ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

- Piocha Fundador "Arturo Merino Benítez" Honor, servicio público y justicia histórica
- Helicópteros Bell Jet Ranger 206 en la Aviación Naval
- El Club Aéreo de Antofagasta y Dora Koeppen
- El Primer Aeródromo Militar Argentino, hace 110 años todo comenzó allí

Actividades de julio de 2022 - Nº7

El 26 de julio de 1930, memorable fecha en que Graciela Cooper Godoy, una joven chilena de tan sólo 19 años de edad, aprobaba con éxito, su examen de piloto civil.

En la actualidad, recordamos con cariño este día celebrando el "Día de la mujer piloto" en Chile.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
y el Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile
"Águilas Blancas"
felicitan a la distancia, a todas las Mujeres Pilotos de nuestro país

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

"Audacia, valor, idealismo, espíritu de perseverancia y de superación caracterizan los hechos que jalonan la gloriosa historia de las alas chilenas".

En los algo agitados días que vuelan, tan necesitados de constante acción educativa y moral, debe propenderse a todo cuanto contribuya a robustecer los buenos sentimientos, la disciplina en las instituciones de interés patriótico. Cuando el vivir tiempos de convulsiones sociales e incertidumbres políticas que a todas luces ponen en riesgo nuestra vida republicana, cuando el apego a las normas, los valores democráticos y el amor por la Patria toman roles y prioridades secundarias, ciertamente debemos asumir que han sido muchos quienes parece ser que "se han golpeado la cabeza"; ya que algunos acontecimientos de manifiesta incorrección dan espacio a una injustificada desidia, que finalmente pareciera hacer eco en mentes calculadoras y de corazones vacíos.

Son muchas las cosas que se agolpan, las voluntades algo dispersas que parecen sólo observar y pregonar dudoso asombro, más lo radical de todo, a ratos se desconecta de esa razón valórica y de justicia que logra ver y percibir en todo el daño, sólo problemas que afectan a "algunos privados" y no a la Nación toda, como ciertamente lo son.

Es en este campo, en el *de Todos* y no sólo *de unos pocos*, que debemos cuidar cada espacio de nuestra Nación. Por ello es que, desde esta tribuna ciertamente histórica aeronáutica, nuestro norte siempre irá en el de estimular la lectura y el conocimiento, para que así, la conciencia y la información puedan formar siempre parte de la razón.

De pronto y para algunas cosas, no son pocas las voces que pregonan un inquietante revisionismo histórico para reescribir un pasado que reniega las raíces más profundas de la chilenidad, llegando algunas veces a culpar o renegar desde la oscuridad y la falacia de nuestros próceres, por haber enfrentado con valentía y arrojo la tarea fundacional de una república, la nuestra; la de Todos.

Por ello, se vuelve menester el investigar y divulgar esa historia que nos acerca al conocimiento, pues ella nos salvaguarda muchas de las veces de repetir errores, nos enseña sobre lo peor y también nos

muestra lo mejor de nosotros. La historia no juzga ni es vengativa, sino que sólo muestra una realidad que, contextualizada, siempre será una clave que nos permita crecer en la experiencia y sabiduría.

En esta tarea periódica de divulgación, que se articula la dinámica de factores condicionantes y detonantes, que dan sostenibilidad a la expansión continua de los límites de nuestro trabajo por investigar, divulgar y conmemorar. Es en cada nuevo ejemplar que preparamos de Aerohistoria, que muchas de las máximas que encabezan nuestro editorial, las letras y contenido cobran vida maravillándonos con historias de aquellos nombres y actos de fe, valor, genio, camaradería y perseverancia, que guían y jalonan en las alas, parte importante de la gloriosa historia chilena.

Ciertamente sentimos orgullo y respeto de aquellos hombres y máquinas voladoras que han recorrido por los cielos de la historia, porque reconocemos en su servicio a la comunidad toda, una identidad nacional y multicultural de valerosa voluntad y unidad, la misma que desde los inicios de nuestras naciones independientes, formó y guio el espíritu de aquellos a quienes constantemente recordamos y vamos conociendo mejor.

Las páginas de Aerohistoria van más allá de la historia aeronáutica o espacial, sea chilena o iberoamericana, pues tal como ya lo hemos escrito con anterioridad, éstas se alimentan del amor por la *conciencia aeronáutica*, con aportes fundados a las reiteradas consultas, de los eventos e hitos acontecidos en nuestros cielos, de los correos de agradecimiento y señales de agrado y comentarios nos hacen llegar; no sólo recompensando con creces esta tarea, sino que más que ello: abriendo con esto ese hilo conductor que debe alimentar nuestros espíritus. Ese que hace que logremos ver y transmitir más allá de eso que nos convoca, ese… que va en beneficio y reconocimiento de una mejor y más correcta forma de vivir.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl
Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.

REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL 3

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS
Décimo Aniversario de la empresa Aero Servicios Toqui Ltda. 6
Jornada de participación ciudadana en COSOC del Registro Civil e Identificación 7
Presentes en la Asamblea del Círculo de Coroneles de Aviación 8
Asistimos a la segunda actividad pública realizada en el Museo Histórico Militar 8

OBITUARIO
Fernando Rojas Vender 10

LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS 13

EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO 15

GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS
La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", y sus prolíficos primeros 36 años de vida 34
Piocha Fundador "Arturo Merino Benítez" Honor, servicio público y justicia histórica 49
Helicópteros Bell Jet Ranger 206 en la Aviación Naval 58
El Primer Aeródromo Militar Argentino, hace 110 años todo comenzó allí 81
El Club Aéreo de Antofagasta y Dora Koeppen 128

AVIONES CON HISTORIA
Dornier Do 328-100, en Chile 134

SABÍA UD?
A 80 años de la creación del Club Aéreo de Lautaro 146

RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA
Hangares metálicos Curtiss en el aeródromo Los Cóndores de Iquique 151
Monseñor Edwards, primer capellán del Aero Club de Chile 153

ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR 154

I. Ceremonias, Conferencias Académicas y otros Actos Conmemorativos

❖ *Décimo aniversario de la empresa Aero Servicios Toqui Ltda.*

El viernes 17 de junio, se celebró en la nortina y bella ciudad de La Serena, el décimo aniversario de Aero Servicios Toqui, la destacada y ya emblemática empresa aérea de nuestra querida socia y amiga, María Isabel Carrasco Weber.

Si bien nuestra eventual participación, debido a lo alejado del punto de celebración y más al ser un día viernes, nos hacía sentir poco probable nuestra presencia física, pero la linda y cariñosa invitación recibida para participar de este verdadero evento aeronáutico en la Cuarta Región además del entusiasmo con que se conmemoraría esta fecha, nos permitió hacernos un espacio para acompañar a María Isabel y su equipo, para decirles de frente, ¡FELIZ ANIVERSARIO!

Al encuentro aéreo pudo asistir nuestro presidente, don Norberto Traub, quien en nombre de nuestra corporación, le hizo llegar los saludos, parte de nuestro cariño y reconocimiento a su labor de entrega y servicio en la aviación. A través de un cuadro que contiene la reproducción de *una vieja carta*, escrita por una joven chilena de Providencia, *Julia R. Cavieres* en junio de 1916, y quien anhelaba ser piloto *para servir a su Patria*, Norberto fue relatando su contenido a los asistentes con esta historia, la que permanecía guardada en un empaste de cartas recibidas por la entonces Escuela de Aeronáutica Militar.

La similitud de este caso, prácticamente en las postrimerías de la aviación nacional, coincidió con otra carta hecha por María Isabel, muchísimos años después, y que dirigiera al entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Gustavo Leigh Guzmán, para solicitar ser admitida como alumno piloto de la Fuerza Aérea.

Pues bien, aunque en aquella ocasión no se pudo concretar los fervientes deseos de esta otra joven chilena, el tiempo, el amor, la perseverancia y las circunstancias, hicieron lo suyo; y hoy María Isabel Carrasco Weber, es una distinguida piloto comercial empresaria, Instructora de vuelo y "Ama del Aire".
Con la asistencia de un gran grupo de asistentes, vinculados a la aviación, familiares y su socio en la empresa aérea Aero Servicios Toqui, el encuentro de camaradería, reconocimiento al servicio público

y la trayectoria aeronáutica de esta ahora empresa de La Serena, se conmemoró con gran alegría este aniversario.

De izquierda a derecha, algunos de los asistentes presentes en la memorable ocasión: Macarena Ordoñez; Norberto Traub; María Isabel Carrasco Weber; Náyade Muñoz; Orietta Rodríguez y Juan Carlos Donoso

❖ *Jornada de participación ciudadana en COSOC del Registro Civil e Identificación*

El pasado lunes 20 de junio, una delegación de los consejeros integrantes del Consejo de la Sociedad Civil en el Ministerio de Defensa Nacional (COSOC MDN) participó en la Jornada de Participación ciudadana que realizara exitosamente el COSOC del Registro Civil, con una serie de presentaciones y exposiciones informativas e instructivas efectuadas por profesionales de ese Servicio Público durante la mañana de ese día y luego del almuerzo.

En representación del mencionado Consejo, acudieron a la Jornada preparada por ese organismo dependiente del Ministerio de Justicia y DD.HH., su presidente, el consejero Joaquín Pinto López; su vicepresidente don Norberto Traub Gainsborg y el consejero don Erick Espinoza Berdichevsky.

De izquierda a derecha: Joaquín Pinto, Erick Espinoza y Norberto Traub

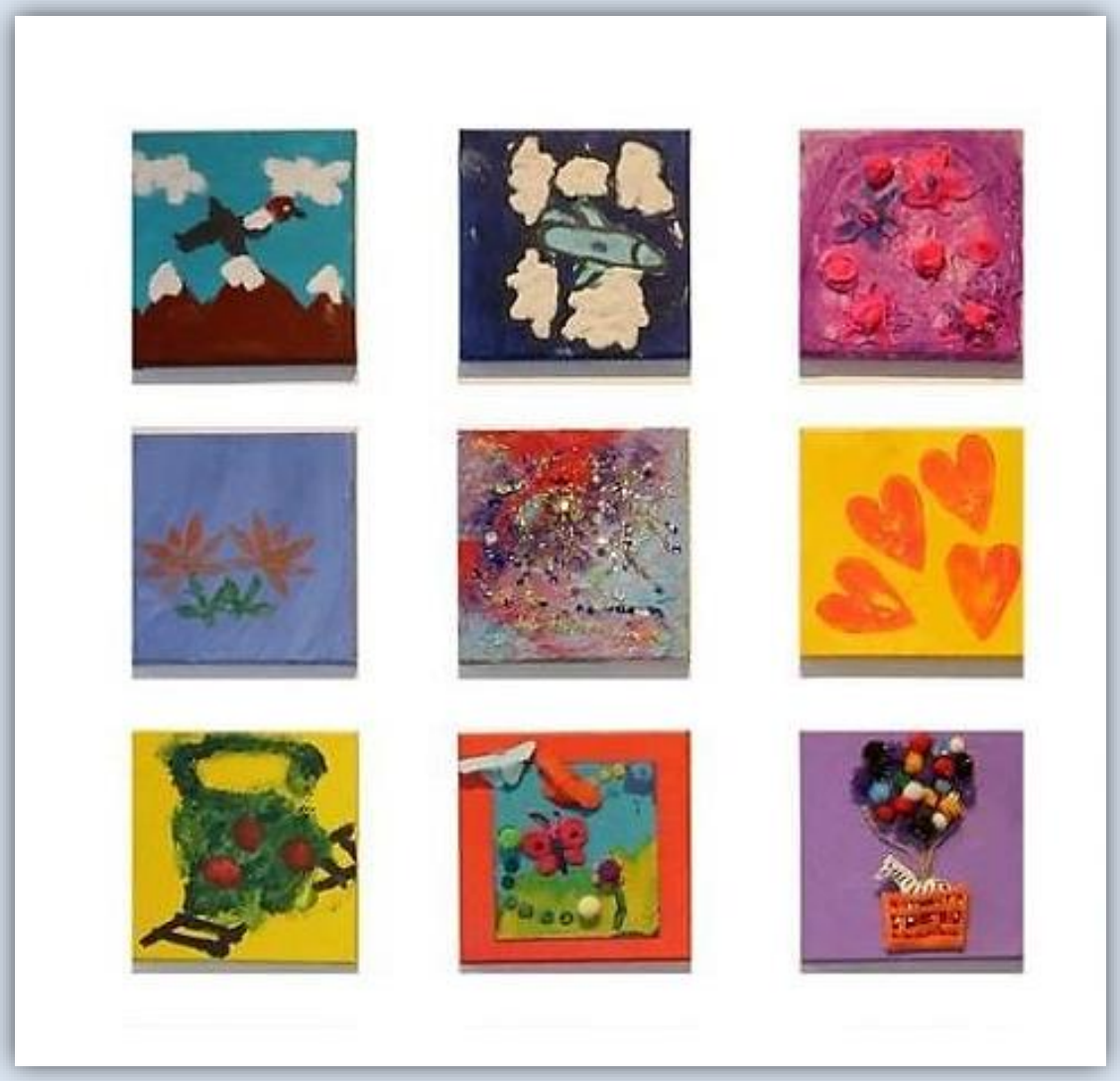
❖ *Presentes en la Asamblea del Círculo de Coroneles de Aviación*

Con fecha 28 de junio pasado, nuestro presidente don Norberto Traub junto a otros señores socios, asistieron a la Asamblea del Círculo de Coroneles de Aviación, para participar de una informativa y bien documentada reunión, donde tras las presentaciones, pudieron departir del siempre grato encuentro de camaradería con infinidad de anécdotas y recuerdos histórico aeronáuticos.

❖ *Asistimos a la segunda actividad pública realizada en el Museo Histórico Militar*

El jueves 30 de junio se realizó la ceremonia de inauguración de la exposición temporal **"Háptica, Arte con Sentido"** realizada por los alumnos del Colegio Santa Lucía perteneciente a la Fundación Luz, la que estará abierta al público desde el 1° de julio al 3 de septiembre de 2022, en el segundo piso del Museo Histórico y Militar (MHM).

Las artes Hápticas son todas aquellas expresiones plásticas basadas en la percepción táctil, es decir, es un modo no visual de elaboración artística y que trabaja con todos los demás sentidos para crear la obra. Aquí, la materialidad y sus distintos atributos como forma, tamaño, textura, peso, volumen, etc., son procesados por los artistas para canalizar sus deseos y realizar su expresión final.



Panneau general de algunos de los atractivos e interesantes trabajos expuestos por los jóvenes no videntes o de visión limitada, alumnos del Colegio Santa Lucía de la Fundación Luz

A la muy interesante y atractiva actividad, acudió en representación del IIHACH, su presidente don Norberto Traub Gainsborg, pudiendo compartir con las autoridades del MHM y otros directivos de instituciones de carácter artístico cultural, académico y de difusión histórica.

II. Obituario

Fernando Rojas Vender (Q.E.P.D.)

General del Aire
FERNANDO ÁLVARO ROJAS VENDER

"En caso de peligro nunca dijo vayan, siempre; Vamos"

Entrevistado en cierta ocasión, manifestó que su vocación aeronáutica se había despertado cuando tenía cinco años y su padre, distinguido oficial de la Fuerza Aérea, piloto precursor del correo aéreo, lo había llevado en un vuelo en un Fairchild FC-2W allá en la Posta de Portezuelo, en la inmensidad de la pampa al interior de Antofagasta.

La habilidad con que su progenitor dominaba aquel avión fue algo que tanto lo entusiasmó, que desde aquel entonces decidió seguir sus pasos.

Contando con la edad y los requisitos exigidos, en 1955 postuló y obtuvo su ingreso a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", de la cual egresó a fines de 1957 obteniendo el grado de subteniente y el título de piloto de guerra.

Su paso por los Grupos de Aviación N°1 y 8 y las condiciones de piloto que ya entonces demostraba, llevaron a la superioridad a destinarlo en 1961 como instructor de vuelo a la Escuela de Aviación.

Establecimiento que aquel año recibía el nuevo material de vuelo a reacción Cessna T-37, en el cual los alumnos del último año, al egresar recibirían instrucción en ellos en el denominado Curso Táctico.

Al mando de aquel fue designado el entonces Comandante de Escuadrilla (A) Emilio López Santibáñez, quien, contando con la anuencia del director de la Escuela, creó un conjunto acrobático integrado por cinco

T-37, denominado *"Halcones de El Bosque".* Como número cinco, "solo" designó al teniente Fernando Rojas Vender, quien no tardó en destacarse al realizar una maniobra que se estimaba muy difícil y riesgosa de efectuar, dada la escasa potencia de los motores del T-37; "*Un roll en el despegue*".

Maniobra que se viera ejecutar a un integrante de los "Thunderbirds" de la USAF, integrado por aviones North American F-100D Super Sabre, cuando aquel afamado conjunto visitara Santiago a comienzos de los sesenta.

Obviamente la diferencia de potencia entre los motores del F-100D y del T-37 era enorme. Acrobacia que el teniente Rojas repitiera en los Estados Unidos cuando fuera enviado a efectuar un curso de instructor de vuelo en material jet T-37. Tanta fue la admiración que aquello despertó entre los pilotos de la base en que se encontraba destacado, que no fueron pocas las ocasiones en que se suspendían las actividades aéreas, para que sus integrantes vieran el roll en el despegue que realizaba el piloto chileno.

Fue entonces que recibió la triste noticia, que su hermano menor Patricio, que era un año menos antiguo que él en la FACh, institución que dejara para ingresar a Lan-Chile, había perdido la vida en el accidente de un Douglas DC-6B de aquella empresa. Aeronave en la que ocupaba el puesto de copiloto, al estrellarse en la cordillera en viaje de Santiago a Montevideo.

Para él, que de la seguridad de vuelo había hecho un verdadero culto, no le resultó fácil asimilar la pérdida de su hermano y en la intimidad ello se dejaba traslucir en su mirada.

Con el paso de los años se convirtió en un experto piloto de combate y fue ocupando puestos de mayor responsabilidad tanto en la Fuerza Aérea como en el extranjero, siendo su innata modestia la que le hacía rehuir toda mención a su participación en la planificación y desarrollo de importantes operaciones en la institución, como lo fueran entre otras; “Atlantes”, “Manu Tama´l" y “Aurora Austral”.

No fue pues extraño que tan destacada carrera le valiera en 1995 ser nombrado por el Presidente de la República, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, puesto en el cual desarrolló toda su capacidad profesional y ello se notó.

Sin embargo, tal distinción no lo hizo cambiar su personalidad y las puertas de su oficina estuvieron siempre abiertas para recibir a quien con él quisiera conversar para exponerle alguna necesidad.

Habiendo asumido nuestro Instituto la responsabilidad de organizar en Santiago el Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial para 1996, nos acogió con su reconocida sencillez y amabilidad y aquilatando la importancia de la misión que teníamos, nos brindó todo su apoyo y el de la institución a su mando.

Congreso al que tuvo la deferencia de asistir y solemnizar con su presencia en la ceremonia inaugural, tendiéndonos la mano, cuando debimos enfrentar una situación impensada derivada de la situación contingente por la que atravesaba nuestra patria.

Tras su retiro de la Fuerza Aérea mantuvo el contacto con nuestra corporación, dándonos el número de su teléfono privado para que lo llamásemos cuando en algo pudiera servirnos. Ofrecimiento que aceptamos e hicimos uso cada vez que lo estimamos necesario, visitándolo también en su hogar donde nos recibía con la cordialidad que le era tan suya.

Disfrutaba leyendo nuestra revista Aerohistoria, siendo frecuente nos hiciera llegar sus comentarios de apoyo o una nota de agradecimiento por su envío.

Nuestro último contacto personal fue en el Hospital de la Fuerza Aérea, cuando nos dio a conocer la preocupación que tenía por el estado de salud de su esposa. Fiel compañera de tantos años en su largo desempeño profesional y a quien Dios llamó a su presencia, llenándolo de una inmensa congoja que lentamente lo fue abatiendo.

Pena profunda que dejaba manifestar en pequeños recuerdos, que de ella mensualmente hacía públicos en un matutino de la capital. El Señor en su misericordia infinita se compadeció de él llevándoselo a su reino, seguramente para que junto a ella permanezcan unidos, ahora por toda una eternidad.

En la santa misa desarrollada en la Escuela de Aviación, dentro del estricto protocolo castrense, se vivieron momentos de honda emoción, recordándose que ante el peligro y la incertidumbre de una operación, nunca dijo "*Vayan*", por el contrario, siempre dijo "*Vamos*".

Para sus compañeros de promoción, perdurará su recuerdo de *"Hombre íntegro, con principios morales y personales muy fuertes"* y en ello no estaban equivocados.

Refiriéndose a su sólida formación católica, el Obispo Castrense señaló; *"Nos enseñó a prepararnos a bien morir, nos enseñó a enfrentar la muerte".*

†

Con sincero pesar nos adherimos al duelo por el sensible fallecimiento de nuestro amigo, general del Aire, señor

FERNANDO ROJAS VENDER

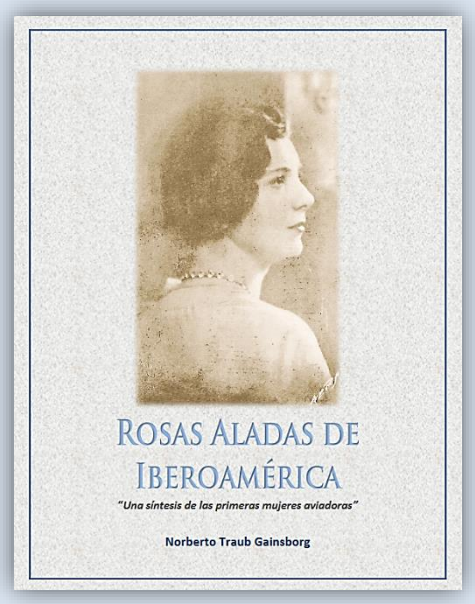
(Q.E.P.D.)

Sus funerales se efectuarán hoy miércoles, a las 11:00 horas, tras una misa en la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado.

El H. Directorio
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Sergio Barriga Kreft

III. Libros, Revistas y otras Donaciones recibidas

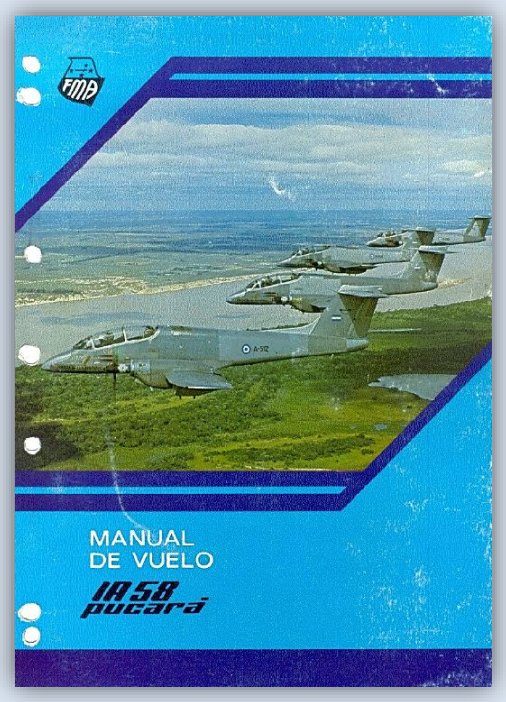


❖ *En este mes de junio, continuamos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así, seguir fomentando la lectura.*

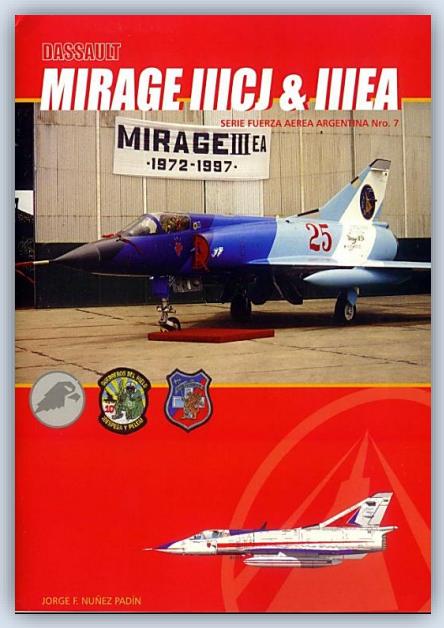
(Haga doble click sobre las portadas para descargar)

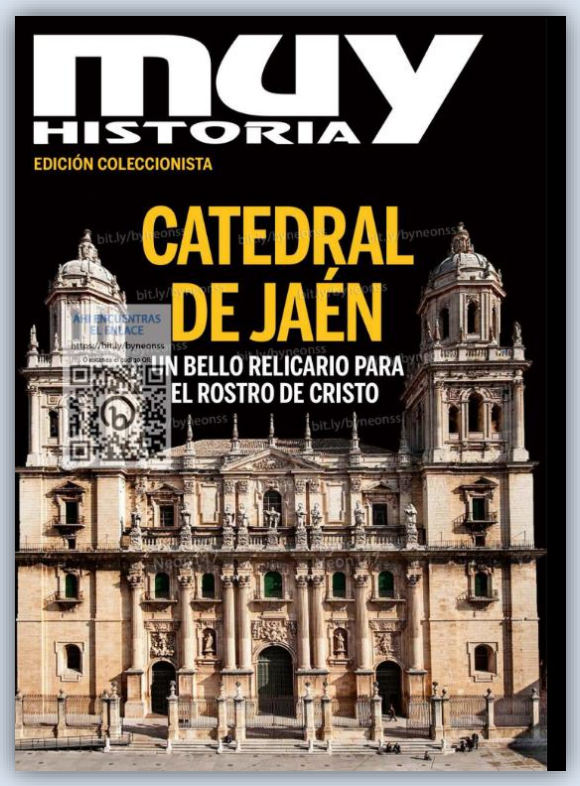
Algunas de las valiosas publicaciones que nuestra corporación ha recibido y que ahora están a vuestra disposición para descargar.

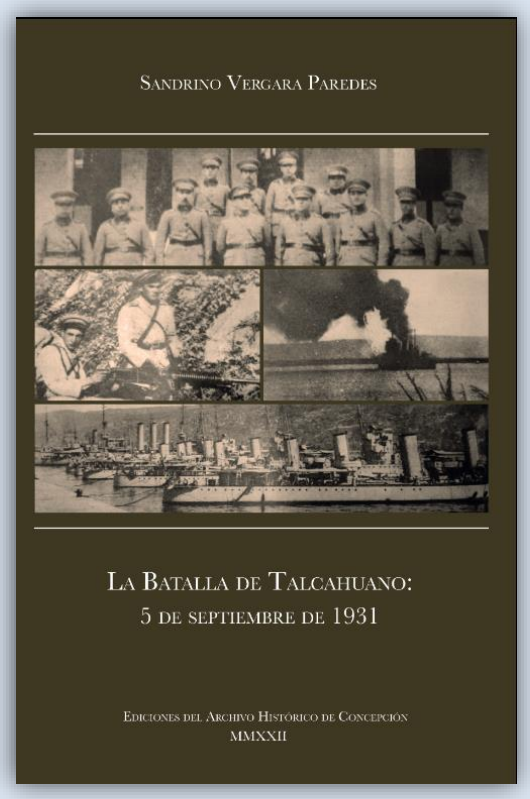
Muchos saludos a todos ustedes.



NoTaer
O jornal da Força Aérea Brasileira
Santos-Dumont
OPERACIONAL
Com o apoio da FAB, Operação Ágata apreende 12 tonelada de drogas (Pág. 10 e 11)
DIA DO VETERANO
Semana será comemorada com palestras e atividades (Pág. 12 e 13)


DASSAULT
MIRAGE IIICJ & IIIEA
SERIE FUERZA AEREA ARGENTINA Nro. 7
MIRAGE IIIEA
·1972-1997·
JORGE F. NUÑEZ PADIN


muy
HISTORIA
EDICIÓN COLECCIONISTA
CATEDRAL DE JAÉN
UN BELLO RELICARIO PARA EL ROSTRO DE CRISTO


Sandrino Vergara Paredes
La Batalla de Talcahuano:
5 de septiembre de 1931
Ediciones del Archivo Histórico de Concepción
MMXXII

IV. Efemérides del mes de Julio.

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

1/07/1944: Se crea el Club Aéreo de La Ligua, ubicado en el extremo norte de la Provincia de Petorca, Chile

2/07/1986: Se crea la **Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile. "Alas Andinas"**. Compuesta por más de 50 mujeres pilotos de planeadores, aviones monomotores, multimotores, turbohélices, helicópteros, pilotos comerciales y comandantes de líneas aéreas.

2/07/1996: Con ocasión de la celebración del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, con sede ese año en Santiago de Chile, se crea la **Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE)**, entidad que reunirá a diferentes entidades vinculadas a la investigación de la historia de la aviación en Iberoamérica y donde se incluyen a Francia, Inglaterra, Italia como naciones pioneras que aportaron en muchos de los casos al desarrollo de nuestra aeronáutica.

2/07/1999: Comienza a operar la aerolínea LAN PERU, con vuelos domésticos desde Lima hacia Cuzco y Arequipa utilizando aviones Boeing 737-200Adv.

3/07/1919: El entonces Capitán de Ejército, don Diego Aracena Aguilar a bordo de un Hidroplano "Sopwith Baby", será el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

3/07/1929: La Línea aérea Aéropostale ve a Venezuela como un puente para comunicar Sudamérica con las islas del Caribe, Guadalupe y Martinique, por lo solicitará al Gobierno Venezolano que le otorgue una concesión, naciendo de esta forma la Compañía General Aeropostal Francesa que operó en Venezuela. Más tarde, en 1933 sus acciones fueron compradas por el Estado Venezolano creando La Línea Aeropostal Venezolana (LAV). Así la flota de aviones Laté 26 y 28, fue sustituida por una de aparatos Fairchild 82B. Los primeros vuelos realizados fueron entre Maracay y Maracaibo, y Maracay y Ciudad Bolívar.

En 1958, tras estos accidentes, más las pérdidas y deudas que venía adquiriendo la empresa, Aeropostal se dedicó exclusivamente a vuelos nacionales, mientras que los internacionales fueron asignados a ***Viasa***. El 24 de agosto de 2017 Aeropostal cesó temporalmente sus operaciones después de 88 años de servicio debido al vencimiento del certificado de vuelo de la aeronave YV2957, la falta de divisas para operar vuelos nacionales y la falta de repuestos para los aviones debido a la crisis económica, que dejaba a la aerolínea con un solo avión disponible.

El 24 septiembre de 2017 Aeropostal realizó su última ruta Porlamar Maracaibo. Un año más tarde, el 8 de agosto de 2018, luego de todo este en tierra, reactivó operaciones con la apertura de una ruta hacia La Habana que sale desde el Aeropuerto de Maiquetía, haciendo tres frecuencias semanales.

3/07/1943: Hace 79 años atrás, se fundó el Club Aéreo de San Antonio, ubicado en pleno litoral central de Chile, cuando un grupo de visionarios San antoninos se reunió para formar el Club Aéreo de San Antonio, aun en plena segunda Guerra Mundial.

Por aquellos años, la familia de don Demetrio Chacón donó a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) el terreno donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Santo Domingo y a la vez se autorizó su uso al Club Aéreo, que lo tuvo a su cargo hasta fines de los años 60, cuando la FACH hizo entrega de estos terrenos a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con fechas, acciones y emociones, se fue ensamblando una historia apretada y humana, y con el devenir de los años se adquirió el primer avión, un Aeronca que fue bautizado con el apodo de "PICHUNCHO". Con este avión le fueron creciendo las alas a ese grupo de aventureros.

De entre sus fundadores y primeros pilotos del Club, se recuerda a los señores José Ignacio Olivos (1er. Presidente); Luis Roi, Ignacio Martínez, Renato Aravena, Jorge Alonso R., Iván Piccini, Armando Sabaj S., Carlos Machado, Ricardo Ruiz y Fernando Alen, entre otros. A mediados de la década de los 60, el Club llegó a tener cinco aviones. A finales de los 50, 60 y comienzos de los 70, la entidad vivió la época más fructífera, donde destacaron los nombres de Presidentes de la Directiva como fueron los señores Ricardo Cerda Cañas, René Laulié Peña, Luis Santibáñez Cárdenas, Raúl Martínez O´Ryan, Enrique Paschold Reichenbach, Fernando Martínez Martínez y don Etelvino Fernández.

4/07/1898: Primera ascensión de Alberto Santos Dumont en París, utilizando un globo libre de uso personal al que bautizó patrióticamente como "Brasil". El esférico con capacidad de 113 metros cúbicos, capaz de levantar un lastre de 114,4 libras, fue confeccionado en la Maison Henri Lachambre.

4/07/1911: Hacía dos años del primer vuelo a motor en territorio español (el 5 de septiembre de 1909) y era frecuente que se organizaran exhibiciones para poner de relieve los progresos de la técnica aeronáutica. Fue en este contexto que, el aviador Georges Leforestier debía verificar en aeroplano un viaje de Sitges a Tarragona. El raid había despertado gran expectación, pues era el primero que se celebraba en España entre poblaciones algo distantes entre sí. A Tarragona acudieron más de ocho mil personas de la provincia. Desgraciadamente el aviador Leforestier, que se elevó en Sitges a la hora anunciada, se cayó al agua a unos cincuenta metros de la playa en el terreno municipal de Villanueva y Geltrú, siendo salvado por unos pescadores que le prestaron auxilio oportunamente. También pudo ser sacado del agua el monoplano Blériot bautizado "Olga" que aquél tripulaba, aunque en mucho más lastimoso estado que el aviador, quien sólo sufrió una contusión en la región frontal.

Conducción a la playa del monoplano de Georges Leforestier, con el cual debía verificar el raid Sitges Tarragona

4/07/1930: Cubana de Aviación comienza a operar el primer servicio aéreo de pasajeros entre La Habana y Santiago de Cuba haciendo escalas en Santa Clara, Morón y Camagüey, servido con aviones Curtiss Robin y Ford trimotor.

4/07/1936: Se instituye en Brasil el "Día del Aviador", el que será conmemorado cada año el día 23 de octubre, recordando el primer vuelo de "un más pesado que el aire" realizado por Alberto Santos Dumont.

4/07/1948: Primer cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta realizado por dos mujeres chilenas. Las pilotos chilenas Ada Zerbi Marabini de Goycoolea y Dora Domínguez García Pulgar de Picó cruzan desde el actualmente desaparecido aeropuerto "Los Cerrillos" a "Plumerillo" en Mendoza, y posteriormente de regreso en el mismo día, en su avión Stinson Voyager de 150 HP.

Fotografía de las señoras Ada Zerbi de Goycolea y Dora Domínguez de Picó, una vez finalizado el raid

Si bien no fueron las primeras mujeres en cruzar la cordillera, si fueron las chilenas y por ello que ese vuelo fue un hito en las páginas de la aviación nacional.

5/07/1913: Se crea el Cuerpo de Aviación del Ejército de Cuba, nombrándose Capitán, al "Padre de la Aviación de ese país," señor Agustín Parlá.

Silvio Pettirossi, Rey del aire

5/07/1919: Se integra el denominado "Comité Pro-Aviación Nacional del Paraguay" en una reunión llevada a cabo en el local de "El Diario". Como Presidente Honorario fue nombrado el señor Francisco Sosa Gaona.

Una de las primeras actividades programadas por dicho comité fue la exposición de los restos del Deperdussin "T" del distinguido aviador paraguayo Silvio Pettirossi, que se llevó a cabo en el local del Circolo Italiano.

5/07/1940: Se funda en la ciudad de Santiago de Chile, el Club de Aeromodelos. Al respecto, la prensa nacional informaba lo siguiente: *"En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea de Chile, se efectuó una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto, en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas."* Además, se agregaba que … *"el Club tiene como especial finalidad, la difusión entre la juventud del país la población escolar, centros industriales y particulares en general, de los principios aeronáuticos llamaos a desempeñar un importante rol en el desenvolvimiento de la mentalidad aeronáutica en la juventud".*

Fué fundado en Santiago Club de Aeromodelos

Finalidades que persigue la nueva institución

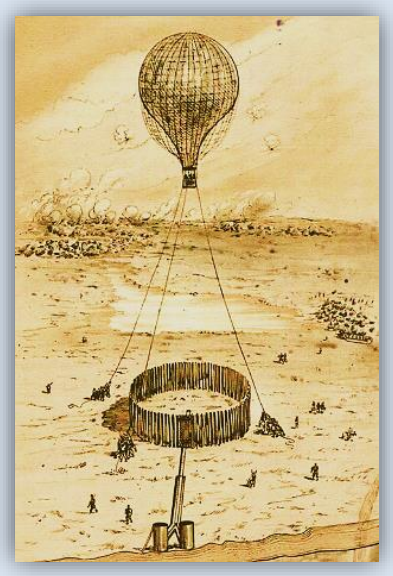
En las oficinas del Cuartel General de la Fuerza Aérea, se efectuó el viernes recién pasado, una reunión con el objeto de organizar el Club de Aeromodelos de Chile, el cual tendrá por objeto en primer término, divulgar la construcción de aviones a escala reducida, o sea la fabricación de pequeños modelos de aviones con materiales muy livianos y a semejanza de los de gran tamaño utilizados por las líneas aerocomerciales y por las fuerzas aéreas modernas. Para ello el Club dará las instrucciones necesarias y estimulará el trabajo entre los entusiastas de esta nueva actividad por medio de concursos en que se premiarán las mejores performances"

Magistral maqueta a escala de un avión Blériot, que fuera confeccionada por el entonces Teniente 1° de Aviación Enrique Flores Álvarez -uno de sus primeros directores de esa corporación- y que tras sufrir fuertes daños, fue fielmente restaurada el año 2019, por el aeromodelista nacional señor Claudio Elicer y noble gestión del señor Rodrigo Jiménez S., luciendo actualmente en nuestro Instituto esta hermosa estampa.

5/07/1944: El piloto de Línea Aérea Nacional (LAN), señor César Lavín Toro, es el primer chileno en cumplir 7.000 horas de vuelo. Formado como oficial de Ejército, adquirió sus alas de piloto militar en 1928 junto a David Vivero, ambos futuros pilotos de LAN. Un año más tarde se graduó como Piloto de Guerra con 194 horas de vuelo. Ese mismo año, el 5 de marzo de 1929, el comandante Arturo Merino Benítez, entonces Director de Aviación, había inaugurado en El Bosque la Línea Aeropostal Santiago – Arica, que meses más tarde, a partir del 29 de julio, operaría bajo la denominación de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Enraizado en la generación de pilotos de las antiguas máquinas voladoras de cara al viento, vivió la transición a la modernidad y tecnificación aeronáutica, que irrumpe con fuerza antes y durante la 2ª Guerra Mundial. Desde el frágil monomotor biplano De Havilland Cirrus Moth de 80 HP para un pasajero, hasta el Lockheed Lodestar para 14 pasajeros y dos motores de 1.200 HP cada uno.

6/07/1866: Durante la Guerra contra la Triple Alianza, el Ejército Argentino utilizó un globo cautivo para realizar observaciones aéreas en la zona de Potrero Piris. En la fecha se realizó la primera ascensión, que tuvo como tripulantes al "Capitán de Guerra" polaco, asimilado al Cuerpo de Ingenieros, señor Roberto A. Chodasiewicz y el Capitán paraguayo señor Ignacio Céspedes, que estaba al servicio de los aliados. El Capitán Céspedes, sería el primer paraguayo en remontarse a las alturas.



Oficiales del Ejército paraguayo, al ver al globo cautivo, ordenaron a los soldados encender fuego en los pajonales, creando así una gran cortina de humo que impidió a los aliados, realizar más observaciones aéreas. Esta táctica se repitió de manera generalizada, cada vez que veían que el globo ascendía.

6/07/1917: Se realiza la primera entrega de correo aéreo en México. El vuelo realizado por el Teniente Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, se hizo desde Pachuca, Hidalgo hasta la zona de Venta Prieta a la Ciudad de México, arribando a los terrenos que ahora conforman la colonia Jardín Balbuena. Dicho vuelo tuvo una duración de 50 minutos a bordo de una aeronave de fabricación hispano-suiza tipo biplano modelo A, portando el número 6 y la cual contaba con un motor de 160 caballos de fuerza.

La correspondencia llevada aquel día constaba de 534 cartas, 61 tarjetas y otras piezas postales, la histórica saca llevó el número 499.

7/07/1922: El Sargento paraguayo, señor Nicolás Bó, realiza el primer vuelo nocturno en ese país con un biplano Ansaldo S.V.A. 5, el que sobrevoló la ciudad capital de esta nación.

7/07/1937: Se funda el Club Aéreo de Iquique, en la zona litoral norte de Chile.

8/07/1996: En recuerdo a los sucesos acaecidos durante la Guerra del Chaco en 1932, en la que se realizaron los primeros combates aéreos americanos en un conflicto internacional, la Fuerza Aérea Paraguaya decidió en 1996, instaurar el "Día de la Aviación de Caza Paraguaya".

10/07/1968: Creación del Club Aéreo del Personal del BancoEstado de Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Manuel Hernández Anguita, Presidente. Germán Fischer Veloz, Vice Presidente. Francisco Alliende Pinto, Secretario. Hernán Neira Laurel, Tesorero. Nelson Scheuch Argal, Director. Edmundo Munita Ditus, Director y Carlos Valdés, Director

10/07/1996: El Ministro de Gobierno y Justicia del Panamá, Raúl Montenegro D., confirma que el Consejo de Gabinete ya aprobó el traslado del Aeropuerto de Paitilla a la antigua Base Aérea de Albrook, indicando que le concierne a la DAC, proceder con la mecánica del traslado de este vital aeropuerto.

