en Le Bourget[158]



Cerfs Volant de Enrique Cetrán[159]

[158] Archivo del autor.

[159] Colección Mortz. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Cerf Volant utilizado por Saconney en 1910[160]

El 1 de junio de 1912 en los salones del Jockey Club (Florida Nº 537) se constituyó la Comisión Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina que impulsó la iniciativa del Mayor Arturo Pedro y Pablo Luisoni autorizándola como única entidad para recolectar fondos para la creación de la Escuela de Aviación Militar[161], primera unidad de Aviación de Ejército[162].

La iniciativa contó con la decidida del Ministro de Guerra, General de División Gregorio Vélez, del presidente de la Sociedad Sportiva Argentina: Barón de Marchi, el presidente del Aero Club Argentino: Ing. Jorge Alejandro Newbery, la colaboración de instituciones tales como los diarios *La Nación* y *La Prensa*, que, gracias a la enorme colaboración del pueblo argentino permitió coronar la iniciativa el 10 de agosto.

[160] Foto G. Garitan. Musée Guillaumet. Recuperado de Internet de: https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=34022006

[161] En la oportunidad se labró un acta de 24 artículos donde se fijaron las pautas anteriormente enunciadas refrendadas por 28 firmas encabezadas por la de los presidentes honorarios, Grl. Div. Vélez, el Barón Antonio de Marchi, Presidente de la Sociedad Sportiva Argentina y el Ing. Jorge Alejandro Newbery, Presidente del Aero Club Argentino. Esta comisión fue formalmente reconocida por el Presidente de la Nación el 19 de julio de 1912, en un Decreto publicado el 20 de julio en el Boletín Militar Nº 3314, 1ª Parte.

[162] Decreto inserto en Boletín Militar Nº 3314, 1ª Parte. 20 de Julio de 1912.

Reunión de la Comisión Pro Flotilla Aero Militar con el Ministro de Guerra

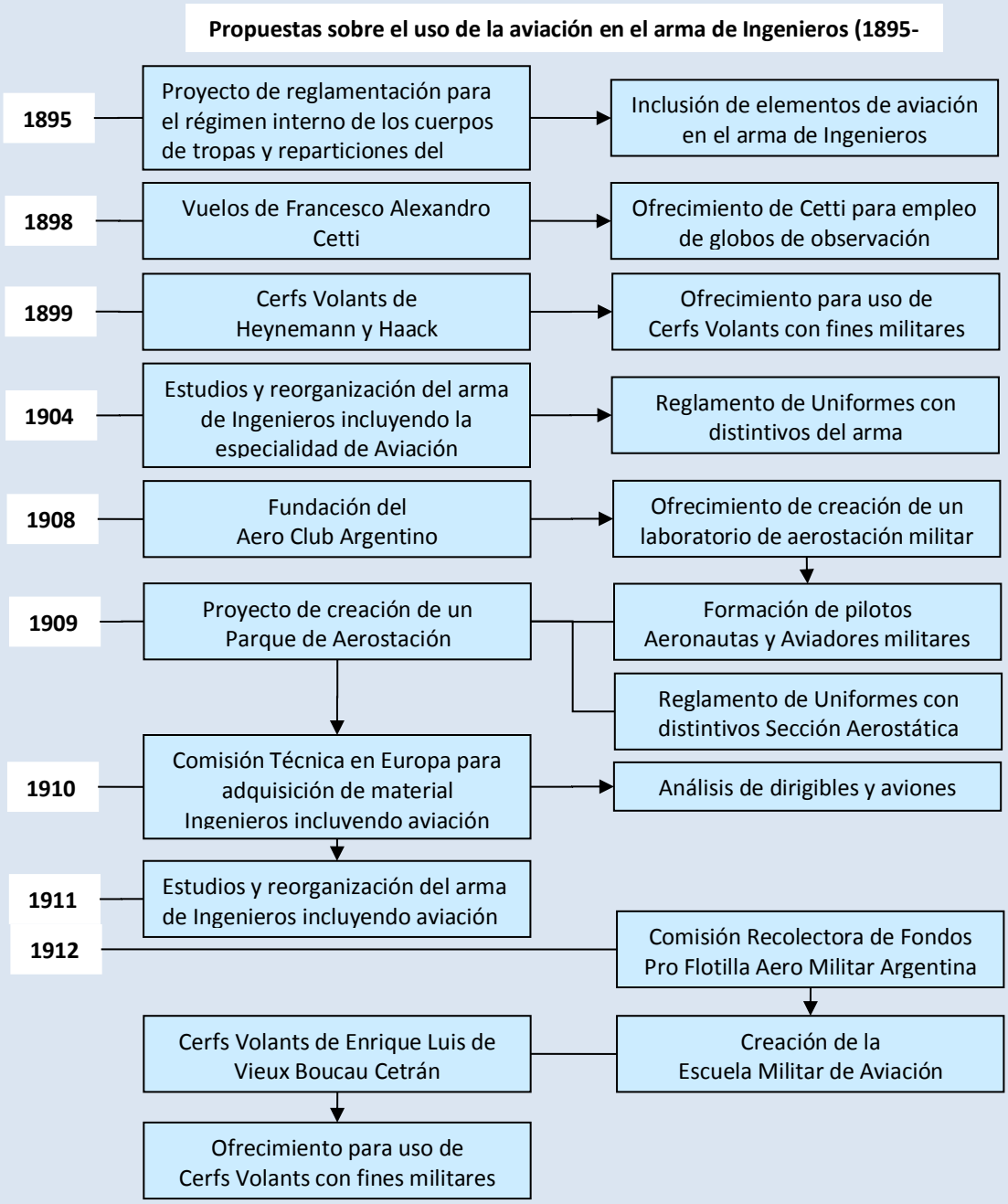
Con estos acontecimientos el proyecto de Cetrán perdió impulso. Años más tarde, el historiador Antonio María Biedma Recalde refirió que el sistema fue adquirido por el Ejército y llevado a la Escuela de Aviación Militar para evaluación donde resultó destruido en 1913 durante una noche de vientos fuertes[163]. Al respecto el historiador Antonio María Biedma Recalde refirió que en 1913 el sistema fue adquirido por el Ejército y llevado a la Escuela Militar de Aviación para evaluar su aplicación militar, pero resultó destruido durante una noche de vientos fuertes[164].

Reorganización del arma de Ingenieros en el Ejército

En la siguiente línea del tiempo contextualizamos cómo fue la evolución de los elementos de aviación en el Ejército Argentino hasta la creación de la Escuela Militar de Aviación el 10 de agosto de 1912.

[163] Revista Nacional de Aeronáutica. Agosto 1967. Pág. 52.

[164] Revista Nacional de Aeronáutica. Agosto de 1967. Pág. 52.



Complementariamente con lo expresado precedentemente, no podemos dejar de lado que entre 1881 y 1912 el Ejército y la Armada publicaron una significativa cantidad de trabajos sobre el empleo de la aviación[165] que enriquecieron los análisis en proceso en el arma de Ingenieros.

Estos fueron los antecedentes previos a la creación de la Escuela Militar de Aviación; el próximo 10 de agosto la Aviación de Ejército y la Fuerza Aérea conmemorarán 110º aniversario de la creación del

165 Revista Militar y Naval, Revista del Club Naval y Militar, Boletín del Centro Naval, Revista del Círculo Militar, etc.

instituto en El Palomar. Después de transitar algunas décadas estudiando la historia aeronáutica deseo señalar que no podemos caer en la soberbia de pensar que se hizo gracias a unos o a otros. Fue, como decía Kiotto: *un sueño de santos locos* y *luchadores natos*; civiles y militares por igual, con un enorme y patriótico esfuerzo de la comunidad e instituciones privadas, a todos ellos les debemos la existencia de la aviación militar en la República Argentina.

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

JORGE CHÁVEZ DARTNELL
PIONERO DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

Jorge Antonio Chávez Dartnell
(Imagen del archivo del Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú)

Manuel Chávez Moreyra

Jorge Antonio Chávez Dartnell nació el 13 de junio de 1887 en la ciudad de París (Francia), hijo del banquero peruano Manuel Gaspar Chávez Moreyra y de la distinguida dama limeña María Rosa Isabel Ramona Dartnell Guisse quienes desde 1884, vivían en París, Francia, por lo que al nacer, lo inscribieron en el Consulado del Perú en aquella capital.