10/07/1998: Puesta en órbita del satélite chileno FASat Bravo, desde Kazajistán. El hecho representa para el país el inicio de su participación en el aprovechamiento del espacio para el desarrollo nacional. Fue el segundo satélite artificial de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), y el primero en orbitar la Tierra de manera independiente, tras el fallido intento de su antecesor, el FASat-Alfa en 1995. Desarrollado por la FACH en conjunto con la Universidad de Surrey, fue puesto en órbita por el cohete vector Zenit II, lanzado desde el cosmódromo de Baikonur, en Kazajistán. Tras casi tres años de funcionamiento, en junio de 2001 falló la batería, por lo que quedó inutilizable y convertido en basura espacial.

11/07/2011: Creación del Club de Deportes Aéreos "Aero Club Cordillera". Formado con la Ley del Deporte.

12/07/1921: Es inaugurado el Primer Aeródromo ecuatoriano junto a la Escuela de Aviación "El Cóndor" en la ribereña población "Eloy Alfaro" frente a Guayaquil, Ecuador.

12/07/1928: A su regreso de Estados Unidos muere en un accidente aéreo el notable piloto mexicano y héroe nacional, capitán Emilio Carranza Rodríguez, que había efectuado un histórico vuelo hacia ese país con el fin de promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.

ESTA EDICION SE COMPONE DE 36 PAGINAS EN CUATRO SECCIONES Y SU PRECIO ES EL DE COSTUMBRE

FAIRBANKS - MORSE

EXCELSIOR

EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

LA TERRIBLE TRAGEDIA AEREA EN QUE PERECIO E. CARRANZA

LA PATRIA DE DUELO POR LA MUERTE DE CARRANZA

UN RAYO DESTROZO EL AVION EN QUE VOLABA EL INTREPIDO PILOTO

CONSTERNACION TREMENDA CAUSO LA FATAL NUEVA

EXCELSIOR ESTA DE LUTO POR LA GRAN DESGRACIA

¡EMILIO CARRANZA!

EL CADAVER ENCONTRADO EN UN LUGAR POCO TRANSITADO

FUE INTENSA LA PENA DEL

12/07/1928: Se crea el Grupo de Aviación N°4, sobre la base de la primitiva Escuadrilla de Bombarderos. Desde esta fecha, ha recibido distintas denominaciones en la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, así como ha conocido diversos asentamientos; El Bosque, Los Cerrillos, Colina, Los Cóndores, Pudahuel, Punta Arenas. La calidad del material de vuelo que ha equipado esta unidad la ha hecho siempre una de las más poderosas de la Fuerza Aérea. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Marcial Arredondo Lillo.

12/07/1929: Después de un gran vuelo desde los Estados Unidos, aterriza en El Bosque, el "Southern Star", el potente avión Sikorsky S-37 en que René Fonck, el as de la aviación francesa proyectaba volar de Nueva York a París, perfilaba en la tarde del viernes 12 de julio, su silueta majestuosa sobre el cielo de Santiago, poniendo término sus tripulantes al gran raid iniciado el 1º de este mes desde Tampa, Florida hasta Santiago de Chile.

En estos 12 días, de los cuales siete permanecieron en Panamá, cubrieron los 7.885 kilómetros que media entre estas dos localidades, volando sobre los territorios de las tres Américas y desafiando las inclemencias del tiempo. Aunque no fue la primera vez que un avión volaba desde los Estados Unidos a Chile, el raid del "Southern Star" apasionó al público de aquellos días, quienes se imponían a través de la prensa sobre el viaje de los pilotos John K. Montgomery y Harold B. Mac Mahon y sus acompañantes el Navegante Hubert F. Huntingdon, el mecánico mexicano Luis Medina y Powell Hunter radiotelegrafista.

El gigantesco avión estaba pintado de un color plomizo claro, en ambos costados de la cabina se leía en grandes letras doradas “American International Airways”, mientras que en su cola exhibía el nombre: *Southern Star*.

12/07/1929: En la suma de *un millón de pesos*, cantidad que fue imputada a los fondos de la donación que Daniel Guggenheim hiciera para fines de fomento de la aeronáutica nacional, se adquiere para el Estado Chileno, el fundo “Los Cerrillos” ubicado en la entonces comuna de Maipú. En este histórico lugar, se construirá y funcionará por muchos años, nuestro primer aeropuerto nacional.

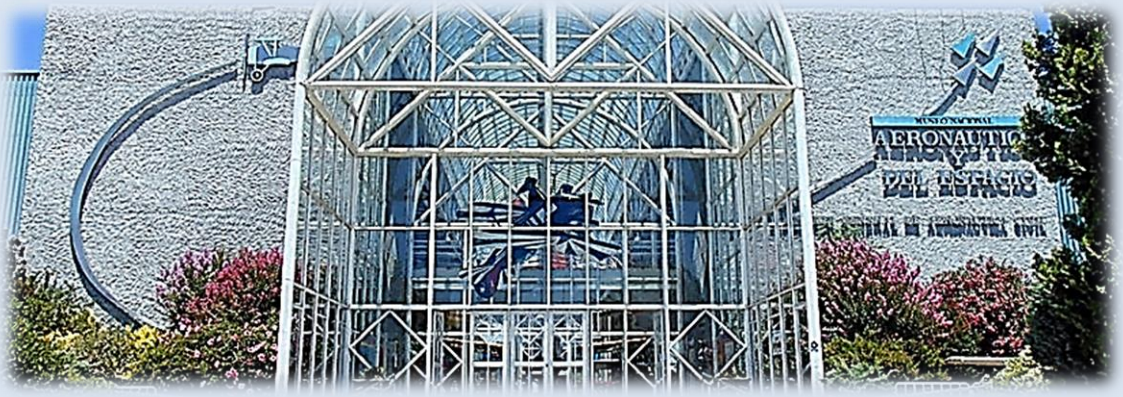
Antigua fachada del Aeropuerto “Los Cerrillos”

12/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Ovalle, ubicado en la región de Coquimbo, Chile. Fundado en una reunión realizada en los salones de la I. Municipalidad de Ovalle. Dicha reunión, contó con la asistencia de algo más de 120 entusiastas y connotados vecinos de esta nortina ciudad.

Construcción del hangar, radioestación e instalaciones de la Posta en Ovalle de la Línea Aeropostal Santiago – Arica

12/07/1963: Mediante Decreto Supremo Nº 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

13/07/1944: Bajo el gobierno del Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales, se crea por Decreto Supremo S.3 Nº486 el "Museo de Aviación", actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Su primer Director fue el entonces Teniente 1° (A), señor Enrique Flores Álvarez, destacado piloto, prolífico historiador institucional, pintor temático y uno de los distinguidos socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue también su primer presidente. En la actualidad, el ahora *Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*, recuerda desde julio de 2018, su nombre como patronímico.



Entrada principal del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio "CDA. Enrique Flores Álvarez"

13/07/1947: Se crea el Club de Planeadores de Osorno.

14/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Rio Bueno, actual Club Aéreo Río Bueno - La Unión, teniendo como lugar de operación la cancha "los Tambores", al costado de la ruta 5 Sur.

14/07/1942: El Decreto Nº 4.478 fija la organización de la Fuerza Aérea Brasilera.

15/07/1914: Llega a Chile, el célebre y destacado aviador paraguayo, señor Silvio Pettirossi, quien durante casi un mes de estadía realizará una serie de brillantes exhibiciones y acrobacias aéreas en Santiago y Viña del Mar.

15/07/1920: Por Decreto Nº 1669, se crea la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina de Chile, e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas Instituciones. El primer titular fue el distinguido General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

16/07/1929: Arriba al aeródromo de Los Cerrillos, el primer avión Fairchild de Panagra, uniendo así a Chile con los Estados Unidos de Norteamérica.

17/07/1916: Con ocasión de las fiestas julias argentinas, el Gobierno de Chile comisionó a una delegación de aviadores y material aéreo para que concurrieran al vecino país con el fin de participar en lo que sería la Primera Carrera Aérea Militar en Sudamérica y que reuniera aviadores de Argentina, Chile y Uruguay. La distancia a cubrir era entre Buenos Aíres y Mendoza. Se designó jefe de la delegación al teniente Arturo Urrutia, quien ascendió al grado de capitán encontrándose en Buenos Aires e integraron la representación chilena, el teniente Dagoberto Godoy, los sargentos Luis Castro y Juan Verscheure, además de los mecánicos Pedro Donoso y Conrado Schudeck.

17/07/1942: Creación del Club Aéreo de Lautaro, ubicado a 30 km al norte de Temuco, Chile. Sus instalaciones se encontraban inicialmente en el Aeródromo General Tovarias, Lautaro, 9ª región de Chile. La actual base del Club, corresponde al Aeródromo "La Araucanía" en la comuna de Quepe al sur de la ciudad de Temuco, pero en el 2010 se concretó la adquisición de nuevos terrenos para el Club, en la ciudad de Lautaro (a unos 45 minutos al norte de Temuco), a un lado de la Ruta 5 Sur.

17/07/1969: En la Guerra de las 100 horas, el piloto, señor Fernando Soto Henríquez logra derribar tres aviones enemigos en combate aire-aire, consagrándose, así como Ás de la Aviación Hondureña.

Esa peculiar hazaña lo coloca en un sitial especial ya que en un solo día y en el mismo avión, el F4U-5 CORSAIR, matrícula FAH-609, derribó tres adversarios en el último combate de la historia mundial entre aviones propulsados por motores de pistón y hélices. El Congreso de la República de Honduras, lo nombró "Héroe Nacional" en septiembre del año 2003.

17/07/1979: Creación Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez. Su primer Directorio estuvo integrado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, y su presidente fue nuestro distinguido socio fundador, señor Sergio Barriga Kreft.

18/07/1914: El pionero de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi realizó una imponente demostración acrobática con su Deperdussin "T" en el Parque Cousiño de Santiago de Chile, con la asistencia del entonces Presidente de la República, Dr. Ramón Barros Luco y a un importante número de asistentes.

18/07/1914: El Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina asume como Jefe de la Brigada de Comunicaciones e Inspector de Aeronáutica del Ejército de Chile, en reemplazo del General de Brigada Arístides Pinto Concha.

18/07/1929: Arriba a Lima, Perú, la primera partida oficial de correo aéreo proveniente de los Estados Unidos de Norteamérica. La prensa informaba que el avión de la Panamerican Airways continuaría viaje a la ciudad de Arica a la mañana siguiente, luego a Copiapó, debiendo llegar a Santiago de Chile, dos días después.

18/07/1929: Se da partida oficial al servicio permanente de correo aéreo comercial entre Santiago y Buenos Aires.

Alberto Santos Dumont en 1901 exponiendo a Charles Rolls, uno de los pioneros de la aviación, los planos de su avión (colección del Museu Paulista de USP.)

(Hacer click sobre la fotografía para ver película)

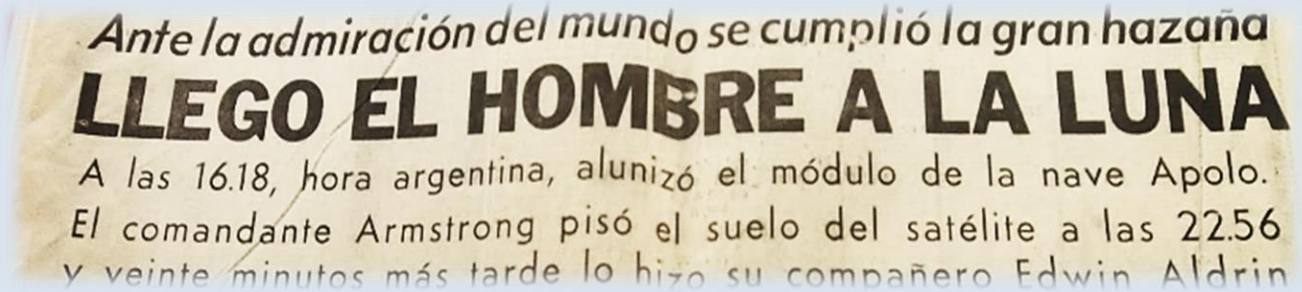
18/07/1965: Un helicóptero Hiller SL-4 de la Fuerza Aérea de Chile, en lo que sería uno de sus primeros vuelos debió efectuar el rescate de 122 turistas que se encontraban aislados por más de 20 días en el Hotel Portillo.

20/07/1873: Nace en Cangu, estado de Minas Gerais, Brasil; el señor Alberto Santos Dumont, ingeniero e inventor brasileño precursor de la aeronavegación mundial. La casa donde nació Santos Dumont está situada en el municipio de Palmira (hoy llamado Santos Dumont en su honor), a 240 km de Belo Horizonte y 220 km de Río de Janeiro.

20/07/1935: Creación del Club Aéreo de Puerto Montt. Su primer Directorio lo encabezó el Comandante de Escuadrilla (A), señor Manuel Tovarias Arroyo; Alfredo Espinoza, Vicepresidente; Capitán de Fragata Alfredo Caces, Secretario; Capitán de Bandada Guillermo Rodríguez R., Pro Secretario; Guillermo Melo, Tesorero; Teniente 1° Alfonso Moreira A., Pro Tesorero; Juan de Solminihac C., Director; Julio Bazán, Director; Alfredo Brahm, Director; y Jorge Domínguez T., Abogado del Club. En sesiones posteriores se presentaron y fueron aprobados los Estatutos del Club, obteniendo así su personalidad jurídica. Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935 y se realizó en el avión Gipsy Moth 39 de cargo de la Fuerza Aérea de Chile.

20/07/1960: En Panamá se constituye "*La Asociación de Pilotos Comerciales de Aviación*", compondrán su primera Junta Directiva, los señores Aulio Hernández, Presidente; Carlos Cowes Vicepresidente; Abraham Castro Tesorero; Régulo Hernández Secretario; Rodrigo Ponce Fiscal y el Dr. Eduardo Chiari Asesor Legal. Esta organización

20/07/1969: Se produce uno de los hitos capitales en la carrera espacial que llevaban a cabo Estados Unidos y la Unión Soviética, una de las aristas en que se manifestó la llamada Guerra Fría. Ese día la misión Apolo 11, compuesta por los astronautas Neil Armstrong, Edwin "Buzz" Aldrin y Michael Collins, llegaron a la superficie lunar.


Ante la admiración del mundo se cumplió la gran hazaña

LLEGO EL HOMBRE A LA LUNA

A las 16.18, hora argentina, alunizó el módulo de la nave Apolo. El comandante Armstrong pisó el suelo del satélite a las 22.56 y veinte minutos más tarde lo hizo su compañero Edwin Aldrin

"***Un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad***", decía Armstrong al pisar las tierras selenitas, en una transmisión en vivo por televisión, vista en todo el mundo y que ha generado también las teorías sobre un montaje de EE.UU., con el fin de tomar ventaja en la competencia con la URSS.

20/07/1979: La señora Dora Alida Carle León, se convierte en la primera mujer panameña en obtener su licencia de Piloto aviador Comercial, la N° 4.203, la cual se le habilita en el Cessna A-150 M, HP-902, siendo su instructor el Capitán señor Guillermo "Memo" Rodríguez P.

21/07/1932: El Decreto-ley 247 de esta fecha concede personería jurídica a la Línea Aérea Nacional (LAN Chile) de la Fuerza Aérea Nacional. A partir del 23 de agosto de 1934 el Presidente Arturo Alessandri Palma firmó el traspaso de los aviones que pertenecían a la Fuerza Aérea y que estaban en servicio con la LAN al momento de la concesión de la personalidad jurídica.

21/07/1933: Aerovías Nacionales S.A., es la primera empresa de aviación comercial de Panamá, que inicia servicios trisemanales a las localidades panameñas de Aguadulce, Santiago, las Lajas y David.

Los viajes regulares serán hechos los lunes, miércoles y viernes. Arreglos con el periódico Panamá América, permitirán enviar este periódico el mismo día al interior. De esta manera, empieza formalmente el desarrollo de la aviación comercial, en este atractivo país de la América Central.

23/07/1941: Durante el conflicto peruano ecuatoriano de 1941, el Capitán FAP, señor José Abelardo Quiñones parte en su avión N.A. 50 para realizar un ataque sobre el río Zarumilla, en la zona conocida como Quebrada Seca, donde es alcanzado por el fuego enemigo.

Pese a tener la opción de saltar con paracaídas, dirige su nave contra el emplazamiento de ametralladoras ecuatorianas, destruyéndolo por completo e inmolándose por su país.

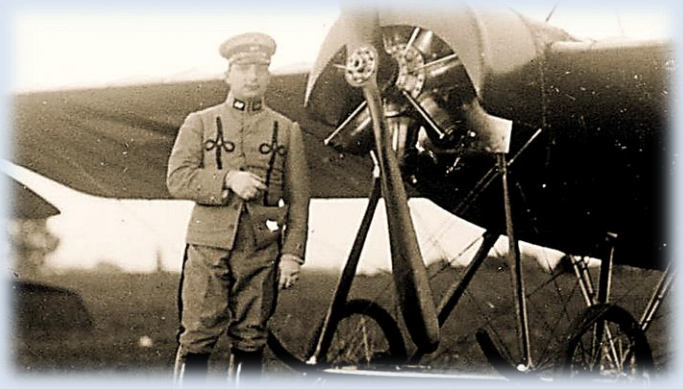
En 1996, fue reconocido por el Estado peruano como ''Héroe Nacional''.

José Abelardo Quiñones

23/07/1970: Creación Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer Directorio lo integraron los señores: Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Sommela Valenzuela, Director.

24/07/1916: Se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, la que en noviembre de 1916 se promulgaría su ley de creación.

El distinguido Teniente 1º, señor Juan Manuel Boiso Lanza, un valiente y hábil aviador graduado en la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, donde siempre será muy recordado y apreciado, llegará a ser su primer Director.



24/07/1920: Se organiza en Chile el Primer Curso de Vuelo para Aviadores Civiles, a cargo del aviador, señor David Fuentes, Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea chilena.

Un hecho curioso y destacable en esta historia, resultó ser que el primer alumno en graduarse fuera el ciudadano español, señor Camilo Pinal, quien efectuó su vuelo solo, un “12 de octubre” del año 1920.

24/07/1942: Creación del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Destinado a *"fomentar, difundir y aumentar los lazos de unión, amistad y compañerismo de sus miembros*".

El actual Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile funciona desde 1951 en el antiguo Palacio de la familia Subercaseaux Browne, ubicado en la calle Agustinas, en pleno centro de Santiago y que fuera construido en 1903.

24/07/1945: Se registra el primer vuelo efectuado a la Isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández. El vuelo a la isla se efectuó en el PBY 5 Catalina N° 401. En la fotografía el primero de la izquierda es el entonces Teniente 1º, señor Roberto Parragué Singer quien era el piloto a cargo de este vuelo.

25/07/1909: El aviador, inventor y constructor de aeronaves francés, señor Louis Blériot cruza por primera vez, el Canal de la Mancha. Recorrió 25 millas en 35 minutos. La repercusión de hechos como

esta hazaña, serían una de las causas que motivaron a nuestros precursores Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa a incursionar en la aviación.

25/07/1939: El Presidente de la República del Paraguay, Doctor Félix Paiva, firmó el Decreto N° 15.722 mediante el cual se otorgó la condecoración Al Mérito Militar "Cruz del Chaco", al **Arma Aérea Paraguaya,** por su brillante participación en la Guerra del Chaco.

26/07/1918: Creación de la Primera Compañía de Aviación Militar, con Guarnición en El Bosque, Santiago. Su primer comandante fue el entonces Capitán de Ejército, señor Enrique Pérez Lavín.

27/07/1925: Arriba por tren a Cochabamba, Bolivia, un moderno Junkers F-13, avión que voló este día desde un campo de aviación improvisado en San José de la Banda, cerca de esa ciudad boliviana, y que fuera donado por la colonia alemana residente para contribuir al desarrollo del país.

Avión Gipsy Moth, de la Escuadrilla de Anfibios Nº1

27/07/1929: Creación del Grupo de Aviación N°5, inicialmente llamada "Escuadrilla de Anfibios N°1", esta unidad siempre ha estado basada en Puerto Montt, en las bases de "La Chamiza" y luego "El Tepual", sirviendo como nexo con los poblados de la zona de la Cordillera de Llanquihue y Aysén, que en muchos casos sólo obtienen adecuadas comunicaciones por aire. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (A), señor Modesto Vergara Montero.

26/07/1930: Con solo 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy da el examen para obtener su brevet de piloto civil, convirtiéndose en la primera aviadora chilena. Tras realizar una excelente performance en el avión De Havilland DH-60 G del Club Aéreo de Chile sobre el aeródromo Los Cerrillos, en la que exhibió sus cualidades innatas, recibió al momento de aterrizar, sus ansiadas alas de manos de uno de sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos. En su honor se instauró el día 26 de julio como el "Día de la Mujer Piloto" a propuesta del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Graciela Cooper Godoy, en el día en que rindió su examen para optar al título de Piloto de Turismo

27/07/1967: Creación del Grupo de Aviación N°9. Creado en la Base Aérea El Tepual, inicialmente como unidad de combate, el Grupo de Aviación Nº9 donde tuvo en su inventario material tan importante como los legendarios Hawker Hunter. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A), señor Silvio Girardi Arestizábal.

En mayo de 1975, se trasladó a la nortina ciudad de Antofagasta. Luego de su desactivación entre los años 1981 y 1993, la unidad se reactivó en la Base Aérea Los Cerrillos como unidad de helicópteros. Con la unificación de la IIª Brigada Aérea, el Grupo comenzó una nueva era en la Base Aérea Pudahuel a partir de agosto de 2005.

28/07/1911: En Étampes, Francia recibe su brevet de piloto, el señor Eduardo, conocido como *Edu Chaves*, quien se convertirá en el primer piloto civil del Brasil.

Su pasión por la aviación comenzó en Inglaterra, donde estudiaba, cuando conoció al célebre Alberto Santos Dumont. En julio de 1914, Edu Chaves hizo historia al tomar el primer vuelo directo de São Paulo a Río de Janeiro. El vuelo duró 6 horas, en un planeador con motor de 80 caballos y una velocidad máxima de 80 km / h.

29/07/2014: Al mediodía de un martes, aterrizó el primer avión comercial que opera en el recientemente abierto aeródromo La Araucanía, SCQP (Temuco). El honor le correspondió al Airbus A319 CC-AHC de SKY Airline, que cumplió el vuelo SKU065, siendo recibido por el ya tradicional saludo de agua, por parte de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

Primer avión que aterrizó en el aeródromo La Araucanía

30/07/1912: Al interior de un fundo llamado Santa Amalia, se realizan los primeros vuelos en planeador registrados en Chile.

Los señores Oscar Möbis y Matías Rojas (dueño del fundo) ensayan los primeros vuelos sobre un aparato de construcción local y diseñado por ellos, desde algunas colinas del sureño pueblo chileno de Bulnes.

30/07/1928: La compañía aérea colombiana "SCADTA" (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, es la encargada de realizar el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.

30/07/1934: Inicialmente denominado Puerto Aéreo de Santiago, entra en funcionamiento oficial el "Aeropuerto Los Cerrillos", en Santiago de Chile.

30/07/1971: Nace como Diario la ahora Revista Camaradas, órgano institucional de difusión interna. En la actualidad, "CAMARADAS" informa al personal acerca de aquellas actividades de camaradería, deportivas y sociales propias de la vida de la Fuerza Aérea, así como temas profesionales.

Su dirección responsable correspondió al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, cargo ocupado en esa fecha por el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Patricio Araya Ugalde.

31/07/1915: A las nueve y diez de la mañana, el aviador chileno Luis Omar Page, se eleva desde la improvisada pista en la zona de Papel Pampa en Oruro, con su avión Bathiat Sánchez, apodado "Punta Arenas". Ésta fue a verdad cierta y probada, el primer aviador en los cielos bolivianos de Oruro, "y con magnífico éxito", tal como lo aseveran los periódicos bolivianos de la época, El Industrial y El Tiempo. *"se levantó a los cielos el "Punta Arenas", cientos de ojos vieron elevarse el aparato alado… el rotundo éxito se completó cuando después de permanecer largos minutos en el inmenso cielo azul, se coronó la hazaña de lograr el primer vuelo en Bolivia".*

31/07/1944: Fallece el célebre aviador y escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Recordamos que en 1929 este conocido autor de obras tan conocidas como los libros "El aviador" (1926), "Vuelo Nocturno" (1931) y "El Principito" (1943) donde su experiencia como aviador le sirvió como inspiración. Fue uno de los pilotos que trabajó para la línea aérea "Aéropostale", la cual operaba desde el Aeropuerto de Colina en Chile, y que más tarde en 1943, fuera cedido por el Gobierno Francés a la Fuerza Aérea de Chile.

LA AGRUPACIÓN DE MUJERES PILOTOS DE CHILE "ALAS ANDINAS" Y SUS PROLÍFICOS 36 AÑOS DE VUELO

Recordar que la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" fue fundada el 2 de julio de 1986, por un grupo de mujeres pilotos encabezadas por María Eliana Christen Jiménez.

Este año, cuando estaremos cumpliendo 36 años, vuelvo a recordar entre nuestras destacadas participantes, a aquellas amigas que formaron parte de este grupo, entre otras, a Margot Duhalde, Úrsula Meier, Artemisa Léniz, Lucía Salas, Carmen Luz Ovalle y Loreto Aguilera.

Una de las primeras actividades de "Alas Andinas" y que nos llena de orgullo, fue el haber invitado a participar a Graciela Cooper Godoy, primera mujer chilena que obtuviera su brevet de piloto, el 26 de julio de 1930, quien gustosa se integró como Socia Honoraria, para gran alegría de nuestra Agrupación.

Graciela Cooper Godoy
Primera mujer piloto de Chile en obtener su brevet.

María Eliana Christen

Origen

Como ya antes lo indicara, María Eliana Christen fue la motor principal de que nos uniéramos, su experiencia radicaba en pertenecer desde los años 70, a una Agrupación Internacional de Mujeres Pilotos, "*The Ninety Nines*". Organización internacional[1] iniciada en los Estados Unidos de Norteamérica, cuya fundadora y primera Presidente fuera la famosa aviadora norteamericana Amelia Earhart, propiciaba el auxilio, la amistad y facilitación del vuelo a través de una red de aviadoras a nivel mundial.

[1] La organización fue fundada el 2 de noviembre de 1929 en Curtiss Field, Valley Stream, Long Island, Nueva York. Unas 117 mujeres pilotos que había en ese momento, fueron invitadas a reunirse para el apoyo mutuo, el avance de la aviación y para crear una oficina central para mantener archivos sobre las mujeres en la aviación. Louise Thaden fue elegida secretaria y trabajó para mantener unido al grupo mientras luchaban por establecerse y crecer. Estos primeros propósitos continúan guiando a la organización hoy. En 1931, Amelia Earhart su principal integrante fue elegida como primera presidenta y el grupo eligió el nombre "*Noventa y nueve*" para representar a los 99 miembros fundadores.

De ahí surgió su inquietud por reunir a las mujeres pilotos en Chile, las que fueron contactadas para sostener una primera reunión informal, para lo que ella junto a otra de sus integrantes fundadoras, Margot Duhalde, nos invitaron a reunirnos en una de las salas del Centro de Terapia que tenía María Eliana en Hendaya esquina Napoleón. Ahí se nos explicó la idea general, en las que unánimemente estuvimos de acuerdo en dar los primeros pasos para constituirnos como Agrupación. Poco tiempo después, y ante un notario público, se firmaba en Santiago, el Acta de Constitución de "Alas Andinas".

Recuerdo que una semana después, a instancias de Margot y tras haber solicitado autorización a la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, nos reuniríamos en nuestra primera Cena Oficial, en el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, ubicado en la calle Agustinas.

Quiénes somos

En primer término, la organización se preocupó de integrar a la mayor cantidad de mujeres pilotos a través del país. En la actualidad, somos más de 50 mujeres, de distintas profesiones y actividades agrupadas alrededor de un interés común.

Algunas de las socias de la Agrupación que se juntaron para la Celebración del "Día de la Mujer Piloto" en el 2019, en Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

A la fecha, contamos con mujeres pilotos de Planeadores, Aviones Monomotores, Multimotores, Turbohélices, Helicópteros, Instructoras de Vuelo, Empresarias Aeronáuticas y Pilotos de Aerolíneas Comerciales.

Desde hace ya algunos años, contamos con una Oficina-Sede entregada en comodato por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), instalada en terreno facilitado por el Club Aéreo de Santiago, en el Aeródromo de Tobalaba.

Algunos de nuestros principales objetivos durante estos años, han sido el ampliar y potenciar el interés por la actividad aérea entre las mujeres chilenas. Reforzando el perfeccionamiento de nuestras socias a través de raids, seminarios, visitas y cursos de capacitación aeronáuticos.

Otra importante labor a desarrollar, ha sido el realizar obras de carácter social-educativo, acercando la aviación a miembros de la comunidad que desconocen los beneficios de esta disciplina, colaborando con el traslado de comida, implementos médicos y enseres de utilidad durante tiempos de catástrofe, como también realizando operativos médicos, dentales y culturales en tiempos normales.

De esta forma y sin mayor pretensión que la de lograr ser un canal de ayuda al mejor crecimiento del país y de sus ciudadanos, hemos logrado impactar positivamente en la sociedad y ser un referente en el mundo de la aeronáutica nacional.

La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" cooperando con la comunidad nacional para el terremoto del 27 de febrero del 2010

Podemos también destacar, la graduación de varias de nuestras socias, como Oficiales de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, gracias a la iniciativa de Margot Duhalde y al apoyo que tuvo de la Fuerza Aérea, se efectuó un Curso Especial para Reservistas, no sólo para la Agrupación, sino que también, para personas de otras áreas. Razón por la que creemos que nuestra Agrupación jugó un rol importante en la incorporación de mujeres a la Fuerza Aérea de Chile.

Socias de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" quienes finalizaron exitosamente su curso como Oficiales Pilotos de la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile

Otra actividad destacada de nuestras socias, es la desarrollada por las Pilotos Comerciales en Aerolíneas de Transporte como Constanza Riderelli, Lorena Salas, primera y segunda mujeres piloto en ser aceptadas. Seguidas de varias, entre ellas, Rocío Osses, María José Gatica, Loreto Vidal y otras.

Tripulación femenina compuesta por Constanza Riderelli Rousseau; Rocío Osses, Lorena Salas, María José Gatica, en vuelo a Shanghai, en búsqueda de cargamento de vitales insumos médicos para Chile, abril de 2020.

Hemos tenido una participación importante en Competencias y Rallies Aéreos Nacionales e Internacionales. En estos últimos, con la notable participación de la Piloto Úrsula Meier.

Otras acciones de nuestra corporación, han sido las que van en apoyo a la capacitación permanente de nuestras integrantes, tales como las visitas informativas a centros de infraestructura y logística relacionadas a la actividad aérea; el conocimiento y vuelos en diferentes tipos de aviones, mismos que han incluido la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones", como también de otros centros.

Visitas informativas a la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones", en septiembre de 2016 y otra a la Brigada Aérea del Ejército, en el 2018

También hemos tenido presencia y hecho divulgación a través de un stand de Alas Andinas en la FIDAE 1998 y estamos visibles a través de una vitrina permanente en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio en Cerrillos, que ilustra al visitante sobre el rol de las mujeres piloto en la aviación chilena.

Hazañas

En el año 2004, dos queridas pilotos de nuestra Agrupación, Madeleine Dupont D. y María Eliana Christen J., realizaron una verdadera hazaña al volar en un avión monomotor desde Santiago a Argentina, Brasil, cruzar el Atlántico sur hasta España finalizando en Suiza, para luego retornar a Chile cruzando el Atlántico por el norte del continente vía Islandia, Groenlandia, Canadá, Estados Unidos y el resto de América hasta llegar a Arica y luego el arribo a Santiago.

Para este viaje tuvieron que acondicionar el avión para una mayor autonomía. Contaron con el invaluable apoyo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y de la Fuerza Aérea de Chile. También las apoyó el Gobierno de la época.

Portada del libro "Travesía 2004, Las abuelas Voladoras", del autor Alfredo Gaete Briseño.

Fueron muy bien recibidas en todas partes. En Ginebra Suiza, en la Sede de las Naciones Unidas, se les entregó una particular distinción como Embajadoras de la Paz. Más tarde, en Montreal, Canadá, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), les concedió la distinción *"Primera Hazaña Aeronáutica del Siglo XXI y del Milenio*".

Raids de la Amistad

Durante estos 36 años se han vivido muchos e interesantes episodios. Para conocernos mejor e intercambiar experiencias, las primeras y repetidas actividades que se realizaron y se efectúan constantemente, han sido los Raids aéreos a diferentes partes del país.

Los consideramos de la amistad, porque en ellos no sólo aprendemos en la parte aeronáutica, sino que permiten una camaradería inolvidable para nuestra institución.

Hemos disfrutado muchas anécdotas que han enriquecido nuestras vidas. Han sido innumerables raids a diferentes lugares del país, como son, El Litral, San Felipe, Rancagua, Arica, Vicuña, Puerto Montt, Rapel, Chiloé Pista Calafate, Vichuquén, Colchagua Pista La Puerta, Atacama, El Salvador, Villarrica, Parral Pista San Guillermo, y ahora último en el mes de abril del 2022, al aeródromo San Rafael de Los Andes, entre otros.

Carola Chinchón, Náyade Muñoz, Orietta Rodríguez, Loreto Aguilera, María Artemisa Léniz, Carmen Luz Ovalle, María Angélica Fuentealba, Mariana Mesa, Soledad González, Raid a la Viña Santa Cruz en el 2011.

Durante un paseo a la Viña San Esteban en Los Andes en abril de 2022

Reconocimientos

Nuestra organización ha sido y es reconocida por todas las instituciones aeronáuticas del país. Como la Fuerza Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Federación Aérea de Chile, los Clubes Aéreos, etc.

En 1988 la Federación Aérea de Chile, nos reconoció como "Miembro Asociado" lo que nos enorgullece y agradecemos.

Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio recibe un agradecimiento de manos de la Presidente de la Agrupación, Orietta Rodríguez en el Día de la Mujer Piloto, significativa fecha que fuera proclamada por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, y más tarde reconocida oficialmente en el calendario nacional, por gestión directa de esta misma importante corporación.

Relaciones Internacionales

Al año siguiente de su fundación, en 1987, un grupo de socias viajó a los Estados Unidos de Norteamérica, invitadas a integrarse como socias en la Organización Internacional de Mujeres Pilotos "*The Ninety Nines*", en la Asamblea anual realizada en Oahu, Hawaii, EE.UU.

Este ingreso fue concretado y por muchos años, varias de nuestras integrantes continuaron siendo socias de esta honorable Institución.

Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas" en reunión de las Ninety Nines, Hawaii 1987

En 1994 fuimos invitadas a una reunión internacional de mujeres pilotos en Buenos Aires, Argentina. En este encuentro participaron además de Argentina y Chile, pilotos del Brasil y Uruguay.

En esta particular ocasión asistimos, la Presidente de la época Madeleine Dupont y las pilotos María Angélica Fuentealba y Orietta Rodríguez. Tras un azaroso vuelo en avión monomotor llegamos al Aeropuerto de Ezeiza en Buenos Aires, luego de vernos obligadas a pernoctar en Mendoza, debido a una feroz tormenta en Buenos Aires. Las mujeres pilotos argentinas no sólo nos recibieron muy afectuosamente, sino que, al día siguiente, nos invitaron a un vuelo hasta el Uruguay. Cada una de nosotros, voló de pasajera en aviones monomotor, por lo que disfrutamos todo el trayecto, especialmente el cruce del Río de la Plata.

En el mes de septiembre del año 2019, fuimos nuevamente invitadas por la *"Asociación de Mujeres en Aviación Argentina"* a un Festival Aéreo organizado por esta Agrupación, realizado en el Aeródromo Villa María, cercano a Córdoba.

El gran interés de las asistentes, la Presidente Orietta Rodríguez, la Tesorera Náyade Muñoz y la Secretaria Macarena Ordoñez, era por conocer como esta Asociación había organizado un Festival Aéreo, ya que en Chile éstos son organizados exclusivamente por los Clubes Aéreos.

Intercambio de reconocimientos en el 2ºEncuentro de Mujeres en la Aviación Argentina, Villa María, Araentina 2019

Náyade Muñoz, Vanina Busniuk, Orietta Rodríguez y Macarena Ordóñez, en el 2ºEncuentro de Mujeres en la Aviación Argentina, Aero Club Villa María, Argentina 2019

Durante el presente año 2021, y con motivo del Centenario de la hazaña realizada por la piloto francesa Adrienne Bolland, al cruzar la Cordillera de Los Andes desde Mendoza a Santiago, el 1° de abril de 1921, la Presidente de la Agrupación Orietta Rodríguez fue invitada por la Presidente de la Asociación de Mujeres Pilotos de Francia, Christine Debouzy junto con la Presidente de la Asociación de Mujeres en Aviación Argentina, Vanina Busniuk, a participar en un par de encuentros telemáticos dirigidos desde París, en celebración y conmemoración de esta hazaña.

A Chile le tocó presentar los siguientes temas:

1. "Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas", "Relación de Margot Duhalde con Adrienne Bolland" y "Celebración en Chile de los Aniversarios 90° y 95° de este Cruce". Expositor: Orietta Rodríguez. Presidente Agrupación Mujeres Pilotos de Chile.
2. "Trayectoria de la Mujer Chilena en la Aviación". Expositor: Señor Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile (IIHACH).
3. "Adrienne Bolland en Chile". Expositor Señor Héctor Alarcón, Historiador. Socio del IIHACH.
4. "La Mujer Piloto y sus experiencias en la actualidad". Expositor: María Isabel Carrasco, Piloto, Empresaria Aeronáutica y Directora de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile.

Adrienne Bolland y Margot Duhalde, Chile 1971

Conmemoración 90 años del Cruce de la Cordillera de los Andes en avión por Adrienne Bolland, Escuela de Aviación, abril 2011

Margot Duhalde junto a Norberto Traub durante la celebración 95 años del Cruce de la Cordillera por Adrienne Bolland, actividad realizada en las dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, abril de 2016

Premios otorgados

La Agrupación entrega reconocimientos como "El Premio al Mérito Aeronáutico Margot Duhalde Sotomayor" a Mujeres Pilotos destacadas.

Han recibido este Premio, la Comandante de Aerolínea, Constanza Riderelli Rousseau, primera mujer piloto en ingresar a una Aerolínea Comercial[2] en la era del Jet. Además, a nuestras distinguidas socias y también muy apreciadas amigas, Artemisa Léniz, María Eliana Christen y Madeleine Dupont.

Además, anualmente se entrega esta misma distinción a la Primera Antigüedad Mujer egresada de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado". En diciembre de 2020, se le entregó el Premio a la Subalférez Bárbara Constanza Ferrada Pennekamp.

Constanza Riderelli Rousseau (2018)

María Artemisa Léniz Regord (2019)

Nicole Boeck en representación de su madre, Madeleine Dupont D. (2019)

Bárbara Ferrada Pennekamp (2020)

[2] Importante se hace recordar, que otra de nuestras pilotos fundadoras, Margot Duhalde Sotomayor, fue la primera piloto de transporte aéreo en Chile.

Día de la Mujer Piloto.

La Agrupación celebra, con mucho orgullo, cada 26 de julio el "Día de la Mujer Piloto en Chile". Fecha en la cual, nuestra ilustre aviatriz, Graciela Cooper Godoy, la primera piloto chilena recibiera su Brevet en 1930.

Debemos destacar y agradecer que ella pudo hacer el Curso de Piloto gracias al entonces Club Aéreo de Chile, pues a solicitud de su primer presidente, Arturo Merino Benítez, esta corporación recientemente fundada, otorgó dos becas exclusivas para mujeres. Efectivamente, ingresaron dos alumnas, pero la segunda de ellas, Clemencia Echeverría tuvo que renunciar por presiones familiares, no obstante haber realizado el curso, quedando sólo Graciela Cooper, quien coronó su sueño al realizar una exitosa presentación ante la comisión que otorgaría su ansiado "brevet de piloto de turismo".

Es menester recordar, que la celebración de esta importante fecha en el calendario nacional, fue propuesta por el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IIHACH en 1994 y años más tarde, en el 2018, fue nuevamente promovida la idea ante las autoridades del Senado Nacional, hasta su promulgación oficial.

8 | Portada

Domingo de Reportajes | EL MERCURIO DE VALPARAISO | Domingo 26 de julio de 2020

MARÍA ELIANA CHRISTEN -DERECHA- Y MADELEINE DUPONT, LAS "ABUELAS VOLADORAS", PROTAGONIZARON EN 2004 LA HAZAÑA DE UNIR AMÉRICA, ÁFRICA Y EUROPA EN UN MONOMOTOR BEECHCRAFT DE 1981.

Pilotos chilenas 90 años después del ingreso de la mujer a la aviación

El 26 de julio de 1930, la joven Graciela Cooper obtuvo su licencia de piloto, abriendo una ruta que otras pioneras ensancharían luego con audacia y coraje para que sus seguidoras pudieran volar cada vez más lejos.

Rosa Zamora Cabrera

Hacia fines de abril, en los días más inciertos de la pandemia, un moderno Latam despegó de Santiago con destino a Shanghái. Iba especialmente acondicionado para trasportar 21 toneladas de insumos médicos, elementos entonces tan escasos que podían ser incautados en cualquier escala. Por eso, la ruta del vuelo siempre fue secreta. La misión concluyó con éxito tras 59 horas de viaje y 18.000 kilómetros recorridos. La encabezaron las comandantes Constanza Ridenelli -la primera piloto comercial de Chile- y Lorena Salas, junto a las copilotos Alicia Erazo y María José Galvez.

Cuando el 26 de julio de 1930, tras un riguroso entrenamiento, Graciela Cooper obtuvo la licencia que la convirtió en la primera mujer piloto del país, abrió también una ruta que otras pioneras ensancharían luego con audacia y valentía para que sus seguidoras pudieran volar cada vez más lejos, como los pilotos del viaje a China. Pero junto con ese cielo de oportunidades también les legó una exigencia que todas han sentido: la responsabilidad de la excelencia.

"Fuimos nueve mujeres pilotos las que en una reunión en el Club de la Fuerza Aérea, hace 14 años, formamos la agrupación Nuevas Alas. Me emociona recordar que estaba Graciela. Imagino cuán difícil debe haber sido para ella cumplir su sueño. Nos contaba que bordaba cubanas para poder pagar sus vuelos", rememora la primera presidenta y creadora de la institución, la psicóloga y "abuela voladora" María Eliana Christen, quien en 2004, junto a su amiga Madeleine Dupont, protagonizó la hazaña de unir América, África y Europa en un frágil monomotor Beechcraft Bonanza del año 1981.

MARGOT, LA LEGENDARIA

En este aniversario tan significativo para las cerca de 200 aviadoras que existen en Chile, tanto pilotos privados como en las Fuerzas Armadas y de Orden, aviación comercial, en labores particulares como aerofotogrametría o escuelas de vuelo, según estima la actual presidenta de "Alas Andinas", Orietta Rodríguez, nadie olvida el aporte de Margot Duhalde. "Nuestra insigne piloto, quien fue socia honoraria de nuestra agrupación hasta su deceso a los 97 años".

Ella se graduó como piloto civil antes de cumplir los 18, en 1938. "Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial viajó a Europa y trabajó como piloto para las Fuerzas Francesas libres que encabezaba

Lamentablemente, durante el 2020, no pudimos celebrarlo en forma presencial debido a las restricciones propias de la actual Pandemia, no obstante, hicimos difusión mediante entrevistas en la Prensa.

Margot Duhalde Sotomayor

Nuestra muy querida y ya legendaria Margot, fue un aporte muy importante en nuestra Agrupación. Además de socia fundadora, ella se desempeñó como presidente de la agrupación durante un buen tiempo, nombramiento que, con todo nuestro agradecimiento a su gestión, se convirtiera con el tiempo en "Presidente Honoraria". Nos acompañó por más de 30 años, prestándonos su generosa colaboración, ya fuera en el logro de objetivos, como en el valioso aporte de sus experiencias, tanto como piloto en la Segunda Guerra Mundial como de su amplísima trayectoria profesional en Chile.

Su valioso conocimiento del vuelo, el irrestricto cumplimiento de las normas aeronáuticas y sus excelentes relaciones con la Fuerza Aérea de Chile y la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, nos facilitaron muchas de las veces, el obtener un gran apoyo de estas Instituciones Nacionales en los diferentes raids, perfeccionamiento permanente, presencia en FIDAE, entre otros.

Su gran anhelo era que incorporáramos en la Agrupación a todas las mujeres relacionadas con la aviación, ya fuesen mecánicas, controladoras aéreas, etc.

Margot Duhalde Sotomayor, año 1959

Centenario Nacimiento Margot

Una de nuestras últimas actividades presenciales, fue la Conmemoración del Centenario del Nacimiento de Margot Duhalde, ocurrido a tan sólo tres años del aniversario de su sensible fallecimiento (12.12.1920 – 12.12.2020). Esta ceremonia organizada por la Agrupación de Mujeres

Pilotos de Chile con la valiosa cooperación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IIHACH y del Alcalde de su natal Río Bueno, don Luis Reyes Álvarez.

En esta memorable ocasión, se hizo entrega del Libro *"Margot Duhalde Sotomayor. De Río Bueno a los cielos del mundo".* Investigación biográfica escrita por el señor Norberto Traub, y que contara con el apoyo para su impresión, de la Ilustre Municipalidad de Río Bueno.

Constanza Riderelli y Orietta Rodríguez, en Ceremonia del Centenario del Nacimiento de Margot Duhalde y lanzamiento de su libro biográfico. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, febrero 2021.

La actividad desarrollada en el atractivo marco del Museo Nacional Aeronáutico del Aire y del Espacio, contó con un selecto público e importantes autoridades nacionales y amigos, entre otros, la distinguida presencia del Embajador y del Agregado Militar de Francia, país al cual Margot Duhalde sirvió durante la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndose en la Primera Oficial Piloto de la Fuerza Aérea de la Francia Libre.

Los asistentes de esa mañana posan ante un avión SEPECAT JAGUAR E que obsequiara Francia al MNAE en 2015 De izquierda a derecha: CDA Antonio Gallegos; Náyade Muñoz R.; Mauricio Malbec; Roxana Mansilla Albornoz; Luis Reyes Álvarez, alcalde de Río Bueno; Roberto Rozas Stage; Orietta Rodríguez G.; Roland Dubertrand, Embajador de Francia; Norberto Traub G.; Constanza Riderelli R.; Oscar Avendaño G.; Mario Magliocchetti O.; Coronel Yves Rols; Virginia Riquelme Zucchet; Tito Muñoz Reyes y Sergio Barriga Kreft.

Futuro

¿Qué esperamos a futuro?

En primer término, seguir progresando. Ser un gran aporte en el ingreso de las mujeres de nuestro país a las actividades aeronáuticas, ya sea como pilotos u otra especialidad relacionada.

Honrar y no olvidar nunca a las mujeres pilotos que nos han antecedido.

Orietta Rodríguez Gaune
Presidente Agrupación Mujeres
Pilotos de Chile “Alas Andinas”

PIOCHA FUNDADOR "ARTURO MERINO BENÍTEZ"
Honor, servicio público y justicia histórica

Podríamos decir que conmemorar consiste en recordar en un acto público y solemne a un personaje, un acontecimiento o a una institución que le han otorgado un significado a lo que somos y que en cada conmemoración regresamos al momento en que dicha persona, institución o acontecimiento ingresó a la memoria colectiva de nuestra sociedad. Comprendiendo entonces que, en cada acto conmemorativo, no solo recordamos el pasado, sino que nos acercamos al acontecimiento o al personaje en un acto de reconocimiento, con un sentido de pertenencia, identidad y orgullo del legado que nos dejó y que ha pasado ser un referente para nuestra cultura.

Es dentro de este contexto que nuestra corporación creó hace poco tiempo atrás, la distinción "Piocha Fundador Arturo Merino Benítez", testimoniando con ella en forma pública y solemne, nuestra profunda admiración y agradecimiento hacia quienes dedicaron su existencia a la construcción de la aviación civil que hoy disfrutamos, recuperando así la esencia de un acto histórico que nos enseña a vivir y comprender el presente, en la figura del principal gestor y verdadero arquitecto de la institucionalidad aérea nacional.

Haciendo justicia histórica

Primer directorio del Club Aéreo de Chile.

Creado tras una Asamblea en mayo de 1928, el entonces denominado Club Aéreo de Chile, a Merino, le corresponderá el honor y privilegio de ser el primer presidente de esta institución aérea civil al servicio del país, y que fuera la entidad basal del actual Club Aéreo de Santiago y de todos los otros clubes a lo largo de nuestra Nación.

De acuerdo a la visión estratégica de Merino, 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 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"* [3].

Basta recordar algunos de los pormenores que precedieron esta nueva organización, entre los que se resumen los hechos de que en marzo de 1927, Merino Benítez se habría convertido accidentalmente en Director Interino de Aviación de la Inspectoría General del Ejército, sin dejar de ser Director de la Escuela de Aviación Militar[4].

El 13 de abril de 1928, se convertirá de la mayor autoridad aeronáutica del país, al asumir como titular la jefatura de la Dirección de Aviación Militar, el nuevo nombre que se le dio a la Inspección de Aviación, en reemplazo del Coronel Elías Veloso Rivera. Será pues, ejerciendo este nuevo cargo con plena responsabilidad y visión, como era la costumbre del joven comandante, que dispondrá el llamado a una Asamblea Constituyente para el 5 de mayo de ese año en curso, en el entonces Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación.

Ante tan dramática realidad, una de las primeras medidas acordadas por esta Asamblea, será la de abrir un libro de registro para Socios y el de designar un Directorio Provisorio que tenga las atribuciones para obtener la constitución legal de una nueva institución.

Tras una acalorada pero productiva sesión, se dará finalización al otrora emblemático Aero Club de Chile, dando paso a fundar, ese mismo 5 de mayo de 1928, el ***Club Aéreo de Chile***, una entidad jurídicamente nueva y distinta a la otra corporación.

Las bases de esta nueva y primigenia organización, se fundamentaba inicialmente en la creación de una entidad nacional que formara y proporcionara pilotos civiles responsables y de gran calidad en el futuro próximo inmediato. Es por ello que Merino, días más tarde comprometerá con el Presidente de Chile en aquellos días, don Carlos Ibáñez del Campo, su irrestricto apoyo para proporcionar a la nueva entidad, el auxilio e instrucción de pilotos instructores militares como también el de adquirir el material de vuelo apropiado para la naciente aviación civil.

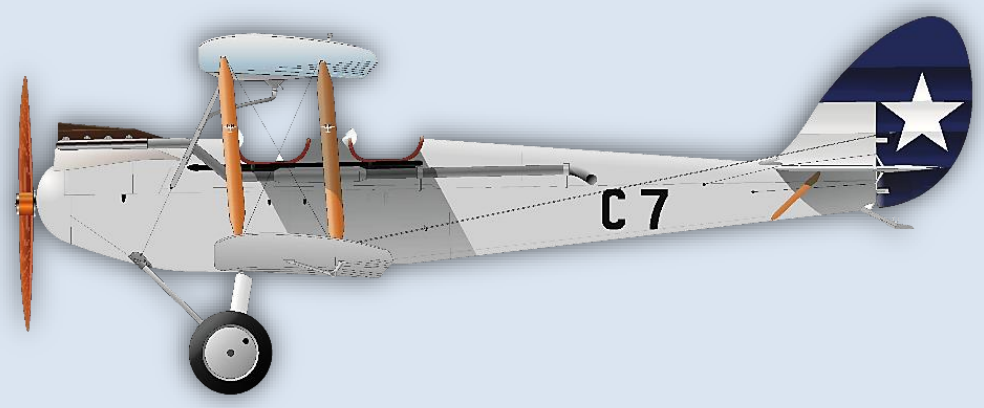
Pronto será una de las primeras determinaciones de Merino, la de adquirir un avión que, por su versatilidad, respondiera a las necesidades de material de vuelo que demandaban sus iniciativas.

---

[3] Pizarro Soto, Alejandro. "*El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino*" Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago 1998. En este relato se hace referencia al desesperado intento de don Raúl Edwards Mac-Clure que hiciera en 1926, tras asumir la presidencia del Aero Club de Chile, hiciera para recolectar fondos para impulsar proyectos de fomento para la aviación civil. A causa del fallecimiento de Edwards Mc-Clure en 1927, Merino pronto asumirá como presidente accidental de la anciana institución, citando a la histórica y emblemática Asamblea Constituyente del 5 de mayo de 1928.

[4] Cargo asumido el 19 de julio de 1926. Fernández Donoso, Alberto – Traub Gainsborg, Norberto. "*Arturo Merino Benítez. Vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional"*.

Para fortuna de Merino, la respuesta a su demanda estaría en las vitrinas de la firma Morrison & Co. en plena calle Ahumada, en la que exhibían un pequeño biplano de Havilland DH-60 Cirrus Moth de los que adquirió la primera partida de estos aviones, que Gran Bretaña exportaría fuera de los límites de la Comunidad Británica.



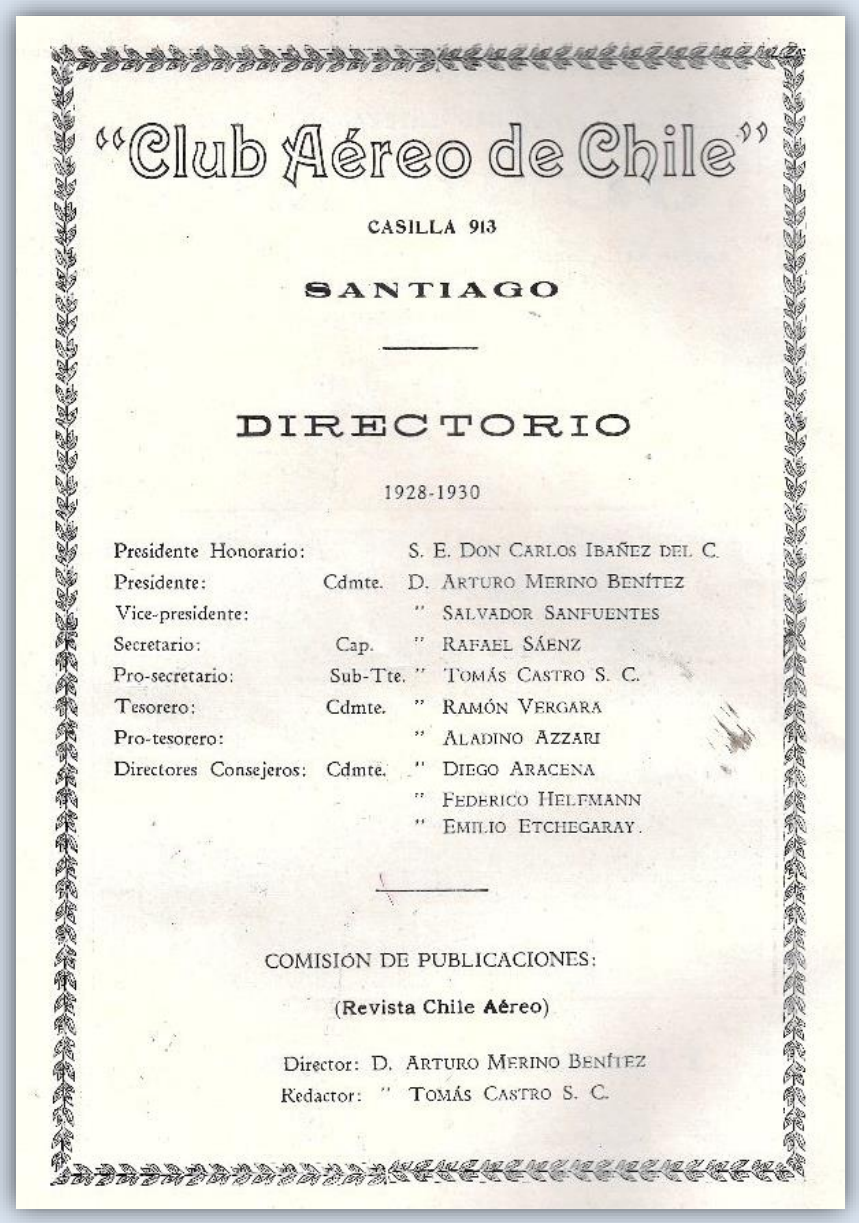
DH-60 Cirrus Moth
(Ilustración gentileza del señor Erwin Cubillos Salazar)

El trabajo desarrollado por Merino primero como presidente accidental, dio paso a una importante medida del Directorio del Club Aéreo de Chile, permitiendo su puesta en marcha con la posterior aprobación de sus Estatutos y de la respectiva personería jurídica por Decreto N° 2.274 de fecha 20 de noviembre de 1928.

Una semana después, el 26 de noviembre, se elegiría el Directorio definitivo del cual encabezaba simbólicamente como Presidente Honorario, S.E. el primer mandatario de la Nación, general Carlos Ibáñez del Campo, incluyendo prácticamente a los mismos integrantes de la Directiva inicial, quedando compuesta por el comandante Merino como presidente; Salvador Sanfuentes como vicepresidente; Capitán Rafael Sáenz como secretario; Subteniente Jorge Lathrop de prosecretario; Aladino Azzari de tesorero; Teniente Julio Bocaz como protesorero; y como Directores el Mayor Ramón Vergara, Diego Aracena, Teniente Roberto Costabal y los pilotos civiles Federico Helfmann y Emilio Etchegaray.

El Club Aéreo de Chile, inició sus primeras actividades en las instalaciones de la entonces Escuela de Aviación en El Bosque utilizando principalmente el biplano DH-60 Cirrus Moth y otros siete aviones que serían traspasados al Club por la Línea Aeropostal.

El primer curso de vuelo de tan solo nueve alumnos, se inició con los Instructores señores, Capitán Rafael Sáenz Salazar, los tenientes Gregorio Bisquertt Rubio y Humberto Díaz Plaza, el 11 de mayo de 1929. Durante el mes de mayo, se unió en esta misma condición, el Capitán Carlos Montecinos Asenjo.



"Club Aéreo de Chile"

CASILLA 913

SANTIAGO

DIRECTORIO

1928-1930

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

COMISIÓN DE PUBLICACIONES:

(Revista Chile Aéreo)

Director: D. Arturo Merino Benítez
Redactor: " Tomás Castro S. C.

Primer Directorio del Club Aéreo de Chile

De este primer curso y después de efectuar el curso práctico y teórico requerido, alcanzarán el Título de *Piloto de Turismo* (Piloto Civil), solo seis de los nueve integrantes: Raúl Besa, Jorge Fernández, Oscar Palacios, Oscar Rivas, Jorge Rodríguez y Graciela Cooper Godoy, quien junto a otra joven, doña Clemencia Echeverría Palma[5], habían accedido a este curso a través de una beca de instrucción,

[5] Clemencia Echeverría Palma, no obstante, de haber realizado su instrucción prácticamente completa y haber efectuado algunos pocos vuelos sola, se vio en la disyuntiva de no poder continuar con su deseo de volar como piloto, debido a presiones familiares.

proporcionada por el propio presidente de la naciente entidad, Teniente Coronel don Arturo Merino Benítez.

Es así que, desde aquellos días, el entusiasmo por la actividad aérea civil nacional, se extendió a provincias haciendo rápidamente posible la creación de las primeras dos filiales, una en Temuco y otra en Iquique respectivamente, para más tarde, en escasos 10 años, contar con un Club-filial en muchas de las principales ciudades del país.

Recordando la labor fundadora, servicio público y perpetuando su mérito en las alas civiles

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, fundado el 28 de enero de 1983, tiene como objeto principal de su ser, el impulsar la investigación de la historia aeronáutica militar y civil de Chile, analizar su desarrollo, rectificar fundadamente los errores históricos y difundir su glorioso y honroso pasado, es decir es la entidad nacional encargada de *investigar, conmemorar y difundir* nuestra historia aeronáutica.

Tal como lo mencionara al inicio de estas líneas, nuestra corporación se hace parte periódicamente de la conmemoración histórico aeronáutica, recordando ideas y valores que aportaron a nuestra identidad, hombres o instituciones para dejarlas forjadas como una heredad a las generaciones que les seguirían. Por este motivo y teniendo presente la inestimable labor de este hombre, su señera visión para con la aviación civil nacional e indiscutible genio patriótico, es que nuestra corporación, con fecha 31 de marzo de 2022 -terminando el Mes del Aire- tuvo a bien el instituir, una distinción especial, que visibilice y perpetúe uno de los principales próceres de la aeronáutica nacional, quien fuera primer presidente del Club Aéreo de Chile, entidad basal de todos nuestros clubes aéreos, a lo largo y ancho de la Nación.

Sus antecedentes iniciales provienen luego de analizar la situación propuesta por uno de sus directores en reunión de Directorio, donde se resolvió por unanimidad, el instituir ese “Mes del Aire”, un premio anual, destinado a los integrantes de la Aviación Civil, que distinga inequívocamente la perseverancia, actitud, permanencia y honorable trayectoria tanto de pilotos como integrantes complementarios a las correctas y exitosas tareas de operación de vuelo en Clubes Aéreos a lo largo del país, bajo la denominación de **“Piocha Fundador Arturo Merino Benítez**”.

La mentada “Piocha Fundador Arturo Merino Benítez”, será otorgada anualmente, en un número no superior a cinco premios y en dos categorías, respectivamente:

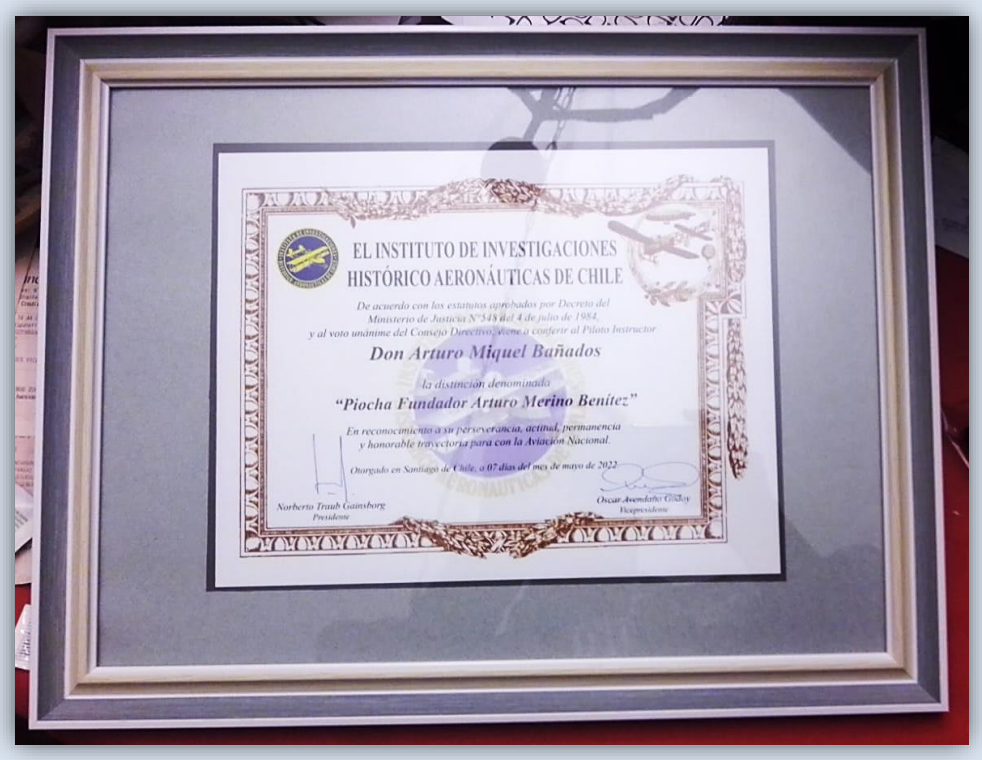
- Alas Doradas, para pilotos civiles
- Alas de Plata, para todo integrante complementario y necesario para el cumplimiento correcto y exitoso de tareas de operación de vuelo en Clubes Aéreos.

Alas de Oro

Alas de Plata

La postulación para estos premios será presentada anualmente por cada uno de los Clubes Aéreos nacionales junto a la respectiva curricula a nuestra corporación, antes de cada 4 de junio de cada año, recordando con ello, la fecha en que le fuera conferido en 1928, el Título de Piloto al entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez.

Éstos serán conferidos con el diploma correspondiente, en las fechas aniversario de los respectivos clubes aéreos donde pilotos o personal complementario a la aviación segura y de servicio, haya calificado de acuerdo al comité especialmente dispuesto para ello de nuestro Instituto, teniendo en cuenta que para las distinciones sólo podrán calificar en un máximo de 5 personas cada año, por cada una de ambas categorías y siempre bajo propuesta de los respectivos Clubes Aéreos.



Diploma respectivo

Nuestra corporación llevará y registro estricto, tanto en cuanto a las presentaciones como a la adjudicación del número máximo anual a otorgar, por lo que aquellos denominados irán conformando un verdadero registro de esa Legión de *"los mejores y más distinguidos"* de la historia aeronáutica asociada a la entrega, perseverancia y servicio en los Clubes Aéreos de nuestra Nación.

Para dar fiel cumplimiento a los objetivos basales de nuestra corporación, homenajeando la labor tesonera de Merino en pro de la aviación chilena toda, en especial aquella de índole civil, es que año tras año, difundiremos su nombre y ejemplo como fiel legado que perpetúe la enorme obra de este chileno de selección, que supo aquilatar responsable y tempranamente como pocos, la importancia que la aviación civil, tendría para nuestra patria, realzando con su particular denominación, no sólo su insigne nombre, sino que el hecho de que fue del Club Aéreo de Chile, su fundador y primer presidente en 1928, poniendo con ello, la aviación deportiva al alcance del chileno medio, algo hasta esa época, sólo estaba al alcance de los sectores más pudientes. No conforme con ello, solicitó al año siguiente, la integración mediante becas especiales, destinadas a las primeras mujeres pilotos.

En fin, nuestra corporación se place en poder instituir esta distinción de honor, que sólo pretende acentuar y distinguir aquellos valores propios que deben ostentar nuestros Hombres del Aire que surcan los aires desde los Clubes Aéreos de Chile.

Primera distinción concedida

Don Arturo Miquel Bañados recibe de manos del presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la Insignia y diploma de Honor correspondiente a la "Piocha Fundador Arturo Merino Benítez".

El pasado sábado 7 de mayo de 2022, con ocasión de la conmemoración de los 94 años de vida del Club Aéreo de Santiago, nuestra corporación tuvo el honor de otorgar este premio por vez primera durante este año, situación que fue ampliamente difundida y representó un sentimiento grato de alegría y gran regocijo, puesto que el premio indicado recayó por decisión unánime, en un gran caballero de la aviación civil nacional, me refiero a don Arturo Miquel Bañados, distinguido socio del Club Aéreo de Santiago.

En aquella oportunidad, las palabras del locutor de la ceremonia de aniversario, señaló lo siguiente: *"…para recibir esta primera y particular distinción desde su reciente creación, se ha escogido a uno de nuestros más fieles representantes de lo que significa este premio, nos referimos a uno de los selectos pilotos del Club Aéreo de Santiago, don Arturo Miquel Bañados, quien desde muy temprano sintió el llamado de las alas.*

Su registro curricular se remonta a principios de 1956, cuando con tan sólo 20 años de edad, se incorporó al entonces Club Aéreo de Chile – hoy Club Aéreo de Santiago - obteniendo su licencia de Piloto Privado en mayo de ese mismo año. Desde entonces, comenzó a desarrollar considerable y entusiasta actividad de vuelo. En septiembre de 1957, antes de un año y medio de obtenida su licencia, cumplió con los requisitos exigidos e ingresó a nuestra Escuela de Vuelo, primero como Ayudante de Instructor y luego como Instructor.

Su constante dedicación a las actividades de instrucción, traspasando su experiencia y conocimientos a otros socios durante 65 años, le han permitido formar varias generaciones de pilotos, algunos de los

cuales han seguido su camino y son actuales instructores de la Escuela, en tanto muchos otros son expertos pilotos profesionales e inspectores de importantes aerolíneas.

Hoy es un distinguido Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, que ostenta el grado de Comandante de Escuadrilla en la rama del Aire.

En enero de 1961, fue seleccionado por la Dirección de Aeronáutica para participar en un "Curso de Adoctrinamiento para Instructores de Vuelo" que se impartió en la Escuela de Aviación Capitán Avalos en material Mentor T-34, incluyendo etapas de acrobacia, formación, vuelo nocturno y por instrumentos. A partir de ese año y por encargo del Directorio de la época, Arturo Miquel se dedicó a recopilar la diversa reglamentación que regía la actividad del Club hasta entonces y, luego de un largo período de compilación de antecedentes y de coordinación con las disposiciones de la autoridad aeronáutica, concluyó su trabajo en 1963, con la aprobación por parte del Directorio del "Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Escuela de Vuelo del Club Aéreo de Santiago", del cual fue su principal redactor.

En 1963, la Dirección de Aeronáutica le otorgó el nombramiento de "Examinador de Vuelo para la Aviación Privada", luego de aprobar con éxito un nuevo curso realizado en la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile.

Posteriormente, ejerció el cargo de Director de la Escuela de Vuelo entre los años 1964 y 1968. Además, formó parte del Directorio del Club durante 13 años, en diferentes períodos, a partir de 1964. Fue Vicepresidente por más de 5 años y Presidente, en forma continua, entre 1973 y 1979. En consideración a los distinguidos servicios prestados a esta corporación, el año 1982, la Asamblea General lo nombró Socio Honorario

Ocho años más tarde, la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile le otorgó la condecoración "Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile" para distinguir su trayectoria, reconocida labor y permanente actividad en la aviación civil del país. Actualmente, es profesor de la asignatura "Historia del Club Aéreo de Santiago" que se imparte en todos los cursos básicos del Club.

En virtud de todos estos indiscutidos méritos, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en hacer este reconocimiento, con la imposición de la ***"Piocha Fundador Arturo Merino Benítez****" en su categoría "Alas Doradas".*

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

HELICÓPTEROS BELL JET RANGER 206 EN LA AVIACIÓN NAVAL

Introducción.
La Aviación Naval de la Armada de Chile, desde su etapa de resurgimiento en 1953, en su inventario de aeronaves tuvo siete helicópteros Bell 47G y cinco del tipo Bell 47J. Estas aeronaves marcaron hitos importantes en la familia del Albatros Dorado.

Pese a su fidelidad, ambos tipos de helicópteros, tenían sus limitaciones en cuanto a su potencia proporcionada por su motor recíproco, esto llevó a realizar los estudios respectivos para su reemplazo por helicópteros que fueran propulsados por turbinas a gas, que entregaban una mayor potencia y seguridad en las operaciones aéreas.

La siguiente reseña de los helicópteros Bell *Jet Ranger* 206, nace al realizarse este año 2022, el último vuelo de un helicóptero de este modelo en la Aviación Naval de la Armada de Chile, razón por la cual me gustaría señalar y destacar algunos de los hechos más importantes acaecidos con este material desde su adquisición.

Compra de nuevos helicópteros.
A fines de la década de los años ´60 del siglo pasado, la Aviación Naval chilena resolvió la adquisición de cuatro helicópteros *Bell Jet Ranger*, modelo 206, desechando otras alternativas como los *Hiller* 1100 y *Aerospatiale Alouette* II.

El modelo 206 de *Bell Helicopter Corporation*, tuvo su origen en un llamado a concurso del Ejército de los Estados Unidos en 1961, para que la industria aeronáutica produjese el reemplazo de los helicópteros con motores recíprocos que empleaba en esa época.

El 01 de diciembre de 1969 se firmó el contrato entre *The Bell Helicopter Company* y la Misión Naval de Chile en *Washington* por la compra de cuatro helicópteros *Bell Jet Ranger*, modelo 206, designación naval SH-57A, de la versión con tren de aterrizaje alto y con sistema de flotación de emergencia, que permitía la instalación de un soporte bajo del fuselaje para lanzar torpedos antisubmarinos MK-44.

Este contrato además consideraba los respectivos cursos de instrucción para pilotos y mecánicos, que se realizaron en la fábrica *Bell* en *Fort Worth*, Texas, y posteriormente una etapa en la fábrica de las plantas de poder, (motores en base a turbinas a gas) de *Allison*, en *Indianapolis*, *Indiana*.

Para la instrucción de operación y mantenimiento, y para la recepción de los helicópteros, se designó una comisión que viajó a los Estados Unidos, compuesta por tres pilotos, un ingeniero (que además era piloto de helicópteros), y seis mecánicos de aviación, subespecialistas en helicópteros.

El 11 de mayo de 1970, se efectuó la recepción de los helicópteros en la Fábrica *Bell* de *Fort Worth, Texas.*

Personal de oficiales y gente de mar durante la recepción de los cuatro helicópteros, 11 de mayo de 1970.

Ese mismo día se dio inicio al curso de instrucción de pilotos y mecánicos en la citada fábrica. Este curso estuvo dividido en dos fases: la primera desde el 11 al 29 de mayo de 1970 en *Fort Worth*, Texas para el curso del helicóptero, y la segunda del 30 de mayo al 20 de junio en *Indianapolis*, *Indiana*, lugar donde se encontraba la empresa constructora de las turbinas *Allison* que emplean los citados helicópteros.

El siguiente personal de oficiales realizó curso de pilotos:

1.	Capitán de Corbeta	Federico Peñaranda Garcés
2.	Capitán de Corbeta	Claudio Aguayo Herrera
3.	Teniente 1°	Víctor Parada Kreft
4.	Teniente 1°	Alfonso Wenzel Valdivia

Entre los puntos más destacados del curso de pilotos y mecánicos, se pueden mencionar los siguientes:

- Se aumentaron de 5 a 10 horas de prácticas de vuelo.
- La Firma suministró el material, 03 torpedos (dummy) del peso y geometría similares al del torpedo A/S MK-44, y las horas de vuelo necesarias (app. 05) para el entrenamiento extraordinario en el lanzamiento de torpedos y vuelo nocturno.

- Se incluyó en el programa de instrucción de los mecánicos, instrucción especial para mantenimiento mayor en la estructura de la aeronave, sin costo para la Armada de Chile.
- Además, la empresa constructora del helicóptero, financió una película mostrando las distintas fases de los lanzamientos de torpedos realizados por los oficiales chilenos. Una copia de dicha película fue donada a la Armada de Chile para instrucción.

El siguiente personal Gente de Mar realizó el curso de mecánicos:

1.	Suboficial (Mc.Mq.Av.)	Rosendo Rivera Caamaño
2.	Sargento 1° (Mc.Mq.Av.)	Carlos Sepúlveda Bernal
3.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Juan Aguilera Lumsden
4.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Francisco Fuentes Figueroa
5.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Constantino Muñoz Mayorga
6.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Luis Chicuy Chicuy

El 11 de junio de 1970 se embarcaron en *Houston*, *Texas,* U.S.A., en el Vapor "Laja" de la Compañía Sudamericana de Vapores, los cuatro helicópteros adquiridos los que venían en el interior de contenedores de madera. Estos helicópteros fueron custodiados durante el viaje por el Sargento 1° Carlos Sepúlveda, quien estaba efectuando el curso de helicópteros en *Indianapolis* en los Estados Unidos de Norteamérica. Arribando a Valparaíso el 04 de julio de 1970.

Creación transitoria del Escuadrón Antisubmarino.

Mientras tanto, el 08 de julio de 1970, el Comandante de la Aviación Naval, Capitán de Navío Carlos Borrowman Sanhueza, por resolución de la Comandancia de la Aviación Naval, creó transitoriamente el Escuadrón Antisubmarino, compuesto de cuatro helicópteros SH-57A, al mando del Capitán de Corbeta Claudio Aguayo Herrera.

Este Escuadrón tuvo por misión instruir y entrenar a su dotación recién incorporada, además de evaluar al material de vuelo para propósitos tácticos antisubmarinos. El Escuadrón estuvo asignado a la Comandancia de la Aviación Naval mientras se cumplió la etapa de instrucción y entrenamiento. Posteriormente, fue asignado al Grupo Aeronaval.

La primera dotación del Escuadrón Antisubmarino estuvo conformada por el siguiente personal:

1.	Capitán de Corbeta	Claudio Aguayo Herrera	Comandante
2.	Teniente 1°	Víctor Parada Kreft	
3.	Teniente 1°	Alfonso Wenzel Valdivia	
4.	Teniente 1°	Patricio Matamala Simmonds	
5.	Teniente 1°	Víctor Tapia Cerezo	
6.	Sargento 1° (Mc.Mq.Av.)	Carlos Sepúlveda Bernal	Supervisor
7.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Juan Aguilera Lumsden	
8.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Francisco Fuentes Figueroa	
9.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Constantino Muñoz Mayorga	
10.	Cabo 1° (Mc.Av.)	Luis Chicuy Chicuy	

11. Cabo 1° (Mc.Eln.Av.) Aladino Lobos Orrego

Altas de los primeros helicópteros *Bell Jet Ranger* 206 en la Aviación Naval.
El 10 de agosto de 1970, se dan de alta en la Aviación Naval los helicópteros SH-57A, Naval 31, Naval 32, Naval 33 y Naval 34.

Estas aeronaves fueron las primeras en utilizar turbinas a gas en la Aviación Naval. Estos helicópteros fueron armados en la Base Aeronaval "El Belloto"

NUEVOS HELICOPTEROS PARA LA AVIACION NAVAL.— Estos son dos de los cuatro nuevos helicópteros a turbohélice recibidos recientemente por la Aviación Naval, y que han comenzado a cumplir sus funciones en la Base de El Belloto. Concebidos de acuerdo a los más adelantados diseños de este tipo de unidad, tienen una amplia capacidad y autonomía de vuelo que les permite mayor comodidad y seguridad. Su maniobrabilidad lespermitió, en días pasados, posarse en el patio de honor de la Escuela Naval, donde se embarcó el Ministro de Defensa Nacional, Sergio Ossa Pretot, acompañado de autoridades navales, para dirigirse a El Belloto, donde estos helicópteros fueron bautizados.

Publicación del diario El Mercurio de Valparaíso, agosto de 1970.

Programa de Vuelos nocturnos desde el CL-03 "Capitán Prat."
En 1971, el Comandante en Jefe de la Escuadra (C.J.E.), vicealmirante don José T. Merino Castro, exigió a la Comandancia de la Aviación Naval (C.AV.NV.) que el material de vuelo embarcado en la Escuadra, (dos helos SH-57A), tuviesen la capacidad de realizar operaciones nocturnas. Dicho en sus propias palabras: *"Si los helicópteros embarcados no tiene la capacidad de operar de noche, no me sirven..!"*

Se debe tener en consideración que para vuelo nocturno a bordo de buques, sin referencia de horizonte de tierra, los americanos exigían un sistema de estabilización automática en cuatro ejes, (SAS). Los helos SH-57A tenían incorporado un sistema SCAS, (*Stability Control Augmentation System*), que si bien contribuía a la estabilidad de control de vuelo en tres ejes, (cabeceo, guiñada y rolada), no tenía la capacidad del SAS, que proveía mediante una serie de sistemas, estabilidad de control exacto en el eje vertical de altura. El problema era realizar vuelo estacionario nocturno sin referencia visual

de horizonte, lo cual era un requerimiento para los helos A/S, que debían "calar" el sonar a muy baja altura sobre el mar, en vuelo estacionario sin ninguna referencia visual.

Luego de una serie de análisis, la C.AV.NV. autorizó, con restricciones el vuelo nocturno desde a bordo de buques, exigiendo una serie de requerimientos como por ejemplo: Iluminación de la cubierta e vuelo, contar con referencia de horizonte visual, entrenamiento adecuado, etc.

En base a todas las consideraciones antes anotadas, durante el año 1971, se realizó desde la cubierta del crucero CL-03 "Capitán Prat", fondeado en Puerto Aldea, el primer vuelo programado nocturno, empleando como referencia de horizonte un destructor *Fletcher* fondeado en las cercanías del crucero. El Almirante Merino participó en persona como tripulante en este primer vuelo, en donde pudo comprobar el mérito de la operación, que en nada resultaba compleja ni de riesgo.

Primer vuelo nocturno de un SH-57A desde la cubierta del CL-03 "Capitán Prat", fondeado en Puerto Aldea, en 1971.

Primer lanzamiento de un torpedo desde un helicóptero SH-57A.

El primer lanzamiento de un torpedo A/S MK-44 desde un helo SH-57A ocurrió durante la Operación Unitas XII en 1971, el C.J.E. era el vicealmirante José T. Merino Castro. Para el evento, uno de los dos SH-57A de la Escuadra se embarcó en el USS *Edward McDonnell* (DE-1043), por tres días, desde donde

operó bajo los procedimientos MATCH, (*Manned Anti-Submarine Torpedo Carrier Helicopter*). El piloto del helicóptero era el teniente 1° Pedro Benavides Manzoni.

La Aviación Naval no tenía los paracaídas estabilizadores ni las bandas de sujeción para el torpedo al gancho de escape, razón por la cual, durante la reunión de programación de UNITAS XII, realizada en Río de Janeiro, se le solicitó a los norteamericanos apoyar este ejercicio A/S empleando helos SH-57A, por tal razón, debían aportar los elementos complementarios de lanzamiento desde el aire para el torpedo MK-44. El ejercicio se programó en la fase de planificación de Unitas, unos cuatro meses antes del arribo de la Fuerza de Tarea (F.T.) norteamericana a Chile, de manera que esos elementos fuesen proporcionados por ellos, incluso el torpedo.

Al término del ejercicio, el comandante de la F.T. norteamericana, envió el siguiente mensaje al Comandante de la F.T. de la Armada de Chile.

"Las indicaciones preliminares son que el torpedo lanzado por el SH-57A impactó al submarino sin demora y que los procedimientos utilizados para disparar torpedos, resultaron sobresalientes, felicitaciones por el excelente ejercicio".

Naval 34 portando un torpedo A/S MK-44

Creación del Escuadrón de Helicópteros HS-2.
Por Oficio de la Comandancia de la Aviación Naval, de fecha 12 de mayo de 1977, se creó el Escuadrón de Helicópteros Antisubmarino HS-2, su primer comandante fue el capitán de corbeta don Víctor Tapia Cerezo, con el siguiente material aéreo:

- Tres helicópteros Bell Jet Ranger 206: Naval 31, Naval 32 y Naval 34.
- Dos helicópteros Bell 47J: Naval 13 y Naval 14
- Dos helicópteros Bell 47G: Naval 05 y Naval 06

Adquisición del Naval 35 y Naval 36.
El Ejército de Chile, el 30 de octubre de 1973, firmó un contrato con la firma francesa Aerospatiale, por la compra de 06 helicópteros del tipo Lama, apreciándose con esto la tendencia de la Aviación Militar a estandarizar su línea de helicópteros con material francés, ya que poseía los del tipo Puma. En su inventario de helicópteros tenían dos helicópteros *Bell Jet Ranger* UH-57.

Debido a lo anterior, el 20 de noviembre de 1973, el Comandante en Jefe de la Armada, almirante José Toribio Merino Castro, solicitada al Comandante en Jefe del Ejército, Capitán General Augusto Pinochet Ugarte, la posibilidad del traspaso de dos helicópteros *Bell Jet Ranger* del Ejército a la Armada.

Pasaron varios años, hasta que en marzo de 1980 se realizó este traspaso, fueron designados como Naval 35 y Naval 36.

Naval 35 y Naval 36, cuando aún pertenecían al Comando de Aviación del Ejército de Chile.

Adquisición del Naval 37.
Al poco tiempo de haberse iniciado el año 1981, se adquirió un sexto helicóptero *Bell Jet Ranger* 206, a una empresa nacional, Helicópteros Andes S.A., arribando a El Belloto el 5 de mayo de 1981, proveniente de Tobalaba, su designación fue Naval 37.