Jorge crecería en el París de comienzos del siglo veinte, acompañado de cinco hermanos llamados Felipe, Manuel, Juan, María y Gerardo, siendo Jorge, el cuarto. Los Chávez Dartnell descendían de una antigua familia peruana, sus abuelos maternos fueron Juan Dartnell y Mercedes Guisse Valle Riestra y sus bisabuelos el Almirante Martín Guisse y Juana Valle Riestra. Cabe mencionar que Guisse, fue un

prócer de la independencia de Chile[230] y que llegó al Perú con la expedición Libertadora del General José de San Martín, el cual contando con 47 años, lo ascendió al grado de Vicealmirante y le encargó el mando de la naciente Armada peruana.

La juventud de Jorge Chávez como la de cualquier joven acomodado de su época, se alternaba entre los estudios, el arte y los deportes, destacando en el atletismo, ciclismo y posteriormente automovilismo.

Se graduó a los 21 años como ingeniero en la Escuela Violet de Electricidad y Mecánica Industrial de París[231].

Así conoció al distinguido aviador de ese entonces Louis Paulhan, quien vio en él cualidades ideales para ser aviador alentándolo a incursionar en el mundo de la aviación. Desde entonces se dedicó a armar y desarmar motores, revisión de estructuras de aviones, mecanismos de control del avión, entre otros.

Con este gran bagaje de conocimientos técnicos recién se sintió capaz de iniciar su instrucción de vuelo e ingresó a la Escuela Farman de Mourmelon, a comienzos de febrero de 1910, donde recibiría su

230 Guise fue un marino británico, que al igual que otros oficiales de su época, como el vicealmirante Thomas Cochrane, renunció a la marina de su nación para echar rumbo a América donde ofreció sus servicios a don Miguel Zañartu, agente de Chile en Buenos Aires, quien por aquellos días había adquirido en 70.000 pesos, la nave Lucy, ex bergantín *británico HMS Hecate,* de 18 cañones, y que sería rebautizado en noviembre de 1818 como *Galvarino*. Más tarde obtuvo el mando de la fragata Lautaro, armada con 50 cañones, formando parte de la escuadra chilena en la Expedición Libertadora del Perú, que Cochrane comandó a las costas peruanas en 1819. Estuvo presente durante el tercer bloqueo del Callao que impuso Cochrane en octubre de 1820, participando en la captura de la fragata Esmeralda, el buque más poderoso que los españoles tenían en el Callao.

231 Se refiere a la *"Ecole d'Electricité et de Mécanique Industrielles de Paris"* (así también referida como *'Ecole Violet'* debido a su ubicación en la calle Violet).

formación como piloto. Jorge Chávez sorprenderá a sus monitores con la seguridad de sus reflejos. Y después de solo diez días de aprendizaje, obtiene su brevet internacional de piloto, el 15 de febrero de 1910, llevando el N° 32.

Pocos días más tarde, el 28 de ese mes, ya realizaba en un biplano Farman el primer vuelo de larga duración, manteniéndose en el aire una hora y 42 segundos. Posteriormente, realiza otro vuelo de 1 hora con 47 minutos para completar el circuito: Mourmelon-Louverly-Bouy-Mourmelon, en la región de la Champagne, al noreste de Francia.

El 2 de marzo de 1910 se eleva hasta alcanzar los 510 metros de altura, emulando a dos de los grandes pilotos del momento: Hubert Latham y su amigo Louis Paulhan. Con estos logros públicos, daría inicio a su participación en los diversos eventos aéreos realizados en Europa, convirtiéndose rápidamente por sus éxitos, en otro destacado piloto de la época. De esta manera nuestro joven aviador se encontraba listo para inscribir su nombre en las páginas de historia de la aviación mundial.

En su biplano, Chávez participará en todas las grandes reuniones aeronáuticas de la primavera de 1910 donde la aviación marcó un desarrollo decisivo. En Niza será aclamado por la osadía de sus vuelos sobre el mar, pero aquí llega la segunda Gran Semana de Reims. Seducido por la elegancia de las líneas del monoplano, pasó en un avión Blériot, alcanzando en su primer vuelo una altitud, notable para la época, de 1.150 metros.

La pasión por la audacia

Luigi Barzini, periodista italiano que conoció a Jorge Chávez lo describe de esta manera en su libro *"Il volo che valico le Alpi*" publicado en 1911, *"Era un joven que tenía la pasión por la audacia. Muy rara*

vez aceptaba nuevas amistades, pero una vez que adquiría un nuevo amigo, se abandonaba a él con toda el alma, dispuesto a cualquier sacrificio. Los amigos lo han conocido solo de una manera, inalterablemente bueno, lleno de delicadeza, contento siempre. Se le conocía como un gentlemen-flyer. Amaba las bromas, tenía mucho esprit pero de buen tono. Poseía la jovialidad serena e inocente de quien tiene un alma y un cuerpo fuerte. En las decisiones era rápido e irrevocable".

"Chávez observando el barómetro indicador de alturas, que marcó en Blackpool el record mundial", reza una fotografía publicada en la revista Ilustración Peruana N°58. Publicada en Lima, octubre 3 de 1910.

La identidad de Jorge Chávez con su patria la puso de manifiesto inscribiéndose siempre como peruano en las competencias aéreas realizadas en los cielos de Francia, Inglaterra e Italia. Tras conquistar en el mes de agosto de 1910 el récord mundial de altura en Blackpool (Inglaterra), declaró con mucho orgullo ante las personas que acudían a felicitarlo: "¡Yo soy peruano!"

Comrades in flight at Blackpool Aviation Meeting, waiting for the wind to drop. From left to right: Messrs. Champel, McArdle, Grahame-White, Cattaneo, and Drexel. Behind, Messrs. Duray and Chavez.

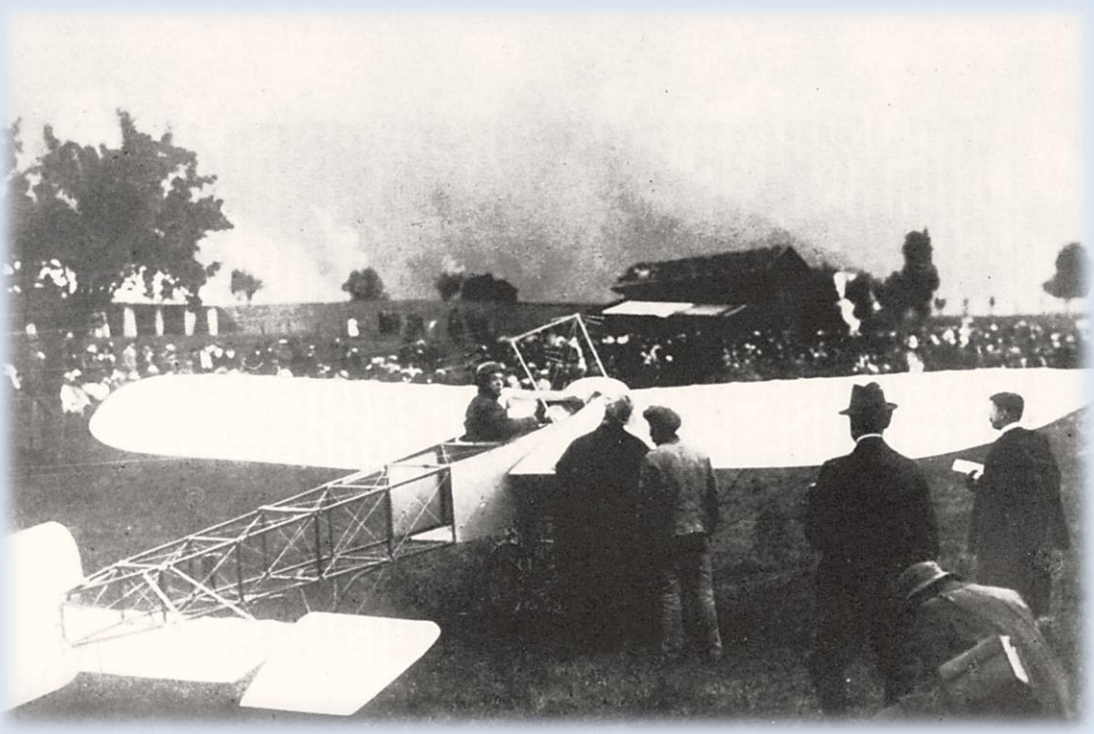
Camaradas pilotos en el Meeting de Aviación en Blackpool.
Revista Flight, 1910

La Hazaña del Cruce de los Alpes

En abril de 1910, Arturo Mercanti propuso la organización de la travesía de los Alpes como prueba principal en el meeting "Circuito Aéreo de Milán", el más importante concurso aeronáutico hasta ese momento. El objetivo del desafío aéreo era poner punto final al debate sobre la superioridad entre los más y los menos pesados que el aire, batalla librada entre el aeroplano y el aerostato, y serviría para afianzar el desarrollo de la aviación hacia otras perspectivas. El punto de partida fue la ciudad suiza de Briga, haciendo escala en Domodossola (Italia), para finalmente llegar a Milán, con un recorrido total aproximado de 150 kilómetros.

A modo de entrenamiento en vuelos de altura, Chávez, realizó un vuelo el 8 de septiembre de 1910, donde batió el récord mundial de altura que ostentaba Léon Morane en Issy, llevándolo a los 2.582 metros. Con ello, estaba seguro de que su nueva máquina, podría dominar los Alpes.

Para esta travesía se habían inscrito solo nueve pilotos, de diversas nacionalidades. La fecha para la prueba se fijó entre el 18 y el 24 de setiembre. Chávez llegó a Briga en la segunda semana de setiembre y se convirtió en uno de los participantes de esta travesía que mostró un gran interés en llevar a cabo el reconocimiento de la ruta. Realizó varias excursiones en automóvil sobre el sector montañoso y las llanuras. Las pruebas se iniciaron el lunes 19 de septiembre, pero lamentablemente las condiciones meteorológicas y la altura fueron haciendo desistir a casi todos los pilotos, quedando solo el norteamericano Charles Weymann, el suizo italiano Émile Taddeoli y Jorge Chávez.



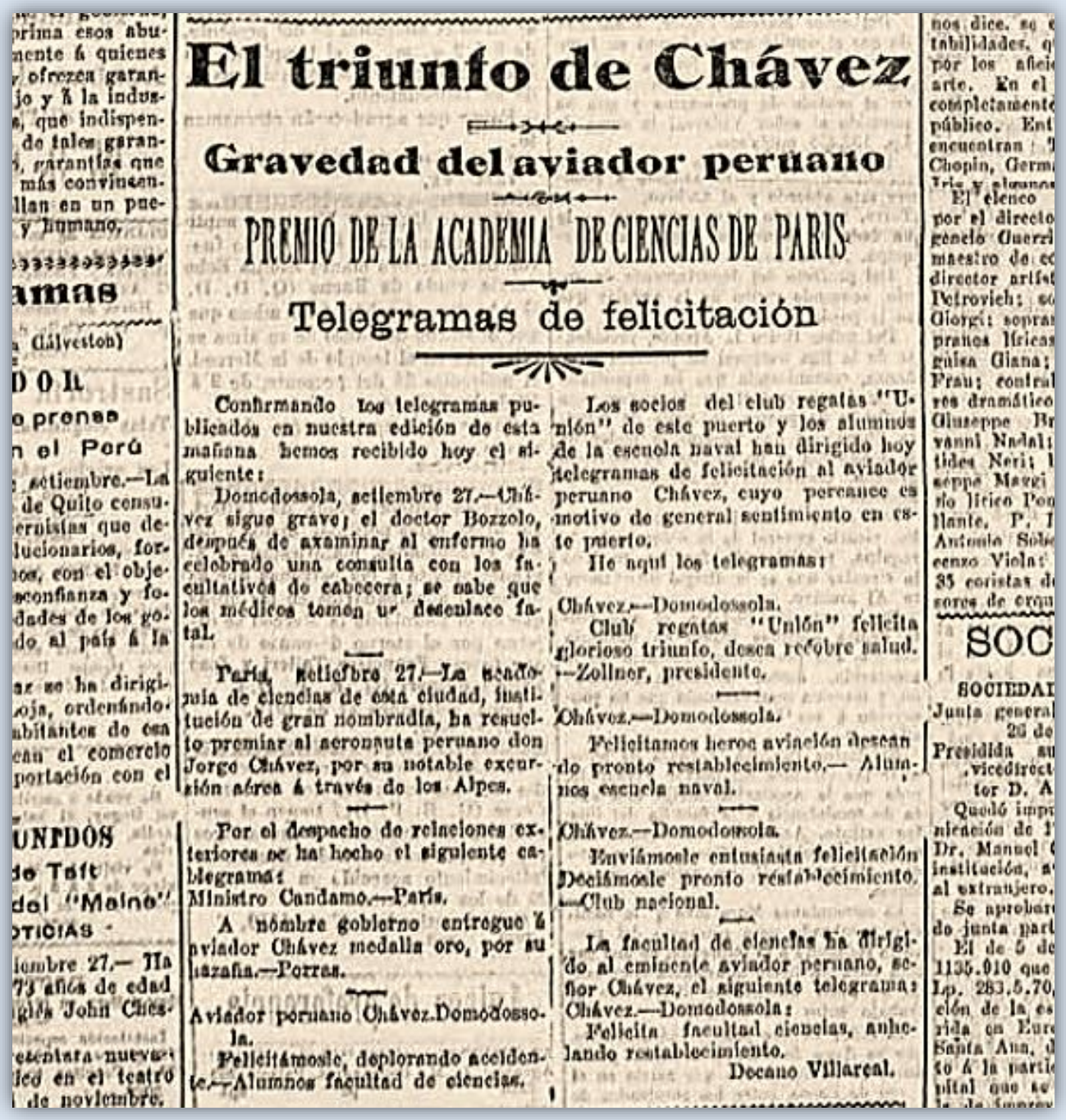
Chávez en su avión Blériot XI momentos antes de iniciar su vuelo del cruce de los Alpes (Imagen del libro Primer Trasvolador de los Alpes - Banco Gibson)

En la mañana del viernes 23, Chávez realizó a bordo de un automóvil un último reconocimiento del sector de la montaña, constatando que las condiciones de vuelo habían mejorado. Fiel a su espíritu audaz y competitivo, Chávez regresa a Briga decidido a enfrentar el reto y siendo las 13:29 horas despegó a bordo de su Blériot XI. Ascendió gradualmente y se internó entre los picos nevados con dirección a Domodossola sobrevolando el valle del Simplón.

Decolando del campo de vuelo en Briga-Suiza (Archivo Ciudad de Domodossola-Italia).

Ilustración de la portada publicada el 25 de setiembre por el Corriere de Milán dedicada a Jorge Chávez, el vencedor de los Alpes.

Tras haber resistido los embates de los fuertes vientos, Chávez se convierte en el primer hombre en cruzar los Alpes. La población de Domodossola en medio de gran algarabía lo ve sobrevolar la ciudad en su descenso al lugar de aterrizaje establecido en el prado de Siberia. Testigos oculares dan cuenta que, a tan solo unos veinte de metros de altura, las debilitadas alas del Blériot XI se plegaron hacia arriba como las hojas de un libro, haciendo que se precipitara a tierra. Chávez es extraído de entre los escombros de su aeroplano y llevado al hospital San Biagio, donde tras ser examinado por los médicos debido a las grandes y graves contusiones, se esperaba podría reestablecerse en corto tiempo.



El triunfo de Chávez

Gravedad del aviador peruano

PREMIO DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS DE PARIS

Telegramas de felicitación

Confirmando los telegramas publicados en nuestra edición de esta mañana hemos recibido hoy el siguiente:

Domodossola, setiembre 27.—Chávez sigue grave; el doctor Bozzolo, después de examinar al enfermo ha celebrado una consulta con los facultativos de cabecera; se sabe que los médicos temen un desenlace fatal.

Paris, setiembre 27.—La academia de ciencias de esta ciudad, institución de gran nombradía, ha resuelto premiar al aeronauta peruano don Jorge Chávez, por su notable excursión aérea á través de los Alpes.

Por el despacho de relaciones exteriores se ha hecho el siguiente cablegrama:

Ministro Candamo.—Paris.

A nombre gobierno entregue á aviador Chávez medalla oro, por su hazaña.—Porras.

Aviador peruano Chávez.Domodossola.

Felicitámosle, deplorando accidente.—Alumnos facultad de ciencias.

Los socios del club regatas "Unión" de este puerto y los alumnos de la escuela naval han dirigido hoy telegramas de felicitación al aviador peruano Chávez, cuyo percance es motivo de general sentimiento en este puerto.

He aquí los telegramas:

Chávez.—Domodossola.

Club regatas "Unión" felicita glorioso triunfo, desea recobre salud. —Zollner, presidente.

Chávez.—Domodossola.

Felicitamos heroe aviación deseando pronto restablecimiento.— Alumnos escuela naval.

Chávez.—Domodossola.

Enviámosle entusiasta felicitación Deseámosle pronto restablecimiento. —Club nacional.

La facultad de ciencias ha dirigido al eminente aviador peruano, señor Chávez, el siguiente telegrama: Chávez.—Domodossola:

Felicita facultad ciencias, anhelando restablecimiento.

Decano Villareal.