Adquisición del segundo Naval 32.
En abril de 1983, se adquirió un séptimo helicóptero *Bell Jet Ranger* 206, número de serie 1706, con el propósito de reemplazar al perdido en el accidente del 01 de junio de 1982.

Adquisición del segundo Naval 33.
Con el propósito de reemplazar el Naval 33 accidentado en la Base Aeronaval El Belloto, el 08 de julio de 1971, se compró en Estados Unidos un octavo helicóptero *Bell Jet Ranger* 206, número de serie 1592, el que arribó a Chile en un contenedor vía marítima el 19 julio 1984. Esta aeronave fue adquirida por intermedio de la Empresa Helicópteros Litoral Ltda. (*Helicopter Charter Inc*.)

Adquisición del Naval 38.
En marzo de 1986, el Naval 38 se incorporó a la Aviación Naval. Este helicóptero había sido comprado en Estados Unidos por una empresa frutícola a través de una Carta de Crédito. Esta carta de crédito no fue pagada por la frutícola, ante lo cual el banco acreedor le quitó el helicóptero. Posteriormente este helicóptero siguió operando en Chile, lamentablemente tuvo un accidente y la compañía aseguradora lo declaró como Pérdida Total. El experimentado piloto y empresario chileno, Mauricio Gutiérrez, lo compró y lo mandó a reparar a la empresa RMS en la ciudad de Quilpué. Posteriormente, este helicóptero fue canjeado por una turbina Astazou XIV con la Aviación Naval Chilena.

Helicópteros Bell Jet Ranger 206 en el Territorio Antártico Chileno.
La Aviación Naval está presente en el Continente Blanco desde 1957, primero con los helicópteros Bell 47G y luego con los Bell 47J, hasta que en 1979 fueron relevados por los Bell Jet Ranger 206 a bordo del buque antártico AP-47 "*Piloto Pardo*".

Estos helicópteros embarcados, año tras año, tienen por misión, tales como: apoyar a la navegación en zonas de hielo, exploración aérea, labores de búsqueda y salvamente, transporte de carga y pasajeros, y reaprovisionamiento vertical. Adicionalmente, cumplían comisiones hidrográficas, reabastecimientos de faros y aeroevacuaciones médicas.

Esta labor fue cumplida por este tipo de helicópteros hasta el verano de 1993, posteriormente y hasta la fecha es realizada por las aeronaves de ala rotatoria MBB Bo-105.

Naval 34 reabasteciendo a las bases antárticas chilenas, al fondo se aprecia al AP-47 "Piloto Pardo".

Naval 31 y Naval 36, a bordo del "Piloto Pardo" en la Antártica chilena.

Película "Virus" rodada en la Antártica.

EL 13 de agosto de 1974 el Alto Mando de la Fuerza de Submarinos le comunicó al Comandante del Submarino "Simpson", Capitán de Fragata Carlos Toledo La Maza, que la compañía japonesa Karuki Kadokawa Inc., había solicitado a la Armada de Chile el apoyo de un buque de superficie y de un submarino con el propósito de producir en la Antártica una película llamada "Virus". La solicitud indicaba como fecha de locación entre los días 9 y 16 de diciembre de 1979. Para esta labor, además del Submarino "*Simpson*", fue designado el AP-47 "*Piloto Pardo*" con dos helicópteros Bell 206, los Naval 34 y Naval 32.

Los helicópteros fueron utilizados, principalmente, en la exploración de las áreas de filmación, como también en el transporte de pasajeros entre el "*Pardo*" y el "*Simpson*".

Personal de aviadores navales participantes durante la comisión a la Antártica durante el rodaje de la película "Virus": Pilotos: tenientes 1os. Gudelio Mondaca Oyarzun y Sergio Lira Arias; Destacamento: sargento 2° Luis Chicuy Chicuy, cabos 2os. Luis López Lleufo, Jorge Reyes Villaseca, Teodoro Rodríguez Valdettaro y Pedro Valencia Godoy.

Helicópteros SH-57A durante la Crisis del Beagle.

En el mes de abril de 1978, mientras la Escuadra Nacional se encontraba fondeada en los canales del sur y la situación limítrofe con Argentina se agudizaba, se le adoptó al Naval 32 una ametralladora Saco-Howel M-60 de 7,62 mm del DD "*Portales*". Esta adaptación no requirió de modificaciones mayores y se demostró que esta arma daba una autodefensa satisfactoria.

Durante la misma comisión, las dotaciones de los tres helicópteros SH-57, Naval 31, Naval 32 y Naval 34, efectuaron lanzamientos de bombas de 100 lbs.

Naval 32 con ametralladora Saco-Howel M-60 de 7,62 mm.

El Buque Antártico "Piloto Pardo" y los Helicópteros SH-57A, durante la Crisis del Beagle.

En agosto de 1978, por primera vez se embarcó un helicóptero SH-57A, Naval 32, en el buque antártico AP-47 "Piloto Pardo", acompañado de un helicóptero Bell 47G, Naval 06.

Se zarpó de Valparaíso para dirigirse a Talcahuano, Puerto Montt, Chacabuco y finalmente a Punta Arenas. Se suspendió la comisión hidrográfica planificada para esa fecha, con el propósito de dirigirse a un punto de rendez vous con el APD "Serrano", a bordo se encontraba embarcada una compañía de Infantes de Marina del DIM "Cochrane". Ella constituía la "reserva estratégica", para ser empleada en las Islas del Martillo o Wollaston, según se requiriera, y que empleando las barcazas LCVP y los dos helicópteros del "Pardo", les proporcionarían la movilidad necesaria para desembarcar.

A partir de ese momento se inició un período de entrenamiento, que consistía en familiarizar a los Infantes de Marina en la operación con helicópteros y prácticas de desembarco helitransportado, llegando algunos pocos a efectuar vuelos en el área, con la restricción del estricto silencio radial para no evidenciar nuestra posición.

El trabajo era de lunes a sábado, sorprendiéndolos el 18 de septiembre en un puerto de campaña.

Una imagen del Archivo Histórica de la Armada en que muestra una pequeña Revista Naval en conmemoración de un nuevo aniversario Patrio en el Canal Beagle. Sobrevuelan a los Infantes de Marina en sus botes de goma, un helicóptero Bell 206 y un Bell 47G, ambas aeronaves del AP-47 "Piloto Pardo", 18 de septiembre de 1978.

A finales de septiembre, el "Piloto Pardo" regresó a Punta Arenas a reaprovisionarse, para posteriormente dirigirse a una comisión hidrográfica, nuevamente se suspendió, y el buque se dirigió a Puerto Williams a cumplir una nueva misión, porque el Comandante en Jefe de la Armada (CJA), almirante José Toribio Merino Castro, iba a inspeccionar las Islas del Martillo y las Wollaston, llegando a Puerto Williams el 19 de octubre. A las 19.30 horas, se embarcó el CJA con el Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, contraalmirante Luis de los Ríos Echeverría. Antes del zarpe del "Piloto Pardo", zarparon la flotilla de torpederas hacia el área de las islas del martillo para formar una zona de seguridad.

Al día siguiente, 20 de octubre a las 06.30 horas, se iniciaron los vuelos, visitando todos los Puestos Visuales de Señales del Cabo de Hornos, lugares en que el Almte. Merino saludaba a las dotaciones allí desplegadas.

A medio día se recibió la orden de regresar de inmediato con el CJA a bordo del Piloto Pardo, ya que el destructor argentino ARA "Rosales" había ingresado por el Canal Beagle y se había dirigido hacia el sur al lugar en que precisamente se encontraba el Pardo. El dispositivo de seguridad de las torpederas conminando al destructor argentino a salir de aguas jurisdiccionales chilenas. Posterior a esto hecho, se continuaron con las visitas del CJA a las diferentes islas del sector, para finalizar alrededor de las 18 horas en Puerto Toro, y desde que aquí se trasladó al Almte. Merino a Puerto Williams, lugar en que lo esperaba un avión naval. Posteriormente el helicóptero regresó al Piloto Pardo, y éste se dirigió a Punta Arenas.

El Almirante don José Toribio Merino Castro, realizando visitas al personal naval apostado en cada isla e islote en el Canal Beagle.

A fines de 1978, Chile decide minar los islotes en disputa, se embarcaron 50 Infantes de Marina con cinco toneladas en equipos. La misión consistía en "minar" islotes que se encontraban al Sur de Isla Lennox y al Este de las Wollaston, para impedir todo intento de desembarco aerotransportado, dejando pequeños espacios para permitir las operaciones de los helicópteros propios.

La operación de desembarco se efectuó con las primeras luces del día 4 de diciembre, desde Caleta Alsina en las Wollaston, empleando ambos helicópteros, que en perfecta coordinación efectuaron aproximadamente 18 viajes cada uno. El Jet Ranger transportaba 3 infantes con su equipo en cada viaje y el Bell 47G llevaba carga en sus camillas y un infante. Esta comisión de los IM duró tres días bajo una lluvia intensa.

Infantes de Marina embarcándose en el Naval 32 con una misión especial "Minar los islotes"

El 8 de diciembre de 1978, el "Piloto Pardo" arribó a Puerto Williams, procediéndose a desembarcar el helicóptero Bell Jet Ranger, Naval 32, más un mecánico y un electricista.

A principios de 1979, se le sumo otro helicóptero SH-57A, el Naval 34. Ambos helicópteros en esta zona cumplieron los siguientes roles:

- Exploración
- Aeroevacuación
- Enlace y apoyo logístico
- Entrenamiento a FF.EE.
- Apoyo a la comunidad

En 1979, los helicópteros Naval 32 y 34 tuvieron 100% de operatividad. Además, se construyó un hangar para los helicópteros. A cada helicóptero se le equipo con un equipo de comunicaciones VHF marítimo y esto permitía comunicarse con los PVS para dar la ubicación de la aeronave. Se implementaron postas de combustible en diferentes islas.

Dotaciones de Aviadores Navales embarcados en el AP-47 "Piloto Pardo" durante la Crisis del Beagle en 1978
De pie y de izq. a derecha.: Cabo 2° (Enf.Av.) Julio González Valdés, Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Bernardo Venegas Sonins, Cabo 1° (Mc.El.Av.) Nemesio González Hernández, Cabo 1° (Rt.Av.) Julio Fernández Esparza, Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Daniel Vergara Alfaro. Sentados de izq. a derecha: Teniente 2° Víctor Lamas Sánchez, Teniente 2° Gudelio Mondaca Oyarzun, Sargento 1° (Mc.El.Av.) Rodolfo Estay Núñez

Traspaso de Escuadrones de los SH-57A, del HS-2 al VC-1, luego del VC-1 al HS-1.

Con la incorporación definitiva de los helicópteros Alouette III al Escuadrón de Helicópteros Antisubmarino HS-2, y con el propósito de que ese escuadrón se enfocara específicamente a su misión: el 23 de marzo de 1979, por orden de la Comandancia del Grupo Aeronaval, se traspasan al Escuadrón de Propósitos Generales VC-1 los helicópteros Bell Jet Ranger SH-57A Naval 31, Naval 32 y Naval 34, además de los helicópteros a pistón Bell 47G, Naval 05 y Naval 06; y Bell 47J, Naval 13 y Naval 14.

El 01 de febrero de 1988, según Resolución de la Comandancia de la Aviación Naval de fecha 25 de enero de 1988, se traspasan desde el Escuadrón VC-1 al Escuadrón HS-1 los helicópteros Bell Jet Ranger el Naval 33, Naval 36 y Naval 38.

Recuperación de capacidad antisubmarina.

Durante el año 1992, ante un requerimiento del C.Av.Nv. de la época, para recuperar la capacidad antisubmarina de los helicópteros UH-57B, con el objeto de transportar un arma A/S para un caso de emergencia, se ideó un sistema de fortuna, para tal efecto se confeccionaron dos dispositivos mecánicos, con los medios existentes en el momento y sin costo para la Institución.

Durante la comisión al Teatro de Operaciones Norte, en el mes de noviembre de 1992, se desarrolló la confección del rack de torpedos tipo "H", la que fue finalizada en Iquique, a bordo de la PF "*Baquedano*". El sistema fue ideado por el Cabo 1° (Tp.OS.Av.) Manuel Pavez Brito y el Cabo 1° (Mc.Av.Hel.) Víctor Delgado Salazar.

Además, durante la comisión UNITAS 92, embarcado en la PFG "*Lynch*", se confeccionó el rack de torpedo tipo "U" elaborado por el Cabo 1° (Tp.OS.Av.) Manuel Pavez Brito y el Cabo 2° (Mc.Av.Hel.) Juan Silva Domínguez.

Ambos trabajos fueron de gran utilidad para la Armada de Chile, permitiendo a este tipo de aeronaves cumplir con un rol específico en la guerra antisubmarina. Se efectuaron pruebas con un squid y un torpedo Dummy MK-44

Personal que desarrolló la confección del rack de torpedos tipo "H", la que fue finalizada en Iquique, a bordo de la PF "Baquedano".

Naval 38 con squid

Creación del Destacamento de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1.
El 10 de febrero de 1992, por resolución de la Comandancia de la Aviación Naval, se organiza y conforma el Destacamento Helicópteros HU-1. Su primera dotación comenzó a operar a contar del día 19 de febrero de 1992. Siendo su primer Comandante, el Capitán de Corbeta don Santiago Jaman Matic.

Su dependencia militar, operativa y administrativa fue de la Fuerza Aeronaval N°1.
Los medios asignados fueron los siguientes:

- Dos helicópteros UH-05 *Bölkow* (N-42 y N-43).
- Cinco helicópteros UH-57B *Jet Ranger* (N-31, N-32, N-33, N-36 y N-38.

Creación del Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1.
Por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada de fecha 30 de junio de 1994, se creó el Escuadrón Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, dependiente de la Fuerza Aeronaval N°1.

<u>Accidentes y Pérdidas de Aeronaves.</u>

A pesar que el ambiente en que laboran las aeronaves de la Aviación Naval, especialmente en que hicieron los Jet Ranger 206, la gran mayoría de las veces sobre el mar y en condiciones climáticas adversas, de todos los accidentes e incidentes, sólo hubo que lamentar uno de ellos con personal fallecido, es el caso del Naval 32 el 01 de junio de 1982, en que resultó fallecido su piloto, el teniente 2° Julio González Navarro.

Incidentes hubo muchos y gracias al profesionalismo de los mecánicos del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, las aeronaves involucradas al poco tiempo pudieron estar nuevamente en vuelo. Pero, hubo otras en que lamentablemente esto no ocurrió.

A continuación, el detalle de los accidentes en que el resultado para la aeronave fue su baja definitiva del inventario aeronaval:

Naval 33
El día 8 de Julio de 1971, a las 12.40 horas, el helicóptero Naval 33 se encontraba en un vuelo de instrucción en la Base Aeronaval "El Belloto", y en circunstancias que se practicaba un despegue vertical a *hover*, el helicóptero se escoró a estribor (a la derecha) antes de levantarse del suelo, sin responder al control lateral, por lo que el rotor principal tocó tierra, de modo que el fuselaje dio vuelta de campana produciéndose destrozos materiales en el conjunto de rotores, transmisiones y estructura.

Naval 32
El día 1 de junio de 1982, ocurrió un trágico accidente del helicóptero Naval 32, que estaba operando desde el buque antártico AP. "Pardo", realizando trabajos de geodesia en el Canal Bárbara, apoyado por otro helicóptero *Bell Jet Ranger*, el Naval 35.

El Naval 32 al mando del teniente 2° Julio González Navarro, que era su único ocupante, desapareció en las proximidades de la isla San Jorge sin ser visto desde el buque.

El Naval 35 que participaba en la búsqueda informó el avistamiento de restos del piloto y del helicóptero a flote y que la balsa correspondía al helicóptero Naval 32. La búsqueda continuó el día 02 y 03 de junio suspendiéndose definitivamente el día 03, una vez agotadas las posibilidades de rescate.

Teniente 2° Julio GONZALEZ Navarro (Q.E.P.D.)

Naval 34
El 14 de marzo de 1988, el helicóptero Naval 34 se precipitó a tierra al momento de despegar, en las cercanías del Faro Radford, Estrecho de Magallanes. El Naval 34, en conjunto con el Naval 33, se encontraba efectuando un vuelo de fotografía en apoyo a las actividades hidrográficas del AP. *"Piloto Pardo".*

Los tripulantes del helicóptero, salvaron con vida, con heridas y contusiones de mediana gravedad. El helicóptero, a causa del accidente fue irrecuperable.

Naval 35
El 15 de febrero de 1992, el Naval 35, destacado en el puerto de San Antonio, sufrió un accidente por problemas en el rotor de cola, debiendo efectuar un aterrizaje de emergencia en la localidad de Playa Blanca. No hubo lesionados, pero el helicóptero sufrió daños de consideración que deformaron su estructura, lo que en definitiva dio como resultado su baja del servicio aeronaval.

Naval 37
El 16 de marzo de 2001, el Naval 37 se precipitó a tierra mientras efectuaba un vuelo de formación durante la ceremonia militar en el puerto de Taltal, como parte de una comisión del Comando Anfibio y Transportes Navales.

Naval 38
El 18 de mayo de 2012, se precipitó a tierra durante un vuelo mientras llevaba personal para realizar mantención en una antena repetidora de comunicaciones marítimas en el sector de Cerro Alto en el Archipiélago Juan Fernández. El Naval 38 andaba embarcado en el AP-41 "*Aquiles*". Los tres tripulantes resultaron ilesos y el helicóptero fue dado de baja del servicio, actualmente se encuentra en el Museo de Aeronaves de la Aviación Naval.

Naval 31.
El 11 de febrero de 2013, se produjo el accidente del Naval 31, el cual se encontraba cumpliendo su rol de guardia de playas en la jurisdicción de la Gobernación Marítima de San Antonio. Se precipitó al mar durante un vuelo de salvataje en la playa de la localidad de El Tabo, solamente hubo pérdida total de la aeronave. Este helicóptero se había incorporado a la Aviación Naval en agosto de 1970.

Adquisición del último Bell Jet Ranger 206, Naval 30.
Durante el 2019, prácticamente existían dos helicópteros Bell Jet Ranger operativos, Naval 32 y Naval 35, que cubrían todas las necesidades de guardias de playa, instrucción de pilotos, comisiones insulares, etc. Motivo por el cual, la Armada de Chile con el propósito de reforzar la pequeña flota de estas aeronaves en el Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, tiene programado la compra de dos aeronaves del mismo tipo y de segunda mano.

El martes 2 de abril de 2019, en una sencilla ceremonia interna realizada en el Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, se recepcionó la primera de ellas, la que fue adquirida en Brasil, su número de serie es 4469, fabricada en 1997, y matriculada en la Aviación Naval como Naval 30. Esta aeronave se vino en vuelo desde São Paulo, vía Cristo Redentor a Santiago de Chile.

Último vuelo de un helicóptero Bell Jet Ranger 206 en la Aviación Naval.
El lunes 04 de julio de 2022, se cerró un ciclo en la Aviación Naval, ya que se realizó el último vuelo de este modelo de helicóptero, y precisamente fue en el Naval 30.

La dotación de vuelo estuvo compuesta por el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante don César Delgado Boffil y el Comandante del Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1, Capitán de Fragata don Ignacio Gamboa Muñoz. Este vuelo se realizó al mediodía, posteriormente se realizó una sencilla pero significativa ceremonia para despedir oficialmente el servicio de estas nobles aeronaves.

El discurso de despedida estuvo a cargo del comandante Gamboa, quien recorrió la historia de estos helicópteros en la Aviación Naval, destacando entre otros hitos, lo siguiente: *"…hemos realizado el último vuelo del Bell 206 Jet Ranger en la Aviación Naval, helicóptero que marcó un hito, tanto en el vuelo del ala rotatoria como en la Armada de Chile, un modelo de aeronave que cambió nuestra tecnología, un helicóptero que formó a todos los pilotos, mecánicos, nadadores de rescate y enfermeros de aviación, que han tenido el honor de hacer hover.*

Un expertise que adquirió nuestro Centro Reparador logrando desarmar y nuevamente colocar en vuelo a estas nobles máquinas, inclusive después de alguno que otro pequeño gran incidente que lo afectara.

Hoy, despedimos al Jet Ranger, una aeronave que para la Aviación Naval una herramienta moderna y efectiva, la cual permitió mejorar sustancialmente la capacidad con que se contaba en la época de los setenta en la Armada de Chile, contribuyendo con ello a nuestro compromiso de estar siempre donde el deber lo requiera".

Naval 30 realizando el último vuelo de los helicópteros Bell Jet Ranger 206 en la Aviación Naval.

La dotación del último vuelo: Contraalmirante César Delgado Boffil y el Capitán de Fragata Ignacio Gamboa Muñoz.

Epílogo.

Los helicópteros *Bell Jet Ranger* 206, constituyeron un significativo avance para la época en la Aviación Naval, con ellos se introdujo el motor turbina a gas. También fue una novedad el empleo de plásticos reforzados y el material denominado "panel de abeja" en partes de la estructura.

Los controles de vuelo eran reforzados con mecanismos electrohidráulicos, formando parte de un sistema de mejoramiento de la estabilidad, que aliviaba considerablemente el trabajo del piloto, haciendo más segura la operación.

La confiabilidad y facilidad de mantenimiento de la turbina a gas fue una de las características más preciadas de estos helicópteros. Esto, y los problemas de mantenimiento de una gran cantidad de motores recíprocos, bastante antiguos en la época, fue convenciendo a la Aviación Naval que las futuras adquisiciones deberían estar orientadas a aeronaves equipadas con la nueva tecnología de propulsión.

Desde su llegada hasta estos días, estos helicópteros son sinónimos de "guardias de playa" salvaguardando la vida en el mar, comisiones insulares, instrucción de pilotos y personal de mantenimiento.

De los cuatro primeros helicópteros que fueron dados de alta en la Aviación Naval en agosto de 1970, el último de ellos, el Naval 31, fue dado de baja el 11 de febrero de 2013, después de 43 años de servicio. Esto nos demuestra la calidad de estas nobles aeronaves.

Bibliografía:

1. Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval.
2. Bitácoras del Escuadrón de Helicópteros de Propósitos Generales HU-1.
3. "La Aviación Naval de Chile", 2da. Edición, Carlos Tromben Corbalán.
4. Documentación facilitada por el vicealmirante don Claudio Aguayo Herrera.
5. "Experiencias de un teniente Aviador Naval como piloto de helicópteros en el área Austral", por el vicealmirante don Gudelio Mondaca Oyarzun.

Carlos Saldivia Rojas
Suboficial Mayor Naval (R)
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

EL PRIMER AERÓDROMO MILITAR ARGENTINO, HACE 110 AÑOS TODO COMENZÓ ALLÍ

Introducción

En general los investigadores a menudo se enfrascan en personas, máquinas y sus epopeyas, dejando de lado el contexto en que se desenvolvieron los hechos. En 1910 era común tomar el tren a Villa Lugano, Villa Longchamps o *El Palomar* para llegar a los precarios campos de volación y admirar a pilotos y máquinas en plena faena.

En el caso de El Palomar, se dispuso de un sistema de banderolas para anunciar los vuelos igual al empleado por el Aero Club Argentino en Villa Lugano que funcionaba en la estación Retiro (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico) y en la torre del hotel Majestic que estaba ubicado sobre Av. de Mayo Nº 1302, a escasas cuadras del hotel La Argentina (Av. de Mayo Nº 860) donde vivía el Subteniente Origone; ambos edificios aún se pueden apreciar en la exquisita arquitectura europea de la ciudad de Buenos Aires. El ocasional espectador llegaba a la estación El Palomar y caminaba unos 400 metros para ver evolucionar las precarias máquinas de la Compañía Aérea Argentina.

En 1912, cuando se creó la Escuela Militar de Aviación estratégicamente unida a las instalaciones que el Aero Club Argentino había trasladado de Villa Lugano, todo fue transformándose paulatinamente en un caos trabajosamente controlado por la dirección del instituto confiada al Teniente coronel de Artillería e Ingeniero Arenales Antonio Uriburu. Con este contexto veremos cómo nació y evolucionó hasta 1919, el primer aeródromo militar de la República Argentina.

Sindicato Aéreo Argentino

En junio de 1909, como parte del movimiento aeronáutico iniciado en el país con la aerostación, se creó el Sindicato Aéreo Argentino. Participaron de su formación Carlos Alfredo Tornquist, Eduardo Hilleret, Adolfo Mantels, José Lucio Ocampo, Francisco Ocampo, Adolfo Jorge René de Bruyn Mantels y Hermann Henri François Hentsch.

En diciembre del mismo año, el Sindicato Aéreo adquirió un biplano Farman que fue expuesto en el comercio de la casa Mantels y Cía., ubicado en la intersección de las calles Perú con Av. Belgrano. Lamentablemente, por problemas económicos, la entidad dejó de existir.

Comercio de la casa Mantels y Cía. ubicado en la esquina de Av. Belgrano Nº 602 y Perú.
En este local comercial fue expuesto el biplano Farman adquirido en Francia. Marzo de 2007.

Compañía Aérea Argentina S.A.[6]

Sobre la base del Sindicato Aéreo Argentino el 24 de enero de 1910 fundaron la Compañía Aérea Argentina S.A. bajo la presidencia del Teniente coronel de Artillería e Ingeniero civil Arenales Antonio Uriburu[7].

Fueron sus impulsores Carlos Alfredo Tornquist, Eduardo Hileret, Adolfo Mantels, José Lucio Ocampo, Francisco Ocampo, de Bruyn, Hentsch a los que luego se agregaron nuevos integrantes, entre ellos los señores: Arturo Z. Paz, Ricardo Jorge Davel, Henri C. Thompson, Luis Villars, Marciano Cano, Carlos P. Lumb y José Lucio Ocampo[8].

Inmediatamente se propició la instalación de una nueva escuela de vuelo y a mediados del año se gestionó la sesión del potrero de El Palomar que se encontraba originalmente asignado al pastaje del ganado del Regimiento 2 de Artillería Montada[9] cuyos cuarteles entonces se encontraban en Liniers donde actualmente está emplazado el Museo Histórico del Ejército Argentino[10].

---

6 HALBRITTER, Francisco. (Noviembre de 2004) Historia de la Industria Aeronáutica Argentina Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Colección de Historia Aeroespacial. Buenos Aires. Argentina. Pág. 228.

7 Uriburu habilitó como pista auxiliar la franja de tierra de unos 600 m de extensión por 30 a 40 m de ancho ubicada frente a la Escuela de Clases que había sido utilizada por Valletón para sus primeros vuelos. Esta fue la primera pista de aterrizaje de Campo de Mayo y fue habilitada como campo auxiliar con la finalidad de utilizarla para los entrenamientos en *vuelos de travesía* entre El Palomar y es sector de la guarnición militar.

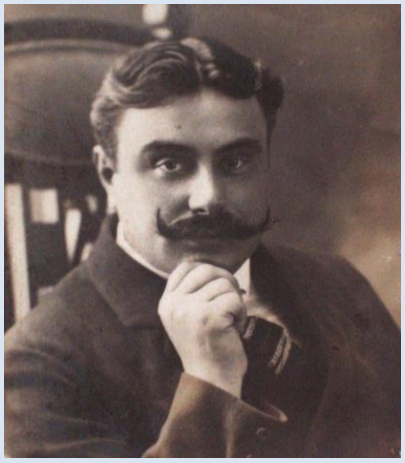
8 Diario *La Nación*, 10 de agosto de 1910.

9 En 1907 la unidad se trasladó a los Cuarteles de Liniers (Regimiento 2 de Artillería Montada) y en 1913 pasó a Campo de Mayo. *Reseña Histórica y*

El 27 de abril el Presidente José Figueroa Alcorta (1860-1931) y el Ministro de Guerra, Teniente General Eduardo Racedo (1843-1918), suscribieron un Decreto de cuatro artículos por el cual cedían a esta empresa los terrenos para la construcción de un aeródromo escuela con la condición de que sus instalaciones[11] fueran inspeccionadas por un oficial de Ingenieros de la 5ta División y quedaran para el Ejército, una vez finalizado el contrato. Subsidiariamente estableció un convenio para la formación de un grupo de oficiales del Ejército y de la Armada.

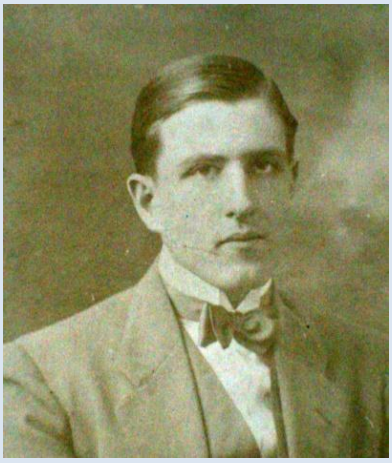
Se contrató Director e instructor a Alfred Valletón[12] que en junio regresó a Francia[13] para comprar nuevos Henri Farman. Quedó a cargo del compatriota Hentsch mientras que en Francia Valletón gestionó el contrato del mecánico francés Emmanuel J. Maury[14] y de Max París LeClerc como instructor de que arribó a la Argentina a partir del 14 de noviembre. También se incorporaron el mecánico francés Lucien Passebon[15] y se incorporó el Ing. Carlos Irmscher.

El 20 de julio se iniciaron formalmente las operaciones con vuelos de los alumnos de Valletón: de Bruyn[16] y Hentsch[17], Eduardo Bracht, Sergio García Uriburu, Juan Molero y el mecánico Lucien Passebon.



Alfred Valletón (1881-1952)

Adolfo Jorge René de Bruyn Mantels (1888-1942)



Hermann Henri François Hentsch (1884-1923)

Orgánica del Ejército Argentino. Tomo III. Pág. 356.

[10] Entre 1907 y 1913 tuvo su **a**siento en Liniers (donde hoy está el Museo del Ejército) y luego en Campo de Mayo ocupando el Cuartel Nº 8 actualmente ocupado por el Grupo de Artillería 1 *General Iriarte*. Allí prestaba servicios el Teniente Alfredo Salvador Agneta.

[11] Cuyo costo no debía ser inferior a los $ 5000. La cesión en comodato por el Ejército se suscribió el 13 de agosto y el 24 se formalizó la posesión.

[12] Que había iniciado la preparación de Hentsch y Monticelli en Villa Lugano.

[13] Según el artículo publicado por el diario *La Nación* el 31 de julio Valletón haría las gestiones necesarias para la adquisición de un Antoinette, un Farman. Debemos consignar además que esta tarea incluía la contratación de un nuevo piloto instructor.

[14] Luego fue contratado como jefe de talleres de Mestre y Cía. En 1914 instalo un taller de motores en la calle Junín al 300. LIRONI Julio Víctor (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres* Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 182.

[15] Inició el curso de pilotaje pero no llegó a obtener el brevet.

[16] Soldado del 1.º Batallón de Ingenieros.

[17] Una nota periodística publicada por el diario *La Nación* el 31 de julio informaba de su apertura y de la inscripción de estos alumnos pilotos.

AVIACION

UN NUEVO AERODROMO

VUELOS DE SPORTSMEN

Los progresos de la aviación entre nosotros á partir de los primeros ensayos de Brégi, en los terrenos de Longchamps, han superado la medida de las previsiones, pues no solamente ha sido grande el número de los profesionales que han realizado vuelos en Buenos Aires, sino que también aumenta considerablemente el de los sportsmen, á quienes el «nouveau frisson», les tiene completamente dominados.

En la semana que termina ha surgido sin previo anuncio, un nuevo aeródromo, y en él los discípulos de la escuela de aviación del biplano Farman han comenzado ya á practicar ensayos felices. Habiendo cedido el ministerio de guerra los terrenos que posee en la estación Palomar, F. C. P., á los señores Adolfo Mantels y Cá., para experimentaciones de aeroplanos, aquel paraje es ya punto de reunión de conocidos jóvenes, quienes han hecho su aprendizaje, bajo la dirección del piloto, M. Alfred Valeton, que, como se sabe, fué uno de los que más se distinguieron en la quincena organizada por el Aero Club Argentino en Villa Lugano.

Los primeros alumnos de la escuela, señores Adolfo de Bruyn, Herman Heutsch y Eduardo Bracht, efectúan vuelos casi diariamente y el segundo de los nombrados ha conseguido realizar varias ascensiones llevando como pasajero, á su profesor M. Valeton, quien por primera vez se elevaba en los aires sin tener el manejo de la máquina.

El caso del señor Heutsch es digno de mención, pues hasta ahora ningún otro sportsman ha realizado vuelos en Sud América, llevando pasajeros en su aeroplano.

El ejemplo de los señores Bruyn, Bracht y Heutsch, comienza á tener imitadores y varios son los jóvenes de nuestra sociedad que, dando una bella muestra de audacia y amor al progreso, se preparan á frecuentar la escuela de aviación instalada en el aeródromo de El Palomar, y que está á cargo del aviador Emmanuel Maury, hasta tanto dure la ausencia de M. Valetón.

Este acaba de partir para Europa, de donde regresará en breve, trayendo consigo varios aparatos Antoinette y Farman.

AVIACION

CONSTITUCION DE UNA SOCIEDAD ANONIMA

Siguen haciéndose esfuerzos en nuestro país para el progreso de la aviación.

Acaba de formarse una sociedad anónima, Compañía Aérea Argentina, que tiene por objeto especial el formar una escuela de aviación sobre una base seria y práctica. Tiene un capital inicial autorizado de 50.000 $ y su dirección está compuesta por los señores Adolfo Mantels, teniente coronel Arenales Uriburu, Arturo Z. Paz, Adolfo de Bruyn, Henry C. Thompson, Luis Villars, Marciano Cano, Carlos P. Lumb y José Lucio Ocampo.

El aeródromo ha sido instalado en un campo cedido por el ministerio de guerra en la estación Palomar sobre la línea del ferrocarril al Pacífico.

En vista de los resultados obtenidos por el biplano Farman en el último concurso del centenario y en los concursos europeos, la Compañía Aérea Argentina resolvió comprar el aparato de ese tipo que poseía el señor Valleton, contratando además los servicios del mismo, quien salió para Europa hace pocos días al efecto de apurar el envío de otros aeroplanos Farman y Antoinette.

La Compañía Aérea Argentina contará antes de fin de año con cinco aeroplanos que formarán la base de la escuela de aviación.

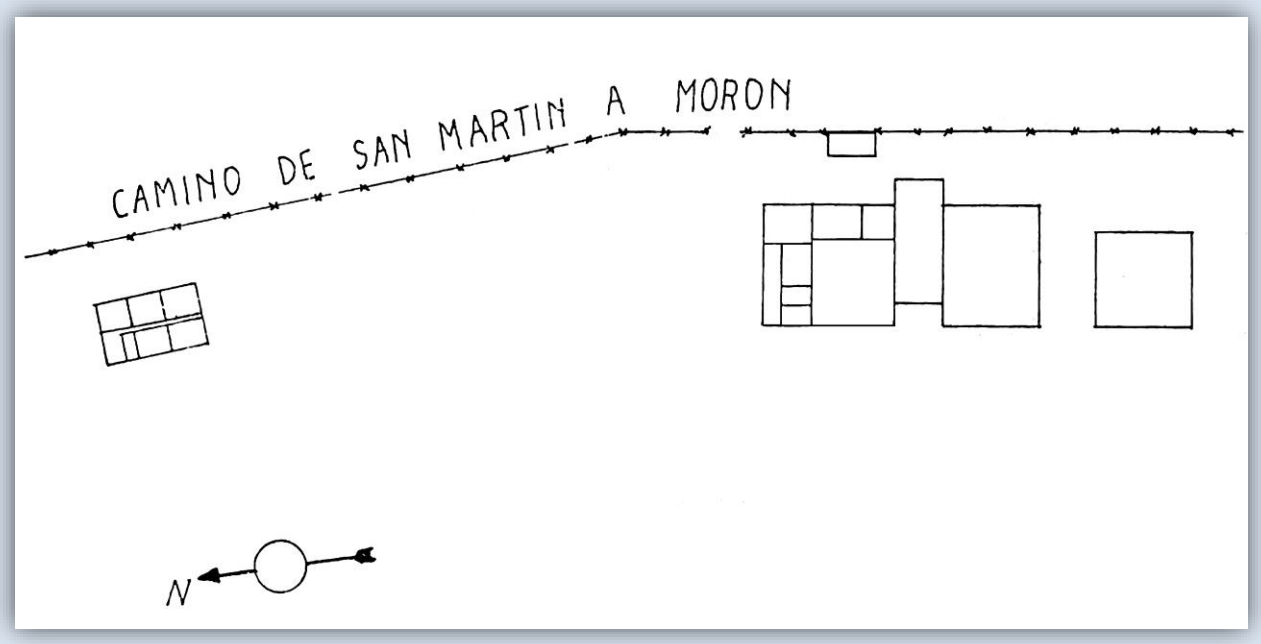
Sin duda alguna, á semejanza de lo que acontece en Europa, nuestros jóvenes sportmen se entregarán con entusiasmo al nuevo medio de locomoción, destinado á adquirir mucha importancia en nuestra tierra, donde las distancias son tan grandes y donde es tan propicia la configuración del terreno.

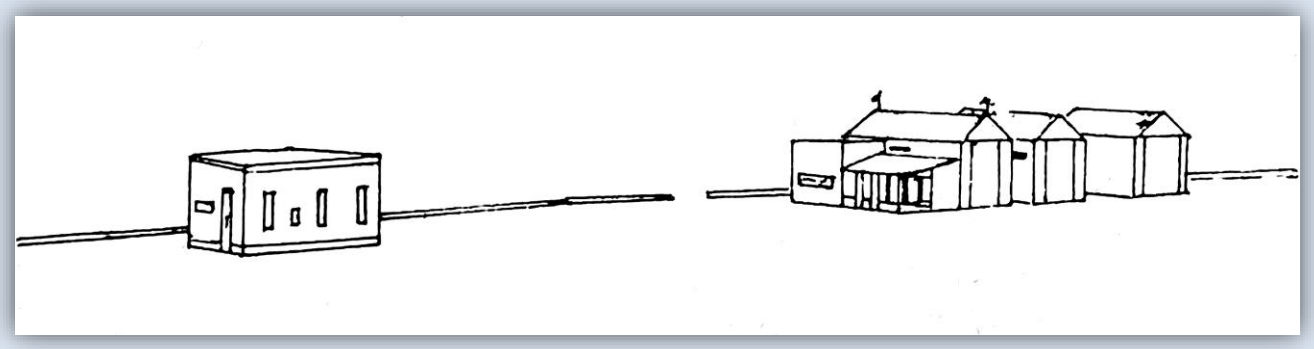
Izquierda: Actividad en la Compañía Aérea Argentina[18]. Derecha: Artículo sobre la creación de la Compañía Aérea Argentina[19]

[18] Diario *La Nación*. 31 de julio de 1910.

[19] Diario *La Nación*. 10 o 15 de agosto de 1910.

Instalaciones de la Compañía Aérea Argentina SA en El Palomar. 1910[20]





El material de vuelo existente estuvo constituido por dos biplanos Henri Farman, uno comprado a Valletón[21] y otro (Modelo III) adquirido en Francia[22], un Santos Dumont 20 *Demoiselle* al que luego se agregó el monoplano Antoinette VII Nº 1 traído por Pax Paris LeClerc.

20 CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Pág. 338.

21 Diario *La Nación*, 15 de agosto de 1910.

22 Uno de ellos había resultado inutilizado por un accidente, y fue transitoriamente reemplazado por el Farman de Valletón.