Diario El Comercio, Lima, (edición de la tarde) martes 27 de septiembre de 1910

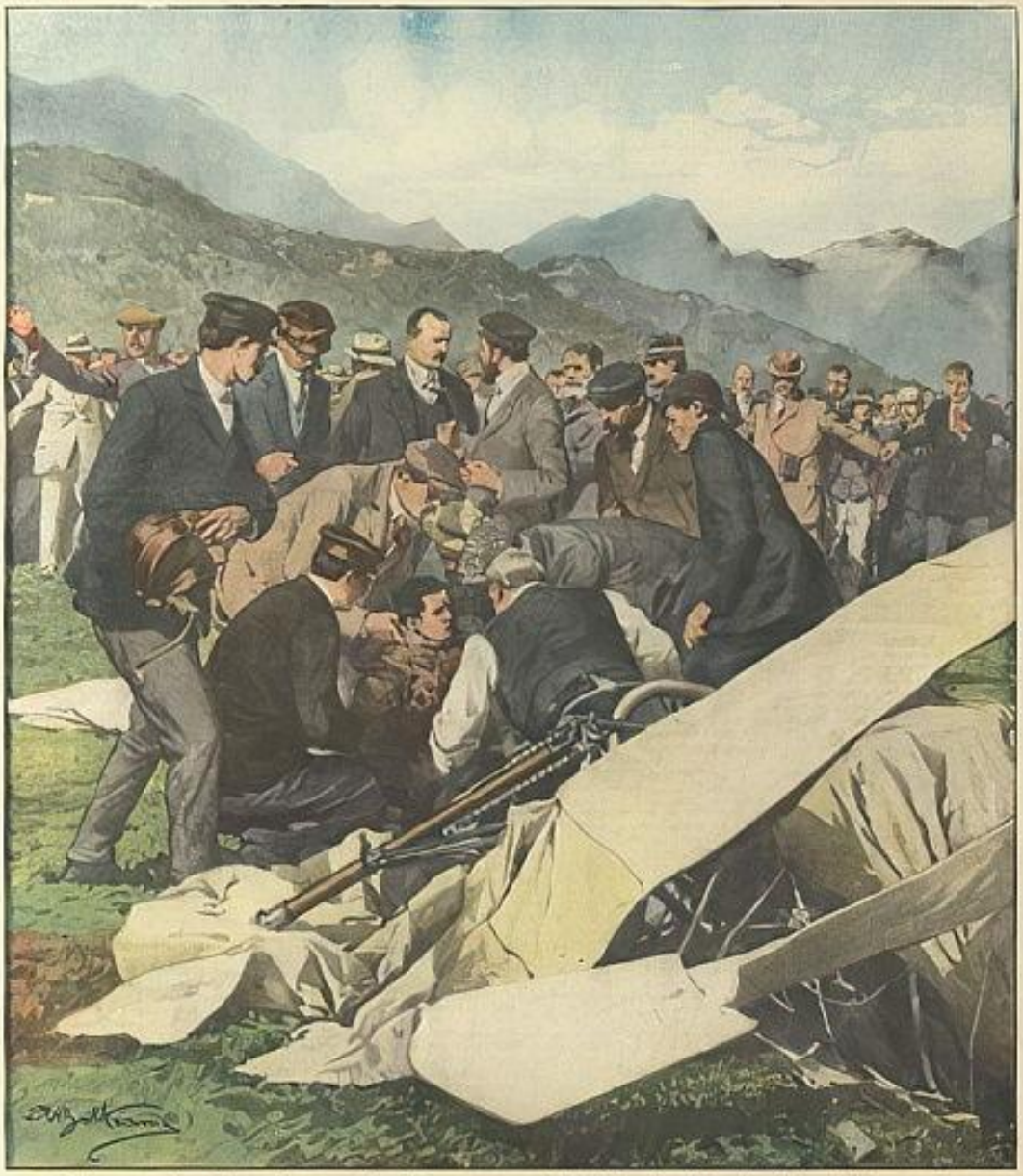
Última imagen conocida de Géo Chávez
(Fuente: Gallica.bnf.fr / Bibliotheque nationale de France)

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

MILANO

Anno XII. — N. 40 — 7 - 9 Ottobre 1910 — Centesimi 10 al numero



L'aviatore peruviano Chavez, dopo compiuta l'audace traversata delle Alpi, cade a Domodossola ferendosi gravemente.

La prensa peruana así como otros medios mundiales, habían seguido el martirio sufrido, Chávez había seguido empeorando, la noche del día 26 fue muy mala, y en la mañana, los médicos habían perdido toda esperanza de salvarlo. *"Al medio día llegó su hermano procedente de París, el encuentro fue de lo más conmovedor. Más tarde, Chávez entró en una atroz agonía; con las ansias de la muerte luchaba por la vida gritando, ¡yo no quiero morir!. Después de un larguísimo extertor, pasó a mejor vida".* No obstante las esperanzas y los múltiples cuidados recibidos, el joven y valiente Chávez, había fallecido en la tarde del 27 de septiembre, tras cuatro días de agonía en el hospital de Domodossola.

Luigi Barzini, escribió en el Corriere de Milan *"Se ha destruido al hombre y a la máquina, pero el hecho prodigioso queda como recuerdo que no se destruirá nunca. Su nombre quedará para siempre entre los grandes triunfadores. Hasta en el más lejano futuro nadie que mire hacia la cumbre del monte León dejará de decir: ¡Por ahí pasó Chávez volando!".*

Funerales y algunos homenajes póstumos

Una profunda consternación había causado la inesperada muerte de Chávez. Varios de los aviadores que estaban en Milán habían ido al hospital, y muchos de ellos oraron ante los restos del que era su intrépido compañero. Toda la ciudad estaba de duelo, por lo que los establecimientos se clausuraron. Tras haberlo puesto en un noble ataúd, el cadáver del valiente y apreciado aviador quedó expuesto en el palacio municipal y descubierto como era la costumbre por aquellos días, mientras una inmensa cantidad de personas desfilaba conmovida delante su inerte cuerpo. Elegantes bomberos municipales hacían la guardia de honor, mientras se esperaba del traslado del féretro y la realización de los funerales en París, para el jueves 29 de septiembre.

Una multitud, vestida de negro, llenaría las calles y ventanas de la pequeña ciudad en todo el trayecto hasta la estación del ferrocarril. Detrás del féretro, avanzaban su anciana tía y su hermano Juan. El tren cruzó el Simplón y llegó a París el 1 de octubre.

Monumento a GEO CHÁVEZ en el lugar de la caída. (Archivo Ciudad de Domodossola-Italia).

Después de las honras fúnebres realizadas en la iglesia de Saint-François-de-Sales, en la calle Brèmontier de París, a cargo del sacerdote Martinet y del Abate Pagas, el cortejo pasó por los boulevares de Malesherbes y Haussmann y luego la avenida de La República, llegando finalmente al elegante cementerio Père Lachaise, donde sus restos fueron depositados en el mausoleo de la familia Chávez. Sentidos discursos fueron pronunciados por el entonces Secretario de la Embajada del Perú en Francia, Francisco García Calderón y Léon Barthou, a nombre del Aero Club de Francia.

Detalle de los funerales de Jorge Chávez en París.

Al mismo tiempo muchos medios internacionales, llenaban sus portadas y páginas con la trágica noticia: *"París, septiembre 27. Ha causado profunda pena en los círculos sociales y de aviación la noticia de la muerte del aviador peruano Chávez, después de su gran triunfo del paso de los Alpes. El Aero Club se prepara a honrar dignamente la memoria del valeroso aviador peruano."*

"Roma, septiembre 27. Los diarios traen extensas informaciones sobre la muerte del aviador peruano Chávez, lamentando profundamente que no haya podido gozar en vida de la gloria que le reportaba su espléndido triunfo del paso de los Alpes."

"Londres, septiembre 27. Todos los diarios traen sentidos artículos, lamentando la muerte del joven aviador peruano Jorge Chávez, el héroe de los Alpes, recordando que en Blackpool, había batido el record mundial de altura."

El Concejo Municipal de la ciudad italiana de Domodossola había comunicado que se colocaría una gran placa de bronce en el monumento que se iba a erigir en honor a la hazaña cumplida por Chávez.

Monumento a Jorge Chávez que lleva la placa acordada en 1910 por el Concejo Municipal. (Domodossola, Italia)

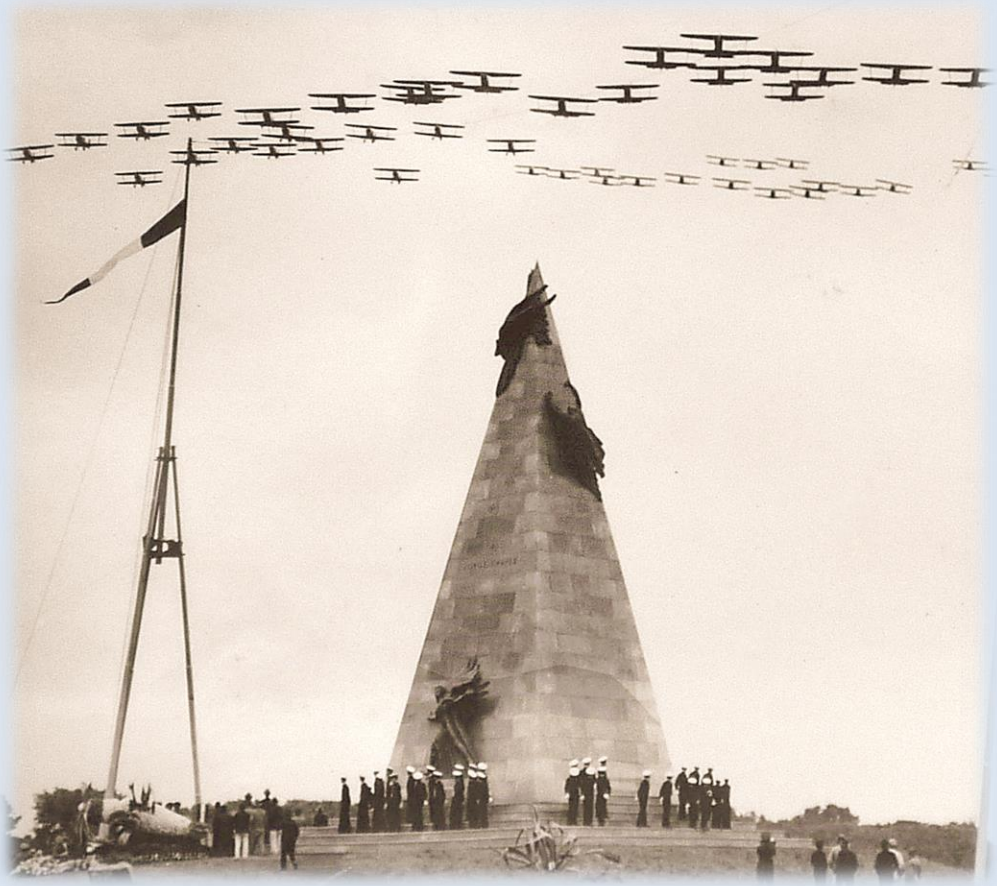
Columna con la figura de Ícaro y placa dedicada a Jorge Chávez en 1920.
(Sebastiansplatz de la ciudad suiza de Briga)

Mientras en el Perú, la muerte del joven aviador, acaecida como triste epílogo de su épica hazaña al transmontar los Alpes, causaba intensa y general consternación en toda la República y a la triste noticia, el alma nacional palpitó intensa y generosamente.

Un claro ejemplo de esto en El Callao, era una propuesta que hacía popular a través del diario El Comercio, siendo su proclama, la siguiente: *"Muy señor mío: En este momento y con el más profundo sentimiento, acabo de leer la triste noticia del fallecimiento de nuestro distinguido y glorioso*

compatriota Jorge Chávez, el que, desafiando las iras de la naturaleza, trasmontó, cual águila majestuosa, las famosas montañas alpinas. Es una verdadera pérdida nacional y por esto me hago intérprete del sentir general, de la manera siguiente: hacer un llamamiento a la juventud de Lima y Callao y, en general, a la de la república, para que, durante una semana, llevamos un pequeño crespón en el brazo (dos centímetros de diámetro), para de esa manera hacer más efectivo nuestro sentimiento, a la vez que sea un lenitivo para su digna familia".

Otro acto de homenaje popular fue el que desarrolló el Club de Regatas "Unión" que indicaba su máximo reconocimiento y eterna gratitud, era: *"El club, bautizará con el nombre de "Jorge Chávez", a la última de sus embarcaciones de regatas recién recibidas de Italia, e iniciará, en este puerto, la suscripción que ha de servir para erigir un monumento que conmemore tan extraordinario acontecimiento internacional."*



Aviones norteamericanos sobrevolando el monumento a Chávez el día de su inauguración el 23 de setiembre de 1937 (Foto archivo Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú).

La hazaña aérea de nuestro compatriota fue de tal importancia, que se erigieron algunos monumentos en su honor en varios países del mundo. Veintisiete años después de esta tragedia sobre todo para la aviación iberoamericana, la ciudad de Lima, concretó un gigantesco monumento conmemorativo[232], el

[232] En el Perú, el 23 de septiembre de 1937, habiendo transcurrido 27 años de la hazaña del cruce de los Alpes por el ingeniero y aviador peruano Jorge Antonio Chávez Dartnell y con ocasión de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación realizada ese año en Lima y como una ofrenda de la colectividad italiana residente en el Perú, al cuarto centenario de la fundación de Lima, celebrado en 1935, tuvo lugar la inauguración del monumento a Jorge Chávez Dartnell, diseñado por el escultor Eugenio Beroni.

cual puede ser apreciado por todos cada vez que se pasa por en las proximidades del entonces Hipódromo de Santa Beatriz, hoy conocido como Campo de Marte, en el distrito de Jesús María.

Placas de la Fuerza Aérea de Chile colocada en 1937 y 1957 respectivamente en el monumento a Jorge Chávez Dartnell en la ciudad de Lima.

Monumento a Jorge Chávez en Lima.
(Detalle que exhibe las dos placas de homenaje chilenas).

Homenaje de la Fuerza Aérea de Chile a Jorge Chávez en Lima con ocasión de la repatriación de sus restos. (1957)

Día de la Aviación Peruana

El cruce de los Alpes marcó un importante hito en la historia la aviación mundial, debido a que se demostró que la aviación podría tener múltiples aplicaciones y grandes perspectivas de desarrollo para los pueblos. Razón por la cual a Jorge Chávez se le considera un Pionero de la Aviación Mundial[233]. Así en conmemoración de esta gran hazaña en el Perú, el 23 de septiembre se celebra el Día de la Aviación Peruana y de la frase que exclamó casi moribundo "Arriba, más arriba todavía", nació el lema de la Aviación Peruana "Arriba, Siempre Arriba" la cual se convirtió en su legado y testamento en la que nos señala un camino: el de la altura; una ruta: la del espacio; y que definen un ideal: el de la superación constante.

Monumento a Jorge Chávez Dartnell en la Plaza Perú de la comuna de Las Condes, Santiago de Chile. (Gentileza del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile)

Ing. Aeronáutico Hernán Rivas Vargas-Machuca
Miembro Correspondiente del Instituto de
Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en Perú
Miembro de Número del Instituto de
Estudios Históricos Aerospaciales del Perú

Fuente: Instituto de Estudios Históricos Aerospaciales del Perú.

233 Perú reconoce también a Jorge Chávez Dartnell en su principal aeropuerto nacional, al igual que muchas otras naciones lo hacen con sus respectivos máximos próceres aeronáuticos.

PARTENAVIA/VULCANAIR P-68 OBSERVER EN CHILE

Vulcanair P-68 Observer 2 matrícula 323 en Exponaval 2016. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

A fines de la década del sesenta, la empresa italiana Partenavia Construzione Aeronautiche a través de su fundador, profesor Luigi Pascale, diseñó un avión bimotor de ala alta con capacidad de seis o siete pasajeros, destinado a turismo.

El primer prototipo, originalmente llamado Víctor, fue construido en la factoría de Partenavia en Arzano, Italia, realizando su primer vuelo el 25 de mayo del año 1972, impulsado por dos motores Lycoming IO-320 de 200 hp.

La producción que alcanzó trece aeronaves del modelo P-68A en 1972/73, fue realizada en las nuevas instalaciones de Casoria.

En el año 1974, vio la luz el modelo P-68B, que difería del modelo anterior al ser alargado su fuselaje en seis pulgadas para lograr una mayor comodidad en la sección de la parte delantera de la cabina. El modelo P-68C debutó en 1979, llevando una sección de proa alargada para alojar un radar meteorológico, mayor capacidad de combustibles y otras mejoras interiores.

Este modelo tuvo una versión denominada P-68-TC dotado de motores turbohélices Avco Lycoming TIO-360-C1A6D de 210 hp. Estuvo disponible a contar de junio del año 1980.

Partenavia, pasó por difíciles momentos económicos que incluso tuvo a Aeritalia, empresa estatal como parte de su holding. En esa época se modificaron varios aviones, incluyendo una versión de nueve asientos propulsado por motores turbohélices Allison 250, con tren retráctil del tipo triciclo, se denominó P-68 Turbo.