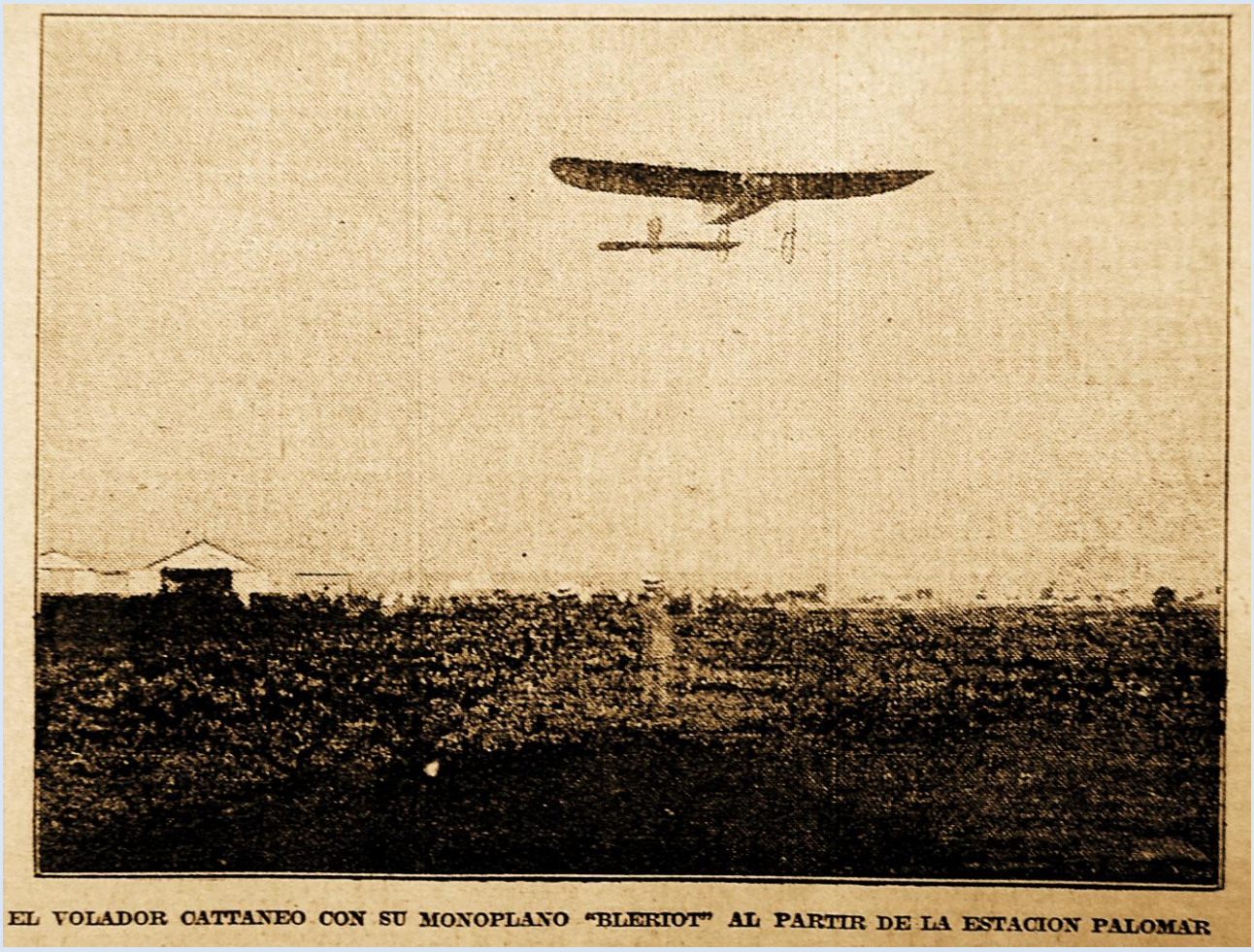
Henry Farman III adquirido por la Compañía Aérea Argentina en El Palomar. 1910[23]

El piloto italiano Bartolomeo Cattáneo (1883-1949) despegando con su Blériot XI en su primer vuelo entre El Palomar y Buenos Aires detrás en el ángulo inferior derecho se ve al pie de un árbol, la edificación que podría pertenecer al destacamento del Regimiento 2 de Caballería de Línea. Sobre el costado izquierdo se aprecia la arboleda de los terrenos que ocupa el Colegio Militar de la Nación. 5 de noviembre de 1910[24]

---

23 Foto Archivo General de la Nación. Realizó su primer vuelo en 1909 tripulado por Henry Farman e Ives Perrissé (Revista *L´Aerophile* 15 de julio de 1921). Fue adquirido por de Bruyn Mantels y Hentsch y realizó su primer vuelo en El Palomar el 3 de agosto de 1910; sufrió un accidente el 30 de abril, fue reparado y resultó completamente inutilizado el domingo 7 de mayo de 1911 al mando de Lucien Passebon.

24 Foto Archivo General de la Nación.



Blériot XI de Cattáneo partiendo desde El Palomar a Buenos Aires. En la fotografía se aprecian los hangares Nº 1 y 2 de la Compañía Aérea Argentina SA. 5 de noviembre de 1910[25]

El 20 de noviembre, De Bruyn efectuó tres circuitos sobre El Palomar con el Henri Farman llevando como pasajero al Teniente coronel Carlos Federico Spika lográndose de esta manera el récord de vuelo con pasajero.

A partir del 1 de diciembre, los oficiales: Teniente coronel Spika (Jefe del Batallón Nº 6 de Ingenieros), los Tenientes Raúl Eugenio Goubat (Escuela de Clases) y Ramón Francisco Martínez Piñón (Regimiento 5 de Infantería de Línea) y el Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola (comisionado por la Armada). De estos oficiales solamente Goubat llegó a volar solo y estuvo en condiciones preliminares de rendir examen para acceder al brevet de piloto aviador seguido por Escola.

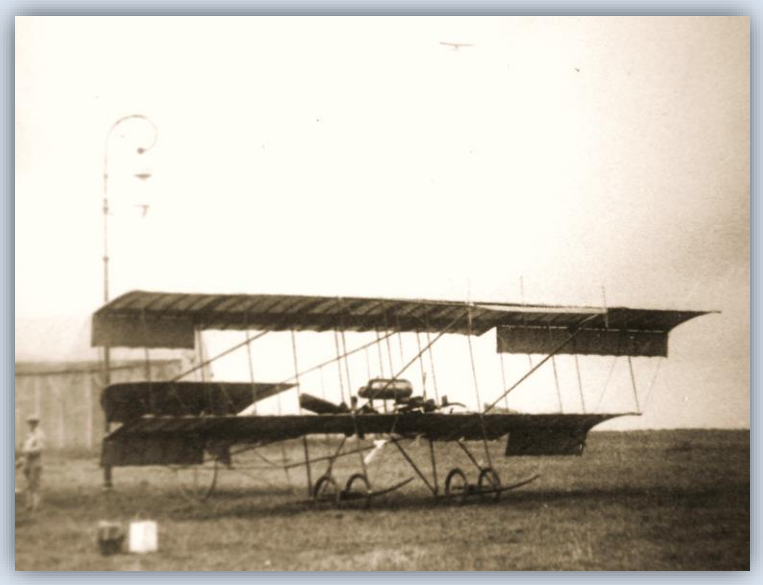
25 Diario *La Prensa*. 5 de noviembre de 1910.

Carlos Federico Spika[26]

Raúl Eugenio Goubat

Ramón Martínez Piñón

Melchor Z. Escola



Izquierda: Henry Farman tipo militar de Claude André. Nótese en el grupo de cola la deriva vertical central característica del avión y los tanques transversales de extremos redondeados. 1910; en la parte superior se aprecia la silueta del Antoinette VII. 1910[27]. Derecha: Soldado De Bruyn del Batallón 1 de Ingenieros en El Palomar con el Teniente de Ingenieros J. Torres previo a iniciar un vuelo sobre Campo de Mayo a bordo del Henri Farman I. 19 de marzo de 1911.

Antoinette VII Nº 1 en El Palomar. 1911[28]

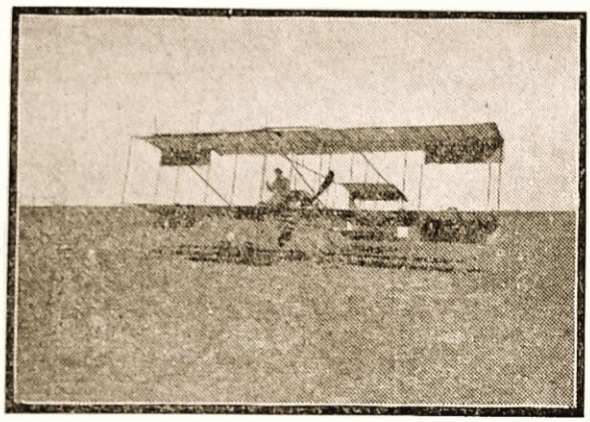
26 Archivo Carlos Alberto Spika.

27 Foto Archivo General de la Nación.

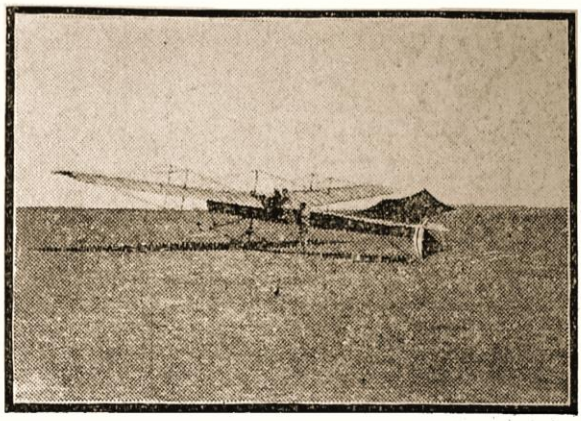
28 MARTÍN, Eloy. (2013) *Antoinette VII, un avión con historia.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Antoinette%20un%20avion%20con%20historia-Eloy%20Martin.pdf

AVIACION

DE LONDRES A PARIS—UN HIDROAEROPLANO DE BREGUET—VUELOS EN EL PALOMAR



EL FARMAN DE TIPO MILITAR



EL ANTOINETTE DE LE CLERC

Hace ya largo tiempo los periódicos europeos venían anunciando el propósito del aviador Pierre Maril, quien á raíz de sus triunfos del punto de vista de la duración se propuso efectuar el viaje París-Londres sin escala en su monoplano R E P. Circunstancias imprevistas demoraron hasta hoy su tentativa, y cual no habrá sido su sorpresa al saber que su plan ha sido ejecutado dentro de la mayor reserva, por otro aviador desconocido casi y á quien jamás pudo imaginar como competidor serio en la difícil empresa.

Con efecto acaba de darse la repetición del caso célebre de Latham y de Blériot. Cisneaba el valeroso piloto de Antoinette con realizar la travesía de la Mancha y dos fueron sus infructuosas tentativas, en cuyo interin Blériot, demandando á su aparato y á su débil motor un esfuerzo máximo, consiguió salvar la distancia para entonces excesiva que separa á Calais de Dover.

A Pierre Marie Bournique le ha ocurrido, pues, algo análogo. Un piloto novel, Pierre Prier, haciendo misterio de sus planes, invirtió los términos del importante raid por el proyectado y remontándose en Londres, se llegó á París de un solo vuelo, realizando así, simplemente, una hazaña digna de aplauso.

Pierre Prier no tiene historia en aviación. Obtuvo su título de piloto del Aero Club de Francia, en agosto del año pasado y se limitó á hacer práctica sencilla en los aeródromos sin soñar con aventuras ó por lo menos no permitiendo entreverlas á sus allegados. Ultimamente se trasladó á Inglaterra, anunciando que partía con la intención de participar en determinadas exhibiciones públicas. Unicamente estaban en el secreto de su intención los aeroclubs de Francia é Inglaterra y un escaso grupo de amigos.

Sin preparaciones especiales, más que algunos vuelos de ensayo y un estudio detenido de la carta geográfica, el animoso aviador preparó su viaje y ayer á hora propicia emprendió la marcha que no tuvo alto hasta llegar á París.

El admirable raid no tiene casi historia, si por tal se entienden las particularidades y alternativas del viaje, podría decirse únicamente, parodiando la frase imperial que Prier partió, voló y venció. De un solo vuelo salvó la considerable distancia de 250 millas que separa la inmensa capital sajona de la gran capital latina y habiendo partido con toda felicidad llegó sin tropiezos al término de su viaje. ¡Qué más decir en abono de la maravillosa prueba! Una vez más ha sido puesta de relieve la utilidad del aeroplano, como instrumento de locomoción rápida y segura, ratificando así las conquistas que con breve intervalo se han venido realizando.

El aviador Pierre Prier llevó á cabo su performance con un aeroplano Blériot, motor Gnôme de 50 HP, habiendo marchado á una velocidad media de 103 kilómetros por hora.

Un nuevo hidroaeroplano—

La era de los hidroaeroplanos comienza. Después de los brillantes ensayos de Fabre, Curtiss, Voisin y otros, las investigaciones de los profesionales se dirigen hacia esta nueva forma de la locomoción aérea y del mismo modo que los primeros éxitos del aeroplano tuvieron como consecuencia la inmediata aparición de diversos tipos, cada nuevo triunfo determina la presentación de otros aparatos.

El ingeniero Bréguet á quien tanto debe la aviación, no ha sido de los últimos en construir uno de estos modelos de máquina volante, que á juzgar por los resultados obtenidos no desmerece de su famoso biplano. Los despachos telegráficos informan del éxito obtenido en los ensayos de aparato en la bahía de Mónaco, ante miles de espectadores, aunque por desgracia un accidente trivial causó poco después su total destrucción.

Desde luego la lamentable circunstancia no significa sino un breve aplazamiento y Breguet volverá á construir otro de esos admirables instrumentos para el vuelo mecánico, enriqueciendo así las conquistas ya famosas de la ingeniería.

Vuelo en El Palomar—

Si el tiempo se presenta en condiciones favorables comenzarán hoy los espectáculos de aviación organizados en el aeródromo de El Palomar.

El interés mayor de estas pruebas consistirá en la carrera á través de las localidades vecinas: Hurlingham, Campo de Mayo y Bella Vista de los aeroplanos Antinette y Farman, piloteados por los aviadores París Le Clerc y Lucien Passebou, respectivamente.

Luego en los vuelos ordinarios acompañará á Le Clerc en calidad de pasajero don Adolfo de Bruyn y otras personas afectas al sport aeronáutico.

Otra de las novedades importantes de estas exhibiciones será la presentación en público de algunos de los discípulos de la escuela, entre ellos don Sergio García Uriburu, quien efectuará sus vuelos en un biplano Farman, tipo de turismo, provisto de un motor Gnôme de 50 HP.

Para evitar molestias al público se ha resuelto izar en el Magestic Hotel una bandera azul en caso de que se efectúen los vuelos. A partir de las 2.25 p. m. los trenes del Pacífico saldrán de la estación Retiro con breves intervalos.

Actividad en la Compañía Aérea Argentina[29]

Una noticia publicada el 5 de mayo de 1911 daba cuenta de la inauguración de la Escuela Argentina de Aviación en El Palomar[30] con la participación de Valletón y el Max París LeClerc[31] como instructores[32].

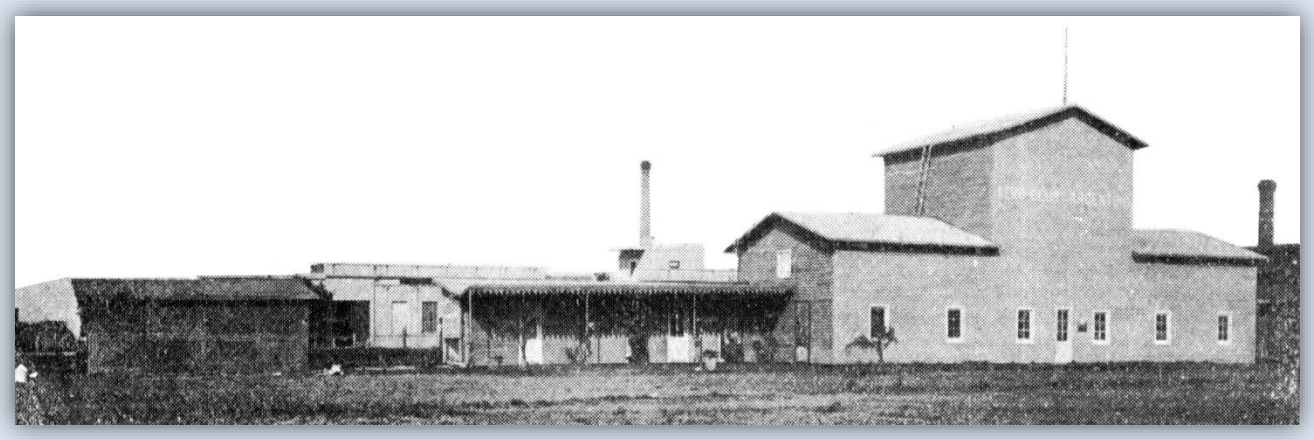
29 Diario *La Nación*. 13 de abril de 1911.

30 BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides Nº 2, 1ª Parte Pág. 106.

Escuela de Aviación Militar

El instituto fue creado luego de un monumental movimiento cívico centralizado por la Comisión Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina. Su asiento fue el potrero de El Palomar, originalmente asignado al pastaje del ganado del Regimiento 2 de Caballería de Línea y formalmente transferido por Resolución de fecha 13 de mayo de 191333.

El 10 de agosto[34] la Aviación de Ejército y la Fuerza Aérea Argentina conmemorarán el 110 aniversario de la creación de la Escuela Militar de Aviación. La actividad oficial se inició el 5 de septiembre[35] en el Parque Aerostático de Belgrano con la iniciación formal del primer curso de aerostación militar[36].



Parque Aerostático[37]

Asistieron el Ministro de Guerra, General de División Gregorio Vélez, Coronel Martín José Vicente Rodríguez, Teniente coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi y el Capitán Adolfo Cueto para presenciar la primera ascensión de instrucción militar realizada en el globo *Eduardo Newbery*. al mando del ingeniero Alberto Roque Mascías, con el Subteniente de Artillería Manuel Félix Origone y el Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola. Despegaron a las 10:45 y descendieron a unos 62 km en la localidad bonaerense de Domselaar[38] cuando el reloj marcaba las 12:10.

---

31 El aviador llegó al país el 14 de noviembre de 1910 trayendo el Antoinette VII Nº I.

32 BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides Aeroespaciales Pág. 143

33 Boletín Militar Nº 757, 2ª Parte.

34 Ese día el Presidente de la República, Dr. Roque Sáenz Peña el decreto de creación (Boletín Militar Nº 696, 2ª Parte).

35 Asistieron el Ministro de Guerra, General de División Gregorio Vélez, Coronel Martín José Vicente Rodríguez, Teniente coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi y el Capitán Adolfo Cueto. Así se concretó la primera ascensión de instrucción militar, realizada en el globo *Eduardo Newbery*. Estuvo al mando del ingeniero Alberto Roque Mascías, y fue acompañado por el Subteniente de Artillería Manuel Félix Origone y el Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola. Despegaron desde las instalaciones del barrio de Belgrano a las 10:45 descendiendo, unos 62 km después, en la localidad bonaerense de Domselaar[35] cuando el reloj marcaba las 12:10.

36 El Aero Club Argentino había puesto a disposición del Ministerio de Guerra todo el material aerostático, escuela y profesores para destinarlo al entrenamiento de oficiales y aspirantes a pilotos aviadores.

37 MARTÍN, Eloy. (2014) *Parque Aerostático de Belgrano.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Parque-Aerostatico-de-Belgrano.pdf

38 Zona donde el 19 de enero siguiente falleció trágicamente el Subteniente Origone.

Mascías con el Subteniente Origone (de espaldas) y Teniente de Fragata Escola, poco antes de iniciar el primer vuelo de instrucción en el Eduardo Newbery. 5 de septiembre de 1912[39]

La inauguración formal de las instalaciones en El Palomar, fue organizada por el Aero Club Argentino para el día 8 de ese mes.

39 Foto Archivo General de la Nación.

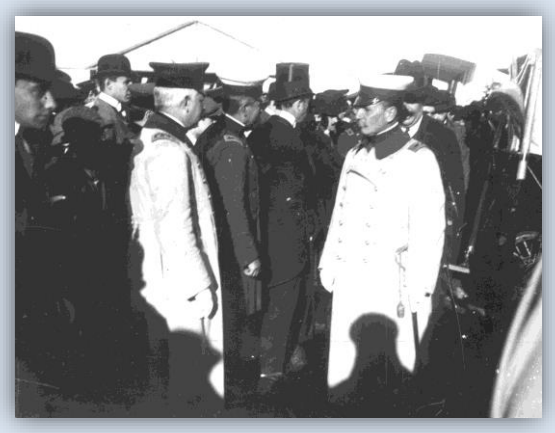
El Presidente del "AERO-CLUB ARGENTINO" tiene el honor de invitar á Ud. y familia al acto inaugural de la Escuela de Aeronáutica Militar, que se efectuará en el Aerodromo del Palomar el día 8 del corriente, á las 4.30 p. m.

Los trenes parten de la estación Retiro, Ferro Carril Pacífico, á las 3.15 y 3.40 p. m. y de Palermo, Pacífico, á las 3.24 y 3.48 p. m., regresando de la estación Palomar á las 5.31 y 6.01 p. m.

Buenos Aires, Septiembre de 1912.

NOTA.--En caso de mal tiempo la inauguración quedará postergada para el siguiente Domingo.

Invitación del Aero Club Argentino para el acto de inauguración del 8 de septiembre de 1912[40]



Acto de inauguración de la Escuela Militar de Aviación. A la izquierda se ve a Jorge Newbery conversando con el Contraalmirante Juan Pablo Sáenz Valiente Campos delante del Farman, detrás se puede apreciar el Blériot XI Centenario. A la derecha se observa al Ministro de Guerra: General Gregorio Vélez, Ing. Newbery y al director del Instituto: Teniente coronel Arenales Antonio Uriburu. 8 de septiembre de 1912.

40 Documento preservado por la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

General de División Gregorio Vélez (1863-1949)

Contraalmirante Juan Pablo Sáenz Valiente Campos (1861-1925)

Aproximadamente a las 16, una vez revistados el material de vuelo por los distinguidos visitantes, entre los cuales estaban los Ministros de Guerra, General Gregorio Vélez, y de Marina, Contraalmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, el Ing. Newbery en elocuente alocución entregó todas las dependencias y elementos destinados a la unidad y dijo:

> *...Debe reconocerse que este es un día fausto para el Aero Club Argentino. Cuando lo fundamos en 1908, uno de sus propósitos establecidos en los estatutos, era crear la escuela de aerostación del ejército. Pero antes de poder realizar esta patriótica idea, fue menester efectuar serios trabajos que tuvieran la aprobación, no sólo de nuestras fuerzas armadas y de nuestros compatriotas, sino también del extranjero.*
>
> *El decreto firmado por S.E. el Presidente de la Nación, aceptando nuestra iniciativa y elementos, creando la escuela de aeronáutica militar cuya dirección se nos confía temporariamente, es también la demostración más elocuente de que hemos llenado nuestros propósitos primordiales. Saludo a S.E. el Presidente de la Nación y al Señor Ministro de Guerra, al Coronel Martín Rodríguez y a los demás distinguidos jefes que le se-*

cundan. Nadie podrá disputarles jamás el honor de esta obra, que es también de ciencia y de estudio y de trascendental progreso para la patria. Saludo también al señor Ministro de Marina, que nos hace el alto honor en propiciar con su presencia esta fiesta...

Acto seguido el Ministro de Guerra, visiblemente emocionado, agradeció el ofrecimiento y expresó:

...La Escuela de Aeronáutica Militar es el fruto de vuestra labor patriótica al dar al Ejército y de consiguiente a la Nación, el personal y elementos que han de constituir la futura flota aérea, nuevo órgano bélico que completando la organización de nuestras instituciones armadas, afianzará el prestigio de la patria ante propios y ajenos. Recibo pues la ofrenda en el noble y alto significado que ella tiene y la entrego al servicio del Ejército instalándola en Campo de Mayo, templo donde se aprende a defender a la patria. Este es un día fausto, no solo para los gestores de esta obra, sino también para el Ejército y Armada y para el país entero. La Escuela de Aeronáutica Militar es un monumento levantado por el patriotismo y consagrado a la defensa de la nación, es un nuevo altar donde los buenos hijos podrán ofrecerle el sacrificio de la vida, por su fama, por su honor y por su gloria...

Acallada la natural repercusión de los festejos de ahí en más todo fue trabajo agotador, vigilia y abnegación de los integrantes del instituto en la más absoluta austeridad venciendo el clima, las limitaciones del material, falta de recursos económicos y el natural escepticismo de las autoridades militares.

En ese micro mundo de El Palomar coexistían los jóvenes pilotos militares y civiles ávidos por volar, los abnegados mecánicos y maestranzas, muchas veces injustamente no reconocidos, que vivían para arreglar los problemas propios de las aeronaves y los daños producidos en los vuelos de práctica. Era frecuente ver entre la pista y los hangares a Ambrosio Luis Garagiola, Ambrosio Luis Vicente Taravella, Pablo Juan Parasochka, José María Ayarzagüena, Raimundo Trangone y Edmundo Marechal empecinados silenciosa y denodadamente en poner una aeronave en vuelo en jornadas agotadoras que comenzaban al despuntar el alba y concluían cuando el material estaba en condiciones de utilizarse a primera hora del día siguiente. Era muy frecuente llegar al amanecer y encontrar a mecánicos y pilotos durmiendo en los cajones de embalaje de las aeronaves para estar en condiciones de volar a primera hora.

Los aspirantes a aviadores militares repartían la semana entre la universidad de Buenos Aires (para el estudio de las materias teóricas); el Parque Aerostático del Aero Club Argentino en Belgrano (para la instrucción aerostática) y el aeródromo El Palomar (para la instrucción de materiales y vuelo) donde se volaba muy temprano o al atardecer para aprovechar el viento calmo y hacer así la operación más segura. Pero ahí no termina ese pequeño caos, debemos agregar los aviones privados que sus dueños guardaban en el lugar para volarlos y prestarlos para el vuelo de los otros *locos*, el soldado de Ingenieros Pablo Teodoro Fels y el Subteniente de Artillería Manuel Félix Origone fueron los actores principales de tan loable gesto.

Soldado Pablo Teodoro Fels

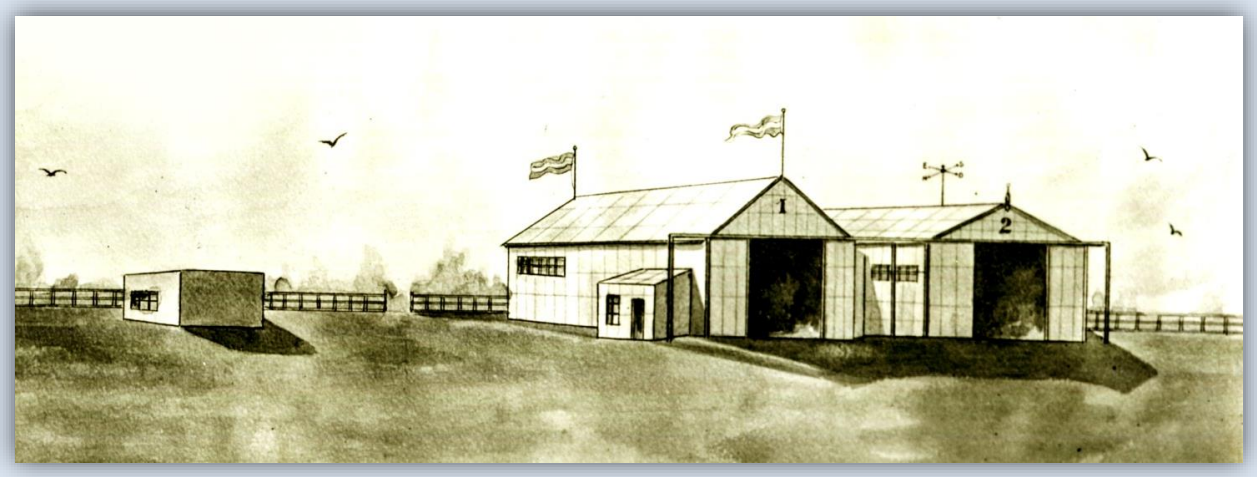
Subteniente Manuel Félix Origone

Cuando había vuelos y fallaba alguna aeronave del Aero Club o la Escuela era habitual intercambiar las aeronaves militares y civiles (del Aero Club y particulares) para que unos y otros tuvieran la oportunidad de volar[41]. A esta escena diaria se sumaban los corresponsales de los diarios, fotógrafos, curiosos y hasta perros del caserío cercano que muchas veces se mezclaban en las tareas.

Imaginemos por un momento la pasión y el entusiasmo que se generaba en esa precariedad que debía ser contenida y administrada por un Director militar que era ingeniero pero no era piloto y debía mediar entre semejante empuje humano y el escepticismo de los jefes del ejército que no conocían del tema y tampoco tenían muy claro como un puñado de locos se ponía semejante tarea a cuestas. Seguramente con estas pequeñas pistas, muchos lectores podrán descubrir en los rostros y situaciones que aparecen en algunas fotografías e interpretar lo que allí ocurría.

En este caso analizaremos una parte algo poco desconocida pero no menor de esa trama: las instalaciones en donde ocurrió todo centrándonos solamente en el período 1910-1919. Esperamos que esta pequeña crónica nos permita transportarnos a esos días para dimensionar cuanto esfuerzo y sacrificio, muchas veces ignorado, hubo que poner en la aviación civil y militar para poder disfrutar los sistemas, infraestructura, confort y sobre todo seguridad que tenemos en la actualidad.

[41] Origone estaba destinado en Regimiento 1 de Obuses cuyos cuarteles estaban donde hoy se encuentra el Aeródromo Militar Campo de Mayo. Cuando falleció el 19 de enero de 1913 en el campo de Raymundo Borda en proximidades de Domselaar, sus familiares donaron los restos del Blériot XI a la escuela que fueron trabajosamente reconstruidos bajo la dirección del Ing. Mascías que lo voló en septiembre de ese año transformándose en el Blériot XI Nº II *Origone*. Un primer paso seguido en 1914 por los deudos del Ing. Newbery con el Morane Saulnier H y en 1921 por la familia del Sargento 1° Luis Barrufaldi con su Caudron G-3 EP2 italiano comprado en 1921.



Dibujo alegórico de los hangares 1 y 2 en El Palomar que corresponderían a los dejados por la Compañía Aérea Argentina S.A. 1912[42]

Plano de los hangares Nº 1 y 2 cedidos por la Compañía Aérea Argentina. Ambos tenían 6 metros de altura. El Nº 1 tenía 12 metros de frente por 15 de profundidad. El Nº 2 tenía 16 m x 20. En el medio había un espacio techado donde funcionó la carpintería[43]. Se ve el taller de carpintería que funcionó bajo la dirección de Edmundo Marichal, secundado por Gerardo Noni[44], el Jefe de Mecánicos Ambrosio Garagiola y los operarios Pablo Juan Parasovchka y Pedro Rielo (carpintero).

---

42 Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Gentileza de Eduardo Juan Amores Oliver.

43 CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Pág. 237.

44 Luego convertido en fabricante de aviación. MARTÍN, Eloy. Ver *Edmundo Marichal y sus construcciones aeronáuticas.* Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria Nº 3. Abril de 2021. Recuperado de Internet de: http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2021_n3.pdf?ct=t

Esquicio de época. Si bien figura como Destacamento del Regimiento 2 de Caballería

Vista del edificio de guardia del Regimiento 2 de Caballería de Línea convertido luego en alojamiento de oficiales. 1915[45]

45 Libro Histórico de la Escuela Militar de Aviación. 1915. Folio 64. Foto archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

A los hangares de la Compañía Aérea Argentina (Nº 1 y 2) se agregaron los cuatro[46] trasladados por el Aero Club Argentino desde Villa Lugano[47]. Se aprecia que las tareas de armado en El Palomar antes del 8 de septiembre.

Vista de los cuatro hangares en construidos en Villa Lugano que fueron trasladados a El Palomar en 1912. La fotografía está tomada en marzo de 1910 prácticamente desde la esquina de Av. Coronel Roca y Tellier[48]

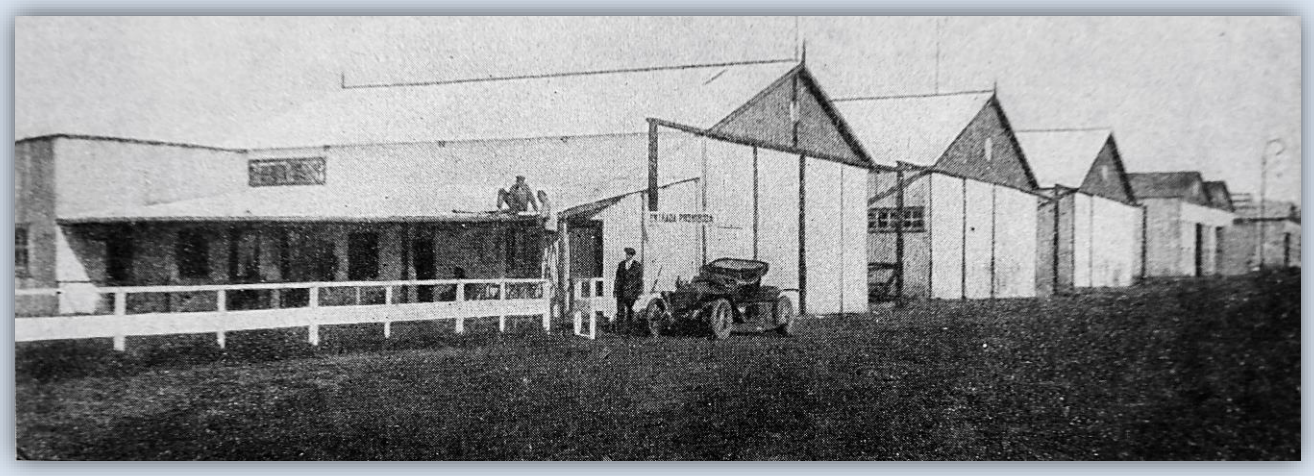
Sobre el costado izquierdo, se observa con claridad el edificio del destacamento de guardia del Regimiento N°2 de Caballería de Línea convertido luego en alojamiento de oficiales. 1912

Gentileza del Sr. Eduardo Juan Amores Oliver.

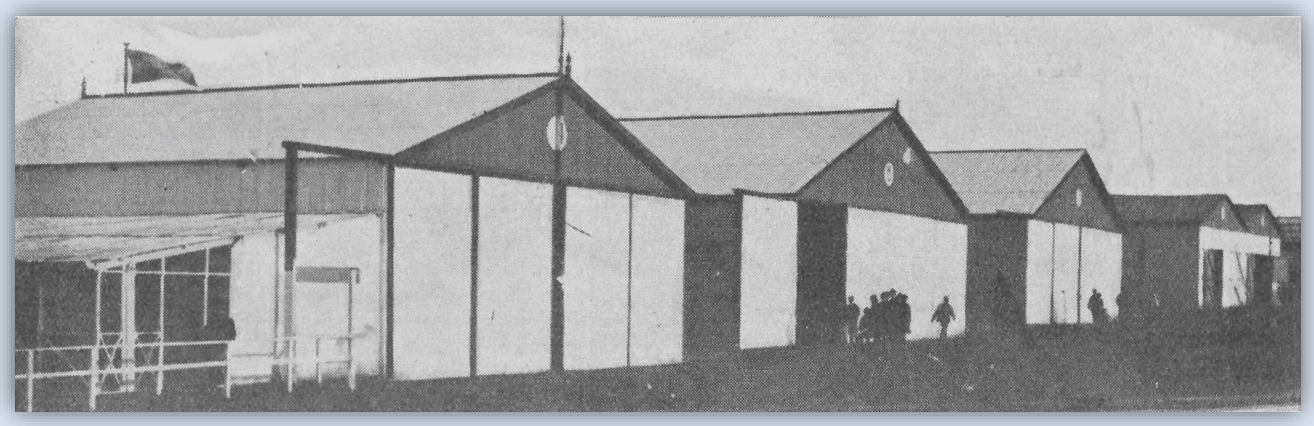
46 Los cuatro hangares de chapa habían sido comprados por Sebastián Ortega a la firma Thomas Drysdale y Cía. y provistos por la firma Testoni, Chiesa y Cía. Inicialmente fueron llevados a Villa Lugano, pero luego, por gestiones del Ing. Newbery fueron trasladados y armados en El Palomar y distribuidos dos para el Aero Club y dos para la Escuela Militar.

47 BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Crónica Histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. 1969. Tomo 2. Pág. 119 a 120. MARTÍN, Eloy. (2013). *Aeródromo Villa Lugano.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: http://www.histarmar.org/AVIACION/Dossier-Aerodromo-Villa-Lugano-Eloy-Martin2.pdf

48 Foto Archivo General de la Nación. Publicada por la revista *Caras y Caretas* Nº 600. 2 de abril de 1910.



Escuela Militar de Aviación se ve la instalación lateral lo que fue el depósito y luego se reacondicionó como oficina del Director del instituto y estacionada la coupé Anasagasti. 1913[49]



Otra vista de las mismas instalaciones en 1914

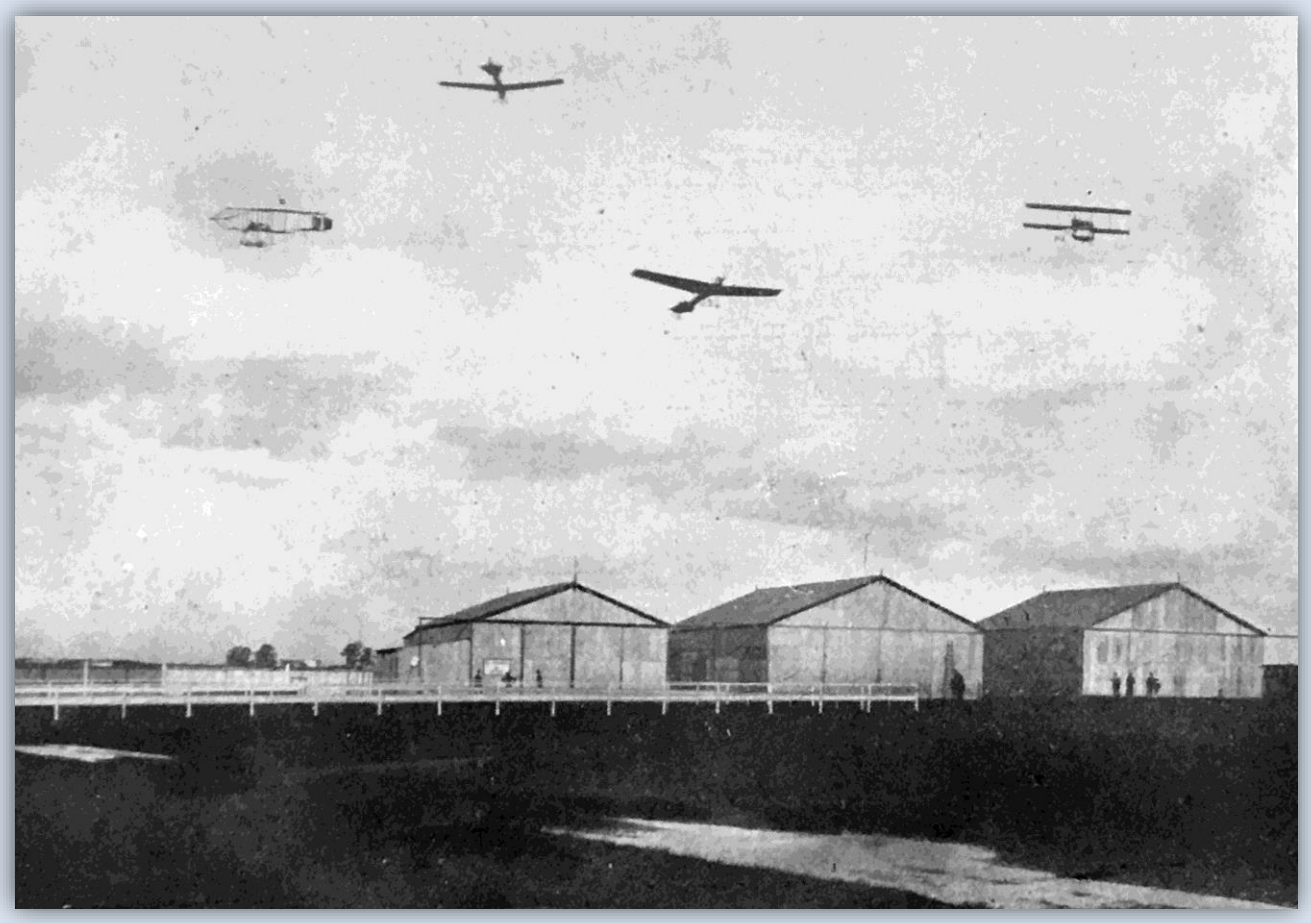
49 Revista *Caras y Caretas* Nº 768. 21 de junio de 1913.

Fotografía tomada desde la casa de oficiales hacia el norte. Se pueden apreciar: las oficinas del Director del instituto y misma luminaria que aparece en 1910 fotografiada con el Farman de Claude André pero desplazada hacia el Este (adyacente a la calle Aviador Benjamín Matienzo), seguramente para dejar lugar a la casilla meteorológica que aparece en la foto y el vallado construido para separar al público de las operaciones aéreas. 1915[50]

50 Libro Histórico de la Escuela Militar de Aviación. 1915. Folio 64. Foto archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Gentileza del Sr. Eduardo Juan Amores Oliver.