Un segundo prototipo designado AP-68TP serie 100, tenía tren fijo. El avión de producción serie 300 Spartacus también era de tren fijo, una versión de tren retráctil se denominó Viator.

La empresa Partenavia fue vendida finalmente en el año 1998 a Vulcanair Aircraft Manufacturer, quien siguió con la producción del modelo.

La versión P-68 Observer nació de la asociación con la empresa alemana Sportavia-Putzer, que modificó el modelo en su parte delantera, instalando en una estructura trasparente, un plexiglás, proporcionando una visión similar a los helicópteros, hacia adelante y abajo, ideales para misiones de patrulla.

P-68 Chilenos:

- **Compañía Minera Arenillas**

Imagen realizada por nuestro socio Sr. Juan Carlos Velasco García.

En el año 1980, la Compañía Minera Arenillas de la ciudad de La Serena, adquirió un avión Partenavia P-68 modelo C, recibiendo de parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el certificado de matrícula, el 28 de agosto de 1980, recibiendo el prefijo CC-CHK (s/n° 215).

P-68 C matrícula CC-CHK en Aeródromo La Florida, La Serena. Fotografía: Sr. Beltrán Amenábar Navarrete.

Recibió de parte de la misma entidad aérea, el certificado de aeronavegabilidad el 8 de septiembre del año 1981, que lo habilitaba para labores de taxi aéreo. Estaba dotado de dos motores Lycoming IO-360-A1B6, y hélices Hartzell HC-C2YK-CUF.

Este avión fue el primer modelo de su tipo en operar en Chile, y durante su breve operación, realizó principalmente labores de prospección pesquera.

Realizando vuelo sobre la zona norte de Chile. Fotografía: Sr. Beltrán Amenábar Navarrete.

El día 23 de agosto del año 1982, operando un vuelo de prospección pesquera para la compañía Coloso, despega desde El aeródromo La Florida de La Serena, rumbo al norte, con regreso el mismo día, previa escala en Caldera.

Al regresar a La Serena en horas de la noche, se encuentra con un banco de nubes a 1000 metros de altura, mantiene comunicación con la torre de control y luego desaparece, activando la alarma correspondiente.

Al día siguiente, fue encontrada la aeronave, estrellada e incendiada en el costado oeste de la meseta del Cerro Verde, lamentablemente, su piloto Carlos Vargas Aguirre, su copiloto Marcos Arancibia Espinoza y el pasajero Manuel Rojas fallecieron en el accidente.

Restos del avión estrellado en Cerro Verde, La Serena. Imagen: DGAC

- **Aviación Naval de Chile**

Con el inminente fin de las operaciones de los Cessna O-2, del Escuadrón VC-1 de Propósitos Generales, el Alto Mando de la Armada y la Aviación Naval de Chile, comenzó la búsqueda del reemplazo del material aéreo para las labores de Búsqueda y Salvamento, Policía Marítima, Búsqueda y Reconocimiento, Aeroevacuación médica, Transporte y Enlace.

El proyecto se denominó “Piquero” y contemplaba la adquisición de hasta siete aeronaves con sus especificaciones correspondientes.

Dibujo realizado por Juan Carlos Velasco García.

El día 16 de enero del año 2015 la Armada de Chile a través de la Dirección General del Territorio Marítimo, llamo a licitación pública para la adquisición de siete aeronaves nuevas del tipo bimotor para ser operadas por la Aviación Naval de Chile.

El 6 de febrero se hizo entrega de las bases administrativas y técnicas del proyecto, las cuales fueron recogidas por las empresas aeronáuticas Beechcraft, Omasud, Britten Norman, Vulcanair, Piper y Tecnam.

El plazo de para presentación de ofertas se extendió hasta el 27 de marzo del mismo año, y el 1° de abril fueron abiertas para su estudio correspondiente. El 25 de septiembre la Directemar dio por adjudicado el contrato a la empresa italiana Vulcanair con su modelo *P-68 Observer 2*.

Vulcanair P-68 Observer 2 en vuelo. Se pueden apreciar bajo las alas las balsas de rescate.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Los aviones fueron configurados con nuevos equipos, como un AIS para la identificación de barcos, y una cámara infrarroja. El contrato señalaba la llegada de las siete aeronaves en el transcurso del año 2016 y 2017.

Es así como el primer avión llega de Italia por vía marítima al puerto de San Antonio, el 23 de abril del 2016. Al día siguiente, en dos camiones fueron llevados por tierra a la Base Aeronaval de Concón, donde técnicos de la fábrica Vulcanair procedieron a su ensamble.

En una ceremonia presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Enrique Larrañaga Martin y el Comandante de la Aviación Naval de Chile, Contraalmirante Juan Carlos Pons Jara, se recibió en forma oficial el primer ejemplar de Vulcanair P-68 Observer 2, recibiendo la matricula institucional naval 321 y destinado al Escuadrón VC-1 de Propósitos Generales.

Unos días después, el 7 de julio se recibían en la Base Aeronaval los camiones con el segundo y tercer avión, finalizando la entrega de la partida total, a principios del año 2017.

En la ceremonia del 94 aniversario de la Aviación Naval de Chile, se presentaron ante los invitados, las nuevas siete aeronaves del inventario aeronaval.

Presentación oficial de los siete Vulcanair Observer 2. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy

Hoy los Vulcanair P-68 Observer 2, se encuentran distribuidos en las zonas navales de Iquique, Talcahuano y Puerto Montt, con una aeronave en cada zona. Los cuatro restantes operan desde la Base Aeronaval de Concón, volando a lo largo de Chile, desde Arica hasta Aysén.

En primer plano Vulcanair P-68 Naval 326, atrás aterrizando un BO-105 naval. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Identificación:

Aeronave	S/N
Naval 321	488
Naval 322	489
Naval 323	490

Aeronave	S/N
Naval 324	491
Naval 325	492
Naval 326	493
Naval 327	494

Regresando a la BAN Concón, luego de una misión el Naval 323. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

❖ **Habock Aviation Chile S.P.A.**

Imagen del CC-DEP de Habock Aviation, realizada por Juan Carlos Velasco García.

Este holding fundado en el año 2015, está conformado por empresas especializadas en el sector aeronáutico que prestan servicios en misiones críticas de emergencia. La filial chilena Habock Aviation Chile, comenzó a operar a fines del año 2017.

Según el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aviación Civil, la empresa opera dos aeronaves Vulcanair P-68 de propiedad de la empresa Finance Copter S.L.U.

Hermosa imagen del P-68 Observer 2 CC-DEO. Fotografía: Sr. Daniel Silva Pinto.

Estos son el Vulcanair P-68 Observer 2 matrícula CC-DEO (c/n° 422) y el Vulcanair P-68TC Observer, matrícula CC-DEP (c/n°458-11-OTC). Su base de operaciones se aloja en el Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.

El segundo P-68 de Habock Aviation en SCTB. Fotografía: Sr. Daniel Silva Pinto.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

http://tallyho.cl/cessna-o-2-skymaster-de-la-aviacion-naval-seran-reemplazados-por-vulcanair-p68-observer-2/
https://www.google.com/search?q=partenavia&oq=par&aqs=chrome.0.69i59l2j69i57j46i67l7.4727j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8
https://en.wikipedia.org/wiki/Partenavia_P.68
https://www.google.com/search?q=vulcanair+p.68+observer+2&sxsrf=ALiCzsZgUN-s10qaFSyaPf1NWteIzSIEOg%3A1656351583163&ei=X-u5YpzFCcSM5OUPnoWAyAU&oq=vulcanair&gs_lcp=Cgdnd
https://www.armada.cl/unidades-navales/aviacion-naval/aviones/p68-observer-2

Colaboradores:

Señores Erwin Cubillos Salazar; Juan Carlos Velasco García; Jaime Lamas Soto; Beltrán Amenábar Navarrete; Carlos Saldivia Rojas y Daniel Silva Pinto

VII. Sabía Usted?

Que don Arturo Ignacio Merino Benítez nació el 17 de mayo de 1888, en el seno de una ilustre y tradicional familia chillaneja?

Arturo Merino Benítez, en su último año de cadete, luce su condición de Brigadier Mayor de la Escuela Militar.

El joven Merino vivirá junto a sus diez hermanos en esta bella zona rural, en donde participará de las más arraigadas tradiciones patrias de nuestro campo haciendo suyo el legado independentista y de servicio público que por línea familiar le transmitieran ambos padres.

Sus primeros años de estudios, los cursa en diversos liceos fiscales de la zona y más tarde de Santiago, entre los que figuran el Liceo de Aplicación San Agustín y el Seminario Conciliar.