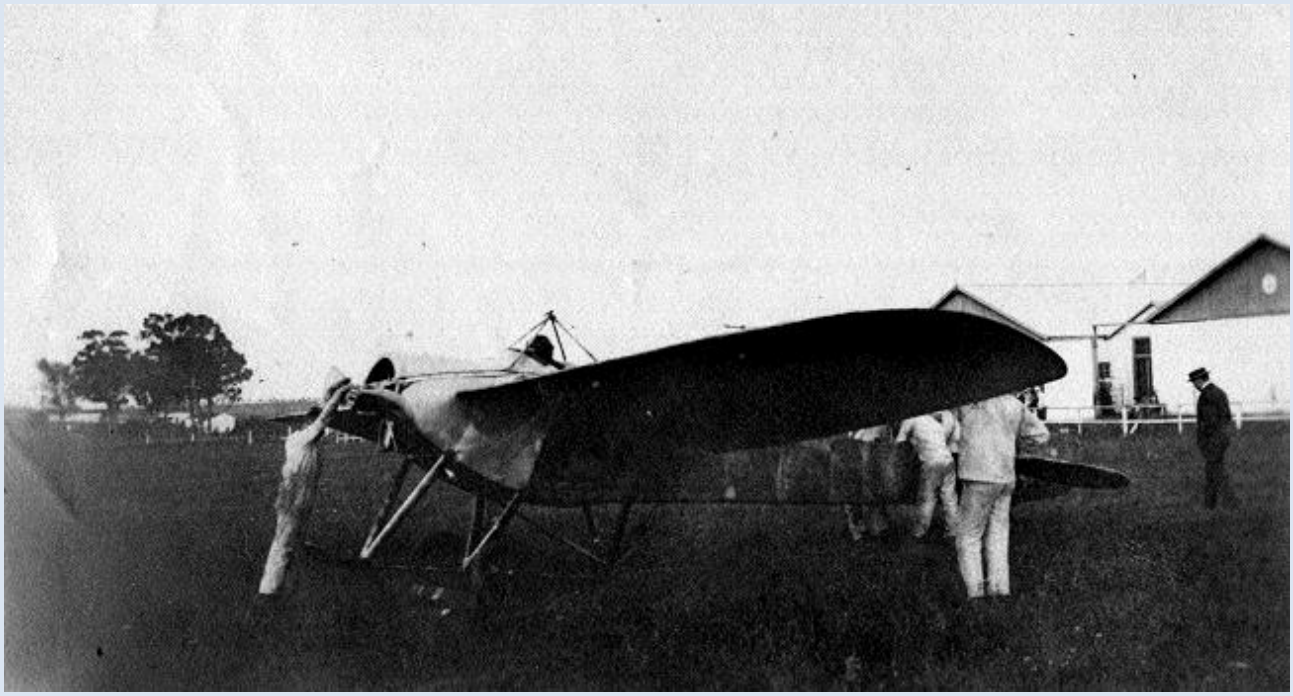
Taller de carpintería en El Palomar ampliado en 1914 junto con el taller de montaje[51]. Circa 1915

51 Memoria Anual de la Escuela de Aviación Militar. 1914.

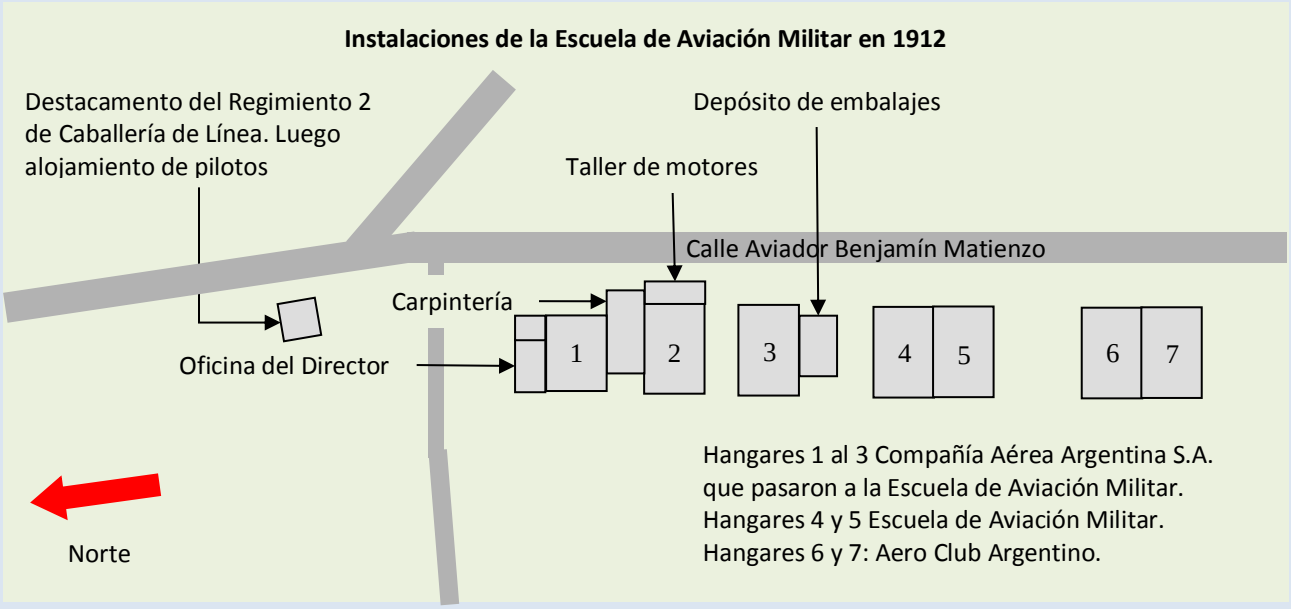


Vista de los hangares 1. 2 y 3 con dos biplanos Farman y el Antoinette. 1913[52]

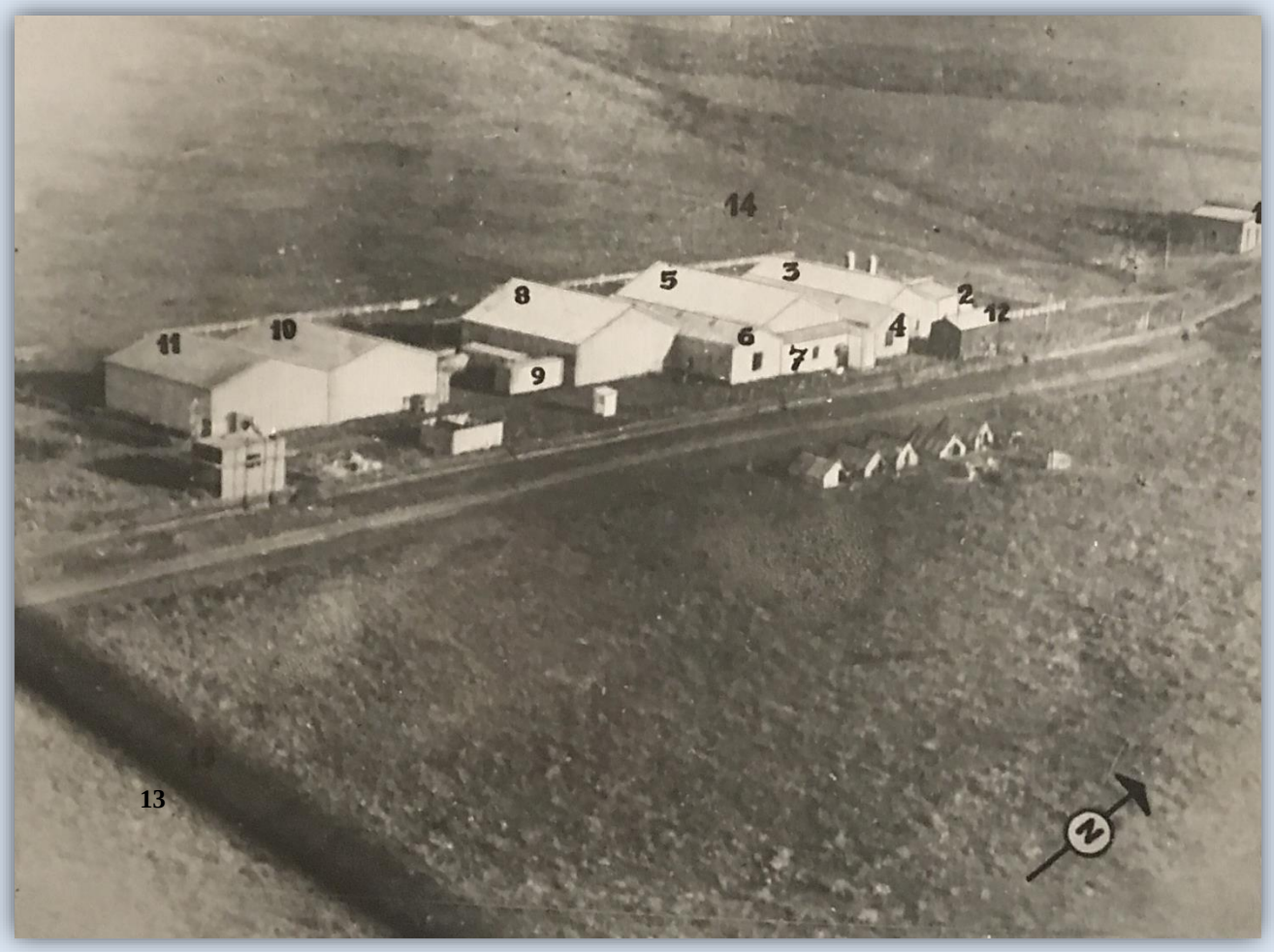
52 Boletín del Aero Club Argentino. Año III, Nº 14. Junio de 1913. También reproducido por la revista *Caras y Caretas*.



El Nieuport 2G América poniéndose en marcha con el soldado Fels a bordo. Sobre el costado izquierdo se aprecia cubierto por árboles el edificio del destacamento del Regimiento 2 de Caballería[53]



53 MARTÍN, Eloy. (2017) *Los Nieuport del Ejército Argentino.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ej__rcito_argentin



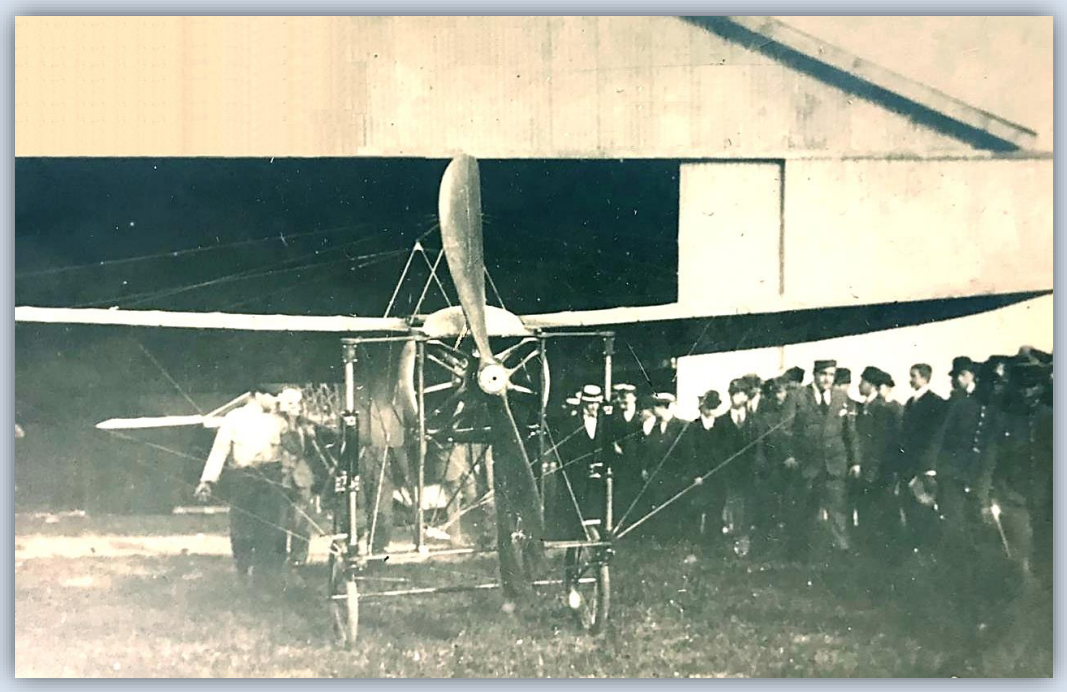
Vista aérea de los hangares lindantes con la calle Aviador Benjamín Matienzo. Referencias: 1: Alojamiento de los pilotos; 2: Oficina del Director del Instituto; 3: Hangar Nº 1[54]; 4: Depósito de materiales aeronáuticos; 5: Hangar Nº 2[55]; 6: Taller de carpintería; 7: Taller de motores; 8: Hangar Nº 3[56]; 9: Depósito de cajones de embalajes; 10: Hangar Nº 4; 11: Hangar Nº 5; 12: Cantina; 13: Sombra del montante del Farman desde el cual se tomó la foto y 14: Pista. También se aprecian cinco carpas del otro lado de la actual calle Aviador Benjamín Matienzo[57]

54 Se guardaban el Blériot XI Nº I *Centenario*, Morane Saulnier G, Blériot XI bis del Aero Club Argentino, Blériot XI *Fels*.

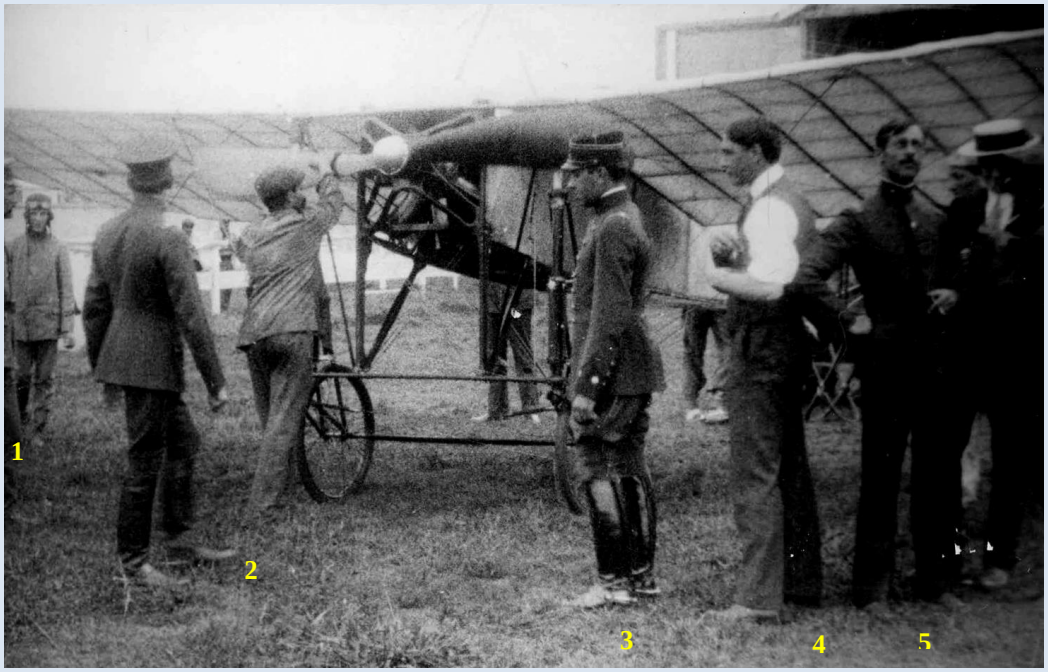
55 Se guardaban los biplanos Farman.

56 Se guardaban el Rumpler Militär-Eindecker 3C *Taube,* el Breguet III 1913 y el Nieuport IVM *América*.

57 Fotografía preservada en la sala histórica de la Escuela Militar de Aviación en Córdoba.

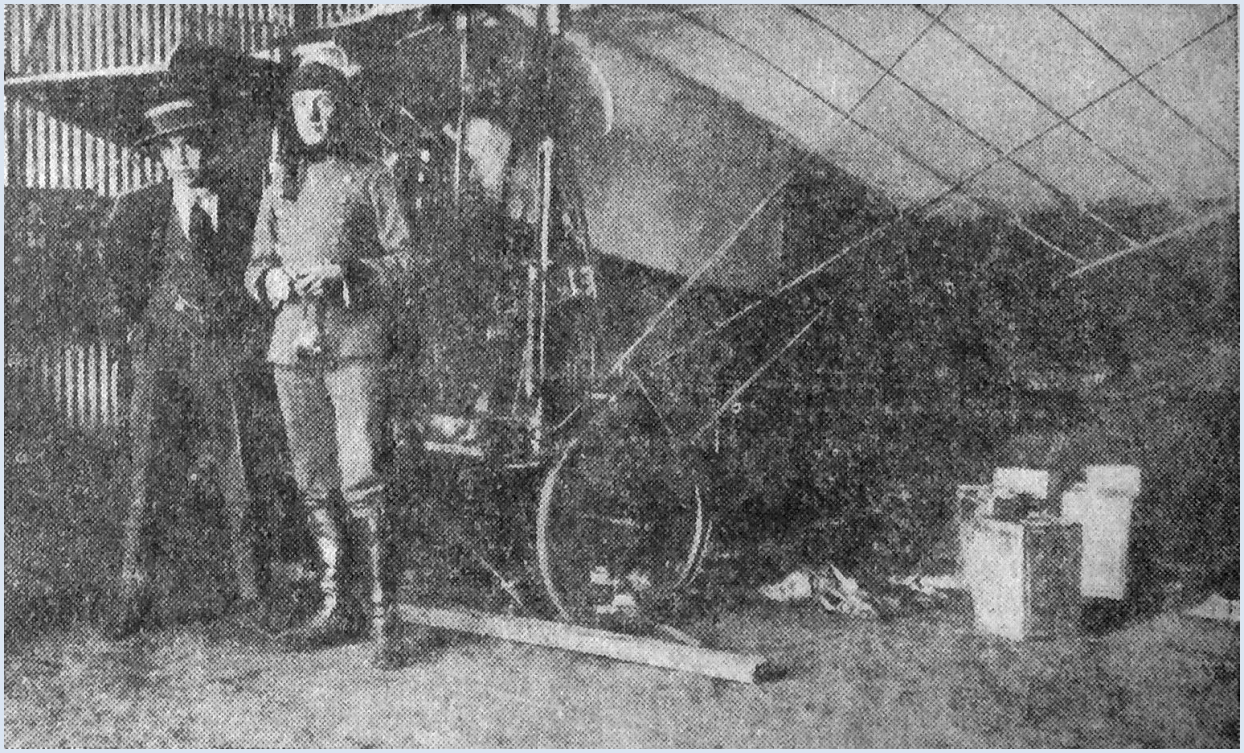


Blériot XI 50 hp del Aero Club Argentino saliendo del hangar Nº 3. 1912

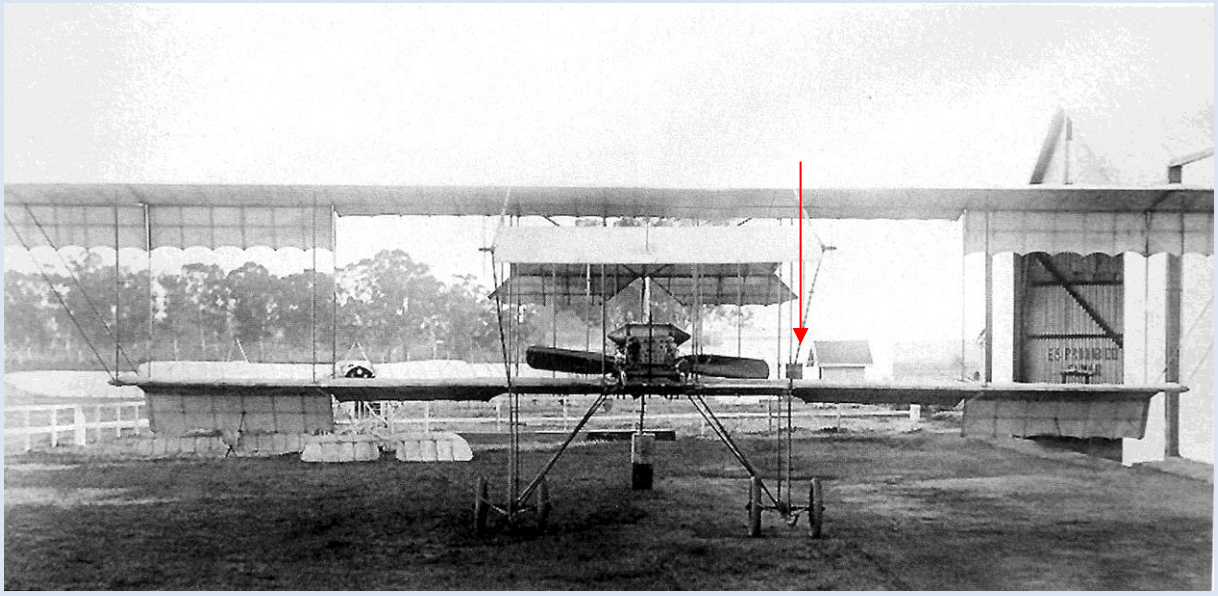


Mañana de vuelo con Blériot XI en el Palomar muy probablemente frente al hangar Nº 1. A la izquierda se ve al soldado Fels (1), muy probablemente Pablo Juan Parasochka dándole pala (2), Teniente Esteban Cristi (3), Marcel André Paillette (4) y el Teniente Raúl Eugenio Goubat fumando (5). 1912[58]

58 Foto Archivo General de la Nación.

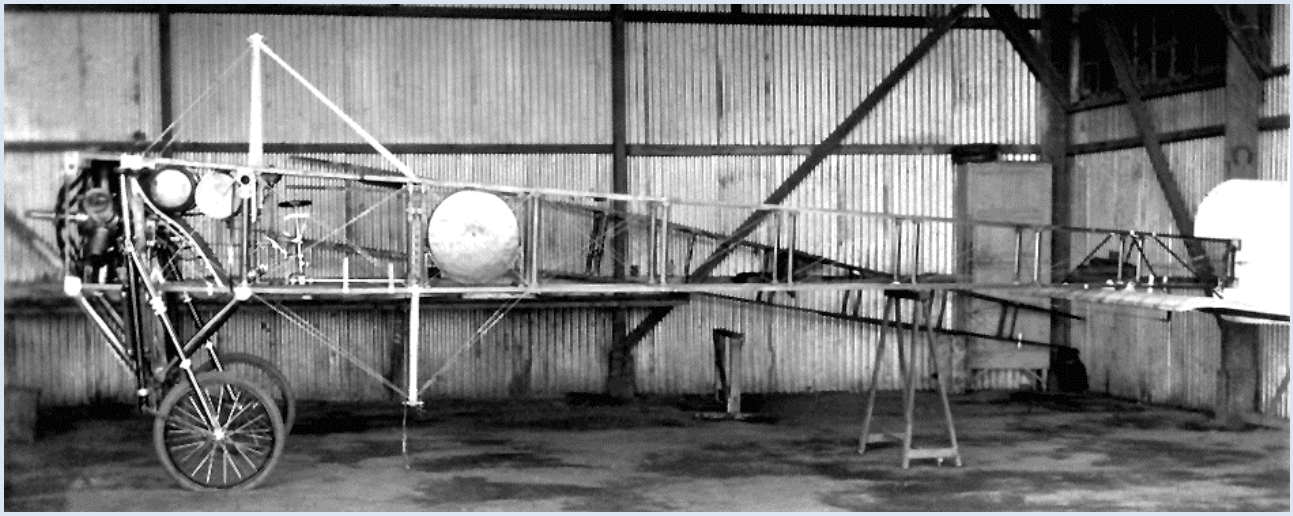


El soldado Pablo Teodoro Fels con Carlos Francisco Borcosque delante de su Blériot XI en interior del hangar Nº 1 de El Palomar en ocasión de su vuelo a Montevideo. Noviembre de 1912[59]

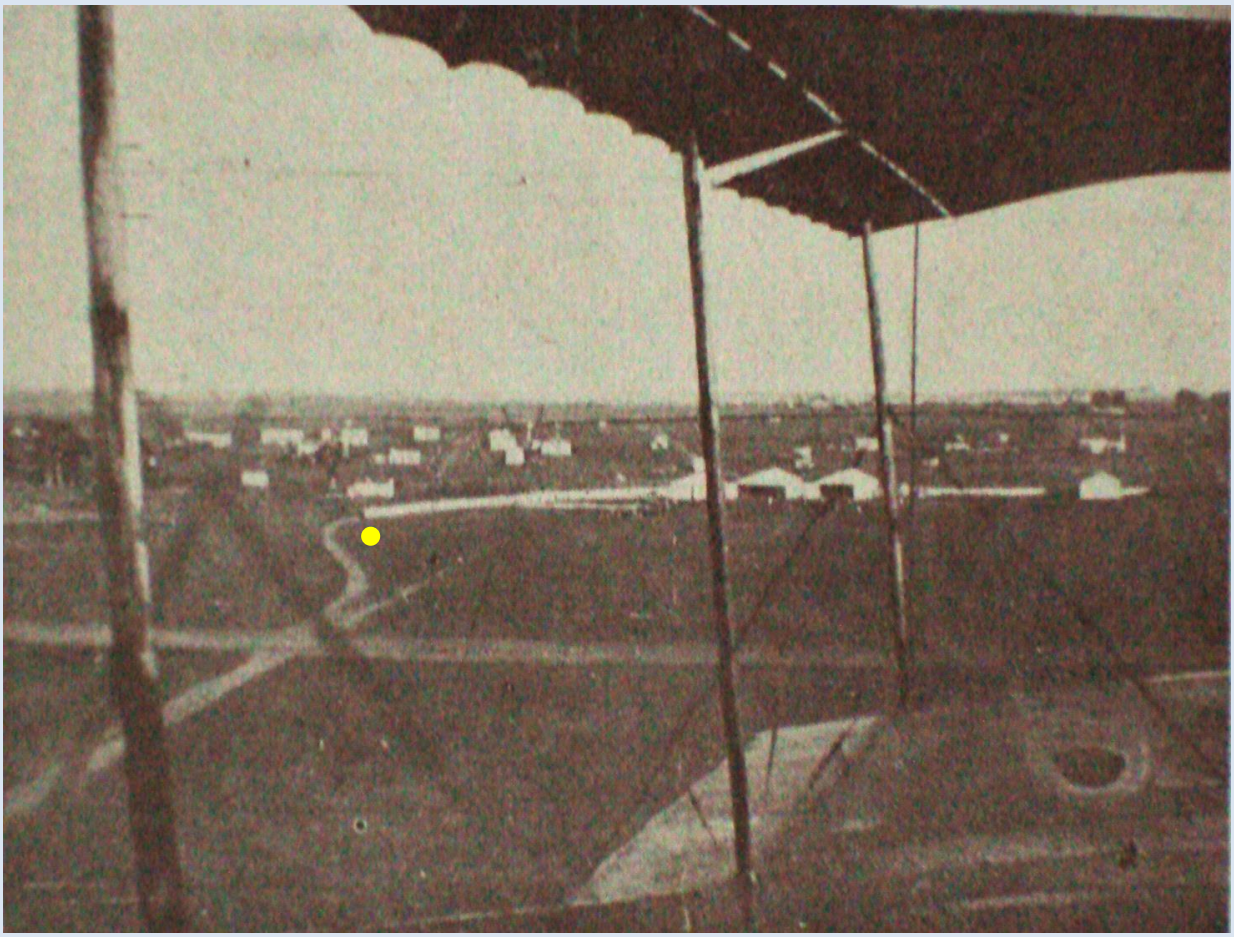


Henri Farman Nº I de frente en El Palomar, inmediatamente detrás del biplano se aprecia el edificio del destacamento de guardia del Regimiento 2 de Caballería, por delante la casilla meteorológica y más atrás, a unos 400 m, la arboleda de los terrenos que ocupa el Colegio Militar de la Nación

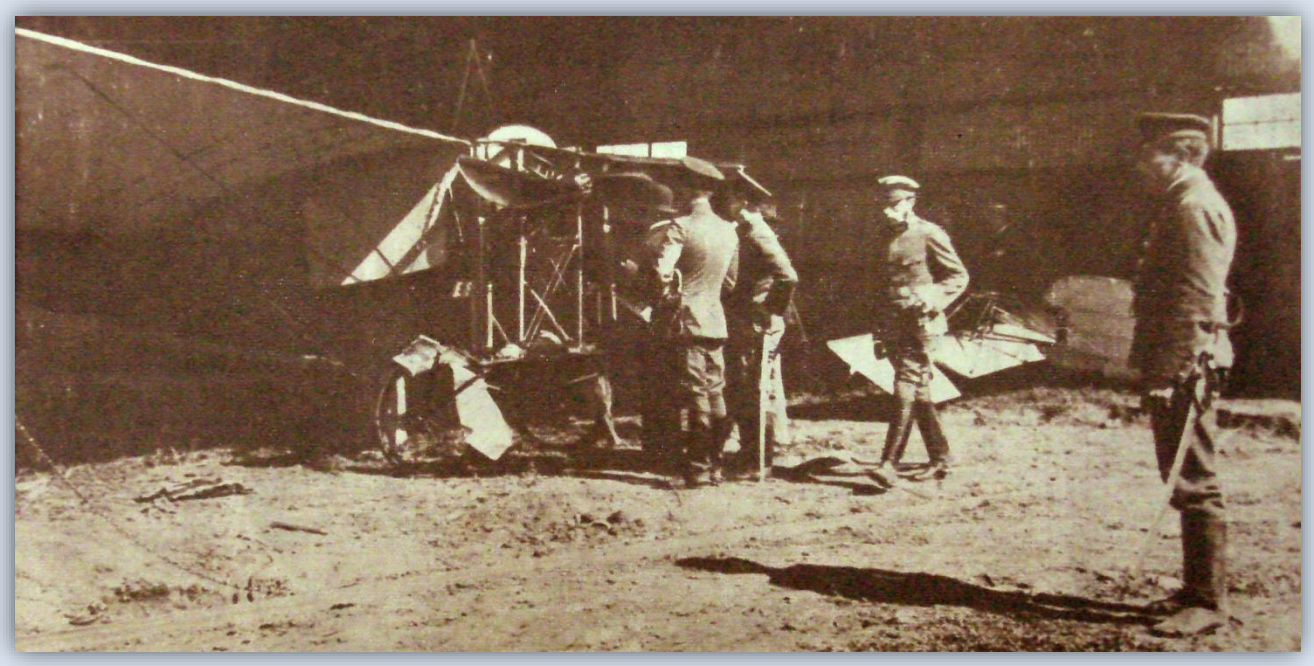
59 Diario *La Nación*. 3 de julio de 1965.



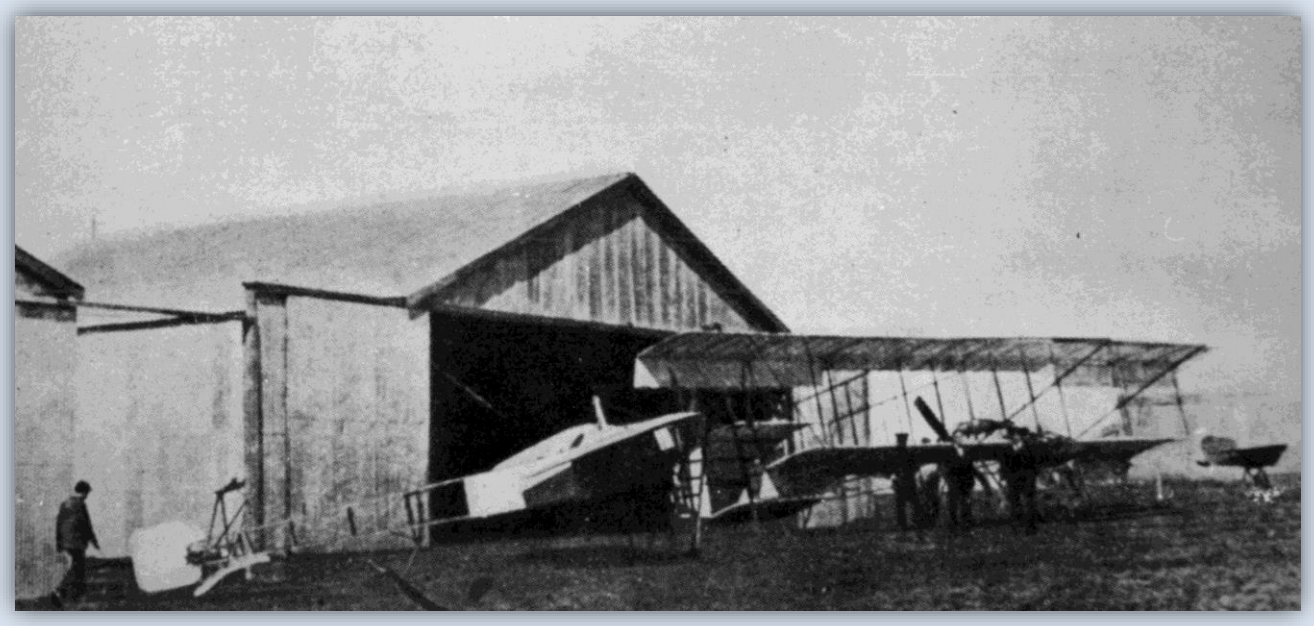
Blériot XI desarmado muy probablemente en el interior del hangar Nº 1 en El Palomar



Vista Aérea de El Palomar probablemente tomada el 10 de agosto de 1912. Se pueden observar los hangares Nº 1 a 3 entregados por la Compañía Aérea Argentina y el hangar Nº 4 recién armado. Quedaban pendientes de ensamblar los hangares 4 5 y 6. El punto amarillo indica el lugar del destacamento de guardia del Regimiento 2 de Caballería



Alumnos pilotos recibiendo instrucción delante del Blériot XI-Bis Nº I motor Gnôme Lambda de 80 hp en el hangar Nº 1. 1912[60]



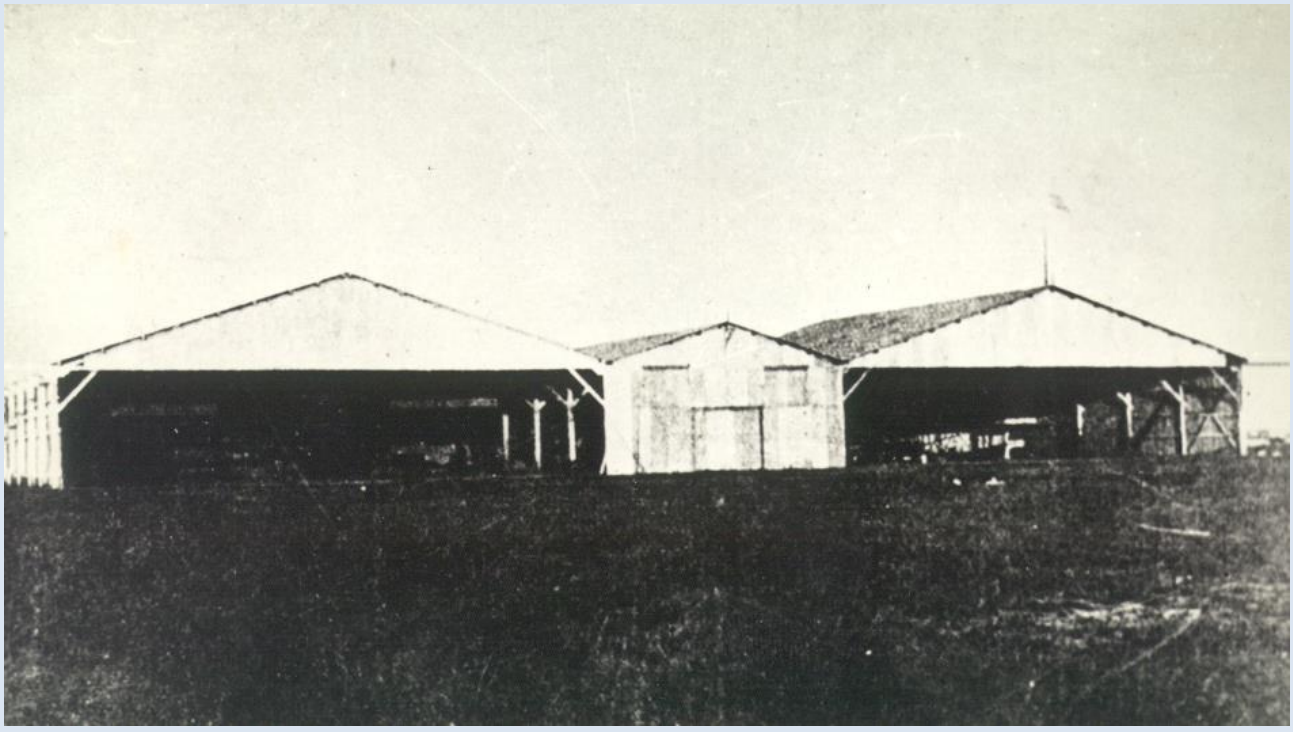
El Farman y un Blériot XI delante del hangar Nº 2 en El Palomar. 1912

60 Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.

Eindecker Etrich Rumpler 1913 Taube en El Palomar frente a los hangares Nº 1 y 2. En la carlinga se ve al Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat asistido por seis mecánicos y maestranzas. 1914

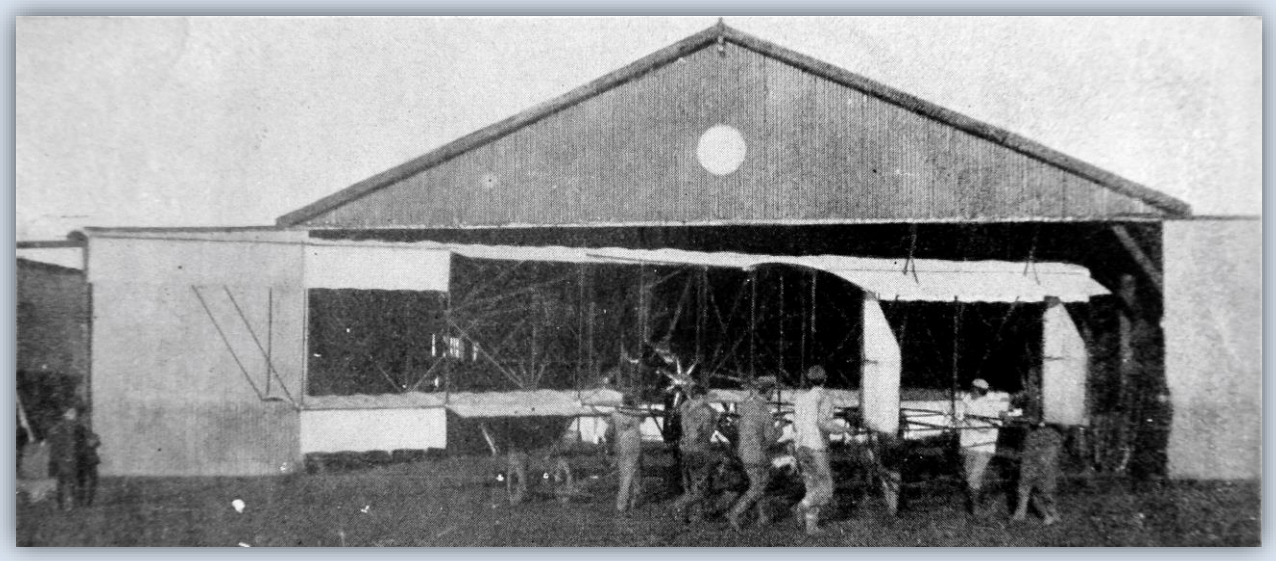
Morane Saulnier G que perteneció a Newbery frente a los hangares Nº 1 y 2, entre los dos hangares se aprecian los cajones de embalajes de los aviones que a menudo eran utilizados como dormitorios. 1914[61]

61 Foto Archivo General de la Nación.

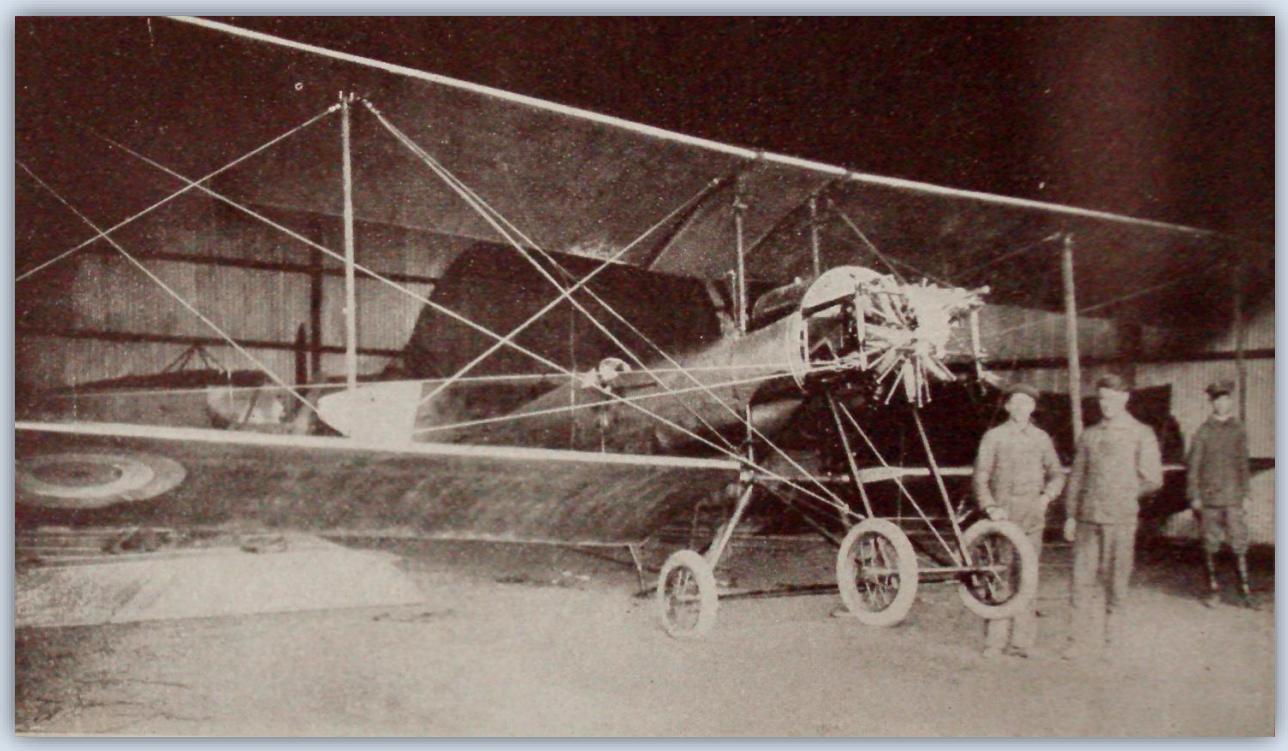


Hangares Nº 1 y 2 separados por el primer taller de carpintería

Breguet III en El Palomar donde se aprecian los hangares Nº 1 y 2



Henry Farman Escuela Militar de Aviación Nº II sacado del hangar Nº 2 en El Palomar[62]



Breguet III en el interior del hangar Nº 3 de El Palomar[63]

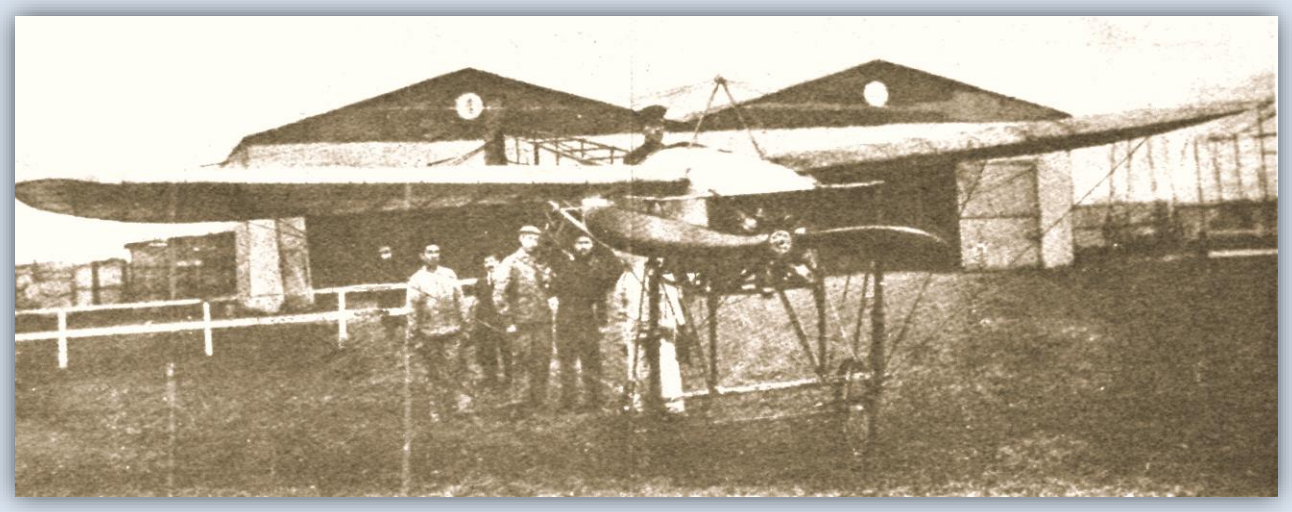
62 Revista *Caras y Caretas* Nº 768. 21 de junio de 1913.