En abril de 1903, un mes antes de cumplir los 15 años ingresará como cadete a la Escuela Militar[235], donde no tardó en adaptarse a las actividades militares y hacer grandes amigos entre sus compañeros.

Fue un cadete distinguido y muy apreciado por los instructores en la Escuela, plantel desde donde egresará con el grado de Teniente 2º del Arma de Artillería, ostentando notas sobresalientes en sus cuatro años de preparación.

En 1917 fue designado como oficial a prueba en el Estado Mayor General, ocasión en la cual podrá interactuar con las experiencias del conflicto europeo, en donde se relevará la actuación de la aviación como una nueva Arma.

Al año siguiente, será cuando realice en el cumplimiento de sus tareas de futuro oficial de Estado Mayor, una muy comentada conferencia titulada *"Sobre futura proporcionalidad de las armas",* en donde analizará el papel de las armas de la defensa, asignándole gran valor al poder y capacidades que el uso del avión ofrece.

En 1922, se traslada a Brasil para cumplir actividades como *Agregado Militar* a la Embajada chilena en ese país. En esta tierra hermana, participará de las fiestas del Centenario de esa nación y conocerá más de cerca al famoso Padre de la Aviación, Alberto Santos Dumont.

Su paso por tierra brasilera, dejará en él, profundos lazos de amistad y cariño por aquella tierra.

235 Ver *anexo 1*. Primero como *Cadete Supernumerario* y luego tras cumplir la edad, *Cadete Efectivo.*

A su regreso a Chile, ya con el rango de Mayor de Ejército, fue distinguido como profesor titular de la Cátedra de Historia en la Academia de Guerra junto con integrarse a la Sección Operaciones del Estado Mayor General, donde supo encontrar los espacios para estudiar y hacer suyas las ideas del general Navarrete, llegando a publicar incluso dos artículos en El Mercurio de Santiago, relacionados con la defensa aérea y la aviación comercial en junio de 1926[236], un mes antes de ser nombrado Director de la Escuela de Aviación, el 19 de julio de 1926.

A partir de ese momento la vigorosa personalidad de Merino comenzaría a sentirse en todos los aspectos de la aviación chilena. Es importante destacar que por aquellos años, la realidad civil y comercial de la aviación nacional, era un cuadro bastante desolador. La otrora emblemática y pujante actividad del Aeroclub de Chile creado en abril de 1913[237] estaba prácticamente paralizada, con no más de seis pilotos en actividad y muy desacreditado ante la comunidad, en tanto que la actividad aerocomercial estaba entregada en concesión a un ciudadano extranjero, que aún no lograba mostrar mayores resultados.

De ahí que una vez que hubo reactivado la aviación militar en las postrimerías de 1927, volcara su atención en la civil.

"La idea de establecer en Chile la Línea Aero Comercial, fue lanzada por el comandante Merino Benítez, que logró obtener la cooperación a su proyecto del señor Conrado Ríos Gallardo, Ministro de Relaciones Exteriores y de su colega de Fomento, don Adolfo Ibáñez"[238], reconocería más tarde su más enconado detractor, el coronel Ramón Vergara Montero, quien se desempeñaba como Director de la Maestranza y Parque Central de Aviación.

Es así como el 12 de enero de 1928, el Ministro de Guerra, general Bartolomé Blanche, por indicación del coronel Ibáñez, que había llegado a la presidencia del país durante 1927, nombró una comisión compuesta además de los mayores Merino y Vergara, por los mayores Diego Aracena y Federico Baraona, la que debía informar a la brevedad sobre los beneficios de fundar una aerolínea comercial en el país sobre la base de pilotos y aeroplanos de la aviación militar.

Tras algunas deliberaciones, el 16 de febrero siguiente, la comisión concluyó *"recomendar la creación del servicio, en razón de que con ello se cooperaría muy eficientemente al desarrollo de la aviación armada"[239]* con el voto disidente del coronel Vergara, quien abogaba por una licitación internacional, ya que a su juicio las aerolíneas extranjeras contaban con la experiencia y capitales necesarios para brindar un buen servicio, posición que era absolutamente irreconciliable con los postulados de Merino y que más adelante se iba a traducir en ácidas polémicas públicas entre ambos oficiales.

Acto seguido, Merino se abocó a preparar su siguiente paso. De acuerdo a su visión, la aeronavegación comercial debería abastecerse de pilotos civiles formados por el Aero Club de Chile, pero éste *"se había convertido en un garito de juego, llegándose al extremo que su último presidente, el malogrado Raúl*

236 Citados en "*El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino*" por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

237 El Aero Club de Chile obtiene su personalidad jurídica definitiva, el 4 de julio de 1913.

238 Vergara Montero, Ramón. "*Por Rutas Extraviadas*". Imprenta Universitaria, Santiago 1933.

239 Ibid.

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" [240].

Ante tan dramática realidad, Merino y un reducido grupo de socios decidieron fundar, el 5 de mayo de 1928, el *Club Aéreo de Chile*, una entidad jurídicamente nueva y distinta al antiguo Aeroclub, comprometiendo desde ya, su irrestricto apoyo con instructores y material de vuelo apropiado.

Fue este definitivamente, un hombre visionario para su época, principal artífice de las políticas públicas aeronáuticas de nuestro país y a la postre, fundador de la actual Fuerza Aérea de Chile.

Desde muy temprano, había vislumbrado que las rutas aéreas permitirían el desarrollo de Chile, lo que concretó al unir el territorio nacional desde Arica a Punta Arenas, logrando vencer con valentía y decisión, las dificultades geográficas propias de nuestro territorio, e impulsando así la conectividad y descentralización del país.

Al conmemorar 132 años de su natalicio, la historia le reconoce su protagonismo como guía y rector de la institucionalidad aérea nacional.

Otras relevantes y concretas obras de su tenacidad y perseverancia, fueron la creación de la Línea Aérea Nacional (LAN); el Gabinete de Fotogrametría Aérea; la Dirección de Aeronáutica; la primera fábrica de aviones nacional Curtiss; la pronta creación de una red e infraestructura aeroportuaria nacional; la red de telecomunicaciones aeronáuticas y el Servicio de Escucha de aeroplanos, servicios considerados antecesores a los de Tránsito Aéreo creados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 1944, adelantándose con ello 15 años, y tantas otras que hoy no se recuerdan con claridad, pero forman parte de su gran legado y del ADN de la aeronáutica nacional.

Su visión de futuro, heroísmo, perseverancia, liderazgo, probidad, valor, integridad e incuestionable amor por su Patria, le permite no sólo ser reconocido como un *Prócer de la Aeronáutica Nacional*, sino que como el verdadero "*Arquitecto de la Institucionalidad Aérea Nacional*".

Años más tarde, y tras su muerte -también en este mes de mayo- que en reconocimiento a toda la magna labor civil, comercial y militar desarrollada por la aviación nacional y por esta Nación, que el Supremo Gobierno de Chile denominará al principal aeropuerto del país, para que, en un acto de justicia, recuerde a este gran chileno.

240 Citado en "*El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino*" por Pizarro Soto, Alejandro. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998.

SE INICIARÁ MAÑANA UN SERVICIO DE PASAJEROS POR LA VIA AEREA

Este servicio ha sido establecido por la Dirección General de Aeronáutica Militar.—Se emplearán en él los aparatos Junkers recientemente adquiridos por el Gobierno. — La tarifa que se cobrará al público

Sabido es que desde hace algún tiempo la Superioridad de nuestra aviación militar venía haciendo los preparativos necesarios para dar forma a sus propósitos de establecer un servicio de vuelos de pasajeros, tanto para allegar fondos destinados a costear en parte el mantenimiento de esta arma, como para hacer que el pueblo vaya acostumbrándose a usar la aviación como medio de transporte.

Pues bien, está aspiración de los jefes de nuestras fuerzas aéreas será llevada a la práctica el sábado próximo, día en que la Dirección de la Escuela de Aeronáutica iniciará aquel servicio con los modernos aviones Junkers recientemente adquiridos.

Como se sabe, el Junkers A es de dos plazas y el Junkers B de seis, pudiendo ir en el primero un pasajero y en el segundo cuatro.

La partida y llegada de los aviones se efectuará, por el momento, en la Escuela Aeronáutica Militar y más tarde en el cantón Providencia, donde se está habilitando una espléndida cancha.

Para el vuelo se han fijado los sábados de 3 a 5 P. M., y los domingos y días festivos de 9 a 11.30 A. M. y de 3 a 5 P. M.

En el Aeródromo se atenderá al público en las horas indicadas y allí se expenderán también las estampillas de vuelo. Para mayor comodidad, el público podrá pedir se le reserven horas de vuelo en la Dirección General de Aviación, sección ayudantía, Alameda de las Delicias 2015.

LA TARIFA DEL SERVICIO

Las tarifas a las cuales se ajustará este servicio es la siguiente:

El vuelo mínimo será de 25 kilómetros, cuyo valor es de $ 25. No siendo esta tarifa diferencial, por los vuelos o viajes de mayor duración, se cobrarán tantas estampillas de esa clase como kilómetros o duración tenga el vuelo.

Así por un viaje a Valparaíso (100 kilómetros) se cobrarán 4 estampillas ($ 100). Por un viaje de 30 minutos (75 kilómetros) se cobrarán tres estampillas ($ 75).

Por viajes de mayor duración del mínimum se cobrará el valor correspondiente a un pasajero en el Junkers de dos plazas, y de cuatro, en el Junkers de seis plazas, aunque éstas no sean ocupadas.

En viajes de más de un día de duración, los pasajeros abonarán, además del pasaje, $ 50 diarios, para gastos de la tripulación en el avión A y $ 100 en el avión B.

El servicio no responderá de riesgos de vuelo.

El Mercurio, viernes 8 de mayo de 1925

Si bien este primer vuelo entre Santiago y Valparaíso, del Servicio de Pasajeros dio inicio el sábado 9 de mayo de 1925, su organización oficial estaría fundamentado en el Decreto N°1849 de fecha 18 de junio de 1925, en el cual autorizaba a la Dirección de Aeronáutica Militar para organizar un servicio de vuelo con pasajeros el que contaba con las siguientes características y condiciones:

Para dar inicio a este "servicio de pasajeros" establecido por la Dirección General de Aeronáutica Militar[243], la prensa consignaba que se utilizarían *"los modernos aviones Junkers recientemente adquiridos",* material de vuelo compuesto con el "Junkers A"[244], de 2 plazas y el "Junkers B" de seis plazas, es decir el primer avión *tenía capacidad para un pasajero,* mientras que el segundo*, sólo para cuatro.*

En el Aeródromo se atendería al público a las horas de vuelo, donde se fijaba para los vuelos, los días sábado entre 15 y 17 horas, como también los domingos y días festivos de 9 a 11.30 horas y también en el horario de los sábados en la tarde.

El aviso agregaba, que el público podía reservar las horas de vuelo en la Sección de Ayudantía de las oficinas de Dirección General de Aviación, ubicada en la Alameda 1015, Santiago. Allí o en el Aeródromo, podrían ser adquiridas las "estampillas de vuelo", sistema fiscal de manejo y respaldo del dinero o impuesto recibido. El vuelo mínimo sería de 25 kilómetros (10 minutos), por el cual se cobraría una estampilla de 25 kilómetros, valor $25.00. No siendo esta tarifa diferencial, por los viajes o vuelos

243 La entonces Dirección General de Aeronáutica Militar formaba parte integral de la reorganización del Ejército, que por medio del Decreto N°1.3908 del 28 de abril de 1925, tenía bajo su dirección, todo lo que se refiriera a la aeronáutica militar y civil.

244 Se trataba de los aviones de ala baja, Junkers A-20 y F-13 respectivamente, adquiridos a inicios de 1925.

de mayor duración, se cobrarían tantas estampillas de esa clase como kilómetros o duración tuviese el vuelo. Es así que, por un viaje a Valparaíso (100 kilómetros) se cobrarían cuatro estampillas ($100). Por un viaje de treinta minutos (75 kilómetros), se cobraban tres estampillas ($75.00).

Por viajes de mayor duración del minimum, se cobraría el valor correspondiente a un pasajero en et Junkers de dos plazas y de 4 pasajeros en el Junkers B, de 6 plazas, aunque éstas no sean ocupadas. En viajes de más de un día de duración, los pasajeros abonaran, además del pasaje, $50.00 diarios para gastos de la tripulación en el avión A, y $100.00 en el avión B.

La partida y llegada de los aviones, se efectuaría inicialmente en la entonces Escuela de Aeronáutica Militar[245], mientras se terminaba de habilitar una "*espléndida cancha*" en el Cantón de Providencia[246].

Aviones Junkers F-13 y A-20 en el aeródromo militar de El Bosque.

Si bien este primer intento del entonces Servicio Aéreo del Ejército tuvo un breve pasar, demostró una preocupación latente por estar dispuesto a jugar un papel preponderante en la conectividad país, la que pocos años más tarde en 1929, a la cabeza del entonces comandante Arturo Merino Benítez, vería luces fundacionales para la aviación comercial chilena, con la Línea Aérea Nacional.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

245 Actual Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

246 Terminación sur de la Avenida Antonio Varas, entrada por Avenida Irarrázabal.

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 siempre necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Estimado Sr. Presidente del IIHACH,

Acuso recibo de este nuevo ejemplar de la Revista Aerohistoria y hago llegar sinceras felicitaciones por aportarnos tan profesionalmente y de amena lectura con esta nueva recopilación histórica de nuestra aviación.

Saluda afectuosamente,

OSCAR MEDINA ROJAS
Administrador de Aeropuertos
Sección Operación de Aeródromos
Subdepartamento Servicios de Aeródromos – DASA

Estimado señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile,
don Norberto Traub Gainsborg, gran amigo y colaborador de nuestra Corporación:

A nombre propio, del Directorio y Miembros de Número, le enviamos nuestros agradecimientos y felicitaciones por la interesante "Revista Aerohistoria" que habitualmente nos hace llegar, la cual constituye un valioso ejemplar histórico-cultural y que, indudablemente, la damos a conocer a los integrantes de nuestro Instituto Histórico de Carabineros "General Carlos Ibáñez del Campo".

Un abrazo,

JULIO NANJARI VALENZUELA,
Secretario.

Señor Director,
Muy interesante su revista, sin embargo, le pregunto, por qué es tan mezquino con los nuestros. El equipo RV Team merece aparecer en forma más destacada. Ellos han hecho un esfuerzo muy grande para lograr una representación de excelencia en la aviación civil.
Atte.

PATRICIO WENBORNE
Piloto privado # 5474

Estimado Sr. Director

Acuso recibo de su correo de fecha 9 del presente, adjuntando carta de igual fecha del distinguido aviador civil chileno Señor Patricio Wenborne, en la que consulta por qué somos tan mezquinos con los nuestros, mencionando que el equipo RV Team merecía aparecer en forma más destacada en el reportaje a Fidae, dado el esfuerzo muy grande que han hecho para lograr una representación de excelencia en la aviación civil.

Al respecto, no obstante que uno siempre quiere dar la más amplia información sobre todos los participantes en la feria, la disponibilidad de páginas es algo que conspira contra los redactores y muy a su pesar, en ocasiones debe resumir las crónicas y en oportunidades, incluso dejar sin hacer mención a empresas que también han hecho esfuerzos significativos por estar presentes en la feria.

No obstante, si consideramos que este año RV Team, por razones de fuerza mayor de su líder, solo se presentó con dos aviones y no como conjunto, tuvo una adecuada cobertura de cuatro líneas y cincuenta y siete caracteres.

Si ello lo comparamos con la brindada a la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones", de la FACh, de cinco líneas y cuarenta y ocho caracteres y a la Escuadrilla "Da Fumaca" de la Fuerza Aérea del Brasil, de tres líneas y treinta y dos caracteres, ambos conjuntos de fama mundial, participantes de "Las grandes ligas de la acrobacia internacional", estimo que en ningún caso la otorgada al equipo de la aviación deportiva nacional merece ser catalogada de mezquina.

SERGIO BARRIGA KREFT

Buenos días Norberto,

Acusamos recibo de la revista en su edición abril 2022, la que como siempre ya fue enviada a conocimiento de nuestros socios pilotos.

Gracias por mantenernos informados.

Atentamente,

PABLO BELMAR LABBE
Brigadier
Sub Gerente del CAPE
Jefe de Operaciones

Saludos desde Barcelona, felicitaciones por su interesante revista que recibo puntualmente por esta vía y que reenvío a otros "aerotrastornados"

Mis mejores deseos a todo el equipo para que mantengan la cultural aeronáutica

Salud y larga vida

ENRIC PALLARÉS
Socio voluntario
FUNDACIÓ PARC AERONÀUTIC DE CATALUNYA

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
Claudio Cáceres Godoy Eloy
Martín Rivelli
Héctor Delgado Vargas
Hernán Rivas V-M.
Sandrino Vergara Paredes

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, Conchalí
Fonos: 726 36 54 / 734 1797

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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