63 Revista *Caras y Caretas* Nº 772. 19 de julio de 1913.

Nieuport IVM en El Palomar. De izquierda a derecha se ven al Teniente Zanni, representante de Nieuport no identificado, Alejo Tinao Planes, presentante de Nieuport no identificado y el Teniente Alberto González Albarracín. 1914[64]

64 AMORES OLIVER, Eduardo Juan. (2007) *Guía de aeronaves militares 1912-2016*. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Buenos Aires. MARTÍN, Eloy. (2017). *Los Nieuport del Ejército Argentino.* Fundación Histarmar. Recuperado de internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/los_nieuport_del_ej__rcito_argentin

Hangares Nº 4 y 5 trasladados por el Aero Club Argentino. 1912

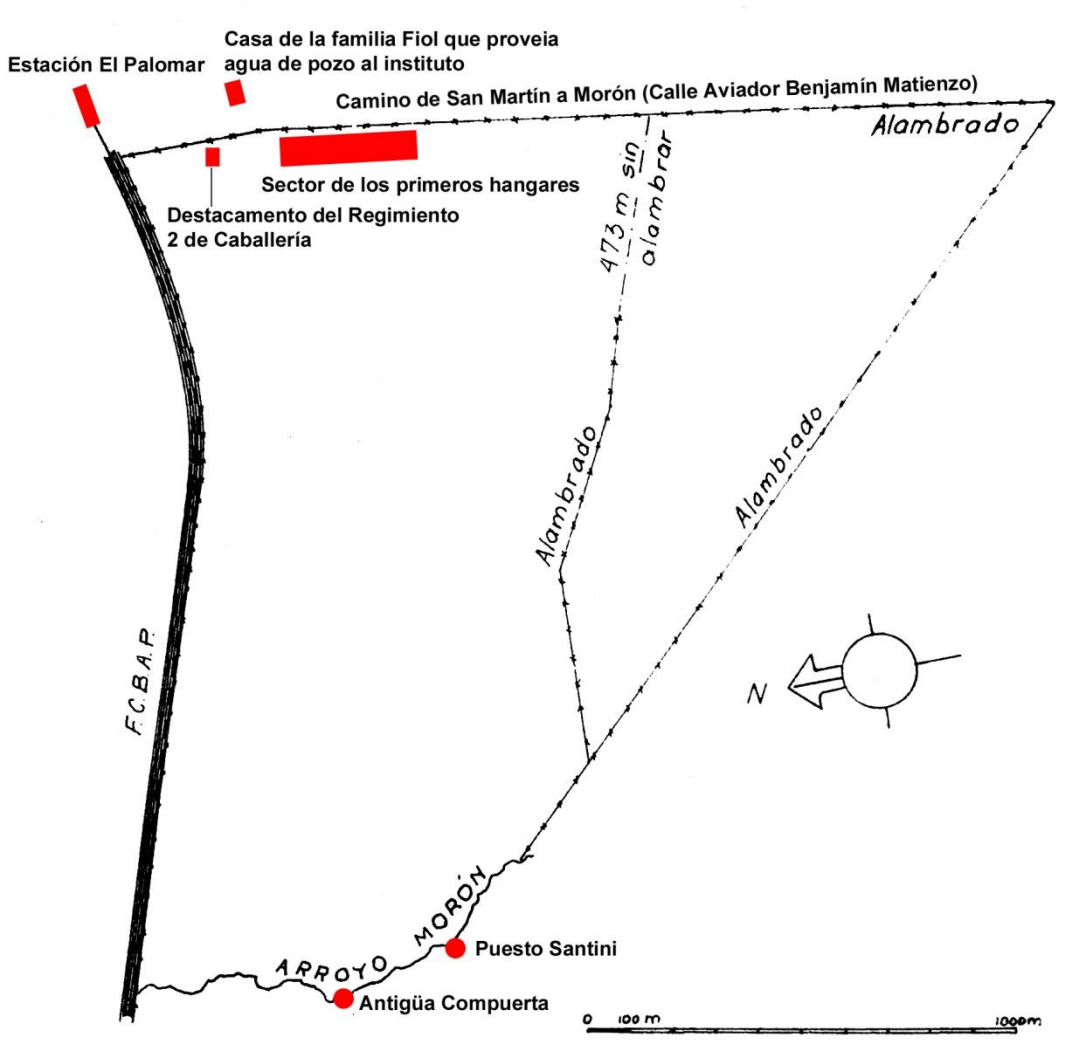


Blériot XI 50 hp delante de los hangares 4 y 5, sobre el costado derecho se aprecia lo que podría ser la estructura del hangar 6 en pleno armado[65]

65 Foto diario *La Nación*. 14 de agosto de 1966.

Integrantes del primer curso de aviadores reservistas posando delante del Nieuport IVM Eduardo Castex. De izquierda a derecha: Martín Leoncio Pico, Enrique Molina, Enrique Aurelio Torres, Edmundo Lucius y Alfredo León Sosa[66]

66 Foto archivo Fernando Benedetto. Recuperado de Internet de: https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/wp-content/uploads/2020/07/04_edited.jpg



Plano del campo. Circa 1914[67]

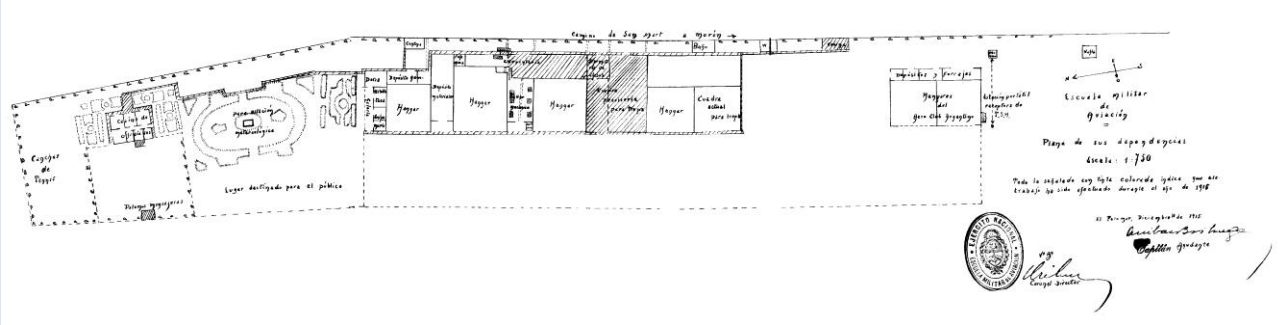
Entre 1915 y 1917 se inició la ampliación de las instalaciones del instituto. Se edificaron tres hangares y un taller mecánico delante de la línea de construcciones de 1912. Las mismas estuvieron separadas por una calle que se generó a partir de las vallas existentes en el primer grupo de instalaciones. En 1919 estos hangares separaron a la misión militar italiana de la francesa.

A partir de 1916 la Dirección General de Ingenieros asumió el control de las estaciones radiotelegráficas y aviación independientemente la Escuela de Radiotelegrafistas, servicio de comunicaciones (Aerostación, Radiotelegrafía y Servicio de Comunicaciones) y del Batallón de Ferrocarrileros[68]. Por esos motivos y complementariamente y un poco más alejados de este grupo se

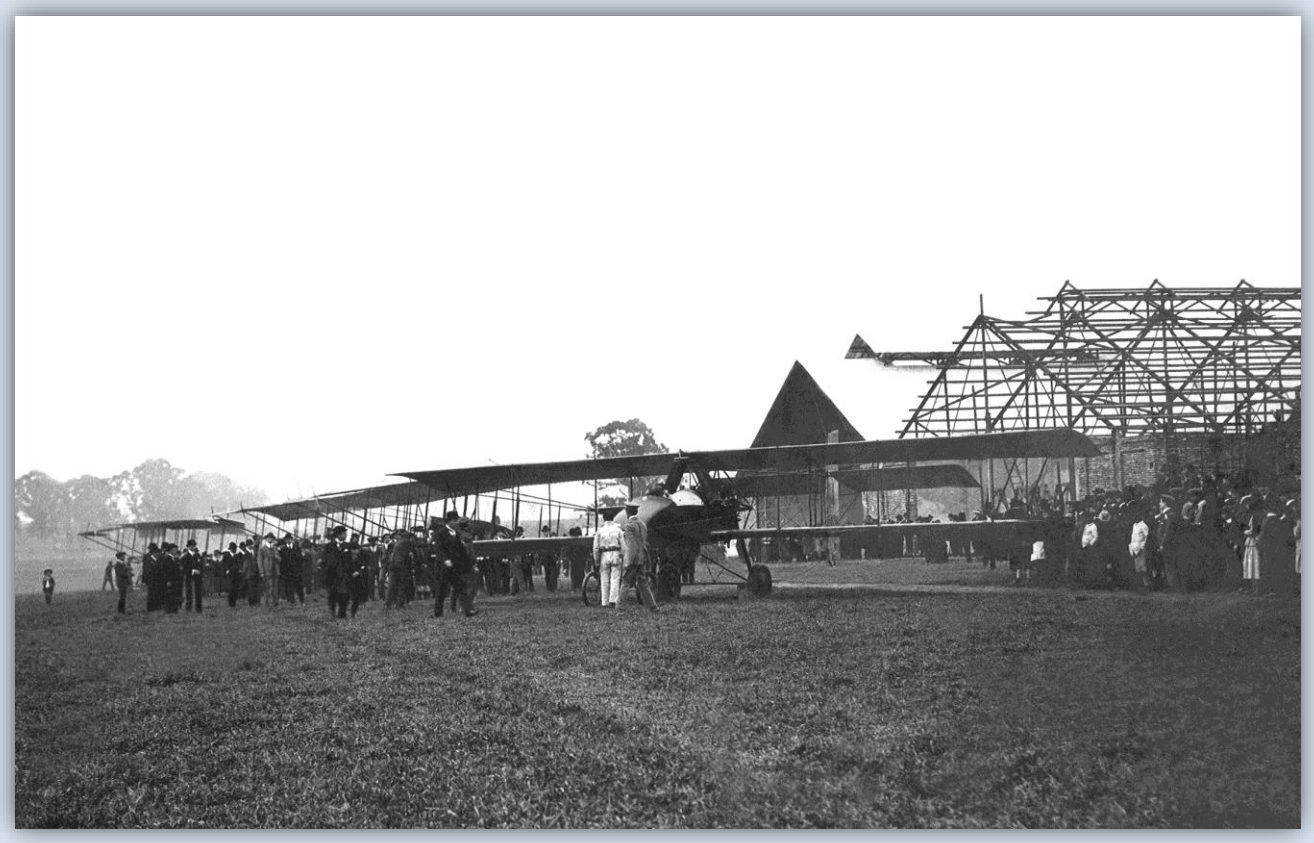
67 Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación. 1916.

68 El 9 de diciembre de 1922 con la finalidad de centralizar las comunicaciones en el ejército, se creó la Dirección de las Tropas y Servicios de Comunicaciones y se disolvieron las Compañías de Telegrafistas en los Batallones de Zapadores Pontoneros. Boletín Militar Nº 1683, 2ª Parte. Pág. 252. Reseña Histórica y Orgánica del Ejército Argentino. Comando en Jefe del Ejército. Tomo III. Círculo Militar. Volúmenes 639 y 640. Pág. 26 y 37.

construyeron el alojamiento para la tropa del instituto y los edificios correspondientes para aviación y la unidad de radiotelegrafistas[69] con sus correspondientes parques para vehículos y atalajes[70], caballerizas y picadero.



Plano de Instalaciones. 1915[71]



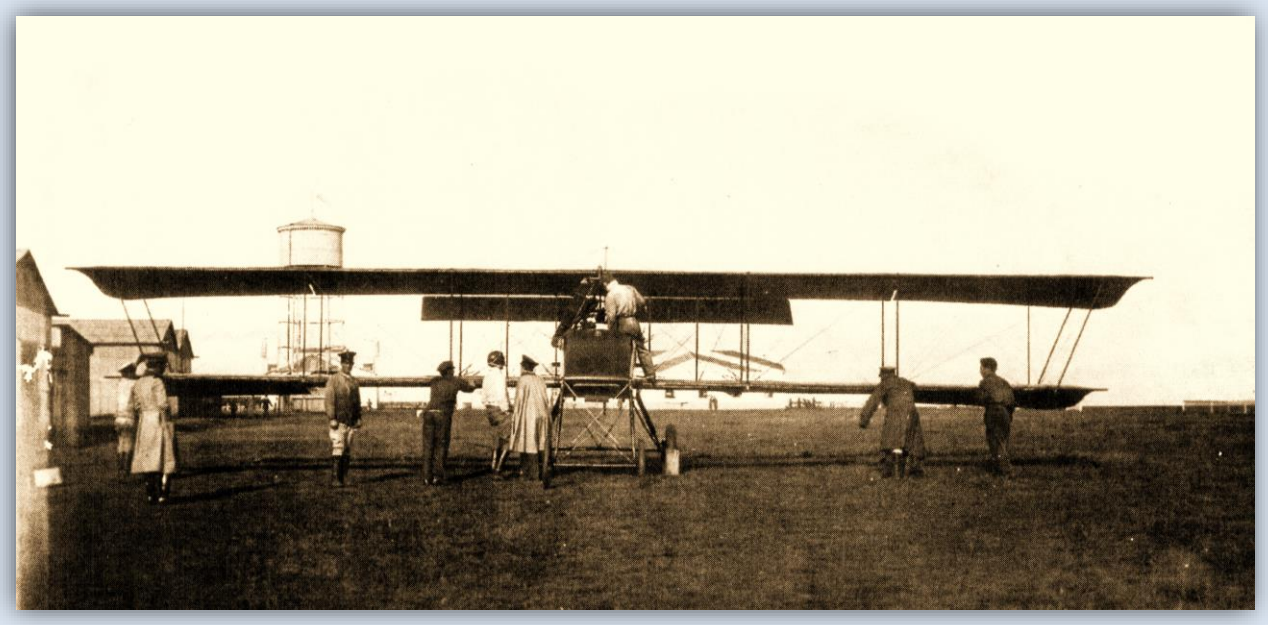
Voisin VLA con otros aviones (tres Farman) en la nueva plataforma. Se aprecian la edificación de los hangares Nº 1, 2 y 3 en el nuevo sector y unos 400 m por detrás la arboleda que ocupan los terrenos del Colegio Militar de la Nación. 1916[72]

69 En ese entonces comunicaciones y aviación eran especialidades dependientes de la Dirección General de Ingenieros.

70 Memorias de la Escuela Militar de Aviación correspondientes a 1916 y 1917.

71 Memoria de la Escuela Militar de Aviación 1915. Fojas 42 y 43.

Edificios de la Escuela de Aviación Militar construidos en 1916 al sur de las instalaciones originales



Voisin VLA de frente preparándolo para volar en la primera plataforma de El Palomar.
El tanque de agua se encontraba emplazado en proximidades del actual puesto Nº 1 de acceso a la base. Circa 1917

De acuerdo con la Memoria presentada por el Ministerio de Guerra correspondiente al período 1918-1919, la Escuela Militar de Aviación amplió y mejoró las instalaciones existentes (talleres y hangares) y se fijaron partidas destinadas al mejoramiento de la infraestructura en relación con el material aeronáutico incorporado.

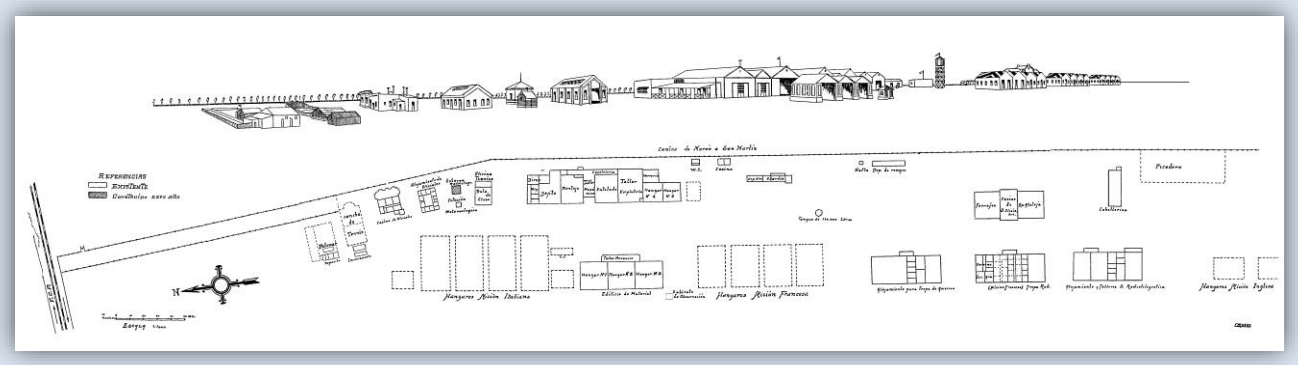
72 MARTÍN, Eloy. (2013) *El Voisin VLA en el Ejército Argentino.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/DossierVoisin-1907en-Argentina-EloyMartin.pdf

Vista de la plataforma de El Palomar donde se observan cuatro hangares de campaña pertenecientes a la misión militar italiana. 1919

Foto aérea oblicua tomada por un avión Breguet XIV de la Misión Militar Francesa, también se aprecia la plataforma circular de hormigón de 7 m de diámetro consignado como mejora en la Memoria Anual presentada en la Memoria Anual del Ministerio de Guerra[73]

73 Revista *Caras y Caretas* Nº 1100. 1 de noviembre de 1919.

Fotografía aérea vertical desde 1000 m de altura seguramente tomada por la Misión Militar Francesa[74]



Instalaciones de la Base Aérea Militar 1918-1919

74 Revista *El Gráfico* 27 de diciembre 1919.

Fotografía aérea oblicua de El Palomar, tomada desde el sector sur donde se aprecia la arboleda en los terrenos que ocupa el Colegio Militar de la Nación. 1919[75]

Hangares Nº 1, 2 y 3 edificados en la segunda línea; se ven Nieuport 28C1, Ansaldo SVA y Blériot-SPAD. 1919[76]

75 Revista *El Gráfico* 27 de diciembre 1919.

76 MARTÍN, Eloy, (2017). *Los Blériot-SPAD del Ejército Argentino.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/los_bleriot-spad_del_ej__rcito_arge

El Ing. Edmundo Lucius con el personal que ensambló y construyó los Caudron G-3 en El Palomar 1919[77]

Caudron G-3 Anzani 100 hp en El Palomar. 1919[78]

77 MARTÍN, Eloy, (2016). *El Caudron G3 EP2 en Argentina.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/el_caudron_g-3_ep2_en_argentina

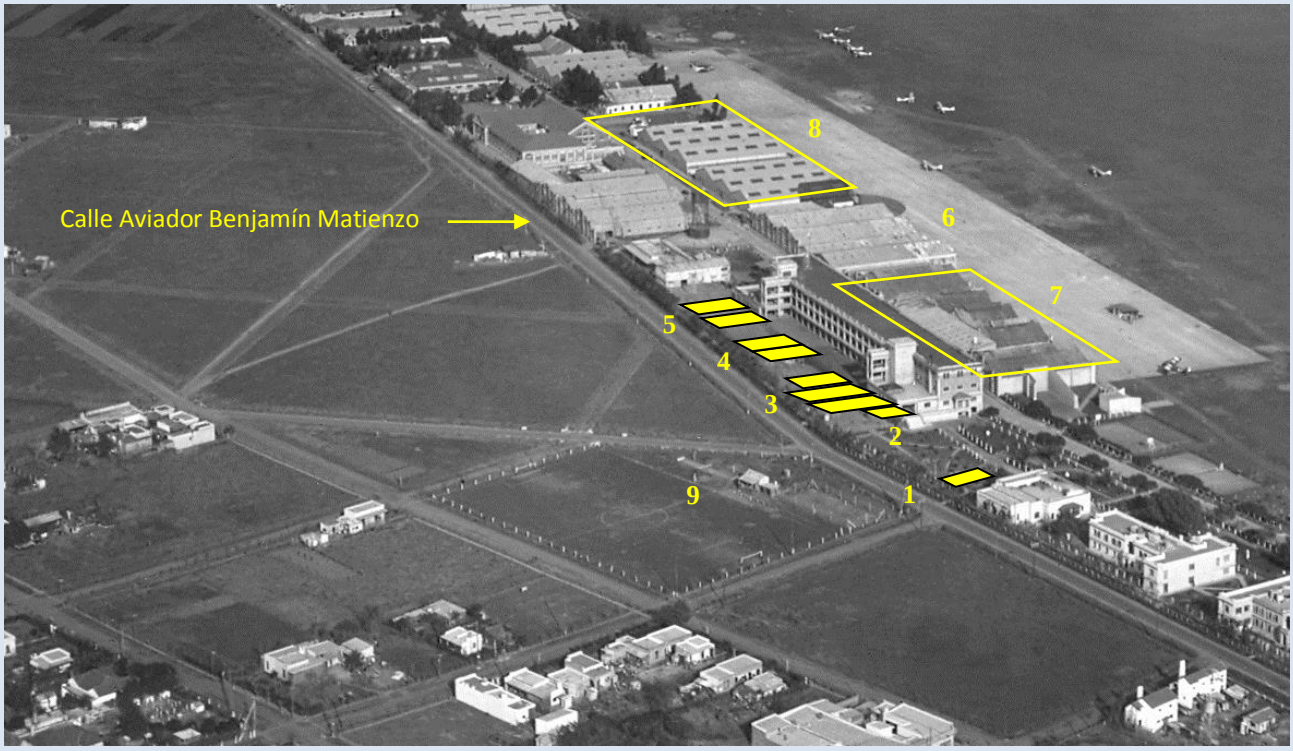
78 MARTÍN, Eloy, (2016). *El Caudron G3 EP2 en Argentina.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://issuu.com/histarmar/docs/el_caudron_g-3_ep2_en_argentina

Foto de un Curtiss JN-4 Jenny tomada detrás de los nuevos hangares Nº 1, 2 y 3

En la Memoria Anual correspondiente a 1919, se especificaron las siguientes mejoras en materia de Infraestructura:

- Ampliación del Casino de Oficiales.
- Ensanche del fichero de pista.
- Planchada en los surtidores de nafta.
- Asiento de mampostería para los tanques de aceite.
- Plataforma de concreto en la pista de 7 metros de diámetro.
- Arreglo del puente "Santini"[79].
- Construcción de 1.652 m^2 de vereda.
- Plataforma para el motor de fotografía.

[79] Bautizado con ese nombre por la cercanía del lugar del accidente del piloto italiano Mario Santini en 1914 con el Antoinette VII facilitado por la Dirección del instituto e inutilizado en el incidente. Ese año Santini, que había realizado su aprendizaje en la escuela Antoinette de Mourmelon le Petit, se presentó en El Palomar y le solicitó al Director del instituto, Tcnl. Arenales Antonio Uriburu, permiso para ponerlo en condiciones de vuelo, con intenciones de emplearlo en una gira por la provincia de Mendoza. Tal efecto se designó al jefe de mecánicos Taravella para realizar todas las actividades necesarias. Durante los ensayos, debido a que la hélice Chauviére embalaba se resolvió reemplazarla por una Ratmanoff que equipaba los Henri Farman, modificándole ligeramente el paso. Se realizaron dos intentos, uno en dirección a Hurlingham y otro, con un despegue a 30 m, en sentido contrario. El día de la salida de Santini hacia Mendoza, el avión despegó, pero al llegar a la cabecera cayó de trompa rompiendo toda su proa. Se procedió a desmontar el motor y el avión permaneció abandonado en el lugar. MARTÍN, Eloy. (2013) *Antoinette VII, un avión con historia.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Antoinette%20un%20avion%20con%20historia-Eloy%20Martin.pdf



Detalle de una aerofotografía oblicua la base tomada por el Teniente Roberto Antonio Gibert el 1 de junio de 1933. Referencias 1: Destacamento de guardia del Regimiento 2 de Caballería de Línea (luego alojamiento de oficiales); 2: Oficina del Director del instituto; 3: Hangares Nº 1 al 3 (ex Compañía Aérea Argentina S.A.); 4: Hangares Nº 4 y 5 (Cedidos por el Aero Club Argentino a la Escuela Militar de Aviación; 5: Hangares Nº 6 y 7 (ocupados por el Aero Club Argentino), 6: Hangares N° 1 al 3 habilitados a partir de 1917, 7: Sector que ocupó la Misión Militar Italiana, 8: Sector que ocupó la Misión Militar Francesa, 9: Casa de la familia Fiol que proveía agua de pozo al Instituto[80]

Conclusión

En 1919 se cumplió un ciclo extremadamente significativo en la historia de la Aviación del Ejército. El 21 de marzo se creó el Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE)[81] que quedó al mando del Director del Instituto Teniente Coronel Alejandro Pastor Obligado.

En esas instancias llegaron al país las misiones militares extranjeras de países beligerantes con pilotos veteranos de la gran guerra y una significativa cantidad de aeronaves y equipos auxiliares que concentraron su material en El Palomar y subsidiariamente en San Fernando[82]. La concentración de material civil y militar, trajo aparejada la complejización de las operaciones aéreas[83].

---

80 Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea (Gentileza Sr. Eduardo Juan Amores Oliver).

81 El SAE que continuó dependiendo de la Dirección General de Ingenieros (Decreto, 21 de marzo de 1919. Boletín Militar N.º 5294) y quedó constituido por la Dirección, Escuela Militar de Aviación, Centros Militares de Aviación, Escuadrillas Divisionarias, Parque del Material Aerostático y los Talleres de Aeronáutica. Funcionó como tal hasta el 4 de mayo de 1927, fecha en que se creó la Dirección General de Aeronáutica del Ejército (Decreto. Boletín Militar N.º 2171. 4 de mayo de 1927).

82 Misión Militar Italiana. MARTÍN, Eloy. (2013) *Destacamento Aeronaval San Fernando.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/DestAeronavSF.htm
MARTÍN, Eloy. *Destacamento Aeronaval San Fernando.* Boletín del Centro Naval Año 126. Volumen CXXVI. Nº 882 Octubre-Diciembre de 2008. Pág. 415.

Respecto de la infraestructura si bien en lo inmediato el problema se resolvió con los hangares de campaña italianos y franceses, obligó a las autoridades del ejército a encarar un plan de mejora de la infraestructura para la guarda del material.

Ese año el gobierno aumentó un 16 % las partidas presupuestarias para el Ejército y la Armada[84] que posibilitaron incorporar material aeronáutico de última generación, mejorar la infraestructura para alojar y mantener el material aeroterrestre adquirido.

Por ese motivo, con este contexto y del análisis fotografías posteriores a 1919 se aprecia que los hangares originales que hemos detallado en este trabajo fueron reemplazos por nuevos edificios.

Dicho esto y sin disponer por el momento de documentación fehaciente que lo acredite; estimamos que con la habilitación del aeródromo San Isidro[85] y el traslado al nuevo aeropuerto de la Escuela de Vuelo Handley Page Ltd. (luego River Plate Aviation Co.), la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos y el Aero Club Argentino; los hangares Nº 1 y 2 habrían sido desarmados para reutilizarlos en esa estación aérea y a partir de 1926, en el Aeropuerto *Bernardino Rivadavia* en Morón[86] con una de las estructuras ampliadas. En ese preciso lugar se edificó la Escuela de Enseñanza Superior Técnica Nº 4 *Profesor Héctor Ángel Laguarde* donde se forman estudiantes del nivel medio con orientación aeronáutica y electrónica; curiosamente su acceso es el mismo que tenía la Compañía Aérea Argentina en 1910.

Recuperado de Internet de: http://cefadigital.edu.ar/bitstream/123456789/1118/1/BCN-0822.pdf

83 Las operaciones aéreas estaban sujetas a señales visuales a través de banderolas y de la observación situacional de los pilotos. Este incremento se tradujo en algunos incidentes y accidentes aeronáuticos que obligó a las autoridades militares a estudiar y planificar el desarrollo ordenado y controlado de la aviación civil y militar, ampliar la infraestructura en el interior del país y quitar las operaciones civiles de El Palomar.

84 En 1919 se había acordado una asignación para el ejército de 37382 millones y en 1920 aumentó a 43259 millones. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. 1928.

85 Comenzó a operar en abril de 1920 y se inauguró oficialmente el 23 de mayo. MARTÍN, Eloy. (2014) *Aeródromo San Isidro.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de:
http://www.histarmar.org/AVIACION/EloyMartin/Aerodromo-San-Isidro.pdf

86 El 29 de diciembre de 1925 el Poder Ejecutivo promulgó el decreto por el cual se dispuso que el Servicio Aeronáutico del Ejército organizase un aeródromo central para la aviación no militar a través de su Departamento de Aviación Civil. El 2 de enero de 1926 se tomó posesión de los terrenos para iniciar la preparación y el 5 de febrero se lo denominó *Presidente Rivadavia* (Boletín Militar Nº 2038. 2ª Parte). MARTÍN, Eloy. (2016) *Aeropuerto Presidente Rivadavia.* Fundación Histarmar. Recuperado de Internet de: http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Aeropuerto-Presidente-Rivadavia.pdf

Escuela de Enseñanza Superior Técnica Nº 4 Profesor Héctor Ángel Laguarde edificada en el solar que ocuparon en 1910 los hangares Nº 1 y 2 de la Compañía Aérea Argentina. La arquitectura del edificio conserva el mismo estilo del alojamiento para la tropa construido en la década del 30. El acceso en uso para el alumnado sobre el costado derecho de la fotografía está en el mismo lugar que tenía la entrada al aeródromo. 1 de agosto de 1922

El sector arbolado ubicado inmediatamente detrás de los autos es el lugar que ocupó el destacamento de guardia del Regimiento 2 de Caballería de Línea transformado luego en alojamiento para pilotos. 1 de agosto de 1922

En esta investigación hemos tratado de reflejar el enorme esfuerzo y las vicisitudes que tuvieron que afrontar nuestros precursores con las limitaciones de material e infraestructura en el primer aeródromo militar de la República Argentina.

Nuestro primer escudo diseñado en 1913 para la Escuela Militar de Aviación por el artista e integrante del Aero Club Argentino Jorge María Lubary (1862-1938) fue adoptado como brevet de aviador y piloto militar en el ejército[87], y en la actualidad también es utilizado por nuestra Fuerza Aérea.

Jorge María Lubary y la reproducción del escudo utilizado por la Aviación Militar en la década del ´30

Escudos alegóricos respectivamente utilizados por la Aviación de Ejército y la Fuerza Aérea en la celebración del centenario de la creación de la Escuela Militar de Aviación. 2012

87 Boletín Militar Nº 778. 7 de noviembre de 1913. **Descripción:** *De oro y esmalte, un volante con los colores patrios, de cuyo centro parten un par de alas desplegadas y una hélice formando cruz. En el campo superior del volante, lleva la inscripción Aviador Militar y en el campo inferior, el nombre del titular. Mide 39 mm de ancho y 39 mm de alto. Por decreto del 11 de enero de 1922, se agrega a este brevet, un escudo Nacional de 15 mm. De alto por 12 mm de ancho, el que debe cubrir el centro de las alas y el material, que será de plata y la inscripción en el campo superior que será Piloto Militar.*

Como hemos señalado precedentemente, en agosto la Aviación Militar cumple 110 años de existencia, y al cabo de todo este tiempo entre otras cosas su trabajo ha contribuido con el nacimiento de la aviación en la Armada y la Fuerza Aérea, el afianzamiento de la aviación civil y la industria aeronáutica nacional. Pero esta aseveración si bien verdadera sería es una afirmación sesgada porque probablemente nada hubiese sido posible, o hubiera demorado mucho más tiempo, sin el esfuerzo patriótico y solidario de ciudadanos e instituciones argentinas.

En ciertos círculos literarios se atribuye al poeta japonés Saigyō Hōshi (1118-1190) oriundo de la ciudad de Kioto el siguiente proverbio:

Las grandes obras de las instituciones
Las sueñan los santos locos.
Las hacen los luchadores natos.
Las aprovechan los felices cuerdos.
Las critican los inútiles crónicos.

En esta próxima conmemoración, podemos afirmar con orgullo que afortunadamente y a pesar de enormes limitaciones y desafíos que tuvimos, la Aviación Militar Argentina ha contado con una legión de santos locos y luchadores natos que nos han marcado ejemplarmente un camino y un compromiso que se mantiene indemne hasta nuestros días.

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

El CLUB AÉREO DE ANTOFAGASTA Y DORA KOEPPEN

Si bien el Club Aéreo de Antofagasta lleva como fecha de fundación el 14 de junio de 1941, la realidad de su vida efectiva comenzó el 11 de marzo de 1944, cuando llegó la que fuera finalmente, su primera aeronave: Un Aeronca de 65 H.P. que sería transportado por la célebre Dora Koeppen, y que había sido adquirida con el producto de la famosa colecta nacional "Alas para Chile" de agosto de 1941, y que a pesar de los resultados obtenidos fueran relativamente satisfactorios, la compra de aviones por aquellos días de la Segunda Guerra Mundial, se hizo algo infructuosa.

En esas instancias, Estados Unidos decidió, a pesar de sus necesidades, suplir a las Fuerzas Aéreas Latinoamericanas de diversas clases de aeronaves, especialmente con fines de instrucción a fin de que, llegado el caso, estos países pudieran cooperar con pilotos en el conflicto mundial. Es así que, Chile se vio favorecido con la no despreciable partida de 30 aviones[88] Aeronca L-3B.

La particular historia del primer avión que le dio la partida a esta gran institución aérea del norte del país, lamentablemente será antecedida por un trágico hecho material, ocurrido en octubre de 1943, año en que el Club Aéreo de Antofagasta había sido favorecido con dos aeronaves de la que era la segunda distribución de aviones traídos desde los Estados Unidos de Norteamérica, aún en plena guerra.

El primero de los dos aviones, el CC-XAD CC-33, sería trasladado por el Subteniente de la Fuerza Aérea Ricardo Berardi, quien no había tenido mayor contacto en Santiago con este tipo de aeronaves.

Aviso publicitario de marzo de 1944

88 Revista Chile Aéreo N°143, julio 1943, página 14. Los treinta aviones que se destinaron a Chile, fueron parte de un contrato de la US Army Air Force, y participarían del plan de defensa continental implementado al inicio de las hostilidades. Anteriormente, gracias a gestiones del Coronel Daniel Ellis, Agregado Aéreo de EEUU en Chile, así como del jefe de la Misión Aérea Norteamericana, Coronel Omer Niergarth, permitieron a tres pilotos del Club Aéreo de Chile, formar parte del Inter-American Aviation Training Program para pilotos de transporte.

La historia de este primer avión que nunca llegó a destino, inicia cuando el Subteniente Berardi, despegó desde Santiago con rumbo al norte. Debido a la escasa autonomía de estas particulares aeronaves, realizó escala técnica en el aeródromo El Tuqui de Ovalle, desde donde continuaría con rumbo a Vallenar a eso de las tres de la tarde del 11 de octubre de 1943.

De acuerdo a lo consignado por el piloto en el posterior sumario, "*intentaría llegar a Copiapó ese mismo día, si las condiciones meteorológicas lo permitían. Sin embargo, mientras volaba entre La Serena y Vallenar, y al ascender a 4.500 pies (1.500 m) de altura, la necesaria para lograr sobrepasar los cerros ubicados entre La Serena y Punta Colorada, comprobó que el manómetro de temperatura del motor excedía el rango aceptable, optando por descender para continuar a baja altura"*.

Sería en este tramo, cuando el Aeronca comenzó a perder potencia, por lo que el piloto trató de aterrizar en un camino; sin embargo, no lo logró, cayendo finalmente en la ladera de un cerro en la Quebrada Pajonales, unos 25 km al sur de Domeyko y destruyendo el avión.

El Aeronca L-3B CC-XAD CC-33 prácticamente destruido

La segunda aeronave recibida, sería trasladada en marzo de 1944, y con la invaluable ayuda y apoyo de la Fuerza Aérea de Chile, se iniciarían con ella, el primer y segundo curso de vuelo del Club Aéreo de Antofagasta. Sea además ésta la ocasión, para recordar a quien fuera su primer presidente, el Capitán de Bandada Aérea (RA) Sr. Alfonso Scheihing Ritter.

La edición de la revista Ercilla, del 22 de marzo de 1944, publicó por aquellos días, el interesante relato de la joven piloto civil antofagastina, Dora Koeppen Maisan, quien haría el vuelo que llevó la primera aeronave del Club Aéreo de Antofagasta, y que a continuación reproduciremos, manteniendo su propia pluma y frescas experiencias:

"…75 litros le puse al Aeronca CC 32, en la Maestranza de la LAN. Era el jueves 9, a las 8.30 horas. Hacía 50 minutos que había desayunado con el Feo ***Mujica****, el comandante* ***Díaz****, Pescadillo* ***Peñafiel****, el Flaco* ***Moreira*** *y el Guatón* ***Lopehandia****. Ellos me indicaron la ruta. El Feo – recuerdo bien – me dijo: "Mira Mucky, ándate bajito y despacio… así llegarás…".*

El fiel "Chonchón" me esperaba tranquilo en la Maestranza. Cuando lo miré lo encontré más amarillo. Parece que me preguntaba: "Quiubo Mucky, ¿a qué hora nos vamos?". Así, los últimos preparativos terminaron a las 8.45 horas.

Tomé la máquina. Los 65 caballos corrían más que en el Club Hípico. Lo enfilé a la cancha. Con la mano izquierda metí el acelerador. Voló el Aeronca. Al pasar frente a la losa – a 80 kilómetros por hora – divisé al comodoro Francke (jefe del puerto aéreo). Me despedía con un gesto cariñoso.

HACIA QUINTERO

Para ver a los "turistas" que van a Valparaíso pasé raspando la cuesta Lo Barriga. Desde lo alto justifica plenamente su nombre. Luego, de ahí, enfrenté la máquina hacia El Belloto. La cancha del Club Aéreo de Valparaíso estaba a mil metros bajo mis pies. No había nadie en la pista, Quilpué con su característica fábrica de fideos, se ve chiquito. Al poco de navegar – o viajar como quieran llamarle – divisé el mar. Pensé: ¡que lástima no haber traído el traje de baño! A los 10 minutos tenía frente a mí, la Base de Aviación de Quintero. Aterricé, ¡muy bien!, como de costumbre. La cancha de este a oeste me esperaba con los brazos abiertos.

Una Coca – Cola y un regio sándwich, me sirvieron para subir un tanto la presión… Allí estaba el capitán ***Felipe Araya Stiglich****, amigo mío, al que le hacen bromas con el "embarque de gente…". El Aeronca tenía – también – un poco de sed – le hice poner 20 litros de bencina. ¡Cómo se los tragó!*

En Quintero revisé mi equipaje: ahí estaba mi fiel escobilla de dientes, mi "Mae West" (chaleco salvavidas), la pistola de 6,35 estaba en su cartuchera, la barrita de chocolate que había comprado en mi viaje a Mendoza, y el termo con agua fría. Estaba todo. Mi traje ni se había arrugado.

CAMINO A OVALLE

Un mecánico de la FACH me dio vuelta la hélice al gritarle contacto. Como siempre, el querido Chonchón partió a la primera. Tomé 1.300 metros, no me costó nada alcanzar esta altura. El Aeronca es un verdadero gato subiendo una escalera. Papudo, Zapallar, Maitencillo, regios balnearios con flores de color, los bañistas fueron quedando atrás. Miré el reloj. Eran las 11.40 horas. Todo iba

macanudamente bien. Me acordé de un disco de Libertad Lamarque. Canta muy bien esta señora. Y, así, mirando para un lado y para otro se fue pasando el tiempo.

Divisé – lejos – el valle del río Limarí. Entonces me dije: "Mucky, por ahí está la cosa". Moví el bastón para el lado derecho y metí el pie derecho en los pedales. Entonces, el Aeronca viró hacia ese lado. A los pocos minutos volaba sobre el famoso Limarí. A los 20 minutos de vuelo estaba sobre las paltas y la rica mantequilla: Ovalle. Di una vuelta – bajito como me había dicho el Feo ***Mujica*** *– por encima de la ciudad. Una especie de saludo a la afición.*

La cancha de Ovalle está al lado de la mina La Cocinera. ¡A mí me gusta tanto comer! El comandante ***Lagreze*** *y miembros del Club Aéreo se apresuraron a saludarme, al abrir la diminuta puerta del CC 32. Ahí estuve toda la tarde. Dormí en la casa del comandante* ***Lagreze****, gozando de las delicadas atenciones de sus familiares. En Ovalle me ofrecieron llevar otro Aeronca más. Lo haré en el próximo mes.*

Ahora viene lo más grave: el viaje de Ovalle a La Serena. Un Electra de la LAN demora 25 minutos y corren a 250 kilómetros por hora. Yo con mi Chonchón, tuve que luchar una hora y media. El Aeronca volaba a 100 kilómetros por hora. Tuve que gatear todo el camino. Buscándole por un lado y por el otro. Hasta que – por fin – cuando ya las nubes me tenían bien aburrida – divisé Coquimbo encaramado arriba del cerro. Luego Peñuelas. Pasé tan bajo que divisé perfectamente los stands de la exposición que se realizaba en esos momentos. El Barrio de la Pampa me mostró toda su pobreza. Unos niños que jugaban a la orilla del camino me hicieron señas con sus manos. Yo quise contestarles, pero ya estaba encima de la cancha. Ahí, de norte a sur, tomé la cancha a 80 kilómetros por hora.

Estaba lista para seguir a Vallenar. La máquina funcionaba muy bien en la cancha. Las nubes me molestaban un poco. Pero… llegó un radio: "Vallenar cubierto de nubes". Entonces… alojé en La Serena. Para distraerme en la noche fui al cine.

VIAJE A ANTOFAGASTA.

Desperté a las 6 de la mañana. El café express que tomé en la noche, no me dejó dormir muy tranquila. Entonces, me dije: "Ya, Mucky, es hora que te levantes. Tienes que seguir viaje". Una ducha de agua fría, una taza de café con leche y dos o tres tostadas. En la camioneta de la LAN me fui al aeropuerto de Pan de Azúcar. Allí estaba el amarillo y fiel Aeronca. Mi reloj – que es harto bueno – marcaba las 7.30 cuando despegué de La Serena. Era el sábado 11. Tomé ruta por la costa.

Casi por el mismo río Huasco entré a Vallenar. También, como en Ovalle, di una vuelta por encima de la ciudad. Aquí tengo varios conocidos. Los 20.000 habitantes viven en la misma ribera. La cancha queda en alto, como arriba de una mesa. Para tomarla mejor me tiré encima del cerro que queda al lado este, de ahí, solito, al decirle: "Upa Chonchón", aterrizó con toda felicidad. Eran las 9.10 de la mañana. Le puse – personalmente – 40 litros de bencina. Y, a los 30 minutos seguí a Copiapó, donde llegué – después de atravesar el polvoriento desierto de Atacama, a las 11 en punto. Ahí, el capitán

***Amiot**, instructor del Club Aéreo de Copiapó, y casi todos los socios de esa institución, con su presidente **Mario Cavada** a la cabeza, me recibieron poco menos que en andas. Yo me sentía – palabra que es cierto – poco menos que la propia **Amelia Earhart** chilena. A las 11.30 metí de nuevo el acelerador. Pasé raspando la iglesia, que queda en la plaza de armas. Y seguí viaje al norte.*

Esta parte de la ruta fue más aburrida. Los cerros empiezan a ponerse grises o amarillentos. Yo los comparaba con el color de mi querido Aeronca. Como el techo del Chonchón es de 2 mil metros y la cancha de Taltal queda a 800 metros, me vi media apurada para aterrizarlo. De repente pegaba sus "estornudos". Esto no me gustaba mucho. Pero, gracias a todos los santos, las dos ruedas y el patín de cola se colocaron maravillosamente encima de la dispareja cancha de Taltal. Entonces, eran las 13.30 horas. 40 litros de bencina se metieron adentro del estanque que hace 50 litros en el estanque principal. El otro, suplementario, que viajaba en el asiento del pasajero, apenas se llenaba con 25 litros.

"LA PERLA" A LA VISTA

Me moría de ganas de llegar a Antofagasta. El agente de la LAN, de Taltal, me ofreció unos sandwiches y algunos refrescos. Apresuradamente alisté el avión. En eso llegó el Electra, ordinario, de la LAN. Al poco de decolar me alcanzaron como a los 10 minutos de vuelo. Iba saliendo de la quebrada… ¿Cómo se llama?

Bueno, no me acuerdo. De la quebrada que sale por Taltal hacia el mar. Me hicieron el saludo característico de los aviadores (movimiento de alas) yo les contesté… pero… iban ya muy lejos. Casi llegando a Antofagasta.

Así volé, entre aburrida y entretenida, una hora y 45 minutos. El agua quedaba bajo mis pies. Iba a 1.300 metros sobre el mar. Me puse la "Mae West" (chaleco salvavidas). Por lo que podía pasar… Por fin, vi a Antofagasta. Eran las 15.45 horas cuando pasé frente al Auto Club. Le hice varios saludos a los bañistas que se entretenían este caluroso y aburrido sábado. A los minutos estaba sobre Antofagasta. Di una vueltecita al hotel Maury, que queda frente a la playa, y después me fui – echando carrera – con la camioneta de la LAN, que iba por el camino a Cerro Moreno. Fue grande la satisfacción cuando la dejé atrás. Yo iba a 50 kilómetros por hora. Ella iba a cero metros, pero a 90 kilómetros por hora.

Aquí canté, bailé (aunque no lo crean), hasta una tonada en las puertas del CC 32. ¡Qué fiel aparato! Ya encima del aeropuerto, lo "piqué", y no me di cuenta cuando estaba muy instalada frente al salón de recibo de la Panagra, en Antofagasta.

Había llegado. Sin novedad. Gasté $ 25 pesos por alojar en La Serena, fue todo el gasto del viaje. La bencina, 210 litros, y el aceite, medio litro, eran por cuenta del Club Aéreo de Antofagasta. Ha sido un viaje más agradable y más barato al norte del país, sobre todo a Antofagasta."

Así, con su natural simpatía y un avión Aeronca con motor de tan sólo 65 caballos de fuerza, "Mucki", la aviadora de 24 años, realizó el vuelo ferry de la primera aeronave del Club Aéreo de Antofagasta, demorando "*11 horas y 35 minutos".*

Con la llegada del avión matriculado CC-XAD CC-32, el Club Aéreo de Antofagasta estuvo finalmente en condiciones de entrenar a los futuros pilotos *"que formarán parte de la reserva de la Fuerza Aérea*".

El 8 de junio de ese año de 1944, se le bautizó como "**Antofagasta**" en el Club Hípico de esta ciudad, lugar donde aterrizó y despegó sin inconveniente, poniendo de relieve sus prestaciones hasta 1958, donde tras un accidente ocurrido al chocar con unos cables telefónicos, durante la aproximación al aeródromo antofagastino de La Chimba[89], fue destruido.

Cerraba la Revista Ercilla que contenía este memorable relato de la recordada "Mucki" Koeppen[90], con los siguientes antecedentes: *"DORA KOEPPEN MAISAN TIENE 24 AÑOS DEPORTIVOS Y 300 HORAS DE VUELO. PILOTO DESDE 1940.*

"PURSER" DE LA LAN. ALTA, RUBIA, ESPIGADA. LLANA, CAMPECHANA, BUENA COMPAÑERA Y EXCELENTE CAMARADA. LE DICEN, CARIÑOSAMENTE, MUCKY. HIZO UN RAID - DE BUENA VOLUNTAD – ENTRE SANTIAGO Y ANTOFAGASTA. PROEZA EN LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN CHILENA. USÓ UN DÉBIL APARATO DE 65 CABALLOS (MENOS QUE UN COCHE CORRIENTE). ES LA AVIADORA Nº 1 DE CHILE. SOLTERA, CON GANAS DE CASARSE. OJOS AZULES VIVACES Y ENTRETENIDOS".

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

89 Barriga Kreft, Sergio: "***Alas Para Chile***". Federación Aérea de Chile. Primera edición, Santiago de Chile, 2003.

90 Dora Koeppen Maisan "Muki" había nacido en 1918 en Antofagasta y su primer contacto con el Club Aéreo de esa ciudad se produjo el 7 de julio de 1941, cuando a bordo de un avión de Panagra, en calidad de Oficial de Ruta, llegó a Cerro Moreno. Motivo por el cual, el Club Aéreo de Antofagasta, aún período de formación por no tener aviones, le ofreció una manifestación en la Quinta Cassale. En 1943 volvería a Antofagasta como Auxiliar de Vuelo del Lodestar de itinerario de la Línea Aérea Nacional, que ese día cubrió la ruta Santiago-Antofagasta-Santiago. Siendo ella la primera auxiliar de vuelo, que hubo en Chile.

DORNIER Do 328-100, EN CHILE

Estacionados en la losa del FBO Aerocardal, los dos Dornier 328-100. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

El avión Dornier modelo Do 328, fue diseñado y producido por la empresa aeronáutica alemana Dornier Luftfarhrt GmbH., como un avión comercial, turbohélice, con capacidad para 32 pasajeros.

Los estudios para su fabricación partieron el año 1984, donde la opción de mercado, señalaba la necesidad de unos 400 aviones, para el mercado regional.

En el año 1988, el proyecto contemplo la utilización de dos plantas motrices Pratt & Whitney Canadá PW 119A, que impulsaban hélices de seis palas Hartzell de materiales compuestos, en tanto su cabina fue equipada de pantallas digitales Honeywell Primus 2000.

El 328 tiene el mismo tipo de ala super crítica de su exitoso antecesor, el Dornier Do 228. Esta ala tiene excelentes performances de ascenso y crucero durante el vuelo. En zonas como la cola y fuselaje trasero, se implementó el uso de materiales compuestos para su fabricación.

Su primera orden, provino de la compañía aérea norteamericana Horizon Air, quienes negociaron la adquisición de 35 aeronaves en mayo del año 1991. El primer vuelo del prototipo fue realizado en diciembre de ese mismo año 1991, seguido del segundo prototipo que voló en junio de 1992.

Al año siguiente, en octubre de 1993, el avión entró formalmente en servicio comercial.

Cabina totalmente digitalizada. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

Por razones de índole económica Dornier y Fokker venían estudiando la posibilidad de un Joint Venture para enfrentar el mercado de los aviones regionales. La compañía alemana adquirió el 40% de Fokker en 1993.

En el año 1995 ambas empresas, sufrieron graves dificultades financieras, que motivó vender en 1996 la compañía a la empresa aeronáutica norteamericana Fairchild Aircraft, dando origen a Fairchild Dornier GmbH., quedando a esa fecha como la tercera empresa aérea productora de aviones regionales del mundo.

Esta nueva empresa, siguió fabricando el modelo 328 en la planta de Oberpfaffenhofen, en Alemania. La dirección de ventas se ubicaba en San Antonio, Texas, Estados Unidos, y el apoyo a la línea de producción se realizaba desde ambos países.

También se consideró a esa fecha la incorporación de un modelo del 328 en versión jet, llamado inicialmente 328-300, y posteriormente Fairchild Dornier 328 Jet.

La compañía proyecto además otras versiones como la 428 Jet con fuselaje alargado. El 728 Jet y 928 Jet como aviones de negocios, consiguiendo el apoyo financiero del Gobierno alemán, por 350 millones de dólares. Lamentablemente al no conseguir nuevos financistas, la compañía se declaró en quiebra el año 2002.

AvCraft Aviation, se adjudicó la compra de los derechos de la fabricación y mantención de los modelos 328 y 328 Jet. Esta compañía solo alcanzó a operar tres años y también entró en bancarrota.

En el año 2006 la empresa 328 Support Services GmbH., se adjudicó la licencia para proporcionar mantenimiento, reparación y actualización a la flota de Fairchild Dornier que estaba en servicio. En febrero del 2015, la empresa norteamericana Sierra Nevada Corporation, se asoció con la germana, 328 Support Service GmbH.

Hoy mediante estas empresas, se pueden adquirir aviones 328 que se pueden reconvertir para realizar misiones de transporte civil, operaciones militares, evacuación médica, carga o como utilitarios incluyendo motores turbohélices con cero horas.

El modelo 328 tiene hasta seis configuraciones posibles dentro de su cabina, lo que permite operar vuelos de pasajeros y carga, o combi. Asimismo, puede disponerse como avión sanitario con capacidad de cuatro camillas e implementos médicos. Además, se puede dotar de un sistema higiénico de WC y lavatorio, y también una cocina a bordo. Todo esto en una cabina totalmente presurizada.

Hoy más de cincuenta ejemplares de los 217 fabricados, aún continúan volando por los cielos del mundo.

Fairchild-Dornier en Chile:

Chile vivía un esplendor económico y las inversiones extranjeras e internas, se desarrollaban con bases sólidas, especialmente en el ámbito de la minería, que requirió mucha logística y principalmente mano de obra calificada. De esta forma, la aviación comienza a ser un factor importante en el traslado de personal y ejecutivos desde la capital, Santiago a los centros mineros en el norte del país.

La empresa Aerocardal, fundada por don Miguel Kaufmann Bunger en el año 1991, operaba varios tipos de aeronaves desde su base, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, destacándose los versátiles Dornier modelos 228 -100 y 200.

Dornier 328 en vuelo, llegando a Chile, sería el CC-AEY.
Imagen y autor de la fotografía: Aldo Bidini en Planetspotters.net

Uno de los Dornier 328, posado en el aeródromo de la Isla Juan Fernández. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

Estas notables aeronaves alemanas, eran utilizadas para el traslado a los centros mineros y vuelos charters, siendo su capacidad de 19 pasajeros. A fin de aumentar la capacidad de traslado, Aerocardal, obtiene en el año 2010 un nuevo tipo de avión, el Fairchild Dornier 328-100.

Arriba al país en agosto, con los colores de su ultimo operador en Europa, Air Alps de Austria, además de un logo de Südtirol, pintado en su fuselaje, en el año 2007.

.

Primer avión de Aerocardal luciendo esquema de su antiguo operador y matrícula chilena.
Fotografía: Sr. William Olave Solís.

Este avión, el primero de su tipo en Chile fue presentado oficialmente el día 16 de noviembre del año 2010 en dependencias de Aerocardal, con la presencia del presidente de la compañía, señor Miguel Kaufmann, el gerente general, señor Ricardo Real e invitados a la ceremonia, destacando a ejecutivos del sector minero y turístico, los que tuvieron la oportunidad de realizar un vuelo demostrativo en el avión.

Ricardo Real, señalo en su discurso que se implementaba la flota con el Dornier Do 328, a fin de dar solución a todos interesados que necesiten de un servicio aéreo donde las aerolíneas tradicionales, no llegan, como son, San Pedro de Atacama, Vallenar, Chillan y Los Ángeles.

El ejecutivo manifestó que este avión es una alternativa segura, eficiente y cómoda para transportar a ejecutivos y personal de empresas mineras, del retail, turismo y, en general, a quienes por horarios, distancias o frecuencias necesitan de un servicio a su medida.

Posteriormente al entrar en operaciones y mediante un contrato con la Minera Barrick Gold de Canadá, en el proyecto "Pascua Lama". Comienzan así a realizar vuelos hasta el Aeródromo de Vallenar, el cual fue remozado y entregado a Operaciones, en enero del año 2010.

Aterrizado en el aeródromo de Vallenar. Fotografías. William Olave Solís.

Aerocardal realizó el primer vuelo a Vallenar, en el Dornier 328 matrícula CC-ACG, el día 16 de agosto del año 2011. Ese día, el vuelo fue atendido por el señor Carlos Cortes D., desde una torre de control móvil enviada por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Por su parte, el Servicio de Extinción de Incendios, fue realizado por los señores Juan Vargas L. y Mario Valenzuela.

Con estos vuelos se estableció un servicio bisemanal, los días lunes y viernes.

Las operaciones de traslado siguieron subiendo en demanda, lo que motivo a Aerocardal a traer un segundo avión Dornier Do-328, idéntico al anterior, el que llego el 21 de agosto del año 2011, portando un esquema o librea de su anterior operador, KLM Alps y la inscripción “Discover The Sky”.

Segundo avión de Aerocardal, portando matrícula chilena y títulos de su anterior operador.
Fotografía: Sr. William Olave Solís.

Ambos aviones fueron pintados con los colores corporativos de Aerocardal, recibiendo las matrículas chilenas CC-ACG y CC-AEY respectivamente.

Los Dornier 328-100 realizaron innumerables vuelos para Aerocardal merced del contrato con Barrick Gold, hasta la paralización del proyecto “Pascua Lama” por medidas ambientales, quedando los aviones en tierra.

Aerocardal exploró otros destinos como aerolínea regional, no fructificando ninguno de ellos, razón por lo cual, los aviones fueron devueltos a su arrendador en octubre del año 2014.

Los dos aviones Dornier 328 de Aerocardal, estacionados en losa del aeródromo de Vallenar. Fotografía: Sr. William Olave Solís.

Historial de los Aviones:

Dornier 328-100 (S/N° 3063)

Matrícula de fábrica D-CDXK
Matrícula F-?? Tahiti Conquest Airlines 1996
Matrícula F-GNPA Proteus Airlines
Air France Air Inter Express, abril 1997
Air France
Matrícula D-CALP Air Alps, mayo 2000
KLM Alps, septiembre 2000
Matrícula OE-LKE Air Alps, mayo 2002
Matrícula CC-ACG Aerocardal, agosto 2010
Matrícula D-CITO Tec Aircraft Leasing, octubre 2014
Private Wings, junio 2015 a la fecha.

Con los colores de Air France.
Imagen y autor de la fotografía: Leduc Bertrand en Planetspotters.net

Dornier 328-100 (S/N° 3072)
Matrícula de fábrica D-CDXY

Matrícula HS-PBB	PB-Air, octubre 1996
Matrícula OE-LKD	Air Alps, enero 2000
	KLM Alps, mayo 2000
Matrícula CC-AEY	Aerocardal, agosto 2011
Matrícula D-COSY	Tec Aircraft Leasing, octubre 2014
	Private Wings, noviembre 2014 a la fecha.

Actual esquema del ex CC-AEY.
Imagen y autor de la fotografía: Julian Kabatnik en Planetspotters.net

Otros Dornier 328 de visita en Chile:

Fairchild Dornier 328-120

Durante la Feria Internacional del Aire y del Espacio, en marzo de 1998 realizada en el Aeropuerto de Los Cerrillos, se pudo apreciar la concurrencia del Fairchild- Dornier 328-120 de la Fuerza Aérea de Colombia, luciendo los colores de SATENA (Servicio Aéreo a Territorios Nacionales), portando la matrícula FAC 1163 (S/N° 3081).

Pronto a despegar para realizar vuelo demostrativo en FIDAE 1998.
Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Fairchild Dornier 328-300 Jet

El día 19 de agosto del año 2000, hacía su arribo a Chile, el Fairchild-Dornier 328-300 Jet, proveniente de Ecuador con escala en Lima, Perú, todo esto dentro de la gira latinoamericana de la empresa. El avión matriculado D-BALL (S/N° 3105), fue recibido en dependencias de Aerocardal y estacionado en la losa de la aerolínea Avant Airlines, ambas en el aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Dos días después, el 21 de agosto del 2000, se realizó la presentación del avión ante autoridades y ejecutivos aeronáuticos, donde se resaltaron las cualidades y bondades de la aeronave, para posteriormente realizar un vuelo demostrativo hasta la V Región y posterior vuelta a Santiago.

Estacionado en losa del aeropuerto Arturo Merino Benítez. Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Maqueta del Dornier 328 Jet, regalada post vuelo demostrativo.
Colección: Sr. Claudio Cáceres Godoy.

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

https://www.planespotters.net/airframe/dornier-328-100-d-cito-private-wings/e54w5q
https://es.wikipedia.org/wiki/Dornier_328
http://www.portalminero.com/pages/viewpage.action?pageId=7013715.
" La Aviación en Vallenar" Alberto Fernández Donoso. 2013.
https://www.airliners.net/photo/PB-Air/Dornier-328-110/64344

Colaboradores:

Sr. William Olave Solís
Sr. Alberto Fernández Donoso
Sr. Antonio Segovia Rentería.

VII. SABÍA UD.?

Sabía usted que hace 80 años atrás, con fecha 17 de julio de 1942, se declaraba creado el Club Aéreo de la ciudad de Lautaro?

Los aviadores Clodomiro Figueroa Ponce y Emilio Castro Ramírez fueron los primeros pilotos en colocar ruedas con sus aviones sobre suelo lautarino, allá por el lejano año de 1914. Claro que no llegaron en vuelo. Llegaron por ferrocarril y desde la estación los aviones fueron llevados en carreta hasta el lugar donde se haría el espectáculo aéreo.

Por su planicie ocuparon los terrenos de "El Avellano", lugar que más tarde utilizarían otros pioneros de nuestra aviación para efectuar sus volaciones con mayor o menor éxito. Igualmente lo harían más tarde los aviadores de la Base Aérea Maquehue, de Temuco, cuando realizaban vuelos esporádicos a este sector.

Cuando a principios de 1941 una Comisión del Club Aéreo de Chile efectuó una visita a los clubes aéreos existentes en el país, se encontró con una realidad desastrosa. La falta de material de vuelo se hacía evidente, los clubes no marchaban como era debido, no había reglamentos internos y una serie de otros detalles que impedían el desarrollo de la aviación civil.

Con el fin de dar un efectivo impulso a esta actividad deportiva, el Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker, presidente del Club, se abocó a buscar una solución, la que surgió en una reunión cuando el Capitán Enrique Flores Álvarez propuso a la asamblea efectuar una colecta, que al igual que la efectuada por el Ejército el año 1920, permitiera la compra de nuevos aviones para los clubes.

Combatida la idea al principio, finalmente fue aceptada y con el nombre de “Alas Para Chile” fue llevada al Presidente Pedro Aguirre Cerda, quien dio su beneplácito y colaboró activamente para que esta colecta se efectuara el día 20 de agosto de 1941, fecha de celebración del nacimiento de O’Higgins.

Esta colecta realmente prendió en el ánimo del pueblo. Con una buena campaña de prensa y acudiendo a la virtud natural del chileno de apoyar ideas en beneficio del país, se logró la compra de una cantidad suficiente de aviones para dotar a los clubes aéreos con dos y hasta con tres máquinas. Se dio el caso de que cuando llegaron los aviones comprados a EE.UU., había ciudades importantes a las que se habían destinado aviones pero no tenían Club, por lo que rápidamente se crearon nuevos clubes para recibir los beneficios de esta bonanza aérea.

El Club Aéreo de Temuco era el más importante de la zona sur. Fundado el año 1929, en enero del año siguiente, siete alumnos volaban solos, entre los que se contaba el lautarino Werner Rikli, ingeniero agrónomo, nacido en Suiza quien había llegado a Lautaro en 1927. Se distinguía entre sus compañeros porque viajaba a caballo hasta Maquehue para poder participar de las clases en la escuela de vuelo del Club.

Siguiendo los pasos de Rikli, otro lautarino se interesó también por formarse como aviador civil. Se trataba de Juan Fauré Silva, quien el año 1942 se inscribió en el curso de vuelo que se dictaría en el Club Aéreo de Temuco. Fue su instructor el teniente René Sugg, de quien recibió las primeras lecciones en el único Gipsy Moth con que contaba el Club; reliquia anquilosada del correo aéreo de los años treinta, cuyo motor ya no tenía fuerzas para seguir volando, lo que interrumpía continuamente la instrucción.

En 1943, con la recepción de dos Aeronca L-3B producto de la campaña “Alas para Chile”, los cuales fueron bautizados como “Toqui” y “Cautín”, se reiniciaron las clases y Fauré pudo finalmente obtener su licencia de Piloto Aviador de Turismo. Al año siguiente en el Grupo de Aviación Nº 3 efectúa el curso de aspirantes a Oficiales de Reserva. Para cumplir con las exigencias del curso debió permanecer durante 45 días acuartelado recibiendo instrucción militar y de vuelo, diurna y nocturna en Fairchild PT-19 y Vultee BT-13, teniendo oportunidad de volar en Avro 626 y Focke Wulf 44, lo que le permitió recibir su nombramiento como Alférez de Reserva de la Rama del Aire de la Fuerza Aérea de Chile. Con estos antecedentes se presentó a la Dirección de Aeronáutica, donde rindió examen para recibir la habilitación de instructor de vuelo, el que rindió exitosamente y que más tarde le permitiría preparar a los primeros pilotos del Club Aéreo de su ciudad.

El que Lautaro hubiera sido uno de los buenos aportes financieros a la campaña “Alas Para Chile”, motivó a un grupo de sus ciudadanos a reunirse en el Centro Español *el 17 de julio de 1942*, quienes luego del habitual cambio de ideas declararon creado el Club Aéreo de Lautaro. La reunión fue presidida accidentalmente por Manuel Prado Casas, profesor de Historia del Liceo, teniendo como

invitado especial a Waldo Palma, Presidente del Club Aéreo de Temuco. Finalmente se eligió directorio, el que quedó conformado como sigue:

Presidente: Charles Smith Burnier; Vicepresidente Juan Fauré Silva; Secretario, Manuel Prado Casas; Tesorero, Sergio Muñoz; Secretario de Prensa, Francisco Castillo Aguayo; Directores: Leonidas Deramond Quezada y Clodomiro Aspee Carreño. Integraron además la reunión como socios de número: Renato González, Jaime Hoyos, León Donzé, Raúl Duhalde, Roberto Duhalde, Nolberto Leiva, Eulogio Mora, Jorge Jano, Oscar Allaire, Lorenzo Ruiz, Jorge Fernández, Clodomiro Aspee y Juan Caminondo.

Una de las primeras tareas del directorio fue la de buscar una cancha apropiada para los fines aéreos donde debería construirse un hangar y la sede social. Pronto el comandante del Regimiento les concedió una franja de 600 metros de largo, lugar en el que iniciaron los trabajos para habilitar la pista de aterrizaje. Tres años más tarde esta pista sería extendida a 1.100 metros, gracias a una donación de la sucesión de don Leoncio Diez y una compra a don Paulino Gutiérrez.

Con fecha 14 de enero de 1946, mediante Boletín Oficial Nº 3, la Fuerza Aérea reconoce como Instructor de Vuelo del Club Aéreo de Lautaro al Alférez de Reserva Juan Fauré Silva a quien el día 17 de enero de ese mismo año le corresponde el honroso honor de concurrir hasta la Compañía Chilena de Aviación, ubicada en Los Cerrillos, donde se le hace entrega oficial del primer avión para el Club Aéreo. Se trata del Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, el que el aviador trae en vuelo hasta Lautaro donde será recibido por la directiva, los socios del Club y un numeroso público que llegó hasta El Avellano.

Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, con el que Faure participó en el raid Chillán - Puyehue

Como una forma de dar a conocer su Club, Fauré participó en la gran concentración aérea realizada en Puyehue, específicamente en el raid Chillán-Puyehue en el que obtuvo un destacado 2º lugar, dejando en muy buen pie a su club ante las autoridades aeronáuticas y clubes presentes de todo el país.

Hubo una activa labor de directorio y socios del Club, lo que les permitió comprar un avión Piper J-3C Matrícula CC-SPB a la firma Besa y Cía., el que fue entregado en el mes de julio en Santiago junto con el Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC con el Nº 0016, con lo que el Club contaba ya con tres máquinas, suficiente para la instrucción de los nuevos aguiluchos lautarinos, que con verdadero entusiasmo e interés querían iniciarse en la conquista de los cielos de La Frontera.

El primer curso de vuelo efectuado en Lautaro estuvo integrado por Clodomiro Aspee Carreño, Germán Becker, Iván Fernández Diez, Alejandro Fernández Diez, Eugenio García Diez, Jaime Hoyos, Osvaldo Becker, León Donzé René Faesch, René Fernández Diez y Raúl Larraguibel.

El 7 de noviembre de 1946, se presentaron a examen ante la comisión presidida por el Capitán de Bandada Guillermo Marín Rodríguez, los once alumnos del curso, todos los cuales fueron aprobados luego de demostrar sus conocimientos en las pruebas teóricas y prácticas a que fueron sometidos por la comisión.

Luego de un almuerzo efectuado en el hangar, los lautarinos tuvieron oportunidad de poder disfrutar de vuelos populares, siendo numerosos los vecinos que disfrutaron de un paseo sobre la ciudad.

La pista de aterrizaje fue bautizada con el nombre del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Manuel Tovarías Arroyo, durante cuya gestión se había realizado la colecta “Alas Para Chile” y quien, en lo personal dio un efectivo apoyo a los clubes civiles. No obstante, recién el 18 de febrero de 1960 la Dirección de Tránsito Aéreo dictó la resolución que autorizaba su funcionamiento como Aeródromo Deportivo Privado, de propiedad del Club Aéreo de Lautaro, dejándolo apto para operaciones aéreas. Se dejaba constancia que la pista tenía un largo de 1.250 metros por 100 de ancho.

El 17 de noviembre de 1946, con la presencia del Gobernador Gilberto Salinas Roig, el Subdirector de Aeronáutica Eduardo Muñoz, el Jefe de la Brigada de Maquehue Alfonso Scheihing, Comandante de la Primera Brigada Washington Silva y el Jefe la Tercera Brigada Luis Donoso, además de autoridades locales y una gran cantidad de público, tuvo lugar un gran festival aéreo donde se efectuó el bautizo de los tres aviones y el hangar del Club.

El Fairchild PT-19 matrícula CC-SPA Nº 0155, del Club, fue bautizado como “Lautaro”. Fueron sus padrinos: Francisco Faesch y señora; Julio Fernández y señora; Manuel Prado y señora; Leonidas Deramond y Juan Fauré y señora. En medio de los aplausos del público la señora de Fauré rompió la tradicional botella de champaña.

El Avión Piper Nº 115 matrícula CC-SPB, fue denominado “Perquenco” y fueron sus padrinos Fernando Eyzautier y señora; Pablo Paslack y señora; Claudio Anselme; Gustavo Topp y señora, Carlos Paslack y señoritas Teresa y Genoveva Anselme, rompió la botella la señora Emilia de Paslack.

El avión Fairchild PT-19 matrícula CC-SPC Nº 0016, fue bautizado como “Galvarino” y fueron sus padrinos: Alberto Diez y señora; las señoritas Raquel Ruedy y Rina Rocamora; Osvaldo Rudloff y señora; Manuel Labbé; Carlos Quintas y Hugo Romero. Rompió la tradicional botella la señora de Rudloff.

Finalmente, los padrinos, madrinas y público presente se acercaron al hangar, que al igual que los aviones se encontraba precedido por una cinta tricolor que fue cortada luego de la bendición del párroco Ignacio Sáenz de Ugarte.

En esta oportunidad rompió la botella de champaña la señora Lola Lehmann, esposa del jefe de la 3ª Brigada Aérea comandante Luis Donoso. A continuación, se invitó a una copa de champaña y el hangar pudo ser visitado por autoridades y público presente.
En la oportunidad varios de los padrinos hicieron gala de su nombramiento entregando cheques y dinero en efectivo para el Club, con lo que se reunió una suma superior a los diez mil pesos.

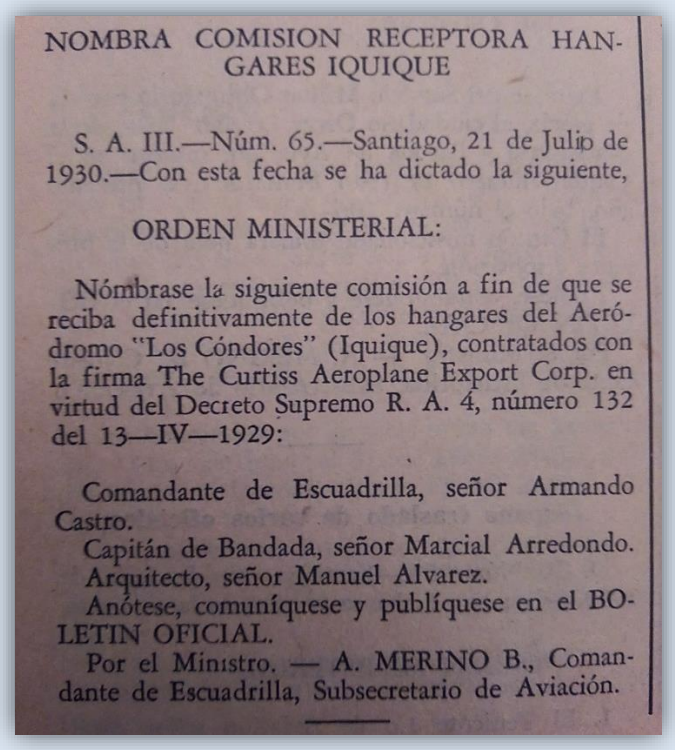
Por la tarde tuvieron lugar los vuelos populares, destacando los aviones de la Base Aérea de Maquehue, que efectuaron variadas acrobacias aéreas, simulacros de bombardeo y vuelo en picada, causando una gran impresión al público presente.

Una participación destacada le cupo también al paracaidista Alberto Zout, quien realizó una de sus acostumbradas exhibiciones abriendo su paracaídas a baja altura.

Magdalena Haury fue elegida Reina del Festival, el que por la noche se extendió a un baile en el que los nuevos aguiluchos junto al pueblo lautarino celebraron el auspicioso surgimiento de su Club Aéreo.

Héctor Alarcón Carrasco
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. Recortes y notas con Historia



NOMBRA COMISION RECEPTORA HANGARES IQUIQUE

S. A. III.—Núm. 65.—Santiago, 21 de Julio de 1930.—Con esta fecha se ha dictado la siguiente,

ORDEN MINISTERIAL:

Nómbrase la siguiente comisión a fin de que se reciba definitivamente de los hangares del Aeródromo "Los Cóndores" (Iquique), contratados con la firma The Curtiss Aeroplane Export Corp. en virtud del Decreto Supremo R. A. 4, número 132 del 13—IV—1929:

Comandante de Escuadrilla, señor Armando Castro.
Capitán de Bandada, señor Marcial Arredondo.
Arquitecto, señor Manuel Alvarez.
Anótese, comuníquese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL.
Por el Ministro. — A. MERINO B., Comandante de Escuadrilla, Subsecretario de Aviación.

Boletín Oficial de la Aviación, Santiago 24 de julio de 1930. Año I. N°11

El aeródromo Los Cóndores en Alto Hospicio, Iquique; cumplía en 1927, parte de las prioridades que el gobierno de la nación, había establecido para conectar a Chile de forma segura. Para ello también, se habían efectuado reconocimientos aéreos a canchas de emergencia en localidades como Pozo Almonte, Huara, Negreiros, La Tirana, Pica, Santa Carolina, Tana, Nivel, Pampa Chiza, Camarones, Alto Caleta Buena y Oficina Los Ángeles.

Al poco tiempo, el material del entonces Grupo N°1 de aviación militar, comenzaba a aumentar con algunos de los primeros monoplanos metálicos de ataque y observación. Es así que, en septiembre de 1928 despegaba un Vickers Vixen desde el aeródromo El Morro de Arica, para formar parte de esa Unidad basada ahora en Alto Hospicio con dependencia del Comando de Guarnición de Iquique.

Por ello, la instalación de hangares e instalaciones adecuados a la aridez y agresividad del clima imperante, serían parte relevante de la dotación de este nuevo punto de conectividad aérea. El recorte que encabeza esta página, testimonia y da cuenta de este importante acontecer para el país.

Hangares metálicos chicos en el aeródromo Los Cóndores en Alto Hospicio

Arquitecto Manuel Álvarez y el entonces Comandante de Escuadrilla Armando Castro, algunos de los actores relevantes para el buen desempeño y desarrollo, de estos logros para la aviación nacional

Otro particular recorte que nos regaló la prensa del mes de junio de 1912 para la historia aeronáutica nacional, fue la noticia sobre el entonces Vicario General Castrense, Monseñor Rafael Edwards Salas, primer Obispo Castrense en la historia del mundo.

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.

El Mercurio, miércoles 12 de junio de 1912

Sus padres fueron el matrimonio de Eduardo Edwards Garriga y Javiera Salas Errázuriz. Realizó sus estudios en Colegio San Ignacio; luego en el Seminario de Santiago; Pontificio Colegio Pio Latino Americano; Universidad Gregoriana de Roma; Academia Romana de Santo Tomás de Aquino donde realizó un Doctorado en Filosofía.

Ya de regreso en Chile, recibió la Orden Sacerdotal de manos del Arzobispo de Santiago Monseñor Mariano Casanova, el 23 de noviembre de 1901. Su gran y dedicada preparación le permitió servir como profesor del Seminario en las cátedras de filosofía y teología; fue docente del Instituto de Humanidades Luis Campino; Vice-Director de la Sociedad de Obreros de San José; Capellán de la Visitación 1903; Director del diario El País entre 1901 y 1905; sirviendo luego en la emblemática parroquia de La Estampa entre 1905 y 1913.

El 3 de mayo de 1910, el Papa San Pío X, creará la primera Vicaría General Castrense del mundo y el 27 de mayo de 1910 nombrará a Monseñor Edwards como su primer Vicario; Obispo Titular de Dodona 1910, recibiendo la consagración episcopal el 31 de octubre de 1915.

Entre sus grandes logros, se recuerdan la fundación de la Juventud Católica Femenina y la Cruzada Eucarística para los Niños; Asesor General de la Acción Católica; Obispo Auxiliar de Santiago el 22 de junio de 1921; Presidente de los Congresos Eucarísticos celebrados en Santiago, Concepción y La Serena; fue el principal promotor de la coronación de la Santísima Virgen del Carmen en 1926 como Patrona de Chile y Generala del Ejército y Marina de Chile.

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

CORREO RECIBIDO

Muchas gracias por el envío de esta tremenda publicación histórica, felicitaciones.

Saluda atentamente,

Corina Barrera Capot
Sección Museología
Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
Dirección General de Aeronáutica Civil

Estimados Señores

Agradezco sinceramente su generosidad por enviarme el último ejemplar de Aerohistoria que contiene como siempre temas de tan alto interés para quienes amamos la aviación.

Les saluda atentamente

Exequiel Sanhueza
Instituto de Capacitación Aeronáutica ICA, Córdoba Argentina

Acuso recibo y agradezco el envío de la revista, será difundida a nuestros Asociados.

Atentamente,

Noelia.
Secretaria Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial

Distinguido, querido amigo:

Aprovecho para responderle y comunicarle que nos place enormemente recibir su magnífica revista de Aerohistoria, cosa que agradecen nuestros Académicos y, principalmente los vinculados al mundo de la aviación (algunos pilotos tanto civiles como militares).

Reciba un cordial y atento saludo,

Manuel Luis Ruiz de Bucesta y Álvarez

Presidente

Mi estimado Norberto:
Como siempre muy agradecido por tu fineza, en el envío de tan importante Revista Aerohistoria de la Nación Chilena, con todas las valiosas referencias históricas de la aviación nacional e internacional. Me encantaría si es posible, distribuirla a los amantes aeronautas de nuestro entorno, para que tu tengas el contacto y lo envíes desde Santiago, para que se sientan más agradecidos con la información.

Te felicito a ti y al resto de amigos del Instituto por tan bella dedicación a la edición de la revista, felicitaciones a todos.

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

Buenos días,

Acusamos recibo de la revista y como siempre será difundida entre nuestros socios pilotos.

Atentamente,

PABLO BELMAR LABBE
Brigadier
Sub Gerente del CAPE
Jefe de Operaciones

Estimado Amigo:
Muchas gracias por esta buenísima revista.
Me he permitido reenviarla a varios amigos que gozan igualmente de ella.

Un abrazo

Miguel Pérez de Castro V.

Estimado Sr. Presidente del IIHACH,

Es nuevamente muy grato recorrer parte de la historia aeronáutica en las páginas de la Revista Aerohistoria de mayo 2022, la que sin duda destaca en las publicaciones de su tipo, entregando a sus lectores el placer de volar gráficamente y revivir recuerdos y emociones que la vida alada otorga a los amantes del azul aéreo.

Felicitaciones, Suerte y mucho éxito

Saluda atentamente,

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

Santiago, 2 de agosto de 2022

Carta a los hombres y mujeres de Chile

Cuando estamos próximos a recordar el primer vuelo de un avión realizado en Chile, el 21 de agosto de 1910; el ataque terrorista efectuado contra el Club Aéreo de Curacautín el día de ayer, enluta a Chile, pues más que un hecho delictual contra una modesta entidad, es una afrenta cometida en contra de toda nuestra Nación, ya que lo destruido es Patrimonio nacional del cual los clubes aéreos, desde la creación del primero de ellos en abril de 1913, forman parte, ya que sus alas siempre han estado preparadas para ir en ayuda de quien a ellas ha acudido en caso de necesidad.

Válganos esta triste y oscura afrenta, la ocasión para traer a la memoria una vez más, la participación sacrificada y silenciosa que a las alas civiles, también le ha cabido en los terremotos, temporales e incendios forestales, que por desgracia con frecuencia nuestra patria enfrenta.

Agreguemos a ello, el traslado de personas enfermas o accidentadas desde lugares remotos, carentes de los medios más elementales, hacia centros asistenciales cuyas vidas salvaron gracias a la oportuna acción de aviones de clubes aéreos. Como también lo es el traslado de órganos que a muchos les permite seguir viviendo, y todo ello sin costo alguno para las entidades y personas favorecidas y sin esperar aunque sea una palabra de gratitud.

El daño ya está causado, pero nos asiste la certeza, que desde sus cenizas las alas mancilladas, renacerán y volverán a estar al servicio de sus semejantes, olvidando bajezas y agravios tan ajenos a nuestra identidad.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl
Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.

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
Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín
Héctor Alarcón Carrasco
Orietta Rodríguez Gaune

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

50 AÑOS

Grisolia
Desde 1969
Aviador Acevedo 1766, Conchali
Fonos: 736 36 54 / 734 17 97

Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

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

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

SOMOS TU **ALIADO ESTRATÉGICO** *PARA* **AVANZAR JUNTOS EN TU NEGOCIO**

Con **60 años** de trayectoria en la industria de la aviación y presencia en los 10 principales aeropuertos de Chile.

- **ARI** - Arica
- **IQQ** - Iquique
- **CJC** - Calama
- **ANF** - Antofagasta
- **CPO** - Copiapó
- **LSC** - La Serena
- **SCL** - Santiago
- **CCP** - Concepción
- **PMC** - Puerto Montt
- **BBA** - Balmaceda

esmax® AVIATION

Combustible para Aviación

Visítanos en ***www.Esmax.cl